

Cargas Proyecto

Project Cargo

Diario
del Puerto
PUBLICACIONES
2025

20
YEARS
BREAKBULK
EUROPE 13-15 MAY 2025



YACHT MOVING

We move your dreams

YACHT MOVING we offer a worldwide logistics service for racing yachts. We provide a door to door service by sea, air or road transport including all customs procedures.

www.yachtmoving.es



LOS PUERTOS NOS DAN FORMA

Conectamos mar y tierra para
contribuir al desarrollo económico,
medioambiental y social del país.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE TRANSPORTES
Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

Puertos del Estado



CONTENIDOS



PRESENTACIÓN / PRESENTATION

EL PROJECT CARGO ANTE LA INCERTIDUMBRE GLOBAL
PROJECT CARGO IN THE FACE OF GLOBAL UNCERTAINTY

5



PANORÁMICA DEL SECTOR DEL PROJECT CARGO / OVERVIEW OF THE PROJECT CARGO INDUSTRY

DETERMINACIÓN Y OPTIMISMO PARA DESPEJAR LAS INCÓGNITAS
DETERMINATION AND OPTIMISM TO CLEAR UP THE UNKNOWNNS

6



TRANSPORTE MARÍTIMO / MARITIME TRANSPORTATION

LA LOGÍSTICA MARÍTIMA DEL PROJECT CARGO CONTIENE LA RESPIRACIÓN
PROJECT CARGO'S MARITIME LOGISTICS HOLDS ITS BREATH

38



BREKKBULK EUROPE 2025 / BREAKBULK EUROPE 2025

BREKKBULK EUROPE• MÁS GRANDE Y DINÁMICA QUE NUNCA EN SU 20 ANIVERSARIO
BREAKBULK EUROPE• BIGGER AND MORE DYNAMIC THAN EVER ON ITS 20TH ANNIVERSARY

56



DE PUERTA A PUERTA / DOOR TO DOOR

72



QUIÉN ES QUIÉN EN LOGÍSTICA EN ESPAÑA

CARGAS PROYECTO / PROJECT CARGO

98

Es un producto de



DIRECTOR GENERAL
Paco Prado

DISEÑO:



FOTOGRAFÍA ARTÍSTICA Y AÉREA Taller de Ideas y Comunicación, S.L.

DIRECCIÓN Rocío Álvarez

EVENTOS Y COMUNICACIÓN EMPRESARIAL Raquel Rocafull

DISEÑO Raúl Molina

EDITA:



DIRECTOR GENERAL Fernando Vitoria

DIRECTORA GENERAL EDITORIAL Magda Tatay

DIRECTOR DE DIARIO DEL PUERTO Miguel Jiménez

DIRECTORA DE DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES Loli Dolz

IMPRIME:



DIRECCIÓN ARTES GRÁFICAS Héctor Das

PREIMPRESIÓN José Carlos García, José Antonio Sánchez

IMPRESIÓN Fermín Leal, Luis Mateo

Ronda del Port, 519, Edificio TERSACO, 2ª pl, Oficina 213
08039 Puerto de Barcelona
Tel. 96 330 18 32 - barcelona@grupodiario.com

Colón de Larreategui, 26, 4º A
48009 Bilbao
Tel. 96 330 18 32 - bilbao@grupodiario.com

Calle Vargas, 7, local 10
28003 Madrid
Tel. 96 330 18 32 - madrid@grupodiario.com

Calderers, 40, Pol. Ind. Camí de La Mar
46120 Alboraya - Valencia
Tel. 96 330 18 32 - redaccion@grupodiario.com

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

DEPÓSITO LEGAL: V-2128-2020



DIRECTORA DE
DIARIO DEL PUERTO PUBLICACIONES

Loli Dolz

CONTENIDOS DE LA PUBLICACIÓN

Jaime Pinedo, Juan Carlos Palau, Loli Dolz, Raúl Tárrega

DISEÑO DE PORTADA

Taller de Ideas y Comunicación - Raúl Molina

DISEÑO Y MAQUETACIÓN

Ximo Lacámara

REDACCIÓN DIARIO DEL PUERTO

Marina Cartagena, Loli Dolz, Miguel Jiménez, Jaume Mas,
Juan Carlos Palau, Jaime Pinedo, Raúl Tárrega,
Helena Travé, Marc Vergés

DIRECTORA COMERCIAL

Eva Monrós

SECRETARÍA COMERCIAL

Bárbara Manzanera, Carmen Mateo

DEPARTAMENTO COMERCIAL

Mireia Castells, Mavi Guirao, Juan Carlos Sarmentero

ADMINISTRACIÓN

Lola García, Zayra Montejano

CONTROL DE DISTRIBUCIÓN

Enrique Cervera, Antonio Leal, Diego Valcárcel

Servicio de Atención al Socio Suscriptor:
sas@grupodiario.com

El Project Cargo ante la incertidumbre global

Project Cargo in the face of global uncertainty



LOLI DOLZ
Directora de
Diario del Puerto
Publicaciones

Director of
Diario del puerto
Publicaciones

En un escenario marcado por la geopolítica, la industria del Project Cargo se reúne estos días en Róterdam en una de las citas sectoriales más destacadas del calendario ferial: Break Bulk Europe. Las previsiones son optimistas pese a todo. ¿Por qué? Pues, principalmente, por la tendencia ascendente detectada el pasado ejercicio 2024 que confirmó un notable crecimiento de la industria global de Project Cargo, debido a las inversiones destacadas en sectores como la energía, infraestructuras y manufactura, y que las empresas no quieren dejar pasar. De hecho, los análisis preliminares de la consultora Drewry auguran un crecimiento para 2025, gracias a que la utilización de buques de carga de proyecto aumentará ante la escasez de oferta y la fuerte demanda para este tipo de cargas.

No obstante, las incertidumbres generadas por las decisiones de la administración estadounidense de Donald Trump y su política de aranceles no pueden obviarse.

Además, como nos recuerdan los expertos, hay importantes retos a los que hay que atender. La procrastinación no funciona si se quiere ganar en competitividad y eficiencia. A saber: hablamos de escasez de mano de obra cualificada en operaciones especializadas, elevada inestabilidad geopolítica (que está llamando a la deslocalización parcial de la producción industrial fuera de China), presión regulatoria y medioambiental (carbon tax y el compliance aduanero, por ejemplo), alta volatilidad en costes logísticos, productivos, financieros y aseguradores, limitaciones operativas en puertos e infraestructuras o cómo alcanzar la sostenibilidad de la actividad deseada.

En consecuencia, regresa a nuestro TOP de necesidades un objetivo: hacer más resilientes las cadenas de suministro, sea a través de "nearshoring" o de "friendshoring". Es decir, y así lo están haciendo ya las empresas del Project Cargo, toca reconfigurar rutas, capacidades y hubs logísticos con visión estratégica, para poder abordar todo lo demás.

¿Y el transporte marítimo? Pues ahí los operadores lo tienen claro. Por un lado, las navieras dicen que el mayor desafío es adaptarse a las necesidades del cliente; y, por otro, los operadores portuarios hablan de agilizar el trámite de expedientes, resolver la falta de espacios dentro de los puertos para la manipulación de estas mercancías, mejorar los accesos terrestres y abordar la automatización de procesos.

¿Algo más? Por supuesto, pero en este punto toca recomendar la lectura del nuevo especial de Diario del Puerto Publicaciones: "Cargas de Proyecto / Breakbulk Europe". La publicación bilingüe (que se reparte en la feria Breakbulk Europe) analiza la situación de la industria, la oferta y demanda, tendencias del mercado, etc. Sin olvidarse, por supuesto, del trincaje marítimo y terrestre, así como de la gestión de riesgos y siniestros.

Asimismo, el libro incluye la sección "Puerta a Puerta" en la que se recopilan las operativas y servicios más destacados de las compañías del sector que hayan decidido colaborar con nosotros; y una nueva edición del Quién es Quién en Project Cargo en España.

Disfruten de la lectura.

In a scenario marked by geopolitics, the Project Cargo industry is meeting these days in Rotterdam at one of the most important industry events in the trade fair calendar: Break Bulk Europe. The forecasts are optimistic in spite of everything. Why? Well, mainly because of the upward trend detected last year 2024, which confirmed a remarkable growth of the global Project Cargo industry, due to the outstanding investments in sectors such as energy, infrastructure and manufacturing, and that companies do not want to miss. In fact, preliminary analyses by the consulting firm Drewry predict growth by 2025, thanks to the increased use of project cargo vessels in the face of a shortage of supply and strong demand for this type of cargo.

However, the uncertainties generated by the decisions of Donald Trump's U.S. administration and its tariff policy cannot be ignored.

Moreover, as experts remind us, there are important challenges to be addressed. Procrastination does not work if you want to gain in competitiveness and efficiency. Namely: shortage of skilled labor in specialized operations, high geopolitical instability (which is calling for the partial relocation of industrial production outside China), regulatory and environmental pressure (carbon tax and customs compliance, for example), high volatility in logistics, production, financial and insurance costs, operational constraints in ports and infrastructure or how to achieve the desired sustainability of the activity.

Consequently, one objective returns to our TOP needs: making supply chains more resilient, whether through nearshoring or friendshoring. In other words, and this is what Project Cargo companies are already doing, it is time to reconfigure routes, capacities and logistics hubs with a strategic vision, in order to be able to tackle everything else.

And what about maritime transport? Well, here the operators are clear. On the one hand, shipping companies say that the biggest challenge is to adapt to customer needs; and, on the other hand, port operators talk about streamlining the processing of files, solving the lack of space within ports for handling these goods, improving land access and addressing process automation.

Anything else? Of course, but at this point it is time to recommend reading the new special issue of Diario del Puerto Publications: "Project Cargoes / Breakbulk Europe". The bilingual publication (distributed at the Breakbulk Europe trade fair) analyzes the situation of the industry, supply and demand, market trends, etc. Not forgetting, of course, maritime and truck lashing, as well as risk and claims management.

This booklet also includes the "Door to Door" section, which compiles the most outstanding operations and services of the companies in the industry that have decided to collaborate with us; and a new edition of Who's Who in Project Cargo in Spain.

Enjoy the reading.

Determinación y optimismo para despejar las incógnitas

Determination and optimism to clear up the unknowns



**JAIME PINEDO**

La industria del Project Cargo mantiene una tendencia ascendente tras un ejercicio 2024 que dejó buenas sensaciones entre las empresas del sector, que aspiran a prolongar dichas sensaciones en el año en curso a pesar de las incertidumbres que plantea la nueva política de aranceles de Donald Trump o las dificultades que afrontan para atraer y retención nuevo talento en el sector, entre otras.

En las siguientes páginas, cuatro destacados profesionales de empresas referentes en diferentes ámbitos de la industria del Project Cargo comparten sus impresiones sobre el estado de la industria y sus retos, el comportamiento de los sectores generadores de carga y de los mercados geográficos, el valor de las personas, el impacto de las tecnologías, las tendencias del negocio, entre otros aspectos, componiendo una valoración positiva de su evolución.

La industria global de Project Cargo experimentó un "notable crecimiento" en 2024, impulsado por inversiones significativas en sectores como energía, infraestructura y manufactura", apunta Juan de Castro, Regional Manager de Pérez y Cía. en Bilbao, quien hace un balance "muy positivo" del ejercicio para el Grupo, que sigue creciendo como con apertura de nuevas oficinas a nivel mundial y ➤

JAIME PINEDO

The Project Cargo industry maintains an upward trend after a fiscal year 2024 that left good feelings among companies in the industry, which aspire to prolong these feelings in the current year despite the uncertainties posed by Donald Trump's new tariff policy or the difficulties they face in attracting and retaining new talent in the business, among others.

In the following pages, four prominent professionals from leading companies in different areas of the Project Cargo industry share their impressions on the state of the industry and its challenges, the behavior of cargo-generating sectors and geographic markets, the value of people, the impact of technologies, business trends, among other aspects, composing a positive assessment of its evolution.

The global Project Cargo industry experienced "remarkable growth" in 2024, driven by significant investments in sectors such as energy, infrastructure and manufacturing," says Juan de Castro, Regional Manager of Pérez y Cía. in ➤





► **Ignacio Leira, Project Cargo Division Manager de TIBA.** / Ignacio Leira, Project Cargo Division Manager of TIBA.



► **Juan Castellano, Group Overseas Manager de Across Logistics.** / Juan Castellano, Group Overseas Manager of Across Logistics.

adquisiciones de nuevas empresas que sirven para reforzar su crecimiento y posicionamiento global.

Sin embargo, el panorama en 2025 ha cambiado sustancialmente bajo la nueva administración estadounidense de Donald Trump y una política de aranceles que está "generando preocupaciones sobre interrupciones en el comercio y aumento de costos".

TENDENCIA POSITIVA

Desde su oficina de Valencia, Juan Castellano, Group Overseas Manager de Across Logistics, valora el ejercicio 2024 como "un año de contrastes" para la industria global del Project Cargo, que ha experimentado una dinámica de "crecimiento sostenido", impulsada por grandes proyectos de infraestructura, energías renovables (particularmente offshore wind en el norte de Europa) y la ➤

"EL BALANCE DE 2024 PARA ACROSS LOGISTICS ES ALTAMENTE POSITIVO, CON UN FUERTE CRECIMIENTO EN EL ÁREA DE PROJECT CARGO Y UNA CONSOLIDACIÓN CLARA EN MERCADOS CLAVE, Y EN 2025 PREVEMOS CONTINUAR NUESTRA EXPANSIÓN, ESPECIALMENTE EN PROYECTOS DE ENERGÍAS RENOVABLES, HIDRÓGENO Y GRANDES INFRAESTRUCTURAS", CONFIRMA JUAN CASTELLANO, GROUP OVERSEAS MANAGER DE ACROSS LOGISTICS

"THE BALANCE OF 2024 FOR ACROSS LOGISTICS IS HIGHLY POSITIVE, WITH STRONG GROWTH IN THE AREA OF PROJECT CARGO AND A CLEAR CONSOLIDATION IN KEY MARKETS, AND IN 2025 WE EXPECT TO CONTINUE OUR EXPANSION, ESPECIALLY IN RENEWABLE ENERGY, HYDROGEN AND LARGE INFRASTRUCTURE PROJECTS", CONFIRMS JUAN CASTELLANO, GROUP OVERSEAS MANAGER OF ACROSS LOGISTICS.



► **Núria Díaz, Business Development Manager de Aprojects Spain.** / Núria Díaz, Business Development Manager at Aprojects Spain.



► **Juan de Castro, Regional Manager de Pérez y Cía.** / Juan de Castro, Regional Manager of Pérez y Cía.

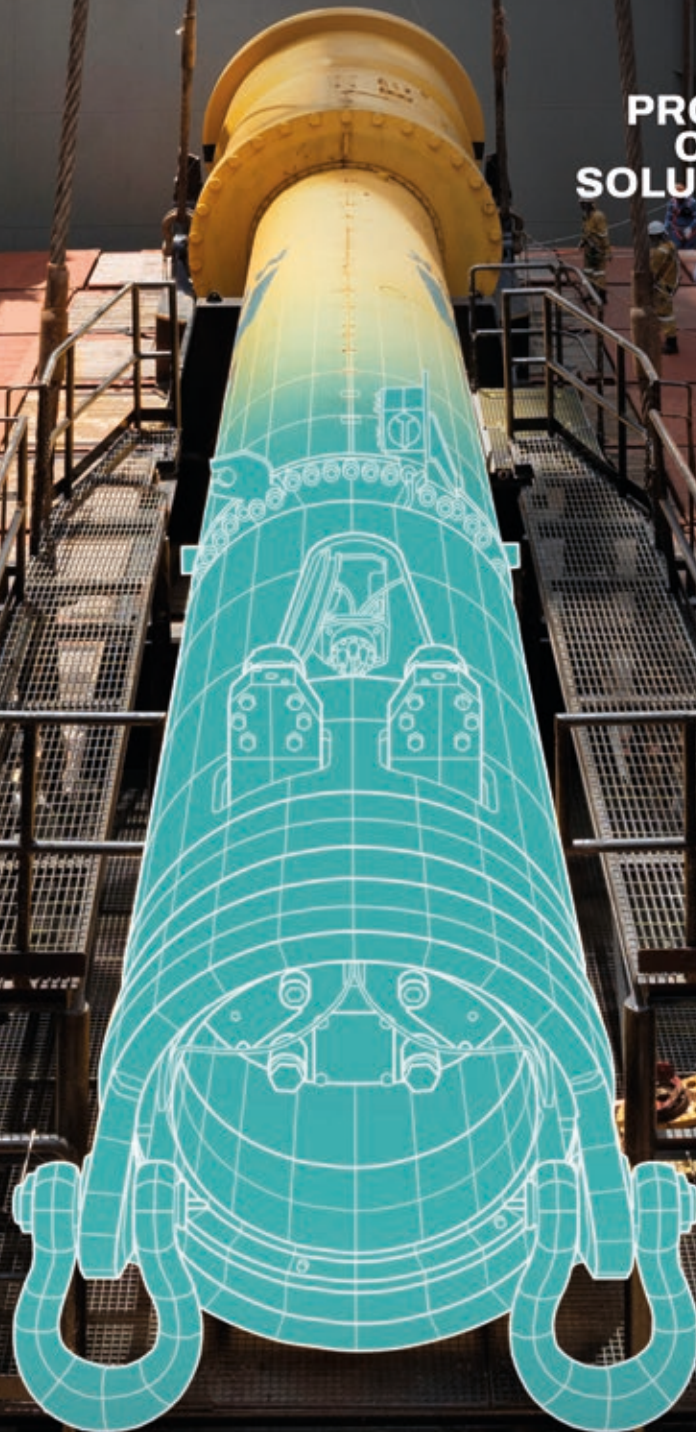
Bilbao, who makes a "very positive" balance of the year for the Group, which continues to grow with the opening of new offices worldwide and acquisitions of new companies that serve to strengthen its growth and global positioning.

However, the landscape in 2025 has changed substantially under the new U.S. administration of Donald Trump and a tariff policy that is "raising concerns about trade disruptions and increased costs."

POSITIVE TREND

From his office in Valencia, Juan Castellano, Group Overseas Manager of Across Logistics, values the year 2024 as "a year of contrasts" for the global Project Cargo industry, which has experienced a dynamic of "sustained growth", driven by large infrastructure projects, renewable energies ➤

**PROJECT
CARGO
SOLUTIONS**



DESDE LA PLANIFICACIÓN HASTA LA EJECUCIÓN

MSC ofrece soluciones integrales personalizadas para tu carga de proyectos.
Tu carga con extra medidas y a granel estará en buenas manos.



msc.com/project

Visítanos en Breakbulk Europe
| 13-15 Mayo | Pabellón 2, Stand 2A20-B21 & 2A21

MOVING THE WORLD, TOGETHER.





► **Pérez y Cía. sostiene que los niveles de los fletes siguen estando altos y continuarán en los mismos niveles en 2025. / Perez y Cia. maintains that freight rates remain high and will continue at the same levels in 2025.**

reactivación de mercados emergentes. Su optimismo tiene una cifra: la del 4,8% al que crecerá hasta 2032 el mercado global de Breakbulk, según unas previsiones que confirman una tendencia positiva.

En Europa, donde Across Logistics está fortaleciendo su presencia a través de una nueva división en el puerto de Róterdam, explica Castellano, "el ecosistema formado por Róterdam, Amberes-Brujas y los North Sea Ports ha demostrado ser estratégico para ganar resiliencia frente a disrupciones logísticas".

No obstante, matiza, también ha sido un año marcado por importantes retos, como la escasez de mano de obra cualificada en operaciones especializadas, la mayor presión regulatoria y medioambiental, con ejemplos como el carbon tax y el compliance aduanero, o la alta volatilidad en costes logísticos, especialmente por el combustible. ➤

(particularly offshore wind in Northern Europe) and the reactivation of emerging markets. His optimism has a figure: the 4.8% growth rate of the global Breakbulk market until 2032, according to forecasts that confirm a positive trend.

In Europe, where Across Logistics is strengthening its presence through a new division in the port of Rotterdam, Castellano explains, "the ecosystem formed by Rotterdam, Antwerp-Brugge and the North Sea Ports has proven to be strategic to gain resilience in the face of logistics disruptions."

However, he adds, it has also been a year marked by important challenges, such as the shortage of skilled labor in specialized operations, increased regulatory and environmental pressure, with examples such as carbon tax and customs compliance, or the high volatility in logistics costs, especially for fuel. ➤


ACROSS
LOGISTICS

LOGISTICS BEYOND EXPECTATION
WE TAKE THE CHALLENGE. WE MAKE THE DIFFERENCE

www.acrosslogistics.com


Compromiso

Hacer del transporte
marítimo una
alternativa eficiente
y más sostenible

Visítanos en nuestro stand
en Brekabulk Europe.
Stand: 1E25-F24

INESTABILIDAD GEOPOLÍTICA

El avance de ciertos proyectos durante 2024 ha reforzado el papel del project cargo como pieza clave en sectores estratégicos, "especialmente en energía, infraestructuras y procesos industriales", considera Núria Díaz, Business Development Manager de Aprojects Spain, quien añade que 2024 estuvo marcado por una elevada inestabilidad geopolítica, cuyas consecuencias se han dejado sentir en toda la cadena de valor.

Así, cita factores como el aumento de los costes financieros y aseguradores, la creciente fragmentación del comercio internacional y las exigencias regulatorias y medioambientales cada vez más complejas, las que han llevado a una revisión estratégica de muchos desarrollos, "afectando directamente a la ejecución de proyectos y exigiendo a los operadores logísticos mayor flexibilidad y control de riesgos".

"2024 HA SIDO UN GRAN AÑO PARA LA VERTICAL DE TIBA PROJECTS Y EN 2025 SEGUIMOS CRECIENDO, PARTICIPANDO EN ALGUNOS PROYECTOS ESTRATÉGICOS DE REFERENCIA, CONTRIBUYENDO AL DESARROLLO ENERGÉTICO Y DE LAS INFRAESTRUCTURAS, ASÍ COMO EN LA TRANSICIÓN HACIA UNA MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE", EXPLICA IGNACIO LEIRA, PROJECT CARGO DIVISION MANAGER DE TIBA EN MADRID

"En paralelo, -continúa- asistimos al inicio de una deslocalización parcial de la producción industrial fuera de China, con países como India, Vietnam, México y zonas de Europa del Este consolidándose como alternativas competitivas", lo que marca una tenencia que responde a la necesidad de diversificar el riesgo geopolítico, los incentivos fiscales e industriales locales, y la importancia de hacer más resilientes las cadenas de suministro, sea a través de "nearshoring" o de "friendshoring". "Para el Project Cargo, este escenario obliga a reconfigurar rutas, capacidades y hubs logísticos con visión estratégica", dice Núria Díaz.

SECTORES EN CRECIMIENTO

"2024 ha sido un año razonablemente positivo para la carga de proyecto". En el balance de Ignacio Leira, Project Cargo Division Manager de TIBA, influye su constatación del fuerte desarrollo de sectores como las energías renovables, infraestructuras y proyectos de construcción, especialmente en países emergentes y en vías de desarrollo que necesitan fortalecer sus sistemas de infraestructuras.

Por el lado de los retos, éstos han venido motivados "por la escasez de recursos cualificados, el aumento de los costos operativos y problemas puntuales de capacidad de transporte".

En líneas generales, a juicio de Leira, 2025 será un año de crecimiento en varios segmentos, con la transición energética y el desarrollo de las infraestructuras como un "motor clave" para la industria del Project Cargo en los próximos años.

Según Juan Castellano, las perspectivas de Across Logistics para 2025 son "prudentes pero optimistas", con el impulso esperado de proyectos ligados a hidrógeno, captura de carbono y energía eólica offshore.

Para Aprojects, el inicio de este 2025 continúa en la línea de crecimiento que caracterizó el ejercicio pasado, con adquisiciones estratégicas, pro- ➤



► La nueva política de aranceles está generando una gran incertidumbre en el sector logístico.



GEOPOLITICAL INSTABILITY

The progress of certain projects during 2024 has reinforced the role of the project manager as a key player in strategic sectors, "especially in energy, infrastructure and industrial processes," says Núria Díaz, Business Development Manager at Aprojects Spain, who adds that 2024 was marked by high geopolitical instability, the consequences of which have been felt throughout the value chain.

He cites factors such as rising financial and insurance costs, the increasing fragmentation of international trade and increasingly complex regulatory and environmental requirements, which have led to a strategic review of many developments, "directly affecting the execution of projects and requiring logistics operators to be more flexible and control risks".

"2024 HAS BEEN A GREAT YEAR FOR TIBA PROJECTS VERTICAL AND IN 2025 WE CONTINUE TO GROW, PARTICIPATING IN SOME STRATEGIC KEY PROJECTS, CONTRIBUTING TO ENERGY AND INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT, AS WELL AS IN THE TRANSITION TOWARDS A MORE SUSTAINABLE MOBILITY", EXPLAINS IGNACIO LEIRA, PROJECT CARGO DIVISION MANAGER AT TIBA IN MADRID.

"In parallel," she continues, "we are witnessing the beginning of a partial offshoring of industrial production outside China, with countries such as India, Vietnam, Mexico and areas of Eastern Europe consolidating as competitive alternatives," which marks a tenure that responds to the need to diversify geopolitical risk, local fiscal and industrial incentives, and the importance of making supply chains more resilient, whether through "nearshoring" or "friendshoring". "For Project Cargo, this scenario requires reconfiguring routes, capacities and logistics hubs with a strategic vision," says Núria Díaz.

GROWING SECTORS

"2024 has been a reasonably positive year for project cargo". As per Ignacio Leira, TIBA's Project Cargo Division Manager, the balance is influenced by the strong development of sectors such as renewable energies, infrastructure and construction projects, especially in emerging and developing countries that need to strengthen their infrastructure systems.

On the challenges side, these have been motivated "by the scarcity of qualified resources, the increase in operating costs and specific problems of transportation capacity".

Overall, in Leira's view, 2025 will be a year of growth in several segments, with energy transition and infrastructure development as a "key driver" for the Project Cargo industry in the coming years.

According to Juan Castellano, Across Logistics' outlook for 2025 is "cautious but optimistic", with the expected boost from projects linked to hydrogen, carbon capture and offshore wind energy.

For Aprojects, the beginning of this 2025 continues along the line of growth that characterized last year, with strategic acquisitions, integration processes and territorial expansion, "always with the objective of con- ➤

UN MOMENTO EXIGENTE PERO LLENO DE OPORTUNIDADES

A la hora de identificar los retos a los que se enfrenta en la actualidad la industria global del Project Cargo, los expertos consultados por Diario del Puerto coinciden en su análisis destacando cuatro grandes áreas, como sintetiza Juan de Castro, de Pérez y Cía.: la incertidumbre geopolítica, la escasez de personal cualificado, el aumento de costes y las limitaciones operativas en puertos e infraestructuras, y los aspectos ligados a la sostenibilidad de la actividad.

Así, Juan Castellano, de Across Logistics, destaca el reto que supone la planificación en un entorno geopolítico inestable, con rutas afectadas por conflictos y políticas comerciales impredecibles, lo que exige "soluciones logísticas más flexibles y resilientes", además de la presión por cumplir objetivos de sostenibilidad sin perder eficiencia ni competitividad. "Es un momento exigente, pero también lleno de oportunidades para quienes saben adaptarse", comenta Castellano.

En la misma línea que Castellano y de Castro, el Project Cargo Division Manager de TIBA, Ignacio Leira, juzga importante que "el sector se sepa adaptar a las necesidades del mercado y de nuestros clientes", en un momento en el que "el mercado está cada vez más globalizado, con cambios constates y con tiempos de reacción



► La escasez de personal cualificado en operaciones especializadas es uno de los grandes retos del sector. / The shortage of qualified personnel in specialized operations is one of the sector's greatest challenges.

cada vez más cortos". Además de insistir en la necesidad de ser "sostenibles para la sociedad, comprometidos con el medio ambiente y con las políticas de compliance", Leira considera que el sector de Project Cargo "requiere de personal muy especializado, por lo que es importante contar con buenos profesionales. En ese sentido, es importante que seamos capaces de atraer y retener el talento".

A DEMANDING TIME BUT FULL OF OPPORTUNITIES

When it comes to identifying the challenges currently facing the global Project Cargo industry, the experts consulted by Diario del Puerto agree in their analysis, highlighting four major areas, as summarized by Juan de Castro, from Pérez y Cía: geopolitical uncertainty, shortage of qualified personnel, rising costs and operational limitations in ports and infrastructure, and aspects linked to the sustainability of the activity.

Moreover, Juan Castellano, of Across Logistics, highlights the challenge of planning in an unstable geopolitical environment, with routes affected by conflicts and unpredictable trade policies, which requires "more flexible and resilient logistics solutions," in addition to the pressure to meet sustainability objectives without losing efficiency

or competitiveness. "It is a demanding time, but also full of opportunities for those who know how to adapt," says Castellano.

Along the same lines as Castellano and de Castro, TIBA's Project Cargo Division Manager, Ignacio Leira, considers it important that "the sector knows how to adapt to the needs of the market and our customers", at a time when "the market is becoming increasingly globalized, with constant changes and ever shorter reaction times".

In addition to insisting on the need to be "sustainable for society, committed to the environment and to compliance policies", Leira believes that the Project Cargo sector "requires highly specialized personnel, so it is important to have good professionals. In this sense, it is important that we are able to attract and retain talent.

cesos de integración y expansión territorial, "siempre con el objetivo de consolidar una red global sólida, ágil y altamente especializada en cargas complejas y logística de proyectos", dice Núria Díaz.

MERCADOS GENERADORES DE CARGA

En el análisis de la situación que atraviesan los diferentes mercados generadores de carga, la política arancelaria de Trump es clave para observar su evolución, siendo China, Estados Unidos, Japón, Corea del Sur, la UE e India "mercados fuertes de producción de mercancía relacionada con los proyectos industriales", según Ignacio Leira, de TIBA.

Juan de Castro, de Pérez y Cía., opina que "mientras que el sector de petróleo y gas enfrenta desafíos debido a factores geopolíticos y económicos, los subsectores de energías renovables, especialmente la energía eólica tanto onshore como offshore, muestran un crecimiento sólido y perspectivas positivas para el futuro".

Además, destaca que ante el "repliegue" de Estados Unidos, la Unión Europea ha intensificado sus esfuerzos para fortalecer lazos comerciales con otras regiones, como Asia Central y América Latina. "Negociaciones y acuerdos con países como Mercosur, México, India e Indonesia buscan diversificar mercados y garantizar la seguridad económica y geoestratégica", comenta de Castro. ➤

solidating a solid, agile and highly specialized global network in complex cargo and project logistics," says Núria Díaz.

CARGO-GENERATING MARKETS

In the analysis of the situation that the different cargo generating markets are going through, Trump's tariff policy is key to observe its evolution, being China, the United States, Japan, South Korea, the EU and India "strong markets for the production of goods related to industrial projects", according to Ignacio Leira, from TIBA.

Juan de Castro, of Pérez y Cía., believes that "while the oil and gas sector faces challenges due to geopolitical and economic factors, the renewable energy sub-sectors, especially wind energy both onshore and offshore, show solid growth and positive prospects for the future".

He also stresses that in the face of the "withdrawal" of the United States, the European Union has intensified its efforts to strengthen trade ties with other regions, such as Central Asia and Latin America. "Negotiations and agreements with countries such as Mercosur, Mexico, India and Indonesia seek to diversify markets and guarantee economic and geostrategic security," says de Castro.

According to Núria Díaz of Aprojects, geopolitics, regulatory pressure and structural changes in supply chains are ➤

The advertisement for Valencia Port (Autoridad Portuaria de Valencia) features a stylized illustration. In the background, a large cargo ship is docked at a pier with blue cranes. In the foreground, a red and white train is moving. An inset image shows a man and a woman in a warehouse setting, with the man holding a clipboard and the woman pointing at a list. The text "Mira la lista! Creo que lo tenemos todo" is written below them. The Valencia Port logo is in the top right corner. At the bottom, the slogan "En lo grande y en lo pequeño" is on the left, and "CONECTAMOS valenciaport" is on the right.

valenciaport
Autoridad Portuaria de Valencia

Mira la lista!
Creo que lo tenemos todo

En lo grande
y en lo pequeño

CONECTAMOS
valenciaport

INCORPORACIÓN "MASIVA" DE NUEVOS BUQUES PORTACONTENEDORES

"Hay un trabajo importante también dentro de nuestro sector, para que las transitarias de carga de proyecto no seamos solamente una figura puente entre armadores y clientes, siendo los tomadores del riesgo y facilitadores de financiación", remarca Ignacio Leira, Project Cargo Division Manager de TIBA, quien considera necesario "mejorar nuestra propuesta de valor a nuestros clientes y conseguir que los contratos se adapten a la realidad de nuestros servicios".

La capacidad en el mercado de Project Cargo "no está desbordada, pero sí ajustada y eso ya está generando presión", opina Núria Díaz, Business Development Manager de Aprojects Spain, quien añade que "la renovación de buques multipurpose y project carriers ha sido limitada en los últimos años". A ello se suma otro factor clave como es el comportamiento del mercado de contenedores con la incorporación masiva de nuevos buques portacontenedores, sobre todo en 2024, generando un efecto arrastre.



► Las líneas de contenedores ofrecen también soluciones para la carga de proyecto y piezas extradimensionadas./ The container lines also offer solutions for project cargo and oversized parts.

"En resumen, hay capacidad, pero es limitada, y está sujeta a muchas variables externas", dice Díaz, señalando que el acceso a buques adecuados "depende no solo de la anticipación con que se planifique el proyecto, sino también del contexto logístico global". "La clave está en combinar buena previsión con redes logísticas sólidas y socios con experiencia real en el sector", argumenta la directiva.

"MASSIVE" INCORPORATION OF NEW CONTAINER SHIPS

"There is also important work to be done within our sector, so that project cargo forwarders are not only a bridge figure between shipowners and clients, being the risk takers and facilitators of financing", remarks Ignacio Leira, Project Cargo Division Manager at TIBA, who considers it necessary "to improve our value proposition to our clients and ensure that contracts are adapted to the reality of our services".

The capacity in the project cargo market "is not overflowing, but it is tight and that is already generating pressure," says Núria Díaz, Business Development Manager of Aprojects Spain, who

adds that "the renewal of multipurpose vessels and project carriers has been limited in recent years. Added to this is another key factor such as the behavior of the container market with the massive incorporation of new container ships, especially in 2024, generating a drag effect.

"In short, there is capacity, but it is limited, and subject to many external variables," Diaz says, noting that access to suitable vessels "depends not only on how far in advance the project is planned, but also on the overall logistical context." "The key is to combine good forecasts with solid logistics networks and partners with real experience in the sector," she mentions.

A juicio de Núria Díaz, de Aprojects, la geopolítica, la presión regulatoria y los cambios estructurales en las cadenas de suministro están redibujando el mapa de los mercados generadores de carga industrial y de proyecto. "Algunos centros tradicionales muestran ciertos signos de desgaste, unos de modo más acusado que otros", dice Díaz en referencia a China, que pese a seguir siendo una potencia manufacturera global, "ha perdido parte de su rol como único gran generador, debido en gran parte a ese vaivén geopolítico", aunque cuenta con capacidad de afrontar grandes cambios.

redrawing the map of industrial and project cargo generating markets. "Some traditional centers are showing signs of wear and tear, some more markedly than others," says Díaz, referring to China, which despite remaining a global manufacturing powerhouse, "has lost part of its role as the only major generator, largely due to this geopolitical back-and-forth," although it has the capacity to deal with major changes.

Another market suffering from fatigue, in his opinion, is Western Europe, where "high energy costs, increasing regu-

Otro mercado que acusa cierta fatiga, en su opinión, es Europa Occidental donde "los altos costes energéticos, las exigencias regulatorias crecientes y la ralentización en grandes proyectos industriales limitan su dinamismo exportador en sectores clave como la energía, infraestructuras o ingeniería pesada".

ESCENARIO DE REDISTRIBUCIÓN

En cambio, hay mercados que se están posicionando con fuerza como India, con una "extraordinaria" cartera de proyectos en energías renovables e infraestructuras, que le permitirán ser "uno de los principales generadores de carga de proyecto a nivel mundial".

Vietnam, México y Turquía también se benefician del proceso de deslocalización industrial y Europa del Este gana protagonismo como proveedor industrial para proyectos en transporte, energía o defensa.

"EE.UU. sigue siendo -subraya Díaz- uno de los grandes mercados tractores, con proyectos de gran envergadura ya iniciados o en fase de planificación, impulsados por su estrategia de reindustrialización", aunque la Business Development Manager de ➤

latory requirements and the slowdown in large industrial projects are limiting its export dynamism in key sectors such as energy, infrastructure and heavy engineering".



► El mercado del Project Cargo ha repuntado por el tirón de proyectos energéticos en Asia, Oriente Medio y América Latina./ The Project Cargo market has rebounded on the back of energy projects in Asia, the Middle East and Latin America.

REDISTRIBUTION SCENARIO

On the other hand, there are markets that are positioning themselves strongly, such as India, with an "extraor- ➤

CSP Spain
The Ports for ALL
Operador portuario líder en España

QR code and website: cspspan.com

Aprojects Spain cree que todo movimiento hacia EE.UU. "debe analizarse ahora con cautela".

Por todo ello, Núria Díaz sostiene que vivimos en un "escenario de redistribución, no de sustitución", en el que los flujos cambian, pero los grandes actores no desaparecen, sino que se adaptan. "Por eso, desde el punto de vista logístico, la clave está en anticipar esas transiciones, construir redes ágiles y mantener un conocimiento actualizado de los ciclos políticos, económicos y regulatorios en cada región", indica.

Por su parte, el Group Overseas Manager de Across Logistics en Valencia, Juan Castellano, hace un repaso a la situación y las perspectivas del Project Cargo en los distintos mercados geográficos, destacando las desfavorables perspectivas para Estados Unidos por la incertidumbre generada por la política arancelaria recíproca y las medidas proteccionistas impulsadas por Trump, que afectan a la inversión industrial y a proyectos de energía renovable y manufactura pesada.

"EN PÉREZ Y CÍA. SEGUIMOS CRECIENDO COMO GRUPO, CON APERTURA DE NUEVAS OFICINAS A NIVEL MUNDIAL Y ADQUISICIONES DE NUEVAS EMPRESAS QUE SIRVEN PARA NUESTRO CRECIMIENTO Y POSICIONAMIENTO GLOBAL", INDICA JUAN DE CASTRO, REGIONAL MANAGER DE PÉREZ Y CÍA. EN BILBAO

ADAPTACIÓN A LA NUEVA DEMANDA

Con relación a China, "aunque sigue siendo un gran productor, enfrenta una desaceleración del crecimiento industrial, presión sobre su sector inmobiliario y tensiones comerciales persistentes con Occidente", dice Castellano, explicando así el impacto sobre la exportación de maquinaria pesada, acero y equipos industriales que normalmente alimentarían proyectos en otras regiones.



► La geopolítica, la presión regulatoria y los cambios estructurales en las cadenas de suministro redibujan el mapa del Project Cargo./ Geopolitics, regulatory pressure and structural changes in supply chains redraw the map of Project Cargo.

inary" portfolio of renewable energy and infrastructure projects, which will enable it to be "one of the main project load generators worldwide".

Vietnam, Mexico and Turkey are also benefiting from the industrial relocation process and Eastern Europe is gaining prominence as an industrial supplier for transport, energy and defense projects.

"Díaz stresses that the U.S. continues to be one of the major driving force markets, with large-scale projects already underway or in the planning stage, driven by its reindustrialization strategy," although the Business Development Manager of Aprojects Spain believes that any move towards the U.S. "should now be analyzed with caution".

For all these reasons, Núria Díaz maintains that we are living in a "scenario of redistribution, not substitution", in which flows change, where the major players do not disappear, but adapt. "That's why, from a logistics point of view, the key is to anticipate these transitions, build agile networks and maintain an up-to-date knowledge of the political, economic and regulatory cycles in each region," she says.

For his part, Across Logistics' Group Overseas Manager in Valencia, Juan Castellano, reviews the situation and prospects for Project Cargo in the different geographical markets, highlighting the unfavorable outlook for the United States due to the uncertainty generated by the reciprocal tariff policy and the protectionist measures promoted by Trump, which affect industrial investment and renewable energy and heavy manufacturing projects.

En Sudamérica, con entornos políticos y económicos inestables, países como Argentina y Perú han visto una pausa o cancelación de proyectos de infraestructura, mientras el norte de Europa continúa siendo el motor del Project Cargo, ligado a energía eólica offshore, hidrógeno verde y descarbonización industrial.

Mientras Núria Díaz cree que el Project Cargo "ya no responde a lógicas de concentración geográfica", dada la creciente dispersión de proyectos a nivel global, impulsada por la diversificación de inversiones, la transición energética y la reconfiguración industrial, Juan Castellano observa una "redistribución clara de la demanda de Project Cargo", donde Europa del Norte y del Este "siguen liderando gracias a los grandes proyectos de energía eólica, hidrógeno y descarbonización industrial"; México y su frontera con EE. UU. ganan protagonismo por el efecto del nearshoring y África Occidental empieza a consolidarse como destino de inversión en energía e infraestructura.

En cambio, Castellano ve una desaceleración en China y Sudamérica, donde la incertidumbre política y económica está frenando decisiones de inver- ➤

"IN PÉREZ Y CÍA. WE CONTINUE TO GROW AS A GROUP, WITH THE OPENING OF NEW OFFICES WORLDWIDE AND THE ACQUISITION OF NEW COMPANIES THAT SERVE FOR OUR GROWTH AND GLOBAL POSITIONING", INDICATES JUAN DE CASTRO, REGIONAL MANAGER OF PÉREZ Y CÍA. IN BILBAO.

ADAPTATION TO NEW DEMAND

Regarding China, "although it remains a major producer, it faces a slowdown in industrial growth, pressure on its real estate sector and persistent trade tensions with the West," says Castellano, explaining the impact on the export of heavy machinery, steel and industrial equipment that would normally feed projects in other regions.

In South America, with unstable political and economic environments, countries such as Argentina and Peru have seen a pause or cancellation of infrastructure projects, while Northern Europe continues to be the engine of Project Cargo, linked to offshore wind, green hydrogen and industrial decarbonization.

While Núria Díaz believes that Project Cargo "no longer responds to logics of geographical concentration", given the growing dispersion of projects globally, driven by the diversification of investments, the energy transition and industrial reconfiguration, Juan Castellano observes a "clear redistribution of Project Cargo demand", where Northern and Eastern Europe "continue to lead thanks to large ➤

APM TERMINALS
Lifting Global Trade

Goal to be
net zero
by 2040

Learn more on apmterminals.com



► El año 2024 experimentó una dinámica de crecimiento sostenido impulsada por grandes proyectos de infraestructura, energías renovables y la reactivación de mercados emergentes. / The year 2024 experienced a sustained growth dynamic driven by large infrastructure projects, renewable energies and the reactivation of emerging markets.

sión, lo que está haciendo que Across Logistics esté adaptando sus rutas y presencia "para seguir cerca de estos nuevos focos de demanda".

MENOR VOLATILIDAD DE LOS FLETES

Como uno de los principales indicadores del mercado del Project Cargo, el comportamiento de los fletes ofrece datos para su análisis. En este sentido, la evolución de los fletes en el sector del Project Cargo "ha seguido una curva interesante", dice Núria Díaz, de Aprojects, quien observa cómo tras el pico vivido en 2021 y 2022, "los precios fueron cayendo de forma progresiva a lo largo de 2023 en una tendencia bajista que se rompió en marzo de 2024, cuando empezamos a ver una subida sostenida, aunque no especialmente brusca". Así, el mercado fue recuperando tono durante el resto del año, hasta llegar a máximos relativos a principios de 2025.

Desde entonces, el sector observa "cierta volatilidad" con semanas con ajustes a la baja y otras semanas con pequeñas subidas, "lo que refleja un mercado que está

"VEMOS QUE LA DISPONIBILIDAD DE BUQUES MULTIPROPÓSITO Y HEAVY-LIFT ES RAZONABLE, PERO LA ESCASEZ SE DA EN VENTANAS CRÍTICAS O RUTAS MUY ESPECÍFICAS, SOBRE TODO CUANDO COINCIDEN VARIOS GRANDES PROYECTOS", DICE JUAN CASTELLANO, GROUP OVERSEAS MANAGER DE ACROSS LOGISTICS

wind energy, hydrogen and industrial decarbonization projects"; Mexico and its border with the US are gaining prominence due to the nearshoring effect, and West Africa is beginning to consolidate as a destination for investment in energy and infrastructure.

On the other hand, Castellano sees a slow-down in China and South America, where political and economic uncertainty is slowing down investment decisions, which is causing Across Logistics to adapt its routes and presence "to remain close to these new sources of demand".

LOWER FREIGHT VOLATILITY

As one of the main indicators of the Project Cargo market, the behavior of freight rates offers data for analysis. In this sense, the evolution of freight rates in the Project Cargo sector "has followed an interesting curve", says Núria Díaz, from Aprojects, who observes how after the peak experienced in 2021 and 2022, "prices were falling progressively throughout 2023 in a downward trend that was broken in March 2024, when we began to see a sustained rise, although not particularly sharp". Thus, the market gradually recovered its tone during the rest of the year, until it reached relative highs in early 2025.

Since then, the industry has observed "some volatility" with weeks with downward adjustments and other weeks with small increases, "which reflects a market that is reacting in the short term, heavily influenced by external factors." "It is a market that requires constant monitoring, so it is not enough to know the freight price today, but to understand why it is moving and how it can impact the next movements of the project," concludes Díaz. In the opinion of TIBA's Ignacio Leira, 2024 was a year of "moderate increase" in freight

- Aéreo, Terrestre y Marítimo
- Contenedores Completos
- Grupajes
- Almacenaje y Distribución
- Aduanas

Get in touch with our experts

Bilbao (+ Coldstore)
+34 946 612 293
Bilbao@sharelogistics.com

Barcelona
+34 933 297 397
Barcelona@sharelogistics.com

Algeciras
+34 956 688 307
Algeciras@sharelogistics.com

Madrid
+34 910 001 173
Madrid@sharelogistics.com



TATA, DNV, APM, EVO, HMM, CMA CGM, MSC, ONE, COSCO, HANJIN, K LINE, NYK, OOCL, PIL, SINGAPORE, UHL, ZIM

www.sharelogistics.com

Valencia
+34 963 245 665
Valencia@sharelogistics.com

reaccionando a corto plazo, muy influido por factores externos". "Es un mercado que exige seguimiento constante, por lo que no basta con saber el precio del flete hoy, sino que hay que entender por qué se está moviendo y cómo puede impactar en los próximos movimientos del proyecto", concluye Díaz.

En opinión de Ignacio Leira, de TIBA, 2024 fue un año de "incremento moderado" en los fletes, con la aplicación de algunos recargos, justificados en la adaptación a los nuevos combustibles y normativa de descarbonización. "Parece que ha existido un cierto alivio en el último mes de 2024, que podemos atribuir a un descenso de actividad, pero sin grandes variaciones en líneas generales hasta el momento", afirma.

Por su parte, Juan de Castro, de Pérez y Cía., considera que en la actualidad, los niveles de los fletes en el Project Cargo "siguen estando altos" y vaticina que continuarán en los mismos niveles durante 2025.

SUFICIENTE CAPACIDAD DE FLOTA

Desde Across Logistics, Juan Castellano observa un mercado de fletes "más estable" en heavy-lift y project cargo, y aunque detecta "repuntes puntuales" por disrupciones geopolíticas, cree que "la clave sigue siendo asegurar capacidad, anticipación y fiabilidad ➤

"WE SEE THAT THE AVAILABILITY OF MULTIPURPOSE AND HEAVY-LIFT VESSELS IS REASONABLE, BUT THE SHORTAGE OCCURS IN CRITICAL WINDOWS OR VERY SPECIFIC ROUTES, ESPECIALLY WHEN SEVERAL LARGE PROJECTS COINCIDE," SAYS JUAN CASTELLANO, GROUP OVERSEAS MANAGER OF ACROSS LOGISTICS.

rates, with the application of some surcharges, justified in the adaptation to new fuels and decarbonization regulations. "There seems to have been some relief in the last month of 2024, which we can attribute to a decrease in activity, but without major variations in general lines so far," he says.

For his part, Juan de Castro, of Pérez y Cía., considers that at present, freight rates in Project Cargo "are still high" and predicts that they will continue at the same levels during 2025.

SUFFICIENT FLEET CAPACITY

From Across Logistics, Juan Castellano observes a "more stable" freight market in heavy-lift and project cargo, and although he detects "occasional spikes" due to geopolitical disruptions, he believes that "the key remains to ensure capacity, anticipation and operational reliability". "Our focus is on offering safe technical solutions, beyond price," explains Castellano.

Closely related to freight variations, the availability of vessels and capacity to meet the demand of the Project Cargo industry becomes a key ➤

PASAIA PORT www.pasaiaport.eus

Somos Puerto

Somos Economía

Principales tráfico en 2024

1.900.000 t Siderometalúrgico	287.000 t Agroganadero y alimentario
420.000 t Vehículos y elementos de transporte	248.000 t Pasta de papel y madera

Una plataforma logística dinámica y flexible

operativa". "Nuestro foco está en ofrecer soluciones técnicas seguras, más allá del precio", explica Castellano.

Íntimamente relacionado con las variaciones de los fletes, la disponibilidad de buques y de capacidad para satisfacer la demanda de la industria del Project Cargo se convierte en un factor clave para su buen desempeño. Así, mientras Juan de Castro, de Pérez y Cía., cree que "hay pocos barcos heavy lifters para una cantidad cada vez mayor de piezas más grandes y más pesadas", Juan Castellano, de Across Logistics, señala que, en términos generales, "sí existe capacidad, pero no siempre donde ni cuando se necesita".

"Vemos que la disponibilidad de buques multipropósito y heavy-lift es razonable, pero la escasez se da en ventanas críticas o rutas muy específicas, sobre todo cuando coinciden varios grandes proyectos", dice, advirtiendo además que "los cuellos de botella no están solo en el mar, sino en tierra", refiriéndose a las limitaciones en algunos puertos para operar cargas especiales, tanto por infraestructura como por disponibilidad de equipos y personal cualificado. "Por eso, anticipación y planificación son claves; nuestro rol es conectar esas piezas a tiempo y con precisión", dice Castellano.

EQUILIBRIO INESTABLE

De parecida opinión es Ignacio Leira, de TIBA, quien explica que sí existe suficiente capacidad a nivel global "aunque todavía hay determinadas rutas donde sigue habiendo falta de oferta y se maneja con pocos armadores". "Sigue habiendo poca oferta de espacio en buques ro-ro, que tradicionalmente eran una buena solución para cargas rodadas y estáticas de Project Cargo, y como alternativa, los buques portacontenedores están siendo una solución para ciertas cargas de proyectos", señala Leira.

De "equilibrio inestable" califica Núria Díaz, de Aprojects, la sensación que transmite hoy el mercado del Project Cargo con una demanda que ha repuntado "sobre todo por el tirón de proyectos energéticos en Asia, Oriente Medio y América Latina, lo que ejerce presión sobre la flota disponible".

"No estamos todavía en una situación crítica -dice Díaz-, pero sí se percibe cierta tensión en la oferta de buques especializados, especialmente en las ventanas de carga más solicitadas". Hay otro factor que apunta la responsable de Desarrollo de Negocio de Aprojects Spain, como la insuficiente inversión en nueva construcción de



► Los siderúrgicos están entre los productos más afectados por los nuevos aranceles de Estados Unidos a Europa. / Steel products are among the products most affected by the new U.S. tariffs on Europe.

factor for its good performance. Thus, while Juan de Castro, from Pérez y Cía., believes that "there are few heavy lift vessels for an increasing amount of larger and heavier pieces", Juan Castellano, from Across Logistics, points out that, in general terms, "there is capacity, but not always where and when it is needed".

"We see that the availability of multipurpose and heavy-lift vessels is reasonable, but the shortage occurs in critical windows or very specific routes, especially when several large projects coincide," he says, also warning that "the bottlenecks are not only at sea, but on land," referring to the limitations in some ports to operate special cargoes, both for infrastructure and availability of equipment and qualified personnel. "That's why anticipation and planning are key; our role is to connect those pieces in time and with precision," says Castellano.





**Oferta integrada
de Servicios Logísticos
Multimodales**

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

PUERTO DE BILBAO

BREAKBULK EUROPE 2025
 visítanos en el stand 1E25-F24

**Worldwide breakbulk
and project cargo logistics**



buques multipropósito o heavy-lift durante años. "Aunque ahora hay nuevos pedidos, la flota todavía envejece a un ritmo superior al de reposición, lo que limita la capacidad de reacción del mercado y genera cuellos de botella cuando coinciden varios proyectos de gran escala", expresa Díaz. ■

UNSTABLE EQUILIBRIUM

Ignacio Leira, from TIBA, is of a similar opinion, who explains that there is sufficient capacity at a global level "although there are still certain routes where there is still a lack of supply and few shipowners are involved". "There is still little supply of space in ro-ro vessels, which traditionally were a good solution for Project Cargo ro-ro and static cargoes, and as an alternative, container ships are being a solution for certain project cargoes," Leira points out.

Núria Díaz, from Aprojects, describes as "unstable balance" the sensation that the Project Cargo market conveys today, with a demand that has rebounded "mainly due to the pull of energy projects in Asia, the Middle East and Latin America, which puts pressure on the available fleet".

"We are not yet in a critical situation," says Díaz, "but there is a certain tension in the supply of specialized vessels, especially in the most requested cargo windows. There is another factor pointed out by Aprojects Spain's Business Development Manager, such as the insufficient investment in new construction of multipurpose or heavy-lift vessels for years. "Although there are now new orders, the fleet is still aging at a higher rate than replacement, which limits the market's capacity to react and generates bottlenecks when several large-scale projects coincide," Díaz says. ■

Logistics is the core of our business!



Port of Vigo

Specialized in high value general cargo: Automotive / Granite / Fishing / Metals / Fruit / Project Cargo



Logistics Platform of the Port of Vigo



Visit us in:
Hall 11825 **BREAKBULK**



Strategic Industrial Hub in the Spanish Northwest • Maximum Intermodality • Direct Railway Connection • 35 km from the Port

Trump eleva la incertidumbre a niveles “extraordinarios”

JAIME PINEDO

La influencia de Donald Trump y su agresiva política arancelaria sobre la industria del Project Cargo ha aumentado la incertidumbre a niveles extraordinarios. “Las nuevas tarifas recíprocas han alterado flujos comerciales clave con EE.UU., y su política energética, menos favorable a renovables, ha ralentizado inversiones que alimentaban la demanda de Project Cargo desde América del Norte”, asegura Juan Castellano, Group Overseas Manager de Across Logistics.

Con la llegada de Trump a la presidencia, el impacto ha sido “inmediato y estructural”, opina Núria Díaz, Business Development Manager de Aprojects Spain, para quien las medidas arancelarias, ya sea la imposición efectiva de éstas o la amenaza de las mismas, “además de los continuos cambios que estamos viendo cada semana, han acabado por generar un entorno de incertidumbre y de elevada volatilidad comercial, lo que lleva a que no se pueda mantener en los proyectos una hoja de ruta clara, que unido a la instrumentalización política del comercio afectan directamente a la planificación de los grandes proyectos”. A modo de ejemplo, Díaz menciona el sector energético, donde coexisten dos dinámicas divergentes: la del Oil & Gas, “que se beneficia de un discurso favorable a la producción nacional y de un relajamiento normativo que podría acelerar inversiones en infraestructuras industriales pesadas”, y la eólica offshore, que “atravesaba un momento de bloqueo con cancelación de permisos, inseguridad jurídica y falta de coherencia regulatoria que comprometen el avance de proyectos ya licitados”.

PRUDENCIA ANTE LAS INCÓGNITAS

Respecto a la actual presidencia de Estados Unidos, Ignacio Leira, de TIBA, se muestra prudente al considerar que, aunque la toma de medidas ha sido bastante rápida en términos arancelarios y energéticos, “sigue un mapa de ruta predeterminado y todavía es pronto para visualizar como irán evolucionando las cosas y su impacto a largo plazo”.

“Todo lo que suponga tensión comercial y barreras a la exportación/importación de mercancías, genera incertidumbre en el mercado, por lo que estaremos muy pendientes a los acontecimientos de cara a dar soporte a nuestros clientes”, dice Leira, quien apela a que al sentido común y a que la Unión Europea “reaccione de una forma conjunta en la búsqueda de soluciones con Estados Unidos”.

Juan de Castro, de Pérez y Cía., destaca por su parte las incógnitas que rodean al mercado del producto siderúrgico a raíz de la nueva

“ANTE EL REPLIEGUE DE ESTADOS UNIDOS, LA UNIÓN EUROPEA HA INTENSIFICADO SUS ESFUERZOS PARA FORTALECER LAZOS COMERCIALES CON OTRAS REGIONES, COMO ASIA CENTRAL Y AMÉRICA LATINA”, DICE JUAN DE CASTRO, REGIONAL MANAGER DE PÉREZ Y CÍA. EN BILBAO



► **La Unión Europea ha intensificado sus esfuerzos para fortalecer lazos comerciales con otras regiones, como Asia Central y América Latina.** / **The European Union has intensified its efforts to strengthen trade ties with other regions, such as Central Asia and Latin America.**

Trump raises uncertainty to “extraordinary” levels

JAIME PINEDO

The influence of Donald Trump and his aggressive tariff policy on the project cargo industry has increased uncertainty to extraordinary levels. “New reciprocal tariffs have disrupted key trade flows with the U.S., and his energy policy, less favorable to renewables, has slowed investments that fueled project cargo demand from North America,” says Juan Castellano, Group Overseas Manager at Across Logistics.

With the arrival of Trump to the presidency, the impact has been “immediate and structural”, says Núria Díaz, Business Development Manager of Aprojects Spain, for whom the tariff measures, either the actual imposition of these or the threat of them, “in addition to the continuous changes we are seeing every week,

política arancelario de Trump, ya que hasta la fecha es "un puntal importante de las exportaciones nacionales". "Ante el repliegue de Estados Unidos, la Unión Europea ha intensificado sus esfuerzos para fortalecer lazos comerciales con otras regiones, como Asia

have ended up generating an environment of uncertainty and high commercial volatility, which means that projects cannot maintain a clear roadmap, which together with the political instrumentalization of trade directly affects the planning of large projects". By way of example, Diaz mentions the energy sector, where two divergent dynamics coexist: Oil & Gas, "which benefits from a favorable approach towards national production and a regulatory relaxation that could accelerate investments in heavy industrial infrastructure", and offshore wind energy, which "is going through a moment of blockage with the cancellation of permits, legal uncertainty and lack of regulatory consistency that compromise the progress of projects already tendered".

CAUTION IN THE FACE OF UNKNOWN

Regarding the current US presidency, TIBA's Ignacio Leira is cautious, considering that, although the measures taken have been quite quick in terms of tariffs and energy, "it follows a pre-determined roadmap and it is still too early to see how things will evolve and their long-term impact".

"Everything that involves trade tension and barriers to the export/import of goods generates uncertainty in the market, so we will be

Central y América Latina", dice de Castro, que señala cómo negociaciones y acuerdos con áreas o países como Mercosur, México, India e Indonesia "buscan diversificar mercados y garantizar la seguridad económica y geoestratégica".

very attentive to events in order to support our customers," says Leira, who appeals to common sense and that the European Union "reacts jointly in the search for solutions with the United States".

Juan de Castro, from Pérez y Cía., highlights the unknowns surrounding the steel product market as a result of Trump's new tariff policy, since to date it is "an important pillar of national exports". "Faced with the withdrawal of the United States, the European Union has intensified its efforts to strengthen trade ties with other regions, such as Central Asia and Latin America," says de Castro, who points out how negotiations and agreements with areas or countries such as Mercosur, Mexico, India and Indonesia "seek to diversify markets and ensure economic and geostrategic security."

"FACED WITH THE WITHDRAWAL OF THE UNITED STATES, THE EUROPEAN UNION HAS INTENSIFIED ITS EFFORTS TO STRENGTHEN TRADE TIES WITH OTHER REGIONS, SUCH AS CENTRAL ASIA AND LATIN AMERICA," SAYS JUAN DE CASTRO, REGIONAL MANAGER OF PÉREZ Y CÍA. IN BILBAO.



**EVERYWHERE
WE ARE YOUR LOGISTICS PARTNER**

end-to-end solutions tailored to your needs



BREKBUK EUROPE
We look forward to your visit in
Hall 1 Stand 1G11-H10

AMERICA | ASIA | EUROPE | MIDDLE EAST
Find out more at erhardtprojects.com
an Erhardt company



► El Project Cargo requiere perfiles con experiencia internacional, conocimiento técnico específico, criterio operativo y una gran capacidad de adaptación./
The Project Cargo requires profiles with international experience, specific technical knowledge, operational criteria and a great capacity for adaptation.

Las personas, vitales para la competitividad del Project Cargo

JAIME PINEDO

La escasez de profesionales especializados y la dificultad de atraer y retener talento al sector del Project Cargo es una "dificultad transversal a todo el sector logístico y que por sus características especiales, en el caso del Project Cargo, se acentúa", dice Núria Díaz, de Aprojects.

Se trata de un segmento que requiere perfiles con experiencia internacional, conocimiento técnico específico, criterio operativo y una gran capacidad de adaptación, perfiles que "no son fáciles de encontrar ni de formar rápidamente".

El auge de proyectos energéticos, industriales y tecnológicos hace, según Díaz, que el talento especializado sea cada vez más demandado, lo que está haciendo que muchas empresas estén revisando sus políticas de atracción y retención.

People, vital for Project Cargo's competitiveness

JAIME PINEDO

The shortage of specialized professionals and the difficulty of attracting and retaining talent in the Project Cargo sector is a "difficulty that cuts across the entire logistics sector and that, due to its special characteristics, is accentuated in the case of Project Cargo," says Núria Díaz, from Aprojects.

This is a segment that requires profiles with international experience, specific technical knowledge, operational criteria and a great capacity for adaptation, profiles that "are not easy to find or to train quickly".

According to Díaz, the boom in energy, industrial and technological projects means that specialized talent is increasingly in demand, which is causing many companies to review their attraction and retention policies.

"At Aprojects we know this and that is why our expansion has been built on talent, betting on profiles with vision and experience, capable of leading complex projects at a global level," says the Business Development Manager of Aprojects Spain.

"Ciertamente no se compite solo por captar clientes, también se compite por el mejor equipo; en Aprojects lo sabemos y por eso nuestra expansión se ha construido sobre el talento, apostando por perfiles con visión y experiencia, capaces de liderar proyectos complejos a nivel global", asegura la Business Development Manager de Aprojects Spain.

Esta preocupación es compartida por Juan de Castro, de Pérez y Cía., quien sostiene que existe "muchísima dificultad" en la contratación de profesionales.

"La dedicación que requiere la carga de proyectos es máxima y la exigencia también, la vieja escuela se ha ido apartando para dar paso a las nuevas generaciones y eso conlleva cambios y reestructuraciones que requieren tiempo y mucha formación", dice el Regional Manager de Pérez y Cía., que juzga muy positivo el trabajo que esta desarrollando la compañía en la retención del talento.

APUESTA POR LA FORMACIÓN

Para Juan Castellano, Group Overseas Manager de Across Logistics, la "guerra por el talento" en el sector del Project Cargo "es tan real como la competencia por los clientes". Across Logistics aborda este asunto con "una apuesta clara por la formación continua, los planes de carrera y una cultura basada en la responsabilidad y el desarrollo profesional". "Retener talento es tan estratégico como ganar una cuenta clave y la experiencia en este sector marca la diferencia, por ello creemos que invertir en las personas es invertir en competitividad", afirma Castellano.

TIBA es igualmente consciente de la importancia de atraer y retener talento, por eso uno de sus pilares es ser un "Preferred Employer", como dice Ignacio Leira. "Creo que es importante que las empresas del sector contribuyamos a la profesionalización de éste; hay que fomentar programas de formación y capacitación, no solo para nuestros equipos, sino también para las nuevas generaciones y garantizar la convivencia entre perfiles senior y junior", añade.

Por ello, con el objetivo de retener y atraer nuevo talento, desde hace unos años, además de su equipo de RR.HH., TIBA cuenta con un equipo exclusivamente dedicado a Talento y Liderazgo.

This concern is shared by Juan de Castro, of Pérez y Cía., who maintains that there is "a great deal of difficulty" in hiring professionals.

"The dedication required by the project load is maximum and so are the demands, the old school has been moving away to make way for new generations and this entails changes and restructuring that require time and a lot of training", says the Regional Manager of Pérez y Cía., who considers the work being done by the company to retain talent to be very positive.

COMMITMENT TO TRAINING

For Juan Castellano, Group Overseas Manager at Across Logistics, the "war for talent" in the Project Cargo sector "is as real as the competition for customers". Across Logistics addresses this issue with "a clear commitment to continuous training, career plans and a culture based on responsibility and professional development." "Retaining talent is as strategic as winning a key account and experience in this sector makes the difference, which is why we believe that investing in people is investing in competitiveness," says Castellano.

TIBA is equally aware of the importance of attracting and retaining talent, which is why one of its pillars is to be a "Preferred Employer", as Ignacio Leira says. "I think it is important for companies in the sector to contribute to the professionalization of the sector; we must promote training programs, not only for our teams, but also for the new generations and guarantee the coexistence of senior and junior profiles," he adds.

Therefore, with the aim of retaining and attracting new talent, for some years now, in addition to its HR team, TIBA has had a team exclusively dedicated to Talent and Leadership.

**YOUR TRUST
OUR SUCCESS**

DCSS SPAIN
GLOBAL LOGISTICS PROVIDER

H.O. Barcelona: +34 93 269 7000
Alicante - Barcelona Airport
Irún - Madrid - Valencia



► Cada vez más transitarias están ampliando su campo de acción hacia el Project Cargo. / More and more freight forwarders are expanding their field of action to Project Cargo.

Reposicionamiento, integración vertical y posición de España

JAIME PINEDO

En un momento en el que el mercado del Project Cargo asiste a un reposicionamiento de las empresas transitarias y de integración vertical, las empresas españolas del sector del Project Cargo gozan de "buena salud y están bien posicionadas a nivel mundial", explica Juan de Castro, de Pérez y Cía., si bien destaca que "las grandes multinacionales están cogiendo cada vez más peso".

En este sentido, de Castro opina que "prácticamente todas las transitarias tienen ahora su vertical de Project Cargo, donde ven un filón por los altos costes/ingresos existentes y no priman la cualificación y dificultad que conlleva un embarque de carga de proyecto", ante lo que considera necesaria una mayor especialización.

Este fenómeno de reposicionamiento es confirmado por Núria Díaz, de Aprojects. "Cada vez más transitarias están ampliando su campo de acción hacia el Project Cargo, conscientes de que los grandes proyectos energéticos, industriales o de infraestructura no solo mueven carga, sino también conocimiento, coordinación técnica y visión estratégica", lo que está ocurriendo "tanto a nivel global

Repositioning, vertical integration and position of Spain

JAIME PINEDO

At a time when the Project Cargo market is witnessing a repositioning of freight forwarding and vertical integration companies, Spanish companies in the Project Cargo sector are in "good health and are well positioned worldwide", explains Juan de Castro, from Pérez y Cía, although he points out that "large multinationals are gaining more and more weight".

In this regard, De Castro believes that "practically all freight forwarders now have their vertical of Project Cargo, where they see a vein for the high costs/revenues and do not prioritize the qualification and difficulty involved in a shipment of project cargo," to which he considers necessary a greater specialization.

This repositioning phenomenon is confirmed by Núria Díaz, from Aprojects. "More and more freight forwarders are expanding their field of action towards Project Cargo, aware that large energy, industrial or infrastructure projects not only move cargo, but also knowledge, technical coordination and strategic vision", which is happening "both globally and in Spain, where we see operators that were not previously in this segment betting on strengthening their project divisions".

Ignacio Leira, from TIBA, comments that the Project Cargo sector in Spain has "very good professionals who have accu-

como en España, donde vemos operadores que antes no estaban en este segmento apostando por reforzar sus divisiones de proyectos".

Ignacio Leira, de TIBA, comenta que el sector del Project Cargo cuenta en España con "muy buenos profesionales que acumulan mucha experiencia en la ejecución de proyectos industriales, y que han ido acompañando a las empresas españolas en sus experiencias internacionales". "Una de las principales características tanto de las empresas españolas como los especialistas en Project Cargo es que acumulamos mucha experiencia en nuestro sector, somos flexibles y nos adaptamos rápidamente a mercados cambiantes", dice.

POSICIÓN SÓLIDA

Por su parte, Núria Díaz, de Aprojects, califica la posición de las empresas españolas en el mercado global del Project Cargo como "más sólida desde el lado de la demanda que desde el de la oferta logística especializada". En todo caso, si se analizara el posicionamiento global desde el lado de la oferta logística especializada, "el sector español aún tiene margen de crecimiento para ganar mayor visibilidad e influencia fuera de nuestras fronteras, especialmente frente a operadores internacionales con una red consolidada", afirma Díaz, quien pone en valor a un buen número de empresas españolas "muy válidas que trabajan con alto nivel técnico, de las que algunas están dando pasos importantes hacia esa internacionalización".

Juan Castellano, de Across Logistics, ve un reposicionamiento "claro" en el sector, donde las transitarias que quieren jugar un papel relevante en el Project Cargo apuestan por más especialización, más ingeniería logística y mayor presencia técnica en el terreno. "Ya no basta con intermediar: el cliente exige conocimiento profundo, control y soluciones llave en mano", dice Castellano. En España, este es "más gradual", añade, aunque se nota una evolución hacia modelos "más consultivos y menos transaccionales". "Quienes antes veían el Project Cargo como una operación puntual -explica-, ahora lo entienden como una vertical estratégica con alto valor añadido".

En cuanto a la integración vertical, Castellano cree que en Project Cargo el fenómeno no es tan replicable como en el contenedor. "Este sector se basa en flexibilidad, colaboración y adaptabilidad a cada proyecto, no tanto en control de activos; lo que sí veremos es una mayor integración operativa y tecnológica, con transitarias que amplían sus capacidades internas y crean alianzas con especialistas", finaliza Juan Castellano.

mulated a lot of experience in the execution of industrial projects, and who have been accompanying Spanish companies in their international experiences". "One of the main characteristics of both Spanish companies and Project Cargo specialists is that we have accumulated a lot of experience in our sector, we are flexible and we adapt quickly to changing markets," he says.

SOLID POSITION

Núria Díaz, from Aprojects, describes the position of Spanish companies in the global Project Cargo market as "more solid from the demand side than from the specialized logistics supply side". In any case, if the global positioning is analyzed from the specialized logistics supply side, "the Spanish industry still has room for growth to gain greater visibility and influence outside our borders, especially against international operators with a consolidated network," says Díaz, who highlights a good number of "very valid Spanish companies that work at a high technical level, some of which are taking important steps towards internationalization.

Juan Castellano, of Across Logistics, sees a "clear" repositioning in the sector, where freight forwarders that want to play a relevant role in Project Cargo are betting on more specialization, more logistics engineering and greater technical presence in the field. "It is no longer enough to act as an intermediary: the client demands in-depth knowledge, control and turnkey solutions," says Castellano.

In Spain, this is "more gradual," he adds, although there is a noticeable evolution towards "more consultative and less transactional" models. Those who used to see Project Cargo as a one-off operation," he explains, "now see it as a strategic vertical with high added value".

As for vertical integration, Castellano believes that in Project Cargo the phenomenon is not as replicable as in the container business. "This sector is based on flexibility, collaboration and adaptability to each project, not so much on asset control; what we will see is greater operational and technological integration, with freight forwarders expanding their internal capabilities and creating alliances with specialists," concludes Juan Castellano.



EMBALAJES GRACIA
MARÍTIMO + TERRESTRE + AÉREO

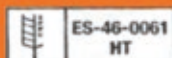
WWW.EMBALAJESGRACIA.COM

- FABRICACIÓN A MEDIDA
- ALMACÉN LOGÍSTICO
- DEPÓSITO ADUANERO
- TRINCAJE
- CARGA Y DESCARGA
- RETRACTILADO



OFICINA (+34 961 691 064)
info@embalajesgracia.com

MIGUEL GRACIA
DIRECTOR COMERCIAL (+34 691 670 584)
miguelgracia@embalajesgracia.com



NAVE INDUSTRIAL
C/ Pla de les Andanes S/N
46117 - Bétera

ALMACÉN LOGÍSTICO
Pol. Ind. C/Ciscar 8
46113 - Moncada



Aseguramiento y control de riesgos en tiempos de incertidumbre

Risk assurance and control in times of uncertainty

JAIME PINEDO

La carga de proyecto involucra a menudo una compleja ingeniería y elevados costes logísticos derivados del alto valor de los bienes y equipos manipulados, lo que incrementa los riesgos asociados, exigiendo una adecuada cobertura. Las compañías de seguros se convierten así en aliados de una industria que hace de la gestión y evaluación del riesgo su norma. Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty de AON, sostiene que el seguro para Mercancías requiere conocimientos que "no pasan únicamente por la negociación del seguro, sino que en ocasiones es necesario un punto de especialización en asuntos tan diversos como el comercio internacional o logística".

En el caso del Project Cargo, por las características de las cargas, se exigen conocimientos muy concretos para comprender las necesidades de cada carga y los posibles riesgos, tanto en su transporte como en sus diferentes etapas de manipulación.

Por ello, la labor del bróker hoy en día "va mucho más allá que la del mero negociador de una transferencia de riesgo y emisión de un contrato de seguro", dice, poniendo como ejemplo el Project Cargo, "en el que contrariamente a lo que sucede en otros tipos de coberturas, las aseguradoras ponen su principal foco en el estudio del control del riesgo más que en la mera labor de suscripción".

CULTURA DE GESTIÓN DEL RIESGO

En los últimos dos años se viene instaurando una "fuerte cultura" por el aseguramiento de las cargas de proyecto. Las empresas o consorcios que realizan un proyecto, sus epecistas u otros actores, tienen claro que sus mercancías deben estar protegidas, lo que ha impulsado "una tendencia a considerar las pólizas de Project Cargo como pólizas primarias frente a las que operadores logísticos o transportistas pudieran tener contratadas, tendencia no exenta de polémica en el mercado asegurador", dice de Luaces.



► **Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty de AON./ Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty at AON.**

JAIME PINEDO

Project cargo often involves complex engineering and high logistics costs due to the high value of the goods and equipment handled, which increases the associated risks, requiring adequate coverage. Insurance companies thus become allies of an industry that makes risk management and assessment its norm. Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty at AON, argues that Cargo insurance requires knowledge that "does not only involve insurance negotiation, but sometimes a point of specialization is necessary in matters as diverse as international trade or logistics".

In the case of Project Cargo, due to the characteristics of the cargo, very specific knowledge is required to understand the needs of each cargo and the possible risks, both in its transportation and in its different stages of handling.

Therefore, the broker's work today "goes far beyond that of a mere negotiator of a risk transfer and issuance of an insurance contract," he says, giving as an example Project Cargo, "in which, contrary to what happens in other types of coverage, insurers put their main focus on the study of risk control rather than on the mere underwriting work".

RISK MANAGEMENT CULTURE

In the last two years, a "strong culture" for insuring project cargo has been developing. The companies or consortiums that carry out a project, their specialists or other actors, are clear that their goods must be protected, which has led to "a tendency to consider Project Cargo policies as primary policies compared to those that logistics operators or carriers may have contracted, a trend that is not without controversy in the insurance market," says de Luaces.

The expert warns, however, that there is still "an interesting way to go to achieve an orderly, consolidated and, above all, uniform culture in Project Cargo insurance" and cites

LA COBERTURA DSU COBRA MAYOR RELEVANCIA EN LAS PÓLIZAS

El daño a la mercancía ha quedado casi en un segundo plano a la hora de asegurar equipos críticos. Como confirma Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty de AON, "nuestros clientes y cargadores se enfrentan cada vez más a situaciones de penalizaciones por retrasos en los proyectos caso de que sus equipos y piezas no lleguen dentro de los hitos del cronograma acordados". Por ello, la cobertura DSU toma cada vez más relevancia en las pólizas con sumas aseguradas que pueden superar en varios millones de euros el valor de la mercancía.

Se trata de dos riesgos asociados, de una mezcla de una cobertura tan tradicional como es el daño a la carga con otra tan "rompedora" como es el perjuicio patrimonial o pérdida distinta al valor de la propia carga que, según de Luaces, "salvo honrosas excepciones como es la Avería Gruesa, tradicionalmente no han formado parte de los seguros de Mercancías, que no dejan de ser seguros de daños".

DSU COVERAGE BECOMES MORE RELEVANT IN POLICIES

Damage to cargo has almost taken a back seat when it comes to insuring critical equipment. As Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty at AON, confirms, "our clients and shippers are increasingly facing penalties for project delays if their equipment and parts do not arrive within the agreed schedule milestones". For this reason, DSU coverage is becoming increasingly important in policies with sums insured that can exceed the



► Los cargadores y clientes de las aseguradoras se enfrentan cada vez más a situaciones de penalizaciones por retrasos en los proyectos./ Shippers and insurers' customers are increasingly facing penalty situations due to project delays

value of the goods by several million euros. These are two associated risks, a mixture of such traditional coverage as damage to cargo with another such "groundbreaking" one as property damage or loss other than the value of the cargo itself which, according to de Luaces, "with honourable exceptions such as General Average, have not traditionally formed part of Cargo insurance, which is still damage insurance".

La experta advierte, sin embargo, que queda aún "un interesante camino por recorrer para conseguir una cultura ordenada, consolidada y, sobre todo, uniforme en el seguro del Project Cargo" y cita retos pendientes como el desarrollo de herramientas preventivas unificadas en la valoración del riesgo o establecer estándares unificados a la hora de evaluar y gestionar los riesgos. ➤

pending challenges such as the development of unified preventive tools for risk assessment or the establishment of unified standards for risk assessment and management.

CAUSES OF CLAIM

The causes of loss in Project Cargo logistics are strongly related to the complexity of the cargoes and the sensi- ➤






www.bernardinoabad.es

CONSIGNATARIOS DE BUQUES | ESTIBADORES | TRANSITARIOS | BROKERS | ADUANAS | TRANSPORTES | SEGUROS

ALGECIRAS | CÁDIZ | HUELVA | ISLAS CANARIAS | MADRID | MOTRIL | SEVILLA | MÁLAGA | ABROÑIGAL

LOS ARANCELES INCREMENTARÁN EL COSTE DEL SEGURO

Los aranceles anunciados por Trump abonan el terreno para un nuevo incremento de los costes logísticos y Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty de AON, apunta que el mercado asegurador trabaja ya para afrontar los próximos aumentos de los valores asegurados. "Aranceles de hasta un 25% para productos importados desde China, Canadá o Unión Europea incrementarán el coste de las mercancías y, por tanto, el coste del seguro", advierte.

AON ha recibido ya consultas de clientes de sectores como el automotriz, el acero y el agrícola, que muestran gran preocupación, no sólo por las consecuencias económicas, sino también por las posibles brechas que puedan afectar a sus cadenas de suministro o contratos con grandes clientes norteamericanos.

"Ahora más que nunca es importante contar con una cobertura completa y amplia tanto para los daños físicos a las mercancías como para poder asumir los riesgos económicos derivados del actual marco geopolítico, agravado por la nueva política arancelaria de EE.UU.", según de Luaces, quien adelanta que pronto crecerá el interés de la industria en pólizas con coberturas completas Daños+DSU que hasta ahora no habían valorado tan positivamente por el coste de las primas.

TARIFFS WILL INCREASE THE COST OF INSURANCE

The tariffs announced by Trump pave the way for a new increase in logistics costs and Olga de Luaces, Senior Broker Aviation, Transportation & Logistics Specialty at AON, points out that the insurance market is already working to address the upcoming increases in insured values. "Tariffs of up to 25% for products imported from China, Canada or the European Union will increase the cost of goods and, therefore, the cost of insurance," she warns. AON has already received inquiries from clients in sectors such as automotive, steel and agriculture, who are very concerned, not only about the economic consequences, but also about potential gaps that could affect their supply chains or contracts with large North American customers.

"Now more than ever it is important to have complete and comprehensive coverage both for physical damage to goods and to be able to assume the economic risks derived from the current geopolitical framework, aggravated by the new U.S. tariff policy," according to de Luaces, who anticipates that the industry's interest in policies with complete Damage+DSU coverage will soon grow, which until now had not been valued so positively due to the cost of premiums.



► La búsqueda de puertos alternativos provocará retrasos en las puestas en marcha de los proyectos. / The search for alternative ports will cause delays in the implementation of the projects.

ality of the handling operations during transport. Thus, from the insurance point of view, the main cause is the damage and/or loss of the goods, not only with respect to the critical equipment, but also to their accessories and materials that are transported for the purpose of a project.

Critical equipment requires special attention, so leaving it in the hands of specialized companies "is a non-negotiable point to avoid this main cause of accidents".

Along with damage, project delay is a potential event to be covered. Olga de Luaces highlights the Delay Start-Up coverage as one that provides insurance support for another of the main causes of claims in Project Cargo logistics. These delays in the start or execution of the project," she says, "are another of the turning points that, for claims purposes, are the least desired by the underwriters.

In addition, de Luaces stresses the "fundamental" role that the correct drafting of contracts plays in avoiding errors or loopholes that can lead to long disputes between the parties; disputes that can paralyze the transport process. Therefore, it calls importers, exporters, shippers, freight forwarders, carriers or shipowners, among other actors, to pay due attention and caution to their contracts when distributing responsibilities.

INSURANCE EVOLUTION

The insurance sector is evolving very rapidly, as confirmed by Olga de Luaces, who believes that companies "have realized that they must adapt to the emerging needs of today and now, and are leaving behind the old philosophy of 'risk transfer' to incorporate new tools and technologies in order to improve the quality of the risks assumed.

With regard to Project Cargo, he detects clear trends in the insurance market, such as the search for increasingly

CAUSAS DE RECLAMACIÓN

Las causas generadoras del siniestro en la logística el Project Cargo están fuertemente relacionadas con la complejidad de las cargas y la sensibilidad de las operaciones de su manipulación en el transporte. Así, desde el prisma del seguro, la causa principal es el daño y/o pérdida de la mercancía, no sólo respecto de los equipos críticos, sino también de sus accesorios y materiales que se transportan con el motivo de un proyecto.

Los equipos críticos requieren una especial atención, por lo que dejarlos en manos de empresas especializadas "es punto innegociable para evitar esa principal causa de siniestro".

Junto con los daños, el retraso en el proyecto se presenta como hecho potencial a cubrir. Olga de Luaces destaca la cobertura Delay Start-Up como aquella que se encarga de aportar respaldo de seguro en otra de las principales causas de reclamación en la logística del Project Cargo. "Estos retrasos en el comienzo o en la ejecución del proyecto -dice- son otro de los puntos de inflexión que, a efectos del siniestro, son los menos deseados por los suscriptores".

Además, de Luaces subraya el papel "fundamental" que una correcta redacción de los contratos tiene a la hora de evitar incurrir en errores o lagunas a raíz de las cuales surgen largas disputas entre las partes; disputas que pueden generar una paralización del proceso de transporte. Por ello, llama a importadores, ➤



► Las aseguradoras multinacionales aportan visión y alcance transfronterizo./
Multinational insurers bring cross-border vision and reach.

innovative and complete products, giving as an example the consolidation of Delivery Start-Up coverage.

In addition, there is a firm commitment to technology that helps to streamline "both transport management and security, both variables being the main concern of our subscribers". ➤

Impulsamos el desarrollo
económico del norte de Galicia



Energía Verde
Eólica off-shore
Conexiones Mundiales
Operatividad 365 días al año



exportadores, cargadores, transitarios, transportistas o armadores, entre otros actores, a prestar la debida atención y cautela a sus contratos a la hora de distribuir responsabilidades.

EVOLUCIÓN DEL SEGURO

El sector Seguro evoluciona de manera muy rápida, como confirma Olga de Luaces, quien cree que las compañías "se han dado cuenta de que deben adaptarse a las necesidades emergentes del hoy y del ahora, y se está dejando atrás la antigua filosofía de 'transferencia de riesgo' para incorporar nuevas herramientas y tecnologías en pro de mejorar la calidad de los riesgos asumidos".

En lo que respecta al Project Cargo, detecta unas claras tendencias en el mercado asegurador, como son la búsqueda de productos cada vez más innovadores y completos, poniendo como ejemplo la consolidación de la cobertura Delivery Start-Up.

Además, se observa una firme apuesta tecnológica que ayuda a agilizar "tanto la gestión del transporte como su seguridad, siendo ambas variables la principal preocupación de nuestros suscriptores".

La IA también permite a los aseguradores personalizar coberturas 'tailor made' según las características de las cargas. "Esta herramienta, junto con sus equipos de Ingeniería, aporta el conocimiento técnico a los suscriptores que cada carga requiere, así como economizar y automatizar procesos", explica.

SITUACIÓN GEOPOLÍTICA

La actual situación geopolítica tiene un claro impacto en el Project Cargo, como lo han tenido la pandemia, el conflicto del Mar Rojo o la guerra de Ucrania, encareciendo los procesos de venta, transporte, suministro y coste de seguro.

"El coste logístico se ha visto incrementado y contrariamente a lo que podamos pensar, ello tiene como consecuencia un incremento en los valores asegurados en las pólizas", asegura la responsable de AON. Asimismo, la búsqueda de rutas alternativa no habituales o incluso menos seguras, afectan a las primas por empeorar la calidad del riesgo.

LA LABOR DEL BRÓKER DE SEGUROS HOY EN DÍA VA MUCHO MÁS ALLÁ QUE LA DEL MERO NEGOCIADOR DE UNA TRANSFERENCIA DE RIESGO Y EMISIÓN DE UN CONTRATO DE SEGURO

Como comenta Olga de Luaces, "la seguridad sigue siendo para el asegurador la mayor preocupación, y conflictos como los mencionados han puesto en jaque sus coberturas siendo la mayor afectada la de Guerra, que no sólo se ha visto expuesta a importantes incrementos de prima, sino a suspensiones de cobertura informadas por las compañías aseguradoras a sus clientes durante el periodo de cobertura de sus pólizas".

"Si llevamos este gap de cobertura a una carga proyecto, tenemos servido el problema, obligando a los cargadores a buscar rutas alternativas posiblemente más largas sacrificando el extra coste que ello conlleva a favor de contar con una cobertura plena en sus pólizas", concluye. ■



► Es necesario establecer estándares unificados a la hora de evaluar y gestionar los riesgos./ It is necessary to establish unified standards when assessing and managing risks.

AI also allows underwriters to customize 'tailor made' coverages according to the characteristics of the loads. "This tool, together with their Engineering teams, brings the technical knowledge to underwriters that each load requires, as well as economizing and automating processes," he explains.

GEOPOLITICAL SITUATION

The current geopolitical situation has a clear impact on Project Cargo, as did the pandemic, the Red Sea conflict or the war in Ukraine, making sales, transportation, supply and insurance costs more expensive.

"The logistics cost has increased and, contrary to what we might think, this has as a consequence an increase in the insured values in the policies," says the head of AON. Likewise, the search for alternative routes that are not usual or even less safe affects premiums by worsening the quality of the risk.

THE WORK OF THE INSURANCE BROKER TODAY GOES FAR BEYOND THAT OF A MERE NEGOTIATOR OF A RISK TRANSFER AND ISSUANCE OF AN INSURANCE CONTRACT.

As Olga de Luaces comments, "security continues to be the insurer's greatest concern, and conflicts such as those mentioned above have jeopardized its coverage, the most affected being war, which has not only been exposed to significant premium increases, but also to coverage suspensions informed by the insurance companies to their clients during the coverage period of their policies".

"If we take this gap in coverage to a project cargo, we have served the problem, forcing shippers to look for possibly longer alternative routes by sacrificing the extra cost involved in favor of having full coverage in their policies," he concludes. ■

Embalaje y trincaje, una inversión en garantía y control de riesgos

Packing and lashing, an investment in security and risk control

JAIME PINEDO

El embalaje y el trincaje son elementos estratégicos en la cadena de valor del Project Cargo. "No se trata únicamente de proteger una carga, sino de garantizar su integridad estructural y funcional desde el punto de origen hasta el destino final, a menudo en condiciones extremas de transporte, manipulación o almacenamiento", explica Mónica Jiménez, directora general de Servicios Recipe Tm2, empresa referente en el sector del embalaje, el trincaje y la logística.

El embalaje y trincaje permiten minimizar riesgos operativos y económicos, ya que una carga mal embalada o trincada puede derivar en daños millonarios, retrasos, penalizaciones contractuales o incluso accidentes graves. Además, aportan seguridad jurídica y trazabilidad, ya que cumplen con normativas internacionales (como la NIMF15) que pueden ser exigidas en diferentes casos.

A pesar del valor añadido que aportan a la cadena del Project Cargo, sin embargo, en muchos casos aún no se le presta ➤



► **Mónica Jiménez, directora general de Servicios Recipe Tm2.** / *Monica Jimenez, general manager of Tm2 Recipe Services.*

JAIME PINEDO

Packaging and lashing are strategic elements in the Project Cargo value chain. "It is not only about protecting a cargo, but also about guaranteeing its structural and functional integrity from the point of origin to the final destination, often under extreme transport, handling or storage conditions," explains Monica Jimenez, general manager of Recipe Tm2 Services, a leading company in the packaging, lashing and logistics industry.

Packing and lashing minimize operational and economic risks, since a poorly packed or lashed cargo can result in millions of dollars in damages, delays, contractual penalties or even serious accidents. They also provide legal security and traceability, as they comply with international standards (such as ISPM15) that may be required in different cases.

Despite the added value they bring to the Project Cargo chain, however, in many cases there is still not enough ➤

AVANZA
logistics

**EXPERTOS EN LOGÍSTICA
TERRESTRE DEL CONTENEDOR**

TU CONEXIÓN INTERMODAL TERRESTRE.
CARRETERA - TREN - LOGÍSTICA

VALENCIA - BARCELONA - LISBOA - ZARAGOZA - ALGECIRAS - MADRID



info@avanzalogistics.com www.avanzalogistics.com



► Tm2 es una empresa referente en el sector del embalaje, el trincaje y la logística./ Tm2 is a reference company in the packaging, lashing and logistics sector.

suficiente atención al embalaje y el trincaje, según Jiménez. "Sigue existiendo -dice- una tendencia en algunos sectores a ver el embalaje y/o el trincaje como un coste añadido, en lugar de una inversión en garantía y control de riesgos". En proyectos críticos y en compañías más maduras, sí se valora como una pieza clave del éxito logístico, integrándolo desde las fases de ingeniería y planificación.

MÁS QUE UNA OPCIÓN, UNA NECESIDAD

El embalaje es imprescindible siempre que una carga necesite estar protegida frente a riesgos como golpes, vibraciones, humedad, polvo o cualquier otro factor que pueda comprometer su estado durante el transporte o el almacenamiento, lo que ocurre con mucha frecuencia en el Project Cargo.

Por ejemplo, en transportes marítimos de larga distancia, la exposición al ambiente marino, con su salitre, humedad o riesgo de condensaciones, puede dañar gravemente la carga si no está bien protegida. También es fundamental embalar correctamente los equipos eléctricos o electrónicos, que necesitan una protección especial frente a vibraciones, polvo o humedad. Otro caso muy habitual es en el transporte de piezas desmontadas, como turbinas, válvulas o cuadros de control; en estos casos, el embalaje ayuda a mantener todo organizado y seguro.

Como comenta Mónica Jiménez, el transporte aéreo o intermodal añade todavía más exigencias por la cantidad de manipulaciones que sufre la carga, y lo mismo sucede cuando hay que almacenar durante semanas o incluso meses en exteriores, esperando el momento del montaje. "En definitiva, siempre que exista el más mínimo riesgo de que la carga pierda su integridad, su funcionalidad o su trazabilidad, el embalaje deja de ser una opción y pasa a ser una necesidad", dice la directora general de Servicios Recipe Tm2

EXPERIENCIA Y CONOCIMIENTO

Detrás de un buen embalaje hay criterio, experiencia y un profundo conocimiento del sector. "Para ello, nos apoyamos en normativas internacionales de referencia, como la SEI, la NEF o la HPE, que establecen directrices claras, a las que sumamos el

attention paid to packaging and lashing, according to Jiménez. "There is still a tendency in some sectors to see packaging and/or securing as an added cost, rather than an investment in assurance and risk control," she says. In critical projects and in more mature companies, it is valued as a key part of logistics success, integrating it from the engineering and planning phases.

MORE THAN AN OPTION, A NECESSITY

Packaging is essential whenever a cargo needs to be protected against risks such as shock, vibration, humidity, dust or any other factor that may compromise its condition during transport or storage, which is very often the case in Project Cargo.

For example, in long-distance maritime transport, exposure to the marine environment, with its saltpetre, humidity or risk of condensation, can seriously damage the cargo if it is not well protected. It is also essential to correctly pack electrical or electronic equipment, which needs special protection against vibrations, dust or humidity. Another very common case is the transport of disassembled parts, such as turbines, valves or control panels; in these cases, packaging helps to keep everything organized and safe.

As Mónica Jiménez comments, air or intermodal transport adds even more demands due to the amount of handling the cargo undergoes, and the same happens when it has to be stored for weeks or even months outdoors, waiting for the moment of assembly. "In short, whenever there is even the slightest risk of the cargo losing its integrity, functionality or traceability, packaging is no longer an option but a necessity," says the general manager of Tm2 Recipe Services.

EXPERIENCE AND KNOWLEDGE

Behind good packaging there are criteria, experience and a deep knowledge of the sector. "To this end, we rely on international reference standards, such as SEI, NEF or HPE, which establish clear guidelines, to which we add the

conocimiento técnico y la práctica adquirida tras años trabajando en proyectos reales y exigentes", asegura Jiménez, quien juzga clave entender que en el Project Cargo "cada caso es único ya que no existen soluciones estándar".

"SIEMPRE QUE EXISTA EL MÁS MÍNIMO RIESGO DE QUE LA CARGA PIERDA SU INTEGRIDAD, SU FUNCIONALIDAD O SU TRAZABILIDAD, EL EMBALAJE DEJA DE SER UNA OPCIÓN Y PASA A SER UNA NECESIDAD", ASEVERA MÓNICA JIMÉNEZ, DIRECTORA GENERAL DE SERVICIOS RECIPE TM2

technical knowledge and practice acquired after years of working on real and demanding projects," says Jiménez, who believes it is essential to understand that in Project Cargo "each case is unique, since there are no standard solutions".

"WHENEVER THERE IS EVEN THE SLIGHTEST RISK OF THE CARGO LOSING ITS INTEGRITY, FUNCTIONALITY OR TRACEABILITY, PACKAGING IS NO LONGER AN OPTION BUT A NECESSITY," SAYS MONICA JIMENEZ, GENERAL MANAGER OF RECIPE TM2 SERVICES.

En lo que se refiere a los costes, en los últimos años, tanto el embalaje como el trincaje han visto cómo sus costes se han incrementado "de forma notable, en gran parte por el encarecimiento de materias primas, la subida de costes logísticos y energéticos, y la mayor exigencia normativa y técnica en los proyectos".

Aun así, "el embalaje y el trincaje bien ejecutados no deben verse como un gasto, sino como una inversión clave para evitar daños, retrasos o imprevistos costosos", sostiene Mónica Jiménez, quien insiste en que en el Project Cargo, "donde no hay margen para errores, apostar por soluciones profesionales y bien pensadas marca la diferencia". ■

In terms of costs, in recent years, both packaging and lashing have seen their costs increase "significantly, largely due to the increase in raw materials, the rise in logistics and energy costs, and the greater regulatory and technical requirements in projects".

Even so, "well-executed packaging and lashing should not be seen as an expense, but as a key investment to avoid damage, delays or costly unforeseen events," says Mónica Jiménez, who insists that in Project Cargo, "where there is no margin for error, opting for professional and well-thought-out solutions makes all the difference". ■



PUERTO EXTERIOR DE PUNTA LANGOSTEIRA

Preparados para un nuevo futuro

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

www.puertocoruna.com



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

Más de 1M de m² de superficie disponible
para concesiones vinculadas a la industria
offshore y nuevas fuentes de energía verde

La logística marítima del Project Cargo contiene la respiración



Project Cargo's maritime logistics holds its breath

RAÚL TÁRREGA

La cadena logística marítima relacionada de manera directa con el Project Cargo, formada sobre todo por navieras, operadores portuarios especializados y autoridades portuarias, afronta este año 2025 con sensaciones encontradas. Por un lado, muy pocos dudan que la inestabilidad internacional y las incipientes guerras comerciales puedan afectar al sector. Frente a esta situación, por otro lado, hay prevista una alta demanda para este tipo de transporte, lo que repercute en fletes más altos y perspectivas de crecimiento para todos los eslabones de esta cadena de valor.

Los análisis preliminares de la consultora Drewry para este segmento del mercado marítimo auguran un crecimiento para este año 2025, gracias a que la utilización de buques de carga de proyecto aumentará ante la escasez de oferta y la fuerte demanda para este tipo de cargas.

A pesar del escenario de moderado crecimiento dibujado por la consultora, lo cierto es que el contexto geopolítico va a ser una derivada a tener en cuenta, ya que puede dar al traste con estas previsiones. ➤

RAÚL TÁRREGA

The maritime logistics chain directly related to Project Cargo, consisting mainly of shipping lines, specialized port operators and port authorities, is facing 2025 with mixed feelings. On the one hand, very few doubt that international instability and incipient trade wars could affect the sector. On the other hand, high demand for this type of transport is expected, which will result in higher freight rates and growth prospects for all links in this value chain.

Drewry's preliminary analysis for this segment of the maritime market predicts growth by 2025, as the use of project cargo vessels will increase in the face of a shortage of supply and strong demand for this type of cargo.

Despite the moderate growth scenario drawn by the consulting firm, the truth is that the geopolitical context will be a derivative to be taken into account, as it may upset these forecasts. ➤



Al respecto, Pablo Guerrero, Sales Manager de Höegh Autoliners (Spain), una de las navieras más importantes a nivel mundial en este segmento de carga, reconoce que esta situación "no ayuda a nadie". Toda disrupción en el funcionamiento normal de rutas e instalaciones portuarias y logísticas "lleva acarreado un aumento de costes y una situación de incertidumbre para navieras y consumidores, lo que altera toda la cadena de suministro". Para Guerrero, esto tiene como consecuencia "un aumento de costes para todos los actores involucrados que lleva al incremento del precio final de productos y servicios".

Sea como fuere, es en un contexto incierto en el que todos los eslabones de la cadena logística marítima ponen de relieve su importancia.

Todos los expertos que han respondido a Diario del Puerto Publicaciones coinciden en señalar como muy importante su rol en esta cadena de valor. Sin embargo, cada uno de estos eslabones presenta una casuística particular.

¿AUMENTO DE FLOTA SUFICIENTE?

Pablo Guerrero califica de "fundamental" el papel de las navieras. En un momento en que la mercancía cada vez es más sofisticada y tiende a fabricarse de un modo para que la manipulación en el lugar de destino sea cada vez mejor, "las piezas y estructuras son más complejas, más grandes y requieren de medios especializados". ➤



► Los fletes para los buques especializados en este tipo de carga se mantendrá elevados en los próximos meses. / Freight rates for vessels specializing in this type of cargo will remain high in the coming months.

PORTCASTELLÓ
UN PUERTO DE OPORTUNIDADES

Liderando el futuro

www.portcastello.com

(+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 · 45001

www.saguntoti.com



In this regard, Pablo Guerrero, Sales Manager of Höegh Autoliner (Spain), one of the most important shipping companies worldwide in this cargo segment, recognizes that this situation "does not help anyone". Any disruption in the normal operation of routes and port and logistics facilities "leads to increased costs and a situation of uncertainty for shipping companies and consumers, which alters the entire supply chain". For Guerrero, this has as a consequence "an increase in costs for all the actors involved, which leads to an increase in the final price of products and services".

Be that as it may, it is in an uncertain context that all links in the maritime logistics chain highlight their importance.

All the experts who have responded to Diario del Puerto Publicaciones agree that their role in this value chain is very important. However, each of these links has its own particularities.

SUFFICIENT FLEET INCREASE?

Pablo Guerrero describes the role of shipping companies as "essential". At a time when goods are becoming more and more sophisticated and tend to be manufactured in a way that makes handling at destination increasingly better, "the parts and structures are more complex, larger and require specialized means".



HACEMOS NUESTRO TU PROYECTO

MAKING YOUR PROJECT OUR OWN



Puerto de Avilés

Autoridad Portuaria de Avilés
info@puertoaviles.com
 Tel. +34 985 54 11 11
www.puertoaviles.com


PABLO GUERRERO

SALES MANAGER
DE HÖEGH AUTOLINERS (SPAIN)
SALES MANAGER,
HÖEGH AUTOLINERS (SPAIN)

"El mayor reto que tenemos por delante las navieras especializadas es adaptarnos a las necesidades del cliente con la incorporación de equipos técnicos y de ingeniería"

"The biggest challenge ahead of us specialized shipping companies is to adapt to customer needs with the addition of technical and engineering teams."


GORKA ZABALA

MANAGING DIRECTOR DE
CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA
MANAGING DIRECTOR OF
CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA

"Los operadores portuarios especializados debemos demostrar capacidad de adaptación a las necesidades de los importadores y exportadores para garantizar la eficiencia, seguridad y puntualidad en estas operaciones complejas"

"Specialized port operators must demonstrate adaptability to the needs of importers and exporters to ensure efficiency, safety and timeliness in these complex operations."


JAIME VERAL

SOCIO DE TERMINAL MARÍTIMA
DEL GRAO
PARTNER AT TERMINAL MARÍTIMA
DEL GRAO

"Se podría avanzar y mejorar en todo lo relativo a la agilidad en el trámite de los expedientes y en la falta de espacios disponibles para las diferentes mercancías que se manipulan en el puerto"

"Progress and improvement could be made in everything related to the agility in the processing of files and in the lack of available spaces for the different goods handled at the port."

Hoy día, en el mercado hay mucha variedad de navieras especializadas en diferentes tipos de mercancía. Por ello, "esa mayor especialización requiere de medios cada vez más complejos y de rutas cada vez más remotas para mover equipo que antes no existía o que era de escala mucho menor", puntualiza Guerrero, que añade que "el mayor reto que tenemos por delante las navieras especializadas es adaptarse a las necesidades del

Today, there is a wide variety of shipping lines specializing in different types of goods on the market. Therefore, "this increased specialization requires increasingly complex means and increasingly remote routes to move equipment that previously did not exist or was much smaller in scale," says Guerrero, who adds that "the biggest challenge facing specialized shipping companies is to adapt to customer needs with



SOMOS TRANSPORTE. ¿HABLAMOS?



MULTITRANS
SOLUCIONES LOGÍSTICAS



Porque hay cosas que solo un especialista debe transportar

Ctra. del Mig, 267 • 08907 L'Hospitalet de Llobregat
T. 93 470 95 09 • comercial@multi-trans.eu
www.multi-trans.eu

cliente con la incorporación de equipos técnicos y de ingeniería”.

El proceso de incremento de flota que está llevando a cabo la propia Höegh Autoliners es un ejemplo de las acciones que llevan a cabo los armadores especializados, aunque ese aumento de la oferta, tal y como mencionaba antes Drewry, puede que no sea suficiente para poder responder a la demanda prevista para 2025 y 2026.

La compañía actualmente opera una flota de unos 40 buques PCTC, entre los que se encuentran seis de la serie “New Horizon” con 8.500 CEUs de capacidad y cuatro de los nuevos buques de la serie “Aurora” de un total de 12 que se irán entregando periódicamente hasta 2027 con una capacidad de 9.100 CEUs cada uno. Ambas clases cuentan con capacidad de rampa de 375 toneladas y una altura máxima de 6,5 metros de cubierta principal. Están provistos de tug master a bordo capaz de cargar mercancía sobre mafi de hasta 160 toneladas.

BBC Chartering, otra de las navieras especializadas en cargas de proyecto, también está inmersa en un proceso de ampliación de flota. El pasado año ya puso en servicio dos nuevos buques de la clase “LakerMax”, el “BBC Leer” y e “BBC Houston”, barcos multipropósito de tres cubiertas con una capacidad de elevación de hasta 500 toneladas. Su diseño permite un mayor aprovechamiento del espacio, generando un espacio libre de 2.830 metros cuadrados en la cubierta. Con 26.000 metros ➤



► Los operadores privados consultados no dudan en asegurar que la actual situación de incertidumbre global puede pasar factura al sector./
The private operators consulted do not hesitate to state that the current situation of global uncertainty could take its toll on the sector.

the incorporation of technical and engineering equipment”. Höegh Autoliners' own fleet increase process is example of the actions being taken by specialized shipowners, although this increase in supply, as Drewry mentioned earlier, may not be sufficient to be able to meet the demand forecast for 2025 and 2026. ➤



Your Multipurpose Terminal in Bilbao

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



TB TOROYBETOLAZA

SPAIN • Tel: +34 94 425 26 00 • email: info@torobe.com • web: www.torobe.com


JAVIER MÉNDEZ

SSS & BULK MANAGER DE LA AUTORIDAD
PORTUARIA DE BARCELONA
SSS & BULK MANAGER OF THE
BARCELONA PORT AUTHORITY

"Sigue siendo fundamental continuar con la mejora de los accesos terrestres, la automatización de procesos y la integración de nuevas tecnologías que permitan una gestión más eficiente de estos tráficos, especialmente por la cercanía a la ciudad"

"It remains essential to continue improving land access, automating processes and integrating new technologies that allow more efficient management of these traffics, especially due to the proximity to the city."


GENOVEVA CLIMENT

DIRECTORA DEL DEPARTAMENTO
COMERCIAL Y DE DESARROLLO DE
NEGOCIO DE LA AUTORIDAD PORTUARIA
DE TARRAGONA
DIRECTOR OF THE COMMERCIAL AND
BUSINESS DEVELOPMENT DEPARTMENT
OF THE PORT AUTHORITY OF
TARRAGONA

"Dada la complejidad de este tipo de operativas, debe haberse estudiado cómo, cuándo y dónde la operativa va a tener lugar incluso antes de empezar a fabricar los elementos"

"Given the complexity of this type of operation, it must have been studied how, when and where the operation is going to take place even before starting to manufacture the elements."


ANDIMA ORMAETXE

DIRECTOR DE OPERACIONES,
COMERCIAL, LOGÍSTICA Y ESTRATEGIA
DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE
BILBAO
DIRECTOR OF OPERATIONS,
COMMERCIAL, LOGISTICS AND STRATEGY
OF THE PORT AUTHORITY OF BILBAO

"Es fundamental promover la coordinación entre las instituciones y agentes implicados en el transporte de piezas especiales desde fábrica hasta el puerto"

"It is essential to promote coordination between the institutions and agents involved in the transport of special parts from the factory to the port."

cúbicos de capacidad y 5.500 metros cuadrados de superficie cubierta, su consumo de combustible es inferior al de otras unidades similares.

ADAPTACIÓN AL CLIENTE, SÍ O SÍ

Si bien las navieras juegan un rol importante, lo cierto es que los operadores portuarios especializados se antojan como fundamentales en el momento en que la carga llega al puerto.

Gorka Zabala, Managing Director de Consignaciones Toro y Beto-laza, uno de los principales grupos empresariales portuarios y logísticos del norte de la Península Ibérica, pone en valor ese papel: "Los operadores especializados somos un eslabón clave en la cadena logística de los grandes proyectos". Para Zabala, "aportamos conocimiento técnico, flexibilidad y capacidad para diseñar infraestructuras y soluciones a medida, ajustadas a los requisitos específicos de cada cliente".

En la misma línea se pronuncia Jaime Veral, uno de los socios de Terminal Marítima del Grao, empresa estibadora que gestiona

The company currently operates a fleet of about 40 PCTC vessels, including six of the "New Horizon" series with 8,500 CEUs capacity and four of the new "Aurora" series vessels out of a total of 12 to be delivered periodically until 2027 with a capacity of 9,100 CEUs each. Both classes have a ramp capacity of 375 tons and a maximum main deck height of 6.5 meters. They are equipped with onboard tug masters capable of loading cargo on mafi up to 160 tons.

BBC Chartering, another shipping company specializing in project cargoes, is also in the process of expanding its fleet. Last year it put into service two new vessels of the "LakerMax" class, the "BBC Leer" and the "BBC Houston", multipurpose ships with three decks and a lifting capacity of up to 500 tons. Their design allows for greater space utilization, generating a free deck space of 2,830 square meters. With 26,000 cubic meters of capacity and 5,500 square meters of deck area, its fuel consumption is lower than that of other similar units.



► **Los operadores privados demandan una mayor cantidad de espacios disponibles en los puertos de escala para facilitar la carga y descarga de mercancías de grandes dimensiones.** / **Private operators are demanding more available space at ports of call to facilitate the loading and unloading of large cargo.**

toda la carga de proyecto relacionada con la industria eólica en el puerto de Castellón: "Facilitamos la descarga y la carga dentro de las instalaciones portuarias con la mayor precisión y rapidez posibles, a la vez que optimizamos el coste en la cadena de servicio, siempre contando con personal con dilatada experiencia en el sector". ►

ADAPTATION TO THE CUSTOMER, YES OR YES

While shipping lines play an important role, specialized port operators are essential at the moment cargo arrives at the port.

Gorka Zabala, Managing Director of Consignaciones Toro y Betolaza, one of the main port and logistics business groups in the north of the Iberian Peninsula, highlights this role: "Specialized operators are a key link in the logistics chain of large projects. For Zabala, "we provide technical knowledge, flexibility and capacity to design tailor-made infrastructures and solutions, adjusted to the specific requirements of each client".

Jaime Veral, one of the partners of Terminal Marítima del Grao, a stevedoring company that manages all project cargo related to the wind power industry in the port of Castellón, is of the same opinion: "We facilitate unloading and loading within the port facilities as accurately and quickly as possible, while optimizing the cost in the service chain, always relying on personnel with extensive experience in the sector".

For their part, from Bergé recognize that specialized operators "are an important piece in the logistics chain since we are protagonists of intermodality, the change of means of transport between truck, train and ship". ►



Pz. Manuel Azaña 4 bajo
46520 Puerto Sagunto (Valencia, ES)
96 108 82 60
www.ttmediterraneo.com

SUMINISTRO MATERIALES DE ELEVACIÓN
FABRICACIÓN A MEDIDA
REVISIONES DE ELEMENTOS DE ELEVACIÓN
TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

FLEJE TEXTIL PARA CARGAS DE BOBINAS DE ACERO



SEGURIDAD



OPERATIVIDAD



CONFIANZA

UNA PIEDRA EN EL CAMINO

Uno de los objetivos de Donald Trump es frenar el ascenso económico de China por cualquier medio. La imposición de aranceles a nivel global no va a ser el único paso que dé el actual presidente de Estados Unidos para lograr este objetivo. En enero, la Oficina del Representante Comercial de Estados Unidos (USTR en sus siglas en inglés), encargada del asunto, propuso una tasa de 1,5 millones de dólares por cada barco fabricado en China que atraque en un puerto estadounidense. Según la Administración de Estados Unidos, esta tasa tiene como objetivo contrarrestar lo que EEUU considera ventajas desleales que China está obteniendo en la construcción naval y que "lastran o restringen el comercio estadounidense".

En las tres últimas décadas, China se ha convertido en la potencia mundial dominante en la producción de buques. En 2023, su cuota de tonelaje en la construcción naval superó el 50 %, cuando en 1999 era sólo del 5%. Este exponencial aumento tiene en la subvención pública por parte de Pekín con cientos de miles de millones de dólares una de sus principales razones. No obstante, esta no es la principal causa del declive de la industria naval norteamericana. Las prioridades de este país cambiaron después de la Segunda Guerra Mundial y la industria naval se estancó, además de que la industria siderúrgica del país lleva décadas languideciendo.

Esta decisión tendrá múltiples derivadas. De implementarse, el Project Cargo será uno de los segmentos del transporte marítimo más afectados. Según un estudio preliminar reali-



► El 98% de los buques de Project Cargo que escalan en Estados Unidos se verían afectados por la medida. / Ninety-eight percent of Project Cargo's vessels calling in the United States would be affected by the measure.

zado por Drewry, el 98% de los buques que transportaron Project Cargo hacia Estados Unidos en el último año se verían afectados por esta medida, ya que la mayoría de ellos fueron contruidos en China.

Las implicaciones de esta situación son varias. Por un lado, un aumento considerable en los costes de transporte; por otro, un impacto directo sobre cadenas de suministro industriales y de infraestructuras. Asimismo, y aunque todavía no se conoce de qué manera las navieras trasladarían este recargo a sus clientes, lo cierto es que puede producirse un potencial desvío de estos flujos de carga tanto a Canadá como a México. A esto hay que sumar que aumentará la demanda de buques de segunda mano no fabricados en China, lo que puede derivar en un crecimiento de las tarifas chárter de los mismos.

A STONE IN THE ROAD

One of Donald Trump's objectives is to stop China's economic rise by any means. Imposing tariffs globally will not be the only step taken by the current US president to achieve this goal. In January, the Office of the United States Trade Representative (USTR), which is in charge of the matter, proposed a fee of \$1.5 million for each ship manufactured in China that docks in a US port. According to the US Administration, this fee is intended to counter what the US considers to be unfair advantages China is gaining in shipbuilding that "hinder or restrict US trade".

Over the past three decades, China has become the dominant world power in ship production. In 2023, its tonnage share in shipbuilding exceeded 50 %, when in 1999 it was only 5 %. One of the main reasons for this exponential increase is Beijing's public subsidy of hundreds of billions of dollars. However, this is not the main cause of the decline of the US shipbuilding industry. America's priorities changed after World War II and the shipbuilding industry stagnated,

and the country's steel industry has been languishing for decades.

This decision will have multiple ramifications. If implemented, Project Cargo will be one of the most affected shipping segments. According to a preliminary study conducted by Drewry, 98% of the vessels that transported Project Cargo to the United States in the last year would be affected by this measure, since most of them were built in China.

The implications of this situation are several. On the one hand, a considerable increase in transportation costs; on the other, a direct impact on industrial and infrastructure supply chains. Although it is not yet known how shipping lines would pass this surcharge on to their customers, it is certain that there could be a potential diversion of these cargo flows to both Canada and Mexico.

In addition, demand for second-hand vessels not manufactured in China will increase, which may lead to an increase in charter rates for these vessels.

Por su parte, desde Bergé reconocen que los operadores especializados "somos una pieza importante en la cadena logística desde el momento que somos protagonistas de la intermodalidad, del cambio de medio de transporte entre el camión, tren y el buque".

Tanto Consignaciones Toro y Betolaza, como Terminal Marítima del Grao y Bergé están inmersos en proyectos de crecimiento y adecuación de sus infraestructuras y equipamiento con los que poder atender las necesidades de sus clientes.

En ese sentido, el Managing Director de Consignaciones Toro y Betolaza cree que el reto principal al que tienen que hacer frente los operadores especializados es "demostrar capacidad de adaptación a las necesidades de los importadores y exportadores para garantizar la eficiencia, seguridad y puntualidad en estas operaciones complejas". Por su parte, el socio de Terminal Marítima del Grao introduce las variables de la seguridad y sostenibilidad: "No debemos perder de vista que nuestros grandes retos son aportar seguridad en las operativas, facilitar las necesidades del cliente y el receptor y apostar por la sostenibilidad".

En esta idea de sostenibilidad profundizan desde Bergé, sobre todo en lo relativo a la integración de los estándares medioambientales para que sean una palanca capaz de dar respuesta a las crecientes necesidades de mayores espacios y mayores capacidades operativas. E incluyen una derivada más, como la ➤



► Las nuevas tecnologías pueden ayudar a mejorar la planificación logística para este tipo de cargas. / New technologies can help improve logistics planning for this type of cargo.

Consignaciones Toro and Betolaza, as well as Terminal Marítima del Grao and Bergé are immersed in projects of growth and adaptation of their infrastructures and equipment in order to meet the needs of their customers. ➤



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



► **Los operadores portuarios especializados aportan seguridad en este tipo de operativas tan complejas./ Specialized port operators provide security in such complex operations.**

atracción de talento: "Las empresas deben invertir en formación continua del personal y la creación de los activos necesarios para la atracción del talento más joven".

NECESIDAD DE ESPACIOS ADICIONALES

Con todo, los operadores portuarios necesitan de la colaboración de los gestores de los puertos en los que desarrollan sus operativas. Tanto Consignaciones Toro y Betolaza como Terminal Marítima del Grao ponen el acento en que la disposición de superficies adicionales para hacer frente a los picos de trabajo son fundamentales, al igual que la agilidad a la hora de resolver todos los trámites necesarios.

Jaime Veral incide en este último punto, y señala que "se podría avanzar y mejorar en todo lo relativo a la agilidad en el trámite de los expedientes y en la falta de espacios disponibles para las diferentes mercancías que se manipulan en el puerto, así como la falta de atraques disponibles". Y remata en su caso: "No, no son suficientes las infraestructuras actuales".

Para Zabala, no obstante, "las infraestructuras actuales han permitido un desarrollo sólido, pero el crecimiento del sector requiere una planificación estratégica a largo plazo y agilidad administrativa para facilitar inversiones y ampliaciones". Asimismo, añade que "se valoran especialmente las mejoras en los accesos terrestres y ferroviarios que potencien la conectividad intermodal".

El Managing Director de Consignaciones Toro y Betolaza incide en que uno de los principales desafíos en la gestión de cargas de proyecto es la disponibilidad de suficiente superficie opera-

LOS ANÁLISIS PRELIMINARES DE LA CONSULTORA DREWRY AUGURAN UN CRECIMIENTO PARA 2025, GRACIAS A QUE LA UTILIZACIÓN DE BUQUES DE CARGA DE PROYECTO AUMENTARÁ ANTE LA ESCASEZ DE OFERTA Y LA FUERTE DEMANDA PARA ESTE TIPO DE CARGAS

PRELIMINARY ANALYSIS BY DREWRY, A CONSULTING FIRM, PREDICTS GROWTH BY 2025, AS THE USE OF PROJECT CARGO VESSELS WILL INCREASE IN THE FACE OF A SHORTAGE OF SUPPLY AND STRONG DEMAND FOR THIS TYPE OF CARGO.

In this regard, the Managing Director of Consignaciones Toro y Betolaza believes that the main challenge facing specialized operators is "to demonstrate the ability to adapt to the needs of importers and exporters to ensure efficiency, safety and punctuality in these complex operations". For his part, the partner of Terminal Marítima del Grao introduces the variables of safety and sustainability: "We must not lose sight of the fact that our main challenges are to provide safety in operations, facilitate the needs of the customer and the receiver and focus on sustainability".

Bergé goes deeper into this idea of sustainability, especially in relation to the integration of environmental standards so that they can be a lever capable of responding to the growing needs for larger spaces and greater operational capacities. And they include one more derivative, such as attracting talent: "Companies must invest in continuous staff training and the creation of the necessary assets to attract younger talent".

NEED FOR ADDITIONAL SPACE

However, port operators need the collaboration of the managers of the ports in which they operate. Both Consignaciones Toro y Betolaza and Terminal Marítima del Grao emphasize that the availability of additional areas to cope with work peaks is essential, as well as agility in resolving all the necessary formalities.

Jaime Veral stresses this last issue, and points out that "progress and improvement could be made in everything related to the agility in the processing of files and the lack of available spaces for the different goods handled in the port, as well as the lack of available berths". And he concludes in his case: "No, the current infrastructures are not sufficient".

For Zabala, however, "the current infrastructures have allowed a solid development, but the growth of the sector requires long-term strategic planning and administrative agility to facilitate investments and expansions". He also adds that "improvements in land and rail accesses that enhance intermodal connectivity are especially valued".

The Managing Director of Consignaciones Toro y Betolaza points out that one of the main challenges in the management of project cargo is the availability of sufficient operational surface area to handle these volumes efficiently. In the specific case of the port of Bilbao, "the Port Authority has repeatedly opted to consolidate the port as a wind hub of reference, counting for

tiva para manejar estos volúmenes de manera eficiente. En el caso concreto del puerto de Bilbao, "la Autoridad Portuaria ha apostado en reiteradas ocasiones por consolidar el puerto como un hub eólico de referencia, contando para ello con la habilitación de una nueva área de 30 hectáreas ganadas al mar, lo que permitirá optimizar la gestión de estos tráficos y mejorar la competitividad del puerto".

EL PROCESO DE INCREMENTO DE FLOTA QUE ESTÁN LLEVANDO A CABO LAS NAVIERAS ESPECIALIZADAS TAL VEZ NO SEA SUFICIENTE PARA PODER RESPONDER A LA DEMANDA PREVISTA PARA ESTE AÑO Y EL PRÓXIMO

Visto desde la perspectiva de las navieras, las infraestructuras portuarias actuales "son suficientes", tal y como reconoce Pablo Guerrero, aunque matiza en este aspecto que "hay casos puntuales en los que por congestión de las terminales o por cuestiones propias de limitaciones físicas de las mismas tenemos algunos problemas".

Para Bergé, la inversión en prácticas sostenibles y la reducción de impacto ambiental "son cada vez más importantes", al igual que el apoyo para implementar soluciones ecológicas. "En cuanto a las infraestructuras actuales, aunque se han realizado avances significativos, aún existen desafíos, como por ejemplo el transporte ferroviario de mercancías", afirma. ➤

this purpose with the facilitation of a new area of 30 hectares reclaimed from the sea, which will optimize the management of these traffics and improve the port's competitiveness".

Seen from the perspective of the shipping companies, the current port infrastructures "are sufficient", as Pablo Guerrero recognizes, although he qualifies in this aspect that

THE PROCESS OF FLEET EXPANSION BEING CARRIED OUT BY THE SPECIALIZED SHIPPING LINES MAY NOT BE SUFFICIENT TO MEET THE EXPECTED DEMAND FOR THIS YEAR AND NEXT YEAR.

"there are specific cases in which, due to congestion of the terminals or physical limitations, we have some problems".

For Bergé, investing in sustainable practices and reducing environmental impact "are increasingly important," as is support for implementing green solutions. "In terms of current infrastructure, although significant progress has been made, there are still challenges, such as rail freight," he says.

PORTS, "KEY" PIECES

"Ports are key players in special cargo logistics, not only as transfer points, but also as strategic hubs that opti- ➤

Somos parte del cambio.

Your multipurpose solution

Sostenible

Eficiente

Conectado

Transparente

Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

TECNOLOGÍA, FACTOR DE COMPETITIVIDAD

En lo que sí coinciden tanto los operadores privados como los gestores portuarios es en la importancia de apoyarse en las nuevas tecnologías para hacer más competitiva y eficiente la cadena logística marítima del Project Cargo. Javier Méndez, SSS & Bulk Manager de la Autoridad Portuaria de Barcelona, apuesta por la "implementación de tecnología y sistemas inteligentes para optimizar la planificación y trazabilidad de las cargas", mientras que Gorka Zabala, Managing Director de Consignaciones Toro y Betolaza, recuerda que la digitalización ya está transformando la operativa diaria y se convertirá en un aliado imprescindible: "En un entorno donde la fiabilidad y la capacidad de respuesta son clave, la transformación digital será un factor diferencial en competitividad".

Por su parte, Pablo Guerrero, Sales Manager de Höegh Autoliners (Spain), asegura que ese proceso "es fundamental para conseguir ser más eficientes, más ecológicos y tener más seguridad, sobre todo en la navegación". Aunque el Project Cargo no es una mercancía estandarizada, "las herramientas digitales de cálculo y procesamiento, modelos 3D y demás, ayudan a la planificación de estas". Y vaticina: "En el futuro seguro que, con el avance imparable de la inteligencia artificial, el big data, gemelos digitales y otras herramientas se podrán optimizar mucho los procesos complejos que requiere este



► Las nuevas tecnologías serán fundamentales para lograr una mayor competitividad./
New technologies will be essential to achieve greater competitiveness.

tipo de carga".

Por el contrario, Jaime Veral, socio de Terminal Marítima del Grao, entiende que, por el momento, "es poco el peso que tiene la transformación digital en este ámbito, ya que la mano de obra no se puede digitalizar". No obstante, apunta que esas nuevas tecnologías "podrían ser un aliado en la construcción de nueva maquinaria eco-responsable".

Desde Bergé, por su parte, inciden en que esos procesos de transformación son "un aliado y un factor competitivo y diferenciador" en este tipo de operativas.

TECHNOLOGY, A COMPETITIVE FACTOR

What both private operators and port managers agree on is the importance of relying on new technologies to make Project Cargo's maritime logistics chain more competitive and efficient. Javier Méndez, SSS & Bulk Manager of the Port Authority of Barcelona, bets on the "implementation of technology and intelligent systems to optimize the planning and traceability of cargo", while Gorka Zabala, Managing Director of Consignaciones Toro y Betolaza, recalls that digitization is already transforming daily operations and will become an essential ally: "In an environment where reliability and responsiveness are key, digital transformation will be a differential factor in competitiveness".

For his part, Pablo Guerrero, Sales Manager of Höegh Autoliners (Spain), says that this process "is essential to be more efficient, more environmentally friendly and safer,

especially in navigation. Although Project Cargo is not a standardized commodity, "digital tools for calculation and processing, 3D models and others, help in the planning of these". And he predicts: "In the future, with the unstoppable advance of artificial intelligence, big data, digital twins and other tools, the complex processes required by this type of cargo can be greatly optimized.

On the contrary, Jaime Veral, partner of Terminal Marítima del Grao, understands that, for the moment, "digital transformation has little weight in this area, since the workforce cannot be digitized". However, he points out that these new technologies "could be an ally in the construction of new eco-responsible machinery".

Bergé, meanwhile, stresses that these transformation processes are "an ally and a competitive and differentiating factor" in this type of operations.

PUERTOS, PIEZAS "CLAVE"

"Los puertos son piezas clave en la logística de cargas especiales, no solo como puntos de transferencia, sino como hubs estratégicos que optimizan la cadena de suministro global", tal y como afirma Javier Méndez, SSS & Bulk Manager de la Autoridad Portuaria de Barcelona, que además incide en que "su infraestructura especializada, conectividad y capacidad operativa permiten gestionar mercancías sobredimensionadas y de gran peso".

mize the global supply chain," says Javier Méndez, SSS & Bulk Manager of the Port Authority of Barcelona, who also emphasizes that "their specialized infrastructure, connectivity and operational capacity allow them to handle oversized and heavy cargo.

Genoveva Climent, director of the Commercial and Business Development Department of the Port Authority of Tarra-

EN LOS ÚLTIMOS TIEMPOS LOS PUERTOS HAN COMENZADO A JUGAR UN PAPEL FUNDAMENTAL EN EL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN DE GRANDES PROYECTOS, COMO LA CONSTRUCCIÓN DE CENTRALES ELÉCTRICAS, PARQUES EÓLICOS Y OBRAS PÚBLICAS

Coincide en este punto Genoveva Climent, directora del Departamento Comercial y de Desarrollo de Negocio de la Autoridad Portuaria de Tarragona, que subraya la importancia de los enclaves portuarios: "Dada la complejidad de este tipo de operativas, debe haberse estudiado cómo, cuándo y dónde la operativa va a tener lugar incluso antes de empezar a fabricar los elementos".

También lo ve así Andima Ormaetxe, director de Operaciones, Comercial, Logística y Estrategia de la Autoridad Portuaria de Bilbao, para quien los puertos "deben estar al servicio de su zona de influencia y adaptarse a la demanda de las empresas y sus tráficos". Como enclave especializado en carga de proyectos, "a medida que la industria de nuestro hinterland crece e incrementa o modifica este tipo de piezas, nosotros nos adecuamos y crecemos con ellos"; y pone en valor el rol jugado por toda la comunidad logística y portuaria: "El valor de los servicios ofrecidos por las empresas es básico, ya que no se ciñen exclusivamente a las operaciones propiamente portuarias, y engloban desde los servicios marítimos hasta operaciones llave en >

IN RECENT TIMES, PORTS HAVE BEGUN TO PLAY A KEY ROLE IN THE CONSTRUCTION PROCESS OF LARGE PROJECTS, SUCH AS THE CONSTRUCTION OF POWER PLANTS, WIND FARMS AND PUBLIC WORKS.

goná, agrees on this point and stresses the importance of port enclaves: "Given the complexity of this type of operation, it must have been studied how, when and where the operation is going to take place even before starting to manufacture the elements".

Andima Ormaetxe, Director of Operations, Commercial, Logistics and Strategy of the Port Authority of Bilbao, also sees it this way, for whom the ports "must be at the service of their area of influence and adapt to the demand of the companies and their traffics". As an enclave specialized in project cargo, "as the industry of our hinterland grows and increases or modifies this type of pieces, we adapt and grow with them"; and he values the role played by the entire logistics and port community: "The value of the services offered by the companies is basic, since they are not limited exclusively to port operations, and range from maritime services to turnkey operations, customs clearance, specialized land transport and specialized packaging". >



CEMESA
P&O
Empresa de Reyser

Servicios Marítimos y Logística

Prestamos diversidad de servicios en Barcelona, también en Tarragona, Valencia, Sagunto, Castellón, Alicante, Cartagena, Huelva, Algeciras, Catarroja, Las Palmas y Tenerife.

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



► Los operadores especializados apuestan por fomentar la colaboración público-privada para hacer más competitivo a la industria del Project Cargo. / Specialized operators are committed to promoting public-private collaboration to make the Project Cargo industry more competitive.

mano, despacho aduanero, transporte terrestre especializado y embalaje especializado”.

Además de contar con infraestructuras, equipamientos y accesos adaptados para facilitar la distribución eficiente de estas cargas, en los últimos tiempos los puertos han comenzado a jugar un papel fundamental en el proceso de construcción de grandes proyectos, como la construcción de centrales eléctricas, parques eólicos y obras públicas, donde el transporte marítimo es clave para el traslado de maquinaria y componentes especializados.

Con todo, los tres directivos reconocen que a los puertos les queda margen de mejora. Para Climent, el gran reto radica, principalmente, en la capacidad de carga, es decir, “contar con superficies diáfanas para las operativas y la correcta calendarización en cuanto a usos del suelo y operativas de embarque y la coordinación con todos los servicios portuarios involucrados con ellas”. Asimismo, recalca la “necesaria la adecuación de espacios adicionales con las características adecuadas para el sector”, sobre todo para un tipo de carga con poca regularidad, lo que dificulta una correcta gestión del suelo portuario.

Javier Méndez insta a seguir siendo competitivos, por lo que “los puertos deben innovar y adaptarse a las demandas del

In addition to having infrastructure, equipment and access adapted to facilitate the efficient distribution of these cargoes, ports have recently begun to play a fundamental role in the construction process of large projects, such as the construction of power plants, wind farms and public works, where maritime transport is key for the transfer of specialized machinery and components.

All in all, the three executives recognize that the ports still have room for improvement. For Climent, the great challenge lies mainly in cargo capacity, i.e. “having open areas for operations and the correct scheduling in terms of land use and loading operations and coordination with all the port services involved with them”. It also stresses the “need for the adequacy of additional spaces with the appropriate characteristics for the sector”, especially for a type of cargo with little regularity, which hinders proper management of port land.

Javier Méndez urges to remain competitive, so “ports must innovate and adapt to market demands, ensuring efficiency and operational capacity”. For the Port of Barcelona executive, there must be greater investment in high-capacity cranes and specialized storage areas, improvements in land and rail access to facilitate door-to-door transport, and minimize the environmental impact of these operations through more efficient and energy-sustainable solutions. “It is still essential to continue improving land accesses, automating processes and integrating new technologies that enable more efficient management of these traffics, especially due to the proximity to the city,” he explains.

For his part, Ormaetxe stresses two basic pillars: agility and safety. “Project cargo is just another traffic, with its special characteristics, but just another traffic”. The big difference for the Port of Bilbao manager is that it requires much more space and its transport is more complex in every way, “but we have adapted to it and our professionals are prepared”. Therefore, “it is essential to promote coordination between the institutions and agents involved in the transport of special parts from the factory to the Port, in order to ensure the competitiveness of our customers”

1921



Ignazio Messina & C.

www.messinaline.it



mercado, garantizando eficiencia y capacidad operativa". Para el directivo del Puerto de Barcelona debe llevarse a cabo una mayor inversión en grúas de alta capacidad y áreas de almacenamiento especializadas, mejoras en los accesos terrestres y ferroviarios para facilitar el transporte puerta a puerta, y minimizar el impacto ambiental de estas operativas mediante soluciones más eficientes y energéticamente sostenibles. "Sigue siendo fundamental continuar con la mejora de los accesos terrestres, la automatización de procesos y la integración de nuevas tecnologías que permitan una gestión más eficiente de estos tráficos, especialmente por la cercanía a la ciudad", explica.

Por su parte, Ormaetxe incide en dos pilares básicos: agilidad y seguridad. "La carga de proyecto es un tráfico más, con sus características especiales, pero un tráfico más". La gran diferencia para el directivo del Puerto de Bilbao es que requiere mucho más espacio y su transporte es más complejo en todos los sentidos, "pero nos hemos adaptado a ello y nuestros profesionales están preparados". Por ello, "es fundamental promover la coordinación entre las instituciones y agentes implicados en el transporte de piezas especiales desde fábrica hasta el Puerto, con el objetivo de asegurar la competitividad de nuestros clientes".

Al respecto, desde Bergé tachan como "fundamental" la colaboración público-privada, "que puede hacer posible afrontar proyectos que de forma independiente tendrían muy difícil encaje". ■



► El sector del Project Cargo no permanecerá ajeno a la incertidumbre internacional y a las guerras comerciales. / The Project Cargo sector will not remain immune to international uncertainty and trade wars.

In this regard, from Bergé, they consider public-private collaboration as "fundamental", "which can make it possible to tackle projects that would be very difficult to fit in independently". ■



**Mercancías Peligrosas
ADR**

**Transporte de
contenedores**

Mercancías refrigeradas

**Plataformas
basculantes**

**TRANSPORTES ESPECIALES
Y DE GRAN VOLUMEN**

SOLUCIONES AL TRANSPORTE




facebook.com/Totaltrailer/






Explanada Oeste (ZE-V-019) • Ampliación Sur 46024 • Valencia • SPAIN

Tel. 649004778 • www.totaltrailerlevante.com • info@totaltrailerlevante.com



**SOLUCIONES
LOGÍSTICAS**

**A MEDIDA PARA
CADA INDUSTRIA**

PROJECT CARGO
HEALTHCARE
BULK LIQUIDS
RENEWABLE ENERGY
AUTOMOTIVE
DRINKS
RETAIL
BUILDING MATERIAL
FOODSTUFFS
MINING



#MovingExperiences

www.tibagroup.com

Angola
Argentina
Cabo Verde
Chile
China
Colombia
República Dominicana
Ecuador
El Salvador
España
Guatemala
Hong Kong
México
Mozambique
Panamá
Perú
Portugal
Uruguay
EEUU

6 claves para entender la situación actual del mercado del Project Cargo

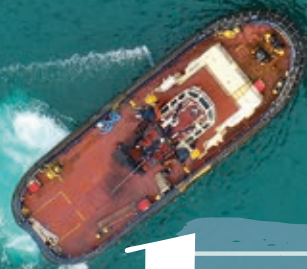
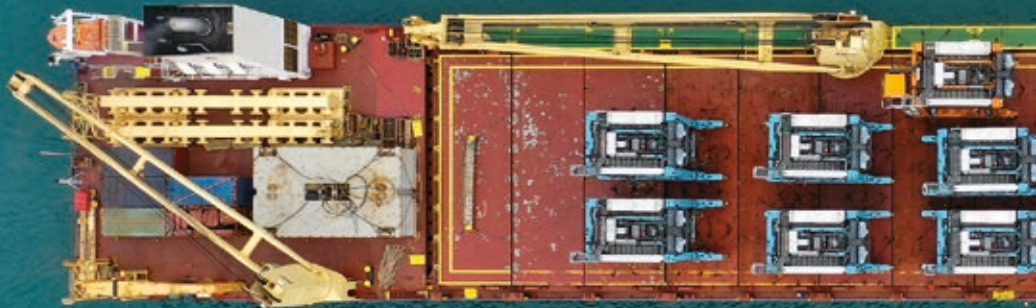
PARA ENTENDER EL CRECIMIENTO DEL SEGMENTO DEL PROJECT CARGO, ES NECESARIA UNA COMPARATIVA CON LOS BUQUES DE CARGA GENERAL. TAL Y COMO ESTIMA DREWRY, EL RENDIMIENTO GENERAL DE LOS MERCADOS DE CONTENEDORES Y GRANELES SECOS SE VERÁN AFECTADOS POR LAS GUERRAS COMERCIALES Y LA SOBREOFERTA QUE ESTÁ EMPEZANDO A PADECER EL MERCADO, SOBRE TODO EN EL TRÁFICO DE CONTENEDORES.

EL MERCADO DE CHÁRTER PROYECTA UN AUMENTO DE LAS TARIFAS DE CARGA GENERAL DE ENTRE UN 1 Y UN 7% -UNA HORQUILLA QUE VARÍA SEGÚN EL TAMAÑO DEL BUQUE-, MIENTRAS QUE SE ESPERA QUE LAS TARIFAS DE CHÁRTER DE BUQUES DE PROYECTO CREZCAN ENTRE UN 10 Y UN 20% EN 2025.

6 keys to understand the current situation of the Project Cargo industry

TO UNDERSTAND THE GROWTH OF THE PROJECT CARGO SEGMENT, A COMPARISON WITH GENERAL CARGO VESSELS IS NECESSARY. AS DREWRY ESTIMATES, THE OVERALL PERFORMANCE OF THE CONTAINER AND DRY BULK MARKETS WILL BE AFFECTED BY THE TRADE WARS AND THE OVERSUPPLY THAT THE MARKET IS BEGINNING TO SUFFER, ESPECIALLY IN CONTAINER TRAFFIC.

THE CHARTER MARKET PROJECTS GENERAL CARGO RATES TO INCREASE BY 1-7%-A RANGE THAT VARIES BY VESSEL SIZE-WHILE PROJECT VESSEL CHARTER RATES ARE EXPECTED TO GROW BY 10-20% BY 2025.



2

SE CONSTATA UNA DEMANDA FUERTE Y CRECIENTE, INCLUYENDO RUTAS A ORIENTE MEDIO, ÁFRICA Y EUROPA. POR EJEMPLO, LOS BUQUES CON UNA CAPACIDAD DE ENTRE 10.000 Y 15.000 TONELADAS ALCANZARÍAN UNOS FLETES DE ENTRE 12.000 Y 16.000 DÓLARES DIARIOS.

3

POR EL CONTRARIO, LA OFERTA DEL MERCADO NO LOGRará DAR RESPUESTA A ESA DEMANDA, UNA OFERTA CONDICIONADA POR EL MENOR NÚMERO DE BUQUES NUEVOS QUE ENTRARON EN SERVICIO, Y EL INSUFICIENTE NÚMERO DE PEDIDOS DE UNIDADES NUEVAS.

4

ESTA SITUACIÓN DE ALTA DEMANDA Y BAJA OFERTA DERIVARÁ EN TARIFAS DE FLETES MÁS ALTAS, UNAS CIFRAS QUE PODRÍAN ELEVARSE AÚN MÁS EN 2026 SI SE CONSTATAN RETRASOS EN LAS ENTREGAS DE LAS NUEVAS UNIDADES.

5

LA DEMANDA DE BUQUES DE CARGA DE PROYECTO SERÁ SÓLIDA EN 2025, ESPECIALMENTE EN MERCADOS COMO ASIA, GRACIAS A LOS PROYECTOS ENERGÉTICOS DESARROLLADOS EN LA REGIÓN. SIN EMBARGO, LOS RIESGOS GEOPOLÍTICOS, LA GUERRA ARANCELARIA Y LOS EFECTOS DEL CAMBIO CLIMÁTICO PODRÍAN AFECTAR SIGNIFICATIVAMENTE AL COMERCIO MUNDIAL, EN PARTICULAR AL DE CARGA GENERAL Y PRODUCTOS A GRANEL.

6

SE ESPERA QUE LA DEMANDA DE GRANELES, FERTILIZANTES, ACERO Y OTROS MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN AUMENTÉ SIGNIFICATIVAMENTE HASTA 2025, LO QUE IMPULSARÁ LA DEMANDA DE CARGA GENERAL Y DE PROYECTO. NO OBSTANTE, LOS CONFLICTOS GLOBALES EN CURSO Y LOS POSIBLES CAMBIOS DE POLÍTICA TRAS LAS ELECCIONES ESTADOUNIDENSES PLANTEAN RIESGOS.



2

DEMAND IS STRONG AND GROWING, INCLUDING ROUTES TO THE MIDDLE EAST, AFRICA AND EUROPE. FOR EXAMPLE, VESSELS WITH A CAPACITY OF BETWEEN 10,000 AND 15,000 TONS WOULD ACHIEVE FREIGHT RATES OF BETWEEN \$12,000 AND \$16,000 PER DAY.

3

ON THE CONTRARY, THE MARKET SUPPLY WILL NOT BE ABLE TO MEET THIS DEMAND, A SUPPLY CONDITIONED BY THE LOWER NUMBER OF NEW VESSELS ENTERING SERVICE AND THE INSUFFICIENT NUMBER OF ORDERS FOR NEW UNITS.

4

THIS SITUATION OF HIGH DEMAND AND LOW SUPPLY WILL RESULT IN HIGHER FREIGHT RATES, WHICH COULD RISE FURTHER IN 2026 IF THERE ARE DELAYS IN DELIVERIES OF NEW UNITS.

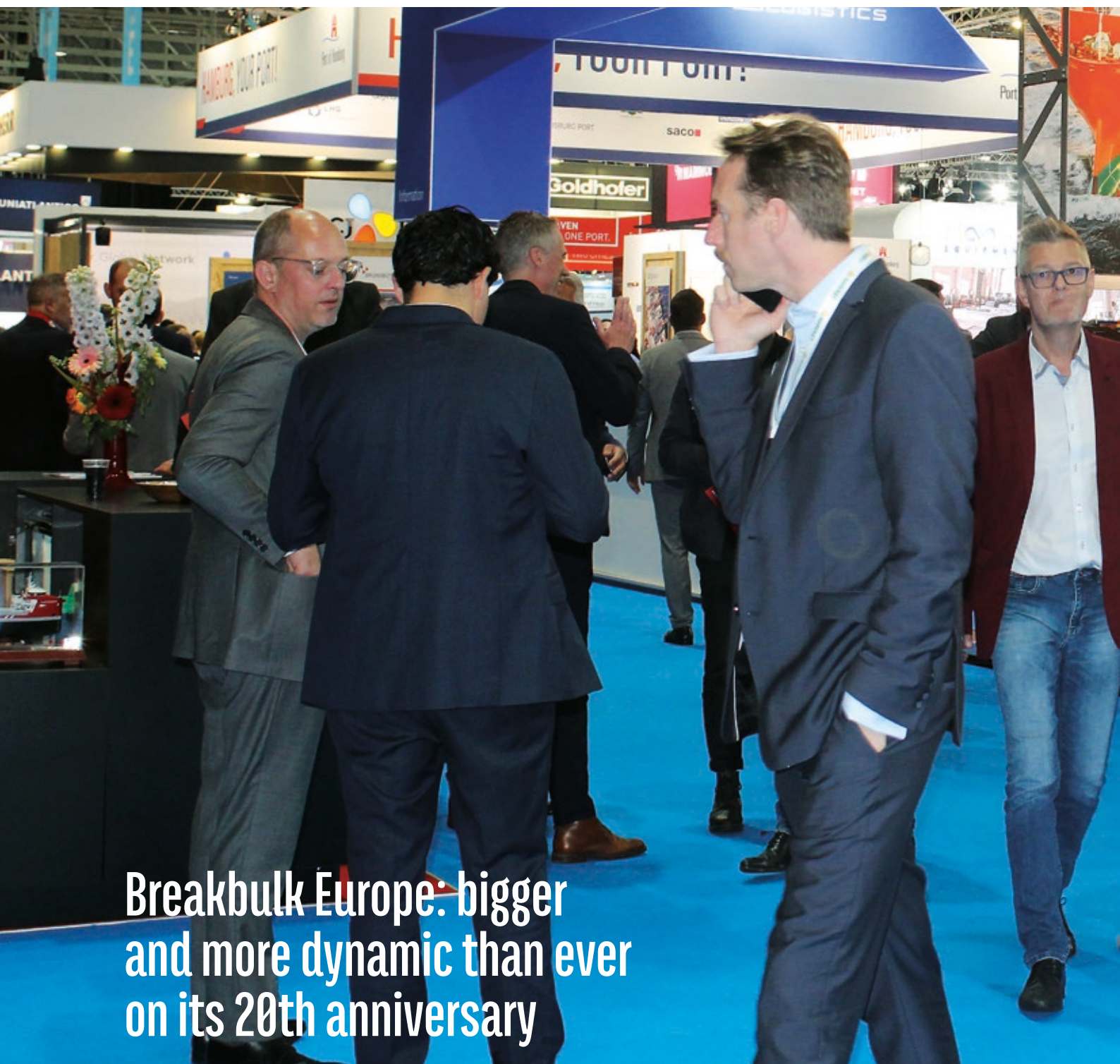
5

DEMAND FOR PROJECT CARGO VESSELS WILL BE ROBUST IN 2025, ESPECIALLY IN MARKETS SUCH AS ASIA, THANKS TO ENERGY PROJECTS DEVELOPED IN THE REGION. HOWEVER, GEOPOLITICAL RISKS, TARIFF WARS AND THE EFFECTS OF CLIMATE CHANGE COULD SIGNIFICANTLY AFFECT GLOBAL TRADE, PARTICULARLY IN GENERAL CARGO AND BULK COMMODITIES.

6

DEMAND FOR BULK, FERTILIZER, STEEL AND OTHER CONSTRUCTION MATERIALS IS EXPECTED TO INCREASE SIGNIFICANTLY THROUGH 2025, DRIVING DEMAND FOR GENERAL AND PROJECT CARGO. HOWEVER, ONGOING GLOBAL CONFLICTS AND POTENTIAL POLICY CHANGES FOLLOWING THE U.S. ELECTIONS POSE RISKS.

Breakbulk Europe: más grande y dinámica que nunca en su 20 aniversario



Breakbulk Europe: bigger and more dynamic than ever on its 20th anniversary



JUAN CARLOS PALAU

Breakbulk Europe celebra este año su 20 aniversario y lo hace con una edición "que será la mayor y más dinámica hasta la fecha". Así lo afirma Patrick Hyslop, Event Director de Breakbulk Europe, a Diario del Puerto Publicaciones, que pone en valor este evento, el principal para los sectores del granel y de la carga de proyecto a lo largo del mundo.

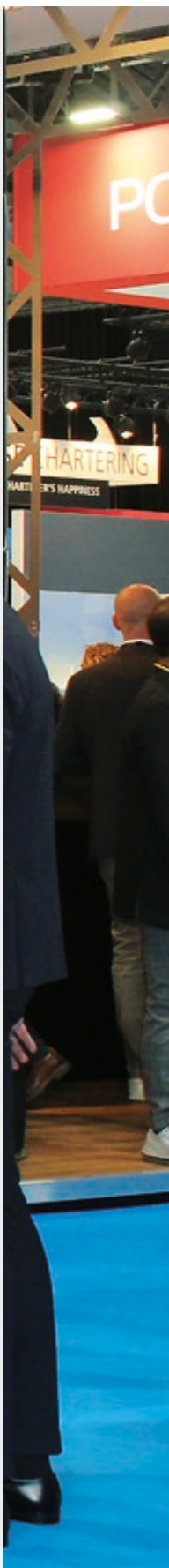
Róterdam acogerá durante tres días completos, una de las novedades de la feria, a los principales actores de estos dos sectores de actividad. La mayor plataforma mundial del sector de la carga de proyecto espera recibir la visita de más de 12.000 profesionales de todas las partes del mundo (está confirmada la llegada de personas de más de 120 países). "Damos la bienvenida a más de 600 expositores, que incluyen el regreso a la feria de líderes de la industria y nuevos actores a lo largo del segmento de la carga de proyecto y los graneles", apunta Hyslop.

El Event Director subraya también que los sectores clave representados incluyen "la logística, los puertos y las terminales, navieras, transporte especializado y de gran peso, transitarios, EPCs y los mayores fabricantes industriales". "Breakbulk Europe es verdaderamente un evento global que atrae participantes de toda Europa, Norteamé- ➤

JUAN CARLOS PALAU

Breakbulk Europe celebrates its 20th anniversary this year and does so with an edition "that will be the largest and most dynamic to date". So says Patrick Hyslop, Event Director of Breakbulk Europe, to Diario del Puerto Publications, which highlights the value of this event, the main one for the bulk and project cargo industry worldwide.

Rotterdam will host for three full days, one of the novelties of the fair, the main players in these two areas. The world's largest platform for the project cargo industry expects to welcome more than 12,000 professionals from all over the world (arrivals from more than 120 countries are confirmed). "We welcome more than 600 exhibitors, which includes the return to the show of industry leaders and new players across the project cargo and bulk segment," notes Hyslop. ➤



rica, Oriente Medio y Asia, con una participación especialmente fuerte de Alemania, Países Bajos, Bélgica y el Reino Unido", subraya Hyslop.

Preguntado por el balance que realizan de estas dos décadas de feria, Patrick Hyslop califica el viaje de "increíble. De un pequeño nicho formado por unos pocos cientos de personas enfocadas en el transporte de graneles al evento más grande del mundo para la carga de proyecto y la logística de graneles, Breakbulk Europe ha evolucionado a la par que lo ha hecho la propia industria".

El crecimiento a lo largo de estas dos décadas se ha dado tanto en la escala del evento como en su significación, "no solo en términos de asistencia, sino también en la calidad del contenido, la diversidad de los participantes y la profundidad de las conexiones de negocios forjadas aquí".

"Hemos expandido nuestro alcance, desarrollado un robusto programa de conferencias y nos hemos convertido en el lugar de reunión anual clave para cualquiera que esté envuelto en la logística de la carga de proyecto a escala global. Este es un hito del que estamos inmensamente orgullosos", destaca.

FUTURO PROMETEDOR

Por otro lado, Patrick Hyslop manifiesta su convencimiento de que el futuro de Breakbulk Europe "es increíblemente ➤



► Las compañías apuestan por Breakbulk Europe como punto de encuentro del sector.

**BIG
DELICATE
SPECIAL
CUSTOM
HEAVY**

PROJECT CARGO
LIFTING EQUIPMENT
FOR ANY SPECIAL CARGO

teccontainer.com

TEC
CONTAINER

Aiyon
ABOGADOS

Equipo de abogados
profesional, trato personalizado
y atención inmediata

MADRID • CÁDIZ • BILBAO • ALGECIRAS
24/7 TF. +34 628 656 395
www.aiyon.es

SERVICIOS
LEGALES
INTEGRALES

SHIPPING
TRANSPORT
TRADE
INSURANCE

360°
LEGAL SERVICES



► Companies are betting on Breakbulk Europe as a meeting point for the sector.

The Event Director also stresses that key sectors represented include "logistics, ports and terminals, shipping, specialized and heavy haulage, freight forwarders, EPCs and major industrial manufacturers." "Breakbulk Europe is truly a global event attracting participants from across Europe, North America, the Middle East and Asia, with particularly strong participation from Germany, the Netherlands, Belgium and the UK," Hyslop stresses.

Asked about their assessment of the two decades of the show, Patrick Hyslop describes the journey as "incredible. From a small niche of a few hundred people focused on bulk shipping to the world's largest event for project cargo and bulk logistics, Breakbulk Europe has evolved as has the industry itself."

The growth over these two decades has been both in the scale of the event and in its significance, "not only in terms of attendance, but also in the quality of the content, the diversity of the participants and the depth of the business connections forged here."

"We have expanded our reach, developed a robust conference program and have become the key annual meeting place for anyone involved in the logistics of project cargo on a global scale. This is a milestone we are immensely proud of," he stresses. ►

COMISMAR
CONTROL

Cargas de tranquilidad en tu proyecto

- ✓ **Análisis y gestión de riesgos del proyecto**
- 🔍 **Inspección de puntos y elementos críticos**
- 🚢 **Control de estibas y trincajes**
- 🌐 **Inspección POL/POD en todo el mundo**
- 📱 **Servicio MWS**

comismar.es control@comismar.es


PATRICK HYSLOP

 EVENT DIRECTOR DE BREAKBULK EUROPE
 EVENT DIRECTOR, BREAKBULK EUROPE

"Hemos expandido nuestro alcance, desarrollado un robusto programa de conferencias y nos hemos convertido en el lugar de reunión anual clave para cualquiera que esté envuelto en la logística de la carga de proyecto a escala global"

"We have expanded our reach, developed a robust conference program and have become the key annual meeting place for anyone involved in project cargo logistics on a global scale."

prometedor. Vemos el evento continuando su evolución como la plataforma central de la industria global de la carga de proyecto, no solo en términos de escala, sino también de impacto".

En este sentido, apunta que, mientras el mundo se mueve hacia proyectos de infraestructura y energía cada vez más complejos, "Breakbulk Europe servirá como el marketplace al que acudir para la colaboración, innovación y asociaciones estratégicas".

La digitalización también juega un papel vital tanto en la actualidad como en el futuro del certamen. Por ello, Hyslop

PROMISING FUTURE

On the other hand, Patrick Hyslop expresses his conviction that the future of Breakbulk Europe "is incredibly promising. We see the event continuing to evolve as the central platform for the global project cargo industry, not only in terms of scale, but also in terms of impact".

In this regard, he notes that as the world moves towards increasingly complex infrastructure and energy projects, "Breakbulk Europe will serve as the go-to marketplace for collaboration, innovation and strategic partnerships."

CARTAGENA

LOGÍSTICA

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

Puerto de Cartagena
 Autoridad Portuaria de Cartagena

www.apc.es

SYRGROUP®
 Operador Logístico

Tu partner logístico integral

PROJECT CARGO

Pol. Ind. Fuente del Jarro · C/ Islas Baleares, 64
 46988 Paterna · VALENCIA · España
 Tel. +34 963 241 000 · www.syrgroup.es

EL DATO / THE DATA

12.000

VISITANTES. Breakbulk Europe 2025 espera recibir la visita de más de 12.000 profesionales del sector, procedentes de todas partes del mundo y representando a más de 120 países, que podrán comprobar las novedades que presentan los más de 600 expositores del certamen.

VISITORS. Breakbulk Europe 2025 expects to be visited by more than 12,000 industry professionals from all over the world, representing more than 120 countries, who will be able to see the innovations presented by the more than 600 exhibitors at the event.

recuerda que están expandiendo su oferta digital “y explorando nuevas oportunidades de participación durante todo el año para mantener a la comunidad conectada más allá de la feria”.

“Nuestro objetivo es asegurar que Breakbulk Europe continúa siendo el lugar de encuentro más esencial para la indus- ➤



► Breakbulk Europe celebra en esta edición su vigésimo aniversario. Foto J.C.P./ Breakbulk Europe celebrates in this edition its twentieth anniversary. Photo J.C.P.

Digitization also plays a vital role in both the current and future of the show. As such, Hyslop recalls that they are expanding their digital offering “and exploring new opportunities for year-round participation to keep the community connected beyond the show” ➤



HÖEGH AUTOLINERS' ROLLTRAILER FLEET ENSURES ACCOMODATION OF DIVERSE CARGO SIZES

To cater to the unique requirements of breakbulk and high & heavy cargo, Höegh Autoliners rely on our modern and specialised rolltrailers. These innovative rolltrailers have been specifically designed to facilitate the smooth and secure transportation of heavy and/or lengthy goods. In 2017 the company transported the first two of four Bombardier trams from Germany to Australia for the extension of the Gold Coast Light Rail System (GCLR). With each tram comprising of a length of 43.5 metres, this presented a challenge, as the units could not be placed on a single rolltrailer, which has a maximum length of 24.4 metres. This was solved with the extended rolltrailer concept – which involved placing two rolled rolltrailers in front of each other and connecting them with our Höegh Bridge. These have been tested and approved, and the prototype was used for this operation.

Höegh Autoliners' extensive rolltrailer fleet incorporates a wide range of cargo-carrying equipment, ensuring that we can accommodate diverse cargo sizes. With options ranging from 20 to 80 feet in length and a remarkable capacity of up to 160 metric tons, we have the flexibility to handle your cargo with precision and efficiency. Whether you have bulky machinery, oversized equipment, or long industrial components, our rolltrailers are equipped to handle the challenge. When you choose Höegh Autoliners, you can trust that our experienced team and advanced rolltrailers will deliver your cargo safely, reliably, and on time!

RESILIENCIA, INNOVACIÓN Y SOSTENIBILIDAD

La agenda de Breakbulk Europe 2025 está centrada en la resiliencia, la innovación y la sostenibilidad. "Los temas clave incluyen la transición energética, la transformación digital, riesgos y geopolítica, inversiones en puertos y terminales y el desarrollo y el talento de la fuerza laboral", destaca Patrick Hyslop, Event Director de Breakbulk Europe.

Además, "seguimos apoyando a la comunidad del transporte a granel en general mediante la ampliación de nuestra oferta Women in Breakbulk y nuestro Día de la Educación, cuyo objetivo es impulsar a la próxima generación de talentos en el sector de la carga de proyectos", detalla.

Hyslop subraya que las "sesiones de nuestra conferencia, los workshops y los espacios para el networking están pensados para encender conversaciones significativas y soluciones reales".

En lo referente a la celebración del 20 aniversario, el Event Director destaca que están "planeando una celebración muy especial para celebrar este hito. Habrá momentos conmemorativos durante toda la feria, reconocimientos para los socios más antiguos y a los contribuyentes. Es una celebración de la gente que ha estado detrás del progreso de este certamen". "Tenemos algunas sorpresas muy divertidas para aquellos que están presentes con nosotros en la feria", concluye.



► La agenda de Breakbulk Europe 2025 está centrada en la resiliencia, innovación y la sostenibilidad. Foto J.P./ The Breakbulk Europe 2025 agenda is focused on resilience, innovation and sustainability. Photo J.P.



Tu solución en transporte marítimo.
Conectando España con UK, Irlanda,
Benelux y Escandinavia.

Servicio para trailers, contenedores, camiones, coches y
furgonetas, maquinaria y carga de proyecto.

Reservas : roro.salesspain@cldn.com

CLdN 

CLdN, Puerto Raos 15, 39011 Santander



Servicios
Logísticos
Portuarios

Gran Vía, 40 bis, 7°
48009 BILBAO
www.slp.es

AGENCIA
+34 94 424 99 00
agency@slp.es

ESTIBA
+34 94 424 99 00
slp@slp.es

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





RESILIENCE, INNOVATION AND SUSTAINABILITY

The Breakbulk Europe 2025 agenda is focused on resilience, innovation and sustainability. "Key themes include energy transition, digital transformation, risks and geopolitics, port and terminal investments, and workforce development and talent," highlights Patrick Hyslop, Event Director of Breakbulk Europe.

In addition, "we continue to support the bulk shipping community at large by expanding our Women in Breakbulk offering and our Education Day, which aims to nurture the next generation of talent in the project cargo industry," he details.

Hyslop stresses that our "conference sessions, workshops and networking spaces are designed to spark meaningful conversations and real solutions."

Regarding the 20th anniversary celebration, the Event Director notes that they are "planning a very special celebration to mark this milestone. There will be commemorative moments throughout the show, recognition for long-time members and contributors. It's a celebration of the people who have been behind the progress of this show." "We have some fun surprises in store for those who are present with us at the show," he concludes.

tria. Un espacio donde se cierran los tratos, se construyen las relaciones y el futuro de la logística de la carga de proyecto toma forma", subraya.

Asimismo, la sostenibilidad también es muy relevante para la organización de Breakbulk Europe. En este sentido, Patrick Hyslop destaca que están "comprometidos en el crecimiento con la industria, apoyando los objetivos de sostenibilidad, abrazando las nuevas tecnologías y amplificando voces diversas". "¡Los próximos 20 años van a ser aún más excitantes que los pasados!" ■

"Our aim is to ensure that Breakbulk Europe continues to be the most essential meeting place for the industry. A space where deals are closed, relationships are built and the future of project cargo logistics takes shape," he stresses.

Likewise, sustainability is also very relevant to the Breakbulk Europe organization. In this regard, Patrick Hyslop stresses that they are "committed to growing with the industry, supporting sustainability goals, embracing new technologies and amplifying diverse voices." "The next 20 years are going to be even more exciting than the past!" ■

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

IPCargo

INTERNATIONAL PROJECT CARGO



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



► Representantes de las autoridades portuarias españolas en la pasada edición de Breakbulk Europe. Foto J.P./ Representatives of Spanish port authorities at the last edition of Breakbulk Europe. Photo J.P.

La oferta española también estará en Breakbulk Europe

JUAN CARLOS PALAU

Más de 30 entidades españolas, incluyendo 18 autoridades portuarias, conforman la presencia española en Breakbulk Europe 2025. Las autoridades portuarias españolas que asistirán al certamen bajo el paraguas de "Ports of Spain" son: A Coruña, Almería, Avilés, Algeciras, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, Las Palmas, Motril, Santander, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Tarragona, Valencia y Vigo.

"Nuestro objetivo es impulsar este tipo de tráficos, presentando las ventajas competitivas de los puertos españoles para carga de proyecto, carga a granel y ro-ro, sobre todo instalaciones y servicios capaces de manipular cualquier tipo de mercancía, con origen/destino en todo el mundo e interconectados con las princi-

Spain's offer will also be at Breakbulk Europe

JUAN CARLOS PALAU

More than 30 Spanish entities, including 18 port authorities, make up the Spanish presence at Breakbulk Europe 2025. The Spanish port authorities that will attend the event under the umbrella of "Ports of Spain" are: A Coruña, Almería, Avilés, Algeciras, Barcelona, Cádiz, Cartagena, Castellón, Gijón, Huelva, Las Palmas, Motril, Santander, Santa Cruz de Tenerife, Sevilla, Tarragona, Valencia and Vigo.

"Our goal is to promote this type of trade, presenting the competitive advantages of Spanish ports for project cargo, bulk cargo and ro-ro, especially facilities and services capable of handling any type of goods, with origin/destination all over the world and interconnected with the main Trans-European Transport Networks," sources from Puertos del Estado told Diario del Puerto Publicaciones.

The Spanish offer will be promoted in Rotterdam under the slogan "Together Forward. Special ports for special loads"

pales Redes de Transporte Transeuropeas", apuntan a Diario del Puerto Publicaciones fuentes de Puertos del Estado.

La oferta española se promocionará en Róterdam bajo el lema "Together Forward. Special ports for special loads" impulsado por Puertos del Estado.

Cabe recordar que los puertos españoles disponen de casi 395 kilómetros de muelles, de los que 65 kilómetros son para graneles, 47 kilómetros son en muelles multiuso y 18 km para tráfico ro-ro.

El principal mercado de los puertos españoles continúa siendo Europa, "con un movimiento de 249,1 millones de toneladas de mercancías movidas en 2024, lo que representa alrededor del 46% del total movido con todo el mundo", señala el organismo portuario español.

PUNTO DE ENCUENTRO

Dos de las compañías ya veteranas en el certamen, como Bergé y Erhardt Logistics, resaltan que Breakbulk Europe es "el punto de encuentro" mundial del sector. Ambas compañías han valorado para Diario del Puerto Publicaciones lo que supone estar, un año más, en ➤

LAS EMPRESAS
ESPAÑOLAS
ESPERAN
ENCONTRARSE
CON CLIENTES
ACTUALES Y
POTENCIALES

SPANISH
COMPANIES
EXPECT TO MEET
WITH CURRENT
AND POTENTIAL
CUSTOMERS

promoted by Puertos del Estado. It should be recalled that Spanish ports have almost 395 kilometers of docks, of which 65 kilometers are for bulk cargo, 47 kilometers are multipurpose docks and 18 kilometers are for ro-ro traffic.

The main market for Spanish ports continues to be Europe, "with a movement of 249.1 million tons of goods moved in 2024, which represents about 46% of the total moved with the entire world," says the Spanish port agency.

MEETING POINT

Two of the companies that are already veterans at the event, such as Bergé and Erhardt Logistics, emphasize that Breakbulk Europe is "the meeting point" for the sector worldwide.

Both companies have valued for Diario del Puerto Publicaciones what it means to be, once again, in the main event of project cargo on a global scale. In the case of Bergé, their main reasons for participating in the event are that it allows them to "strengthen the network of contacts, since it is an event that brings together more than 11,000 visitors and 600 exhibitors from around the world". "At the same time," ➤

TRANSPORTES INTERNACIONALES, LOGÍSTICA Y ADUANAS

ALGECIRAS
BARCELONA
BILBAO
GIRONA
LA JONQUERA
IRÚN
MADRID
TARRAGONA
VALENCIA
LLEIDA
SEVILLA

salvatlogística®

www.salvatlogistica.com

Logistics certifications and logos: ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, AEO, AEOC, AEOI, AEOJ, AEOK, AEOU, AEOV, AEOX, AEOY, AEOZ, AEOAA, AEOAB, AEOAC, AEOAD, AEOAE, AEOAF, AEOAG, AEOAH, AEOAI, AEOAJ, AEOAK, AEOAL, AEOAM, AEOAN, AEOAO, AEOAP, AEOAQ, AEOAR, AEOAS, AEOAT, AEOAU, AEOAV, AEOAW, AEOAX, AEOAY, AEOAZ, AEOBA, AEOBB, AEOBC, AEOBD, AEOBE, AEOBF, AEOBG, AEOBH, AEOBI, AEOBJ, AEOBK, AEOBL, AEOBM, AEOBN, AEOBO, AEOBP, AEOBQ, AEOBR, AEOBS, AEOBT, AEOBU, AEOBV, AEOBW, AEOBX, AEOBY, AEOBZ, AEOCA, AEOCB, AEOCC, AEOCD, AEOCE, AEOCF, AEOCG, AEOCH, AEOCI, AEOCJ, AEOCK, AEOCL, AEOCM, AEOCN, AEOCO, AEOCP, AEOCQ, AEOCR, AEOCS, AEOCT, AEOCU, AEOCV, AEOCW, AEOCX, AEOCY, AEOCZ, AEOEA, AEOEB, AEOEC, AEOED, AEOEE, AEOEF, AEOEG, AEOEH, AEOEI, AEOEJ, AEOEK, AEOEL, AEOEM, AEOEN, AEOEO, AEOEP, AEOEQ, AEOER, AEOES, AEOET, AEOEU, AEOEV, AEOEW, AEOEX, AEOEY, AEOEZ, AEOFA, AEOFB, AEOFC, AEOFD, AEOFE, AEOFF, AEOFG, AEOFH, AEOFI, AEOFJ, AEOFK, AEOFL, AEOFM, AEOFN, AEOFO, AEOFP, AEOFQ, AEOFR, AEOFS, AEOFT, AEOFU, AEOFV, AEOFW, AEOFX, AEOFY, AEOFZ, AEOGA, AEOGB, AEOGC, AEOGD, AEOGE, AEOGF, AEOGG, AEOGH, AEOGI, AEOGJ, AEOGK, AEOGL, AEOGM, AEOGN, AEOGO, AEOGP, AEOGQ, AEOGR, AEOGS, AEOGT, AEOGU, AEOGV, AEOGW, AEOGX, AEOGY, AEOGZ, AEOHA, AEOHB, AEOHC, AEOHD, AEOHE, AEOHF, AEOHG, AEOHH, AEOHI, AEOHJ, AEOHK, AEOHL, AEOHM, AEOHN, AEOHO, AEOHP, AEOHQ, AEOHR, AEOHS, AEOHT, AEOHU, AEOHV, AEOHW, AEOHX, AEOHY, AEOHZ, AEOIA, AEOIB, AEOIC, AEOID, AEOIE, AEOIF, AEOIG, AEOIH, AEOII, AEOIJ, AEOIK, AEOIL, AEOIM, AEOIN, AEOIO, AEOIP, AEOIQ, AEOIR, AEOIS, AEOIT, AEOIU, AEOIV, AEOIW, AEOIX, AEOIY, AEOIZ, AEOJA, AEOJB, AEOJC, AEOJD, AEOJE, AEOJF, AEOJG, AEOJH, AEOJI, AEOJJ, AEOJK, AEOJL, AEOJM, AEOJN, AEOJO, AEOJP, AEOJQ, AEOJR, AEOJS, AEOJT, AEOJU, AEOJV, AEOJW, AEOJX, AEOJY, AEOJZ, AEOKA, AEOKB, AEOKC, AEOKD, AEOKE, AEOKF, AEOKG, AEOKH, AEOKI, AEOKJ, AEOKK, AEOKL, AEOKM, AEOKN, AEOKO, AEOKP, AEOKQ, AEOKR, AEOKS, AEOKT, AEOKU, AEOKV, AEOKW, AEOKX, AEOKY, AEOKZ, AEOLA, AEOLB, AEOLC, AEOLD, AEOLE, AEOLF, AEOLG, AEO LH, AEO LI, AEO LJ, AEO LK, AEO LL, AEO LM, AEO LN, AEO LO, AEO LP, AEO LQ, AEO LR, AEO LS, AEO LT, AEO LU, AEO LV, AEO LW, AEO LX, AEO LY, AEO LZ, AEO MA, AEO MB, AEO MC, AEO MD, AEO ME, AEO MF, AEO MG, AEO MH, AEO MI, AEO MJ, AEO MK, AEO ML, AEO MM, AEO MN, AEO MO, AEO MP, AEO MQ, AEO MR, AEO MS, AEO MT, AEO MU, AEO MV, AEO MW, AEO MX, AEO MY, AEO MZ, AEO NA, AEO NB, AEO NC, AEO ND, AEO NE, AEO NF, AEO NG, AEO NH, AEO NI, AEO NJ, AEO NK, AEO NL, AEO NM, AEO NN, AEO NO, AEO NP, AEO NQ, AEO NR, AEO NS, AEO NT, AEO NU, AEO NV, AEO NW, AEO NX, AEO NY, AEO NZ, AEO OA, AEO OB, AEO OC, AEO OD, AEO OE, AEO OF, AEO OG, AEO OH, AEO OI, AEO OJ, AEO OK, AEO OL, AEO OM, AEO ON, AEO OO, AEO OP, AEO OQ, AEO OR, AEO OS, AEO OT, AEO OU, AEO OV, AEO OW, AEO OX, AEO OY, AEO OZ, AEO PA, AEO PB, AEO PC, AEO PD, AEO PE, AEO PF, AEO PG, AEO PH, AEO PI, AEO PJ, AEO PK, AEO PL, AEO PM, AEO PN, AEO PO, AEO PP, AEO PQ, AEO PR, AEO PS, AEO PT, AEO PU, AEO PV, AEO PW, AEO PX, AEO PY, AEO PZ, AEO QA, AEO QB, AEO QC, AEO QD, AEO QE, AEO QF, AEO QG, AEO QH, AEO QI, AEO QJ, AEO QK, AEO QL, AEO QM, AEO QN, AEO QO, AEO QP, AEO QQ, AEO QR, AEO QS, AEO QT, AEO QU, AEO QV, AEO QW, AEO QX, AEO QY, AEO QZ, AEO RA, AEO RB, AEO RC, AEO RD, AEO RE, AEO RF, AEO RG, AEO RH, AEO RI, AEO RJ, AEO RK, AEO RL, AEO RM, AEO RN, AEO RO, AEO RP, AEO RQ, AEO RR, AEO RS, AEO RT, AEO RU, AEO RV, AEO RW, AEO RX, AEO RY, AEO RZ, AEO SA, AEO SB, AEO SC, AEO SD, AEO SE, AEO SF, AEO SG, AEO SH, AEO SI, AEO SJ, AEO SK, AEO SL, AEO SM, AEO SN, AEO SO, AEO SP, AEO SQ, AEO SR, AEO SS, AEO ST, AEO SU, AEO SV, AEO SW, AEO SX, AEO SY, AEO SZ, AEO TA, AEO TB, AEO TC, AEO TD, AEO TE, AEO TF, AEO TG, AEO TH, AEO TI, AEO TJ, AEO TK, AEO TL, AEO TM, AEO TN, AEO TO, AEO TP, AEO TQ, AEO TR, AEO TS, AEO TT, AEO TU, AEO TV, AEO TW, AEO TX, AEO TY, AEO TZ, AEO UA, AEO UB, AEO UC, AEO UD, AEO UE, AEO UF, AEO UG, AEO UH, AEO UI, AEO UJ, AEO UK, AEO UL, AEO UM, AEO UN, AEO UO, AEO UP, AEO UQ, AEO UR, AEO US, AEO UT, AEO UU, AEO UV, AEO UW, AEO UX, AEO UY, AEO UZ, AEO VA, AEO VB, AEO VC, AEO VD, AEO VE, AEO VF, AEO VG, AEO VH, AEO VI, AEO VJ, AEO VK, AEO VL, AEO VM, AEO VN, AEO VO, AEO VP, AEO VQ, AEO VR, AEO VS, AEO VT, AEO VU, AEO VV, AEO VW, AEO VX, AEO VY, AEO VZ, AEO WA, AEO WB, AEO WC, AEO WD, AEO WE, AEO WF, AEO WG, AEO WH, AEO WI, AEO WJ, AEO WK, AEO WL, AEO WM, AEO WN, AEO WO, AEO WP, AEO WQ, AEO WR, AEO WS, AEO WT, AEO WU, AEO WV, AEO WW, AEO WX, AEO WY, AEO WZ, AEO XA, AEO XB, AEO XC, AEO XD, AEO XE, AEO XF, AEO XG, AEO XH, AEO XI, AEO XJ, AEO XK, AEO XL, AEO XM, AEO XN, AEO XO, AEO XP, AEO XQ, AEO XR, AEO XS, AEO XT, AEO XU, AEO XV, AEO XW, AEO XX, AEO XY, AEO XZ, AEO YA, AEO YB, AEO YC, AEO YD, AEO YE, AEO YF, AEO YG, AEO YH, AEO YI, AEO YJ, AEO YK, AEO YL, AEO YM, AEO YN, AEO YO, AEO YP, AEO YQ, AEO YR, AEO YS, AEO YT, AEO YU, AEO YV, AEO YW, AEO YX, AEO YY, AEO YZ, AEO ZA, AEO ZB, AEO ZC, AEO ZD, AEO ZE, AEO ZF, AEO ZG, AEO ZH, AEO ZI, AEO ZJ, AEO ZK, AEO ZL, AEO ZM, AEO ZN, AEO ZO, AEO ZP, AEO ZQ, AEO ZR, AEO ZS, AEO ZT, AEO ZU, AEO ZV, AEO ZW, AEO ZX, AEO ZY, AEO ZZ.



► **Bergé acude nuevamente al certamen para reforzar su red de contactos.** / **Bergé is once again attending the event to strengthen its network of contacts.**

el principal certamen de la carga de proyecto a escala global. En el caso de Bergé, sus principales motivos para participar en el certamen son que les permite "reforzar la red de contactos, ya que se trata de

adds the logistics operator, the fair "allows them to access international markets, as well as new customers and business partners".

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

GIPUZKOA
San Juan Auzoa,
Larramendi Industrialdea, Partzela I-1
20570 Bergara (Gipuzkoa)
Tel.: 943 829 483
www.embalan3.com

BIZKAIA
Zaramillo - Balnaseda, km 11
C/ Lezkao, 5
48820 Gueñes (Bizkaia)
Tel.: 944 360 774
www.epack3.com

WE ARE

GLOBAL LOGISTICS

BIG
or small
we move it all

Contact Us

(+34) 96 293 4370
www.waglocal.com

18

AAPP. Un total de 18 autoridades portuarias españolas acuden a Breakbulk Europe bajo el paraguas de Puertos del Estado y el lema "Together Forward. Special ports for special loads".

PORT AUTHORITIES. A total of 18 Spanish port authorities are attending Breakbulk Europe under the umbrella of Puertos del Estado and the slogan "Together Forward. Special ports for special loads".

un evento que reúne a más de 11.000 visitantes y 600 expositores de todo el mundo". "A su vez", añade el operador logístico, la feria les "permite acceder a mercados internacionales, así como nuevos clientes y socios comerciales".

Para Erhardt Logistics, "el certamen es una oportunidad única para reunirnos con clientes y proveedores en un entorno profesional y cercano. Además, nos permite conectar con cargadores, transportistas, puertos, navieras y proveedores logísticos, reforzando ➤

For Erhardt Logistics, "the event is a unique opportunity to meet with customers and suppliers in a professional and close environment. In addition, it allows us to connect with shippers, carriers, ports, shipping lines and logistics providers, strengthening relationships and exploring new business opportunities".

"Breakbulk Europe is the meeting point in the project cargo sector. It helps us to reinforce relationships, explore new business opportunities and strengthen our market presence," say sources at Erhardt Logistics.

Bergé uses exactly the same expression: "The event is the meeting point for the breakbulk and heavy lift industry, where professionals from all over the world gather to establish contacts, promote their services and explore new business opportunities".

As for what it brings to both companies, Bergé stresses that Breakbulk Europe "provides the opportunity to learn about trends and developments in the industry, offers opportunities for collaboration between professionals and also facilitates the exchange of knowledge with other experts". "Participating as an exhibitor gives us visibility and positioning, as well as facilitating our entry into new markets and customers," Erhardt Logistics emphasizes. "As a company with an international presence in four regions, this event brings us closer ➤

Ship Agents





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

|

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

|

www.montolio.agency

relaciones y explorando nuevas oportunidades de negocio". "Breakbulk Europe es el punto de encuentro en el sector de la carga de proyecto. Nos ayuda a reforzar relaciones, explorar nuevas oportunidades de negocio y fortalecer nuestra presencia en el mercado", apuntan fuentes de Erhardt Logistics.

Exactamente la misma expresión usa Bergé: "El certamen es el punto de encuentro para la industria de la carga fraccionada y la carga pesada, donde se reúnen profesionales de todo el mundo para establecer contactos, promover sus servicios y explorar nuevas oportunidades de negocio".

En cuanto a lo que aporta a ambas compañías, Bergé destaca que Breakbulk Europe "aporta la posibilidad de conocer las tendencias y el desarrollo de la industria, brinda oportunidades de colaboración entre los profesionales y, además, facilita el intercambio de conocimiento con otros expertos".

"Participar como expositores nos da visibilidad y posicionamiento, además de facilitarnos la entrada en nuevos mercados y clientes", subraya Erhardt Logistics. "Como empresa con presencia internacional en cuatro regiones, este evento nos acerca a potenciales clientes de todo el mundo

LOS PUERTOS ESPAÑOLES PRESENTAN EN EL CERTAMEN SUS VENTAJAS COMPETITIVAS PARA LOS SECTORES DE LOS GRANELES Y LA CARGA DE PROYECTO

SPANISH PORTS PRESENT THEIR COMPETITIVE ADVANTAGES FOR THE BULK AND PROJECT CARGO INDUSTRY AT THE EXHIBITION

to potential customers from all over the world and gives us direct access to decision-makers in companies that are key to us." "In addition," concludes the operator, "in just a few days we can explore new lines of business and connect with customers and partners, optimizing resources and time."

NEWCOMER

Among the Spanish operators there is one newcomer that has been highlighted by the event itself: Grupo Suardiaz. According to Breakbulk Europe sources, the group, as a multidisciplinary global operator, will present its extensive range of services, including shipowner, shipping agent, charter operator, offshore wind vessel operator, freight forwarder, project cargo, customs broker, warehousing, rail operator, industrial services and maritime services.

"In a globalized and highly competitive market, our ability to adapt allows us to respond quickly to the demands of the sector, offering flexible and tailor-made solutions to our customers," says Arturo Fernandez, sales director of the Suardiaz Group.



YOUR PARTNER IN SPAIN
Specialists in train movement
Our facilities are located in the Port of Barcelona

+34 932 235 275 trafico@et2021.com www.et2021.com

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



Fracht GROUP
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER
SPAIN

Fracht Group supports the UN Sustainable Development Goals

Fracht
+150 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
fracht@frachtg-bis.ch
operations@frachtpain.es

y nos proporciona acceso directo a quienes deciden en empresas que son clave para nosotros". "Además", concluye el operador, "en solo unos días podemos explorar nuevas líneas de negocio y conectar con clientes y colaboradores, optimizando recursos y tiempo".

DEBUTANTE

Entre los operadores españoles hay un debutante que ha sido destacado por el propio certamen: Grupo Suardiaz. Según fuentes de Breakbulk Europe, el grupo, como operador global multidisciplinar, presentará su extensa gama de servicios, que incluyen los de armador, agente marítimo, operador de fletamento, operador de buques eólicos offshore, transitario, carga de proyecto, agente de aduanas, almacenaje, operador ferroviario, servicios industriales y servicios marítimos.

"En un mercado globalizado y altamente competitivo, nuestra capacidad de adaptación nos permite responder con rapidez a las demandas del sector, ofreciendo soluciones flexibles y a medida de nuestros clientes", afirma Arturo Fernández, director comercial del Grupo Suardiaz.

"Estas son las soluciones que presentaremos en la feria Breakbulk Europe, que representa una oportunidad internacional para reunirnos con nuestros clientes y socios, generar nuevos negocios y fortalecer las relaciones existentes", afirma Fernández. ▣



► Los puertos españoles muestran sus fortalezas para el segmento de la carga de proyecto. / Spanish ports show their strengths for the project cargo segment.

"These are the solutions we will be presenting at Breakbulk Europe, which represents an international opportunity to meet with our customers and partners, generate new business and strengthen existing relationships," says Fernandez. ▣

www.ecco-freight.com

EccoFreight

10 years
of advanced technology
for sustainable forwarding
in renewable energy
projects

Puerta a Puerta

De puerta a puerto y de puerto a puerta. La carga de proyecto y heavy-lift es una mercancía especial que requiere de unos servicios logísticos absolutamente a medida, alejados de lo estándar, siempre diferentes y ajustados a la realidad de cada cliente y carga. En consecuencia, la industria del Project Cargo y su cadena de valor sabe de lo urgente y vital que es contar con partners profesionales y con experiencia, para poder resolver los grandes retos que supone el transporte de las grandes cargas, sobredimensionadas o especiales por tierra, mar o aire. Los servicios adquieren otro nivel y, en ocasiones, se convierten en auténticos proyectos de ingeniería con soluciones innovadoras y únicas.

En las siguientes páginas se descubren algunos de estos proyectos ejecutados por las más destacadas empresas en este negocio, que nos presentan sus soluciones, ejecuciones e innovaciones. El Project Cargo más real.

Door to Door

From door to port and from port to door. Project cargo and heavy-lift cargo is a special trade that requires absolutely tailor-made logistics services, far from the standard, always different and adjusted to the reality of each client and commodity. Consequently, the Project Cargo industry and its value chain know how urgent and vital it is to count on professional and experienced partners in order to solve the great challenges involved in transporting large, oversized or special cargo by land, sea or air. Services take on another level and sometimes become true engineering projects with innovative and unique solutions.

In the following pages you will discover some of these projects executed by the most outstanding companies in this business, which present their solutions, executions and innovations. The most real Project Cargo.



PROJECT CARGO

EXPERTS IN COMPLEX PROJECT CARGO – NO ROOM FOR ERROR

mpg
group

MPG S.A.U. LOGISTICS



Tus aliados en el transporte internacional

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

510 m lineales de atraque
16 m de calado

Portsur Castellón **gimeno**
logística portuaria

portsurcastellon.com | gimenologport.com



ACROSS LOGISTICS REMOLCA Y CARGA DOS BARCAZAS DE 49,05 METROS DE ESLORA Y 490 TONELADAS

Across Logistics realizó, a principios abril, un proyecto destacado. Cargó dos barcazas en cubierta del "Hudsongracht", de Spliethoff, operado en este caso por Sevenstar, empresa filial de Spliethoff. La operativa consistió en remolcar las barcazas desde Slidrecht (Holanda) hasta el puerto de Amberes (Bélgica), dejando ambas barcazas al lado del buque para que las mismas grúas del barco, trabajando en tándem con spreaders, las levantaran y cargaran en cubierta. Cada barcaza tiene unas medidas de 49,05 metros de eslora, 9,05 metros de manga y un peso de 490 toneladas. En total, unas 30 personas trabajaron en la operativa: toda la tripulación del buque, una persona de la terminal Nova

Natie, dos load masters de Sevenstars (que coordinaron la operativa), un equipo de buzos (que aseguraron que la sujeción de las grúas en la base de las barcazas estaba bien hecha) y un equipo de soldadores (que crearon las fijaciones en cubierta para crear los puntos de trincaje). El único problema que surgió fue que las barcazas tenían agua dentro y hubo que utilizar bombas para sacarla y así evitar que el peso total fuera mayor y problemas de estabilidad.

Fue un día para traer las barcazas a Amberes y dos días de operaciones para la operativa de carga, estiba y trincaje. El destino de la carga es St. John's NB (Canadá).

ACROSS LOGISTICS TOWS AND LOADS TWO 49.05-METER-LONG, 490-TON BARGES

Across Logistics completed an outstanding project in early April. It loaded two barges on deck of Spliethoff's "Hudsongracht", operated in this case by Spliethoff's subsidiary Sevenstar. The operation consisted of towing the barges from Slidrecht (The Netherlands) to the port of Antwerp (Belgium), leaving both barges alongside the ship so that the ship's own cranes, working in tandem with spreaders, could lift and load them on deck. Each barge measures 49.05 meters long, 9.05 meters wide and weighs 490 tons. In total, some 30 people worked on the operation: the entire crew of the vessel, one person from the Nova Natie terminal,

two Sevenstars load masters (who coordinated the operation), a team of divers (who ensured that the attachment of the cranes to the base of the barges was properly done) and a team of welders (who created the deck fixings to create the lashing points). The only problem that arose was that the barges had water in them and pumps had to be used to remove the water to limit the overall weight and avoid stability problems.

It took one day to bring the barges to Antwerp and two days of operations for the loading, stowage and lashing operations. The destination of the cargo is St. John's NB (Canada).



AVANZA LOGISTICS CAPACIDAD TÉCNICA Y EXPERIENCIA OPERATIVA PARA OFRECER UN SERVICIO *TAYLOR MADE*

Avanza Logistics ha llevado a cabo recientemente una operativa de alta complejidad que puso de manifiesto "nuestra capacidad técnica y experiencia operativa que nos hace superar las diferentes tipologías de cargas", explica la compañía. El desafío comenzó con la recepción de un contenedor de 40'FR en Algeciras que transportaba un transformador de 45 toneladas. Este tipo de carga sobredimensionada requiere un manejo especial y una planificación detallada. "Una vez en nuestras instalaciones, el transformador fue descargado y posteriormente cargado en una plataforma reforzada, preparada para soportar su peso y dimensiones". El mayor inconveniente surgió con la fase de transporte ya que el destino final era una central eléctrica ubicada

en una zona montañosa de Granada de difícil acceso, con pendientes de hasta el 25%. "Para garantizar la seguridad y la tracción durante el ascenso, se implementó un sistema de tracción en tándem (se visualiza en la foto), utilizando un segundo camión para asistir al vehículo principal. Esta solución permitió una escalada controlada, segura y eficiente, respetando los estándares técnicos y normativos", explica la empresa.

Este tipo de operativas demuestran la capacidad de Avanza Logistics para gestionar proyectos logísticos complejos de principio a fin "ya que contamos con flota especializada que junto a un equipo humano sumamente capacitado nos permite ofrecer un servicio *Taylor Made*".

AVANZA LOGISTICS' TECHNICAL CAPACITY AND OPERATIONAL EXPERTISE TO OFFER *TAYLOR MADE* SERVICE

Avanza Logistics recently carried out a highly complex operation that demonstrated "our technical capacity and operational experience that enables us to overcome any type of cargo," explains the company. The challenge began with the reception of a 40'FR container in Algeciras carrying a 45-ton transformer. This type of oversized cargo requires special handling and detailed planning. "Once at our facilities, the transformer was unloaded and subsequently loaded onto a reinforced platform, prepared to support its weight and dimensions." The biggest inconvenience arose with the transport phase since the final destination was a power plant located in a

mountainous area of Granada that was difficult to access, with slopes of up to 25%. "To ensure safety and traction during the ascent, a tandem traction system was implemented (visualized in the photo), using a second truck to assist the main vehicle. This solution allowed for a controlled, safe and efficient climb, respecting technical and regulatory standards," explains the company. This type of operation demonstrates Avanza Logistics' ability to manage complex logistics projects from start to finish "since we have a specialized fleet that, together with a highly trained team, allows us to offer a *Taylor Made* service".



BERNARDINO ABAD: LÍDERES EN GESTIÓN INTEGRAL, CONSULTORÍA Y DESARROLLO DE CARGAS PROYECTO Y ESPECIALES

En Bernardino Abad, S.L. son pioneros en la gestión integral, consultoría y desarrollo de cargas proyecto y cargas especiales para buques en los principales puertos del sur de España, incluyendo Cádiz, Sevilla, Huelva, Motril, las Islas Canarias y Algeciras. "Nuestra especialidad es la gestión de cargas de alta complejidad y gran tonelaje, como materiales de defensa, componentes eólicos, operaciones de buques oceanográficos, estructuras especiales y secciones de buques. Gracias a nuestra vasta experiencia y conocimiento, garantizamos una gestión eficiente y segura en cada operación", explica la compañía. Cuentan con un equipo de expertos

altamente capacitados, especializados en realizar estudios y análisis de carga para asegurar que cada operación cumpla rigurosamente con las normativas y regulaciones portuarias. Además, disponen de tecnología avanzada y equipos especializados que optimizan la seguridad y la eficiencia en cada fase de la carga y descarga de los buques.

Bernardino Abad se compromete a ofrecer una gestión integral de la carga, desde la planificación detallada hasta la supervisión continua de cada operación en el puerto. Esto garantiza a sus clientes la tranquilidad de que su carga será manejada con el máximo cuidado y profesionalismo.

BERNARDINO ABAD: LEADERS IN INTEGRATED MANAGEMENT, CONSULTING AND DEVELOPMENT OF PROJECT AND SPECIAL CARGO.

Bernardino Abad, S.L. is a pioneer in the integral management, consultancy and development of project cargoes and special cargoes for ships in the main ports of southern Spain, including Cadiz, Seville, Huelva, Motril, the Canary Islands and Algeciras. "Our specialty is the management of highly complex and large tonnage cargoes, such as military materials, wind power components, oceanographic vessel operations, special structures and ship sections. Thanks to our vast experience and know-how, we guarantee efficient and safe management in every operation," the company explains.

They have a team of highly trained experts, specialized in conducting studies and cargo analysis to ensure that each operation complies rigorously with port rules and regulations. In addition, they have advanced technology and specialized equipment that optimize safety and efficiency in each phase of loading and unloading of vessels.

Bernardino Abad is committed to providing comprehensive cargo management, from detailed planning to continuous monitoring of each operation at the port. This guarantees its customers the peace of mind that their cargo will be handled with the utmost care and professionalism.

BS CARGO, UN EJEMPLO DE BUENAS PRÁCTICAS EN SERVICIOS LOGÍSTICOS INTEGRADOS

BS Cargo es una compañía de servicios logísticos integrados, especializada en la manipulación de todo tipo de carga no contenerizada. Un buen ejemplo de su experiencia se refleja en el desarrollo de una reciente operativa de manipulación de carga sobredimensionada y de gran tonelaje destinada al sector Oil & Gas.

En esta operación se movilizaron los medios técnicos y humanos necesarios para descargar un conjunto de equipos que suman 178,8 toneladas, incluida una pieza principal que ronda las 112 toneladas. La operativa se llevó a cabo bajo un estricto cumplimiento de las medidas de seguridad, incluyendo la coordinación empresarial entre todas las compañías involucradas y bajo los requerimientos de la certificación de cumplimiento de los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas.

Los trabajos técnicos previos consistieron en la elaboración de planes de elevación, medios y equipos necesarios para el izado de las piezas, definiendo todas las condiciones para realizarlo con seguridad. Asimismo, también se planificaron los medios de transporte terrestre, así como condiciones para el almacenamiento y descarga en la zona. Así, se supervisaron las condiciones meteorológicas antes de iniciar la operación, se produjo la coordinación con el buque y se gestionó el cierre y señalización de la zona de trabajo, verificando todo estaba listo para operar con seguridad.

Finalmente, la empresa mantuvo un control constante de las condiciones de seguridad durante toda la operativa.

BS Cargo opera en nueve puertos clave que cubren todas las áreas estratégicas de la península ibérica, incluyendo Canarias, la región del Estrecho, el Mediterráneo y la cornisa Atlántica.



BS CARGO, AN EXAMPLE OF GOOD PRACTICE IN INTEGRATED LOGISTICS SERVICES

BS Cargo is an integrated logistics services company, specialized in the handling of all types of non-containerized cargo. A good example of its experience is reflected in the development of a recent operation of handling oversized and large tonnage cargo for the Oil & Gas industry.

In this operation, the necessary technical and human resources were mobilized to unload a set of equipment totaling 178.8 tons, including a main piece of equipment weighing around 112 tons. The operation was carried out under strict compliance with safety measures, including business coordination between all the companies involved and under the requirements of the certification of compliance with the 17 Sustainable Development Goals (SDGs) of the United Nations Agenda 2030.

The previous technical work consisted in the develop-

ment of lifting plans, means and equipment necessary for the lifting of the pieces, defining all the conditions to do it safely.

Likewise, the means of land transport were also planned, as well as conditions for storage and unloading in the area. Thus, the weather conditions were supervised before starting the operation, coordination with the ship took place and the closure and marking of the work area was managed, verifying that everything was ready to operate safely.

Finally, the company maintained constant control of safety conditions throughout the operation.

BS Cargo operates in nine key ports covering all strategic areas of the Iberian Peninsula, including the Canary Islands, the Strait of Gibraltar, the Mediterranean and the Atlantic coast.



CLDN TRANSPORTA UN TRANSFORMADOR DE 118 TONELADAS DE CÁCERES A PAÍSES BAJOS

A principios de 2025, el equipo de Cargas de Proyecto de CLdN fue contactado por uno de sus clientes para transportar un transformador de 118 toneladas desde Malpartida de Plasencia (Cáceres - España), hasta Nijmegen (Países Bajos), para su prueba.

Se implementó un plan cuidadosamente coordinado: el enorme transformador fue enviado desde Santander a Zeebrugge, donde fue transbordado a un buque con destino a Róterdam. Tras su llegada a la terminal Rozenburg de CLdN, en Róterdam, continuó su trayecto en barcaza hasta el centro de pruebas en Nijmegen. Aunque la prueba en sí

dura solo unos minutos, la preparación puede llevar hasta cuatro semanas.

Una vez finalizadas las pruebas, el transformador regresará en barcaza a Róterdam antes de ser enviado de vuelta a Santander por CLdN.

Este viaje pone de manifiesto cómo algunas cargas recorren un trayecto largo y complejo antes de llegar a su destino final. La extensa red de CLdN ayuda a encajar las piezas de este rompecabezas logístico, garantizando un transporte fluido y eficiente.

CLdN se enorgullece de formar parte de este proyecto.

CLDN TRANSPORTS A 118-TON TRANSFORMER FROM CÁCERES TO THE NETHERLANDS

In early 2025, CLdN's Project Cargo team was contacted by one of its customers to transport a 118-ton transformer from Malpartida de Plasencia (Cáceres - Spain) to Nijmegen (The Netherlands) for testing.

A carefully coordinated plan was implemented: the huge transformer was shipped from Santander to Zeebrugge, where it was transhipped onto a vessel bound for Rotterdam. After its arrival at CLdN's Rozenburg terminal in Rotterdam, it continued its journey by barge to the test center in Nijmegen. Although the test itself lasts only a few minutes,

preparation can take up to four weeks.

Once the tests are completed, the transformer will return by barge to Rotterdam before being shipped back to Santander by CLdN.

This voyage highlights how some cargoes travel a long and complex journey before reaching their final destination. CLdN's extensive network helps to fit the pieces of this logistical puzzle together, ensuring smooth and efficient transport.

CLdN is proud to be part of this project.



LAMAIGNERE
CARGO

**Experiencia
y eficiencia
en proyectos**

División de Project Cargo
de Lamaignere

www.lamaignere.com



Manejo Flat-Rack o Ro-Ro



Servicio dedicado al cliente



Conexión con todo el mundo





COBASA CONSOLIDA SU LIDERAZGO EN PROJECT CARGO EN EL PUERTO DE SANTANDER

Durante el pasado ejercicio, COBASA reafirmó su posición como operador de referencia en el ámbito del Project Cargo en el puerto de Santander, gestionando con solvencia múltiples operaciones de alta complejidad técnica y logística.

Entre las actuaciones más destacadas del año, cabe subrayar la operativa del buque "MV Aramis", que embarcó con éxito una locomotora en bodega y 12 secciones eólicas con destino Reino Unido. Esta operación, por su envergadura y características, exigió una coordinación precisa y una planificación exhaustiva.

El éxito de esta maniobra fue posible gracias a la sinergia ejemplar entre todos los agentes implicados: consignatarios, estibadores, transportistas, técnicos y autoridades portuarias. Una muestra clara de cómo la colaboración intermodal y el compromiso compartido permiten ofrecer soluciones integrales y eficientes para cargas especiales. COBASA sigue apostando por la excelencia operativa, la flexibilidad en la respuesta y la innovación en los procesos, consolidando así su liderazgo en el segmento del Project Cargo y contribuyendo al posicionamiento estratégico del puerto de Santander como hub logístico de primer nivel.



COBASA CONSOLIDATES ITS LEADERSHIP IN PROJECT CARGO AT THE PORT OF SANTANDER

During the past year, COBASA reaffirmed its position as a leading operator in the field of Project Cargo at the Port of Santander, successfully managing multiple operations of high technical and logistical complexity.

Among the year's most notable operations, the operation of the "MV Aramis", which successfully loaded a locomotive in the hold and twelve wind turbine sections bound for the United Kingdom, is worth highlighting. Due to its scale and characteristics, this operation required precise coordination and exhaustive planning. The success of this maneuver was

possible thanks to the exemplary synergy between all the stakeholders involved: consignees, stevedores, transporters, technicians, and port authorities. A clear example of how intermodal collaboration and shared commitment enable comprehensive and efficient solutions for special cargo. COBASA continues to focus on operational excellence, flexible response, and process innovation, thus consolidating its leadership in the Project Cargo segment and contributing to the strategic positioning of the Port of Santander as a first-class logistics hub.



COMISMAR CONTROL PARTICIPA COMO MARINE CARGO SURVEYORS EN LA OPERATIVA POL/POD DE UN COMPLEJO HEAVY-LIFT

Comismar Control ha participado como Marine Cargo Surveyors en la operativa POL/POD para un complejo heavy-lift (loadfeeder). Según explica la compañía, tanto en el embarque en China como en la descarga en Qatar se pudo observar la profesionalidad de los equipos en tierra y a bordo, destacando especialmente la manipulación "a la americana" de los operadores de las plumas del buque. La verificación de cada uno de los numerosos puntos y aspectos

llevados a cabo en ambas operaciones, comprobando su correspondencia con el MOS, fue una actividad intensa pero muy satisfactoria.

Gracias a este tipo de servicios, Comismar Control dispone de una red de Marine Cargo Surveyors especializada para cada tipo de operativa por todo el mundo, "permitiéndonos ofrecer a nuestros clientes una rápida y profesional respuesta cuándo y dónde se nos precisa", concluye la firma.

COMISMAR CONTROL PARTICIPATES AS MARINE CARGO SURVEYORS IN THE POL/POD OPERATION OF A COMPLEX HEAVY-LIFT MOVEMENT.

Comismar Control has participated as Marine Cargo Surveyors in the POL/POD operation for a complex heavy-lift (loadfeeder). According to the company, both in the loading in China and in the unloading in Qatar, the professionalism of the teams on land and on board could be observed, highlighting especially the "American style" handling of the ship's crane operators. The verification of each of the numerous points

and aspects carried out in both operations, checking their correspondence with the MOS, was an intense but very satisfactory activity. Thanks to this type of services, Comismar Control has a network of Marine Cargo Surveyors specialized for each type of operation all over the world, "allowing us to offer our clients a quick and professional response when and where we are needed", concludes the firm.



www.insignia-shipping.com



INSIGNIA SHIPPING

Ingeniero Manuel Soto, 15
46024 Valencia - Spain
Tels. +34 681 35 05 50 - +34 652 50 25 75
sarjak.spain@insignia-shipping.com





ECCOFREIGHT COMPLETA LA CARGA DE UNA GRÚA LT1500 EN ALEJANDRÍA CON DESTINO A DJIBOUTI

EccoFreight ha completado, recientemente, la carga de una grúa LT1500 en Alejandría, Egipto, con destino a Djibouti. Esta grúa es esencial para las reparaciones y el suministro de repuestos de los molinos de viento del parque eólico Goubet, situado en Djibouti.

Dadas las dimensiones de la grúa y sus accesorios, junto con la actual falta de servicios marítimos regulares en esta área, la compañía gestionó un contrato de fletamento para el transporte. "La principal dificultad fue la coordinación entre el cargador y el armador. Como fletadores, logramos armonizar los objetivos de ambas partes, lo cual se reflejó en la póliza Gencon que firmamos tras varias semanas de

negociaciones. Uno de los puntos más complejos fue definir los términos para la llegada a Djibouti, pero gracias a nuestra experiencia en embarques similares anteriores en la región, pudimos alcanzar un acuerdo satisfactorio", explica la compañía.

La grúa LT1500 y sus accesorios fueron transportados en un buque roro. La grúa se cargó mediante sus propios medios (roro); sin embargo, para la carga y la descarga de los accesorios se usaron mafis, "necesarios para las operaciones de la descarga en el puerto de destino y la entrega en el cliente final mediante camiones tal y como lo planificado por EccoFreight específicamente para este propósito".

ECCOFREIGHT COMPLETES LOADING OF LT1500 CRANE IN ALEXANDRIA FOR DJIBOUTI

EccoFreight recently completed the loading of an LT1500 crane in Alexandria, Egypt, bound for Djibouti. This crane is essential for the repairs and supply of spare parts for the windmills at the Goubet wind farm in Djibouti.

Given the dimensions of the crane and its accessories, along with the current lack of regular maritime services in this area, the company arranged a charter contract for the transport. "The main difficulty was the coordination between the shipper and the shipowner. As charterers, we managed to harmonize the objectives of both parties, which was reflected in the Gencon policy we signed after several weeks of nego-

tiations. One of the most complex points was to define the terms for the arrival in Djibouti, but thanks to our experience in previous similar shipments in the region, we were able to reach a satisfactory agreement," explains the company.

The LT1500 crane and its accessories were transported on a roro vessel. The crane was loaded by its own means (roro); however, for the loading and unloading of the accessories, mafis were used, "necessary for the operations of unloading at the port of destination and delivery to the end customer by trucks as planned by EccoFreight specifically for this purpose".



OPERACIÓN TÉCNICA DE TRINCAJE Y ESTIBA DE CARGA SOBREDIMENSIONADA POR EMBALAJES CANTABRIA EN EL “LUDWIGSHAFEN EXPRESS”

La empresa Embalajes Cantabria, especializada en soluciones integrales de embalaje industrial y logística de proyectos, ha llevado a cabo con éxito una operación break bulk de trincaje y estiba de una carga sobredimensionada en el puerto de Valencia (España), con destino final en Qingdao (China). La operación fue realizada a bordo del buque portacontenedores “Ludwigshafen Express”, perteneciente a la flota de Hapag-Lloyd.

La unidad transportada consistía en una caja de grandes dimensiones, con medidas de 5870 x 4100 x 3020 mm y un peso de 45 toneladas, lo que requirió una planificación técnica especializada. Para su transporte se utilizaron tres plataformas flat rack de 40 pies.

El equipo técnico de Embalajes Cantabria diseñó y ejecutó el trincaje conforme a los estándares internacionales del Código CSS de la OMI.

Esta intervención reafirma la capacidad de Embalajes Cantabria para ofrecer soluciones logísticas a medida en el ámbito del transporte marítimo de cargas especiales, combinando experiencia, ingeniería aplicada y cumplimiento normativo para satisfacer las exigencias del comercio internacional más complejo.



TECHNICAL OPERATION OF LASHING AND STOWAGE OF OVERSIZED CARGO BY EMBALAJES CANTABRIA IN THE “LUDWIGSHAFEN EXPRESS”.

The company Embalajes Cantabria, specializing in integrated solutions for industrial packaging and project logistics, has successfully carried out a break bulk operation of lashing and stowage of an oversized cargo in the port of Valencia (Spain), with final destination in Qingdao (China). The operation was carried out on board the container ship “Ludwigshafen Express”, belonging to the Hapag-Lloyd fleet.

The transported unit consisted of a large box, measuring 5870 x 4100 x 3020 mm and weighing 45 tons, which required a specialized technical planning. Three 40-foot flat rack

platforms were used for its transportation.

The technical team of Embalajes Cantabria designed and executed the lashing according to the international standards of the CSS Code of the IMO.

This intervention reaffirms the ability of Embalajes Cantabria to offer customized logistics solutions in the field of maritime transport of special cargoes, combining experience, applied engineering and regulatory compliance to meet the demands of the most complex international trade.



EMBALAJES GRACIA REALIZA LA EXPORTACIÓN DE UNA EMPRESA DEDICADA A LA AUTOMOCIÓN

La empresa especializada en la fabricación de embalajes de madera y servicio integral, con 80 años de experiencia, Embalajes Gracia está llevando a cabo un proyecto de exportación de una empresa dedicada a la automoción. A lo largo de tres meses, gestionará el movimiento de más de 45 contenedores “convirtiéndose en la empresa referente

en exportación de máquina e ingeniería automovilística de la Comunidad Valenciana", explica la compañía. El equipo de trabajo y la experiencia adquirida con los años "nos han permitido ofrecer servicios integrales, tales como cargas especiales, trincaje, servicio de llave en mano asumiendo cada una de las necesidades de nuestros clientes".

EMBALAJES GRACIA PERFORMS THE EXPORT FOR A COMPANY DEDICATED TO THE AUTOMOTIVE INDUSTRY

The company specializing in the manufacture of wooden packaging and full service, with 80 years of experience, Embalajes Gracia is carrying out an export project for a company dedicated to the automotive industry. Over three months, it will manage the movement of more than 45 containers "becoming the benchmark company in export of machinery and automo-

tive engineering in the Valencian Community," explains the company.

The team and the experience acquired over the years "have allowed us to offer comprehensive services, such as special cargo, lashing, turnkey service, assuming any of the needs of our customers".



INSIGNIA SHIPPING



招商局
CHINA MERCHANTS GROUP
Since 1872



Sinotrans as
part of China
Merchant Group



中國外運長航
SINOTRANS & COSCO
SHANGHAI

**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







ERHARDT PROJECTS EN TURQUÍA, UN PRIMER TRIMESTRE DE OPERACIONES DE ALTA INTENSIDAD

Erhardt Projects ha tenido un primer trimestre de intensa actividad en Turquía, destacando la complejidad y volumen de los proyectos. El año comenzó con el transporte desde España hasta Turquía de 64 equipos para modernizar una planta energética, incluyendo dos calderas DCU de 120 toneladas y 6,58 metros cada una, y dos secciones de convención de 25,43 metros.

Siguieron dos proyectos. El primero consistió en el envío desde Turquía a Senegal de cuatro transformadores de 210 toneladas y sus accesorios (527 piezas y 1.285 toneladas). El segundo, desde Turquía a Arabia Saudí, incluyó tres transformadores de 230 toneladas y sus accesorios (768 piezas y

1.430 toneladas). Ambos requerían transporte por carretera con plataformas y coordinación marítima, en colaboración con la oficina en EAU.

Además, se coordinó el transporte de cuatro transformadores desde Turquía a España, incluyendo almacenamiento temporal y entrega final por carretera.

El trimestre concluyó con el envío a Arabia Saudí de cuatro transformadores y sus accesorios en buque portacontenedores. También se realizó un transporte puerta a puerta de dos transformadores a España, con logística combinada terrestre (camión, remolques mafi y buque roro), hasta su emplazamiento final.

ERHARDT PROJECTS IN TURKEY, A FIRST QUARTER OF HIGH-INTENSITY OPERATIONS

Erhardt Projects has had an intense first quarter of activity in Turkey, highlighting the complexity and volume of the projects. The year began with the transport from Spain to Turkey of 64 pieces of equipment to modernize a power plant, including two DCU boilers of 120 tons and 6.58 meters each, and two convention sections of 25.43 meters.

Two projects followed. The first consisted of the shipment from Turkey to Senegal of four 210-ton transformers and their accessories (527 pieces and 1,285 tons). The second, from Turkey to Saudi Arabia, included three 230-ton trans-

formers and their accessories (768 pieces and 1,430 tons). Both required road transport with platforms and maritime coordination, in collaboration with the UAE office.

In addition, the transportation of four transformers from Turkey to Spain was coordinated, including temporary storage and final delivery by road.

The quarter ended with the shipment to Saudi Arabia of four transformers and their accessories by container vessel. Two transformers were also transported door-to-door to Spain, with combined land logistics (truck, mafi trailers and roro vessel), to their final location.

GESICA CARGAS Y TRINCAJES COLABORA EN LA LOGÍSTICA Y TRINCAJE SOBRE BUQUE DEL METRO DE SANTO DOMINGO

Gesica Cargas y Trincajes, empresa del Grupo Embalex especializada en cargas y trincajes, ha colaborado de manera estrecha en la logística y el trincaje sobre buque de 58 unidades de tren que tenían como destino Santo Domingo (República Dominicana).

Gesica se ha encargado de diseñar la logística de la operativa, prestando especial atención a la partida de cunas necesaria para el correcto apoyo de los bogies de los vagones, algo que facilita la correcta manipulación de estas unidades. La primera parte de la operativa se ha desarrollado en la factoría que Gesica tiene en la Zona de Actividades Logísticas (ZAL) Prat, en el Port de Barcelona. Por otro lado, personal especializado de la compañía ha realizado el trincaje de los 58 vagones a bordo de los correspondientes buques contenedores, asegurando toda la carga que ha salido por vía marítima hasta su destino final.

Este envío forma parte de un proyecto más amplio destinado a modernizar y mejorar el sistema de transporte en la isla.

"La elección de Gesica garantiza un proceso de carga y envío ágil, seguro y eficiente, cumpliendo de manera estricta con toda la normativa internacional", asevera la compañía que dispone de un centro logístico en el Port de Barcelona de 12.000 metros cuadrados de superficie, entre zona operativa, almacenaje y campa. Esta plataforma está equipada con puentes grúa y los recursos técnicos y humanos necesarios para manipular cargas muy pesadas y extradimensionadas.

GESICA CARGAS Y TRINCAJES COLLABORATES IN THE LOGISTICS AND LASHING ON BOARD OF VESSEL OF THE SANTO DOMINGO SUBWAY

Gesica Cargas y Trincajes, an Embalex Group company specializing in cargo and lashing, has cooperated closely in the logistics and lashing of 58 train units destined for Santo Domingo (Dominican Republic).

Gesica has been in charge of designing the logistics of the operation, paying special attention to the necessary cradles for the correct support of the bogies of the wagons, something that facilitates the correct handling of these units. The first part of the operation has been developed in the factory that Gesica has in the Logistics Activities Zone (ZAL) Prat, in the Port of Barcelona. On the other hand, specialized personnel of the company has carried out the lashing of the 58



wagons on board the corresponding container ships, securing all the cargo that has left by sea to its final destination. This shipment is part of a larger project aimed at modernizing and improving the island's transportation system.

"The choice of Gesica guarantees an agile, safe and efficient loading and shipping process, in strict compliance with all international regulations," says the company, which has a 12,000-square-meter logistics center in the Port of Barcelona, including an operational area, storage and warehouse. This platform is equipped with overhead cranes and the necessary technical and human resources to handle very heavy and oversized loads.



GLOCAL LOGISTICS: GRANDE O PEQUEÑA, TRANSPORTAN CUALQUIER CARGA

El concepto de GLOCAL, lo de pensar globalmente y actuar localmente, está en el ADN de la empresa WA-Glocal Logistics, S.A.

Este año 2025 Glocal Logistics se ha introducido al sector de las energías renovables. "Nos encargaron el transporte de cables para campos de placas solares por toda la Península desde China. Se trata de bobinas de gran tonelaje que, con cuidado y precisión, se cargan en contenedores al no poder descargarse en su destino final de otro modo por falta de medios. La operación estaba sujeta a una manipulación de vaciado y trasbordo a tráiler en las instalaciones de nuestro colaborador", detalla la compañía.

Gracias a la coordinación perfecta entre agente en origen, naviera, aduanas, almacén y transportista todo fue un éxito y los primeros 25 contenedores fueron entregados en plazo y en condiciones óptimas. "Así, una vez más, no importa si la tiene grande o pequeña, GLOCAL mueve cualquier carga. Yours Glocally", concluye la firma.



GLOCAL LOGISTICS: BIG OR SMALL, THEY TRANSPORT ANY KIND OF IT ALL

The GLOCAL concept, thinking globally and acting locally, is in the DNA of WA-Glocal Logistics, S.A.

This year 2025 Glocal Logistics has entered the renewable energy sector. "We were commissioned to transport cables for solar panel fields throughout the Iberian Peninsula from China. These are large-tonnage reels that are carefully and precisely loaded into containers and as they cannot be unloaded at their final destination in any other way due to lack of means. The operation was subject to handling, emptying and transshipment into trailers at our partner's facilities," the company explains.

Thanks to the perfect coordination between the agent at origin, shipping company, customs, warehouse and carrier, everything went smoothly and the first 25 containers were delivered on time and in optimal conditions.

"So, once again, no matter how BIG or small, GLOCAL moves it all. Yours Glocally," the company concludes.





LA FLOTA DE ROLL TRAILERS DE HÖEGH AUTOLINERS GARANTIZA EL PERFECTO FUNCIONAMIENTO DE LOS EQUIPOS FERROVIARIOS

Gracias a su amplia flota de equipos especializados, incluidos roll trailers de 80 pies, y a sus buques modernos con rampas de alta capacidad capaces de transportar cargas de hasta 375 toneladas y una altura de 6,50 metros, Höegh Autoliners (Spain) puede "satisfacer con éxito las necesidades de transporte de nuestros clientes".

Así, en una operativa reciente, la compañía destaca que la carga se embarcó en Jacksonville (EE.UU.), pasó por el Canal de Panamá para, finalmente, descargarse en Auckland (Nueva

Zelanda). "Con más de 24 metros de longitud, las unidades se adaptan perfectamente a nuestros roll trailers, asegurando un transporte fluido a bordo de nuestros buques", destaca la compañía. Tanto en el puerto de carga como en el de descarga, "el uso de raíles en nuestros roll trailers elimina la necesidad de elevación vertical. Esto permite transferir los vagones horizontalmente directamente al camión transporte, lo que supone un ahorro de costes y minimiza el riesgo de daños", confirman desde Höegh Autoliners (Spain).

HÖEGH AUTOLINERS' FLEET OF ROLL TRAILERS GUARANTEES THE PERFECT OPERATION OF RAILWAY EQUIPMENT

Thanks to its large fleet of specialized equipment, including 80-foot roll trailers, and its modern vessels with high-capacity ramps capable of carrying cargoes of up to 375 tons and a height of 6.50 meters, Höegh Autoliners (Spain) can "successfully meet the transportation needs of our customers". Thus, in a recent operation, the company points out that the cargo was loaded in Jacksonville (USA), passed through the Panama Canal and finally unloaded in Auckland (New

Zealand). "With more than 24 meters in length, the units are perfectly adapted to our roll trailers, ensuring a smooth transport on board our vessels," the company stresses. At both loading and unloading ports, "the use of rails on our roll trailers eliminates the need for vertical lifting. This allows the wagons to be transferred horizontally directly onto the transport truck, which saves costs and minimizes the risk of damage," confirms Höegh Autoliners (Spain).



LÍDERES EN EL PUERTO DE SANTANDER

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



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



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



MESSINA LINE: SERVICIOS BREAK BULK DESDE ESPAÑA E ITALIA AL MAR ROJO, ÁFRICA Y EL GOLFO PÉRSICO

El project cargo sigue siendo un pilar fundamental en la estrategia de la empresa centenaria Messina Line, que cuenta con gran cantidad de equipo open top y flat rack y para piezas de mayor tamaño o peso.

El pasado mes de febrero, la compañía llevó a cabo una operativa especial. En concreto, la compañía embarcó un yate con medidas 16,50x3,55x3,85 metros y 12 toneladas de peso desde su terminal IMT, en Génova, hasta el puerto de Jebel Ali, en Dubái, a bordo del buque "Jolly Rosa".

"Gracias a los medios propios que poseemos y a la experiencia de nuestro equipo, se pudo llevar a cabo la recepción de la unidad desde camión y carga a bordo sobre cama de flat racks en uno de nuestros buques empleados en la línea a Middle East", detallan fuentes de Messina Line.

Cabe destacar que Messina Line ofrece servicio de carga break bulk desde España e Italia hasta el Mar Rojo, el este y el sur de África y el Golfo Pérsico.

MESSINA LINE: BREAK BULK SERVICES FROM SPAIN AND ITALY TO THE RED SEA, AFRICA AND THE PERSIAN GULF

Project cargo continues to be a fundamental pillar in the strategy of the century-old company Messina Line, which has a large amount of open top and flat rack equipment and equipment for larger or heavier pieces.

Last February, the company carried out a special operation. Specifically, the company shipped a yacht measuring 16.50x3.55x3.85 meters and weighing 12 tons from its IMT terminal in Genoa to the port of Jebel Ali in Dubai aboard the vessel "Jolly Rosa".

"Thanks to our own means and to the experience of our team, it was possible to carry out the reception of the unit from truck and loading on board on flat racks on one of our vessels used on the line to Middle East", detailed Messina Line sources.

It should be noted that Messina Line offers break bulk cargo service from Spain and Italy to the Red Sea, East and South Africa and the Persian Gulf.



IPCARGO: CUANDO EL MAYOR RETO ES EL TIEMPO, BUSCAN LAS SOLUCIONES

IPCARGO consiguió su objetivo: realizar la operativa en cuatro semanas llevando la carga desde la fábrica a destino. Fueron cuatro semanas para buscar un buque con medios en posición, cargar un reactor de más de 30 metros de largo, 4,70 metros de diámetro y 132 toneladas en Bilbao y descargarlo en Richards Bay (Sudáfrica).

Según detalla IPCARGO, el buque lo encontraron en 48 horas, "nuestra MV Emma (Intermarine)". ¿No se puede cargar con grúas de buque por oleaje? "Sin problema, nuestros estibadores (Toro y Betolaza) nos consiguen dos grúas portuarias de otra terminal en menos de 24 horas".

Además, Richards Bay es un puerto con alta congestión. "Más 15 días nos notificaron con antelación. ¿Imposible de cumplir las cuatro semanas? No, IPCARGO tiene buenos agentes, también en Sudáfrica (Taurus Projects). Se presentó instancia de atracar con prioridad y, a pesar de tener otros cinco buques esperando, nos dieron autorización en un plazo de tres días. Todo perfecto, descargamos antes



del tiempo previsto y, esta vez sí, con las grúas del buque. Una operativa excelente, con el equipo especial ya listo para la descarga directa y el transporte a Sasolburg", concluyen desde la compañía.

IPCARGO: WHEN THE BIGGEST CHALLENGE IS TIME, THEY LOOK FOR SOLUTIONS

IPCARGO achieved its goal: to complete the operation in four weeks, taking the cargo from the factory to its destination. It took four weeks to find a vessel with the means in position, load a reactor of more than 30 meters long, 4.70 meters in diameter and 132 tons in Bilbao and unload it in Richards Bay (South Africa).

According to IPCARGO, the vessel was found in 48 hours, "our MV Emma (Intermarine)". Can't it be loaded with ship cranes due to waves? "No problem, our stevedores (Toro and Betolaza) got us two port cranes from another terminal

in less than 24 hours". In addition, Richards Bay is a port with high congestion. "Plus 15 days' notice. Impossible to meet the four weeks? No, IPCARGO has good agents, also in South Africa (Taurus Projects). We applied for priority berthing and, despite having five other vessels waiting, we were cleared within three days. Everything was perfect, we unloaded ahead of schedule and, this time, with the ship's own cranes. An excellent operation, with the special equipment ready for direct unloading and transport to Sasolburg," the company concludes.



LAMAINERE WORLDWIDE ALLIANCE, RED INTERNACIONAL QUE GARANTIZA COBERTURA TANTO EN ORIGEN COMO EN DESTINO

Lamaignere posee una sólida experiencia en la gestión de cargas de proyecto y ofrece soluciones logísticas integrales en sectores estratégicos como energía, construcción, aeronáutica y minería. Su enfoque se basa en la planificación precisa, coordinación global y manejo de cargas de gran volumen o peso, que requieren transporte especializado y cumplimiento normativo internacional.

En los últimos años, ha participado en proyectos de alto impacto, especialmente en América Latina, donde ha sido proveedor logístico en obras emblemáticas como Tren Maya,

Portren y el Tren Interurbano México-Toluca.

Estas actuaciones consolidan su posición como transitario global, capaz de operar en entornos complejos cumpliendo con los plazos exigidos, un factor clave en el contexto actual marcado por la inflación, las disrupciones en el Canal de Suez y la volatilidad en los precios de los fletes.

Uno de los pilares de su éxito es la Lamaignere Worldwide Alliance, una red internacional que garantiza cobertura tanto en origen como en destino, asegurando trazabilidad, eficiencia y compromiso con el cliente en cada etapa del proyecto.

LAMAINERE WORLDWIDE ALLIANCE, AN INTERNATIONAL NETWORK THAT GUARANTEES COVERAGE BOTH AT ORIGIN AND DESTINATION

Lamaignere has solid experience in project cargo management and offers integrated logistics solutions in strategic sectors such as energy, construction, aeronautics and mining. Its approach is based on precise planning, global coordination and handling of high volume or weight cargoes, which require specialized transportation and international regulatory compliance.

In recent years, it has participated in high-impact projects, especially in Latin America, where it has been a logistics provider in emblematic projects such as the Tren Maya, Portren and the Mexico-Toluca Interurban Train.

These actions consolidate its position as a global freight forwarder, capable of operating in complex environments while meeting the required deadlines, a key factor in the current context marked by inflation, disruptions in the Suez Canal and volatility in freight rates.

One of the pillars of its success is the Lamaignere Worldwide Alliance, an international network that guarantees coverage both at origin and destination, ensuring traceability, efficiency and commitment to the customer at every stage of the project.



MSC, PIEZA CLAVE EN LOS PROYECTOS AEROPORTUARIOS

MSC ha estado muy atareada ayudando a que los aeropuertos estén listos para la temporada de vacaciones y ha transportado 8 fingers al mismo tiempo en un solo buque desde Asia. Estas estructuras retráctiles se descargaron con éxito en el puerto de Róterdam para continuar su viaje hasta el aeropuerto de Múnich, que actualmente está siendo objeto de una importante remodelación.

La manipulación de mercancías grandes y delicadas como estas exige una planificación cuidadosa y una experta coordinación. Los especialistas en carga de proyectos de MSC participaron en cada fase del proceso, supervisando la carga de los fingers en Tianjing (China) y, posteriormente, su descarga en Róterdam. "La meticulosa planificación de la carga del buque también fue clave para evitar alteraciones al resto de la mercancía a bordo", detalla la compañía.

Los rápidos tiempos de tránsito desde Asia han sido esenciales para que la modernización del aeropuerto se mantuviera dentro de los plazos previstos. "El proyecto es un claro ejemplo de la capacidad de MSC para ofrecer soluciones logísticas a medida, incluso en plazos de tiempo ajustados", apuntan las mismas fuentes.

MSC, A KEY PLAYER IN AIRPORT PROJECTS

MSC has been busy helping to get airports ready for the vacation season and has transported 8 fingers at the same time on a single vessel from Asia. These retractable structures were successfully unloaded at the port of Rotterdam to continue their journey to Munich Airport, which is currently undergoing a major refurbishment.

Handling large and delicate goods such as these requires careful planning and expert coordination. MSC's project cargo specialists were involved at every stage of the process, overseeing the loading of the fingers in Tianjing, China, and then their unloading in Rotterdam. "Meticulous planning



Con cada movimiento realizado con éxito, MSC sigue reforzando su reputación en el sector de la carga de proyectos, "realizando embarques complejos con la máxima dedicación, precisión y experiencia demostrada".

of the vessel's loading was also key to avoid disruption to the rest of the cargo on board," the company details.

Fast transit times from Asia have been essential for the airport modernization to remain on schedule. "The project is a clear example of MSC's ability to offer tailor-made logistics solutions, even under tight deadlines," the same sources note.

With each successful move, MSC continues to reinforce its reputation in the project cargo sector, "carrying out complex shipments with the utmost dedication, precision and proven expertise."



PÉREZ Y CÍA. REALIZA UNA COMPLEJA OPERACIÓN DE CARGA DE PROYECTO EN EL PUERTO TAILANDÉS DE BAN THUNG

Pérez y Cía. desarrolló el pasado mes de marzo una compleja operación de carga de proyecto en el puerto tailandés de Ban Thung, que se vio complicada debido al escaso calado disponible para el buque heavy-lift "MV Aurora", procedente de Róterdam. La embarcación transportaba cuatro grúas industriales de gran tamaño, destinados a una planta petroquímica en el sudeste asiático.

Al llegar al puerto, las autoridades marítimas locales confirmaron que, debido al paso de un fuerte temporal, el canal de acceso no garantizaba el calado mínimo para la aproximación segura del buque, que desplazaba más de 12 metros. La situación obligó a Pérez y Cía. a implementar una maniobra de descarga intermedia utilizando gabarras, espe-

cialmente acondicionadas, que sirvieron de puente entre el "MV Aurora" y el muelle industrial del puerto.

La operación, que en una situación operativamente favorable debía completarse en 24 horas, se prolongó por más de tres días debido a mareas impredecibles y la escasa infraestructura del puerto. "Tuvimos que implementar soluciones locales de ingeniería más allá del scope que teníamos contratado, sin comprometer la seguridad ni la integridad de las piezas y el barco", declaró el director de proyectos de la naviera.

Esta operativa subraya la importancia de realizar estudios batimétricos actualizados en puertos secundarios que comienzan a atraer cargas de gran envergadura.

PÉREZ Y CÍA. PERFORMS A COMPLEX PROJECT CARGO OPERATION AT THE THAI PORT OF BAN THUNG

Last March, Pérez y Cía. carried out a complex project cargo operation in the Thai port of Ban Thung, which was complicated due to the shallow draft available for the heavy-lift vessel "MV Aurora", coming from Rotterdam. The vessel was carrying four large industrial cranes destined for a petrochemical plant in Southeast Asia.

Upon arrival at the port, the local maritime authorities confirmed that, due to the passage of a strong storm, the access channel did not guarantee the minimum draft for the safe approach of the vessel, which was deviated more than 12 meters. The situation forced Pérez y Cía. to implement an intermediate unloading maneuver using specially equipped

barges, which served as a bridge between the "MV Aurora" and the port's industrial dock.

The operation, which in a more favorable operational situation should have been completed in 24 hours, was prolonged for more than three days due to unpredictable tides and the port's poor infrastructure. "We had to implement local engineering solutions beyond the scope we had contracted, without compromising the safety and integrity of the parts and the ship," said the shipping company's project manager. This operation underscores the importance of up-to-date bathymetric surveys in secondary ports that are beginning to attract large cargoes.



EL METRO DE SINGAPUR SE CARGA EN PORT TARRAGONA

Bergé y Port Tarragona han colaborado, recientemente, en dos complejas operativas de vagones de metro con destino Singapur.

Las dos primeras operativas se han realizado entre marzo y primeros de abril, si bien está previsto que se lleven a cabo al menos otras cuatro operativas de carga similares para el mes de agosto.

Se trata de una operativa compleja dado el peso y tamaño de los vagones (pesan entre 34 y 42 toneladas cada uno y miden 23 metros de alto, 3,6 metros de alto y 3,2 metros de ancho). Una vez dentro del recinto portuario, al que llegan en camión, se realiza el traspaso de la carga al roll trailer

directamente por medio de una conexión diseñada ad hoc para esta operación.

En esta primera fase de la operativa, según Bergé, empresa estibadora encargada de toda la gestión operativa, uno de los puntos clave es asegurar el trincaje de los tres vagones que van en cada uno de los roll trailers, para garantizar su seguridad hasta su carga en el buque.

El segundo momento clave es el trincaje de los roll trailers en la cubierta del buque, un proceso por el que se asegura que la mercancía (en este caso, los vagones de metro) lleguen en perfectas condiciones al puerto de destino en Singapur.

THE SINGAPORE SUBWAY IS LOADED AT PORT TARRAGONA

Bergé and Port Tarragona have recently collaborated in two complex operations of subway wagons to Singapore.

The first two operations have been carried out between March and early April, although it is planned to carry out at least four other similar cargo operations for the month of August.

This is a complex operation given the weight and size of the wagons (weighing between 34 and 42 tons each and measuring 23 meters high, 3.6 meters high and 3.2 meters wide). Once inside the port area, where they arrive by truck,

the cargo is transferred directly to the roll trailer by means of a connection designed ad hoc for this operation.

In this first phase of the operation, according to Bergé, the stevedoring company in charge of all the operational management, one of the key points is to ensure the lashing of the three wagons in each of the roll trailers, to guarantee their safety until they are loaded onto the ship.

The second key moment is the lashing of the roll trailers on the ship's deck, a process that ensures that the goods (in this case, the metro wagons) arrive in perfect condition at the port of destination in Singapore.



EL PUERTO EXTERIOR DE A CORUÑA ALBERGÓ EL EMBARQUE DE PIEZAS METÁLICAS PARA UN PROYECTO DEL CERN EN ESTADOS UNIDOS

El Puerto Exterior de A Coruña acogió, en mayo de 2024, una nueva operativa especial, con el embarque de 5.800 toneladas de piezas metálicas destinadas a un proyecto científico en Dakota del Sur (Estados Unidos), en el que participan la empresa gallega Horta Coslada y el CERN (Organización Europea para la Investigación Nuclear).

Las piezas fueron fabricadas en las instalaciones de Horta Coslada Construcciones Metálicas, situadas en el polígono de Sabón, contiguo al Puerto Exterior. Se transportaron a Estados Unidos en el buque "TBC Kailash" hasta el puerto de Houston (Texas). Desde allí, continuaron viaje por tierra hasta Dakota del Sur. La operación de embarque corrió a

cargo de Marítima Consiflet, como consignataria del buque, y de Terminales Marítimos de Galicia (TMGA) como estibadora de la carga.

Desde Sabón, Horta Coslada ha exportado por el Puerto Exterior grandes estructuras para la construcción de puentes en Rumanía y Colombia, un prototipo de eólica marina en las islas Canarias y estructuras para una explotación minera en Senegal, entre otros proyectos.

Las instalaciones de Punta Langosteira se han consolidado en el sector de project cargo por su superficie terrestre, calados superiores a 20 metros y su conexión directa con el polígono de Sabón y la red de autovías.

THE OUTER PORT OF A CORUÑA HOSTED THE SHIPMENT OF METAL PARTS FOR A CERN PROJECT IN THE UNITED STATES

The Outer Port of A Coruña hosted, in May 2024, a new special operation, with the shipment of 5,800 tons of metal parts destined for a scientific project in South Dakota (United States), involving the Galician company Horta Coslada and CERN (European Organization for Nuclear Research).

The parts were manufactured at the facilities of Horta Coslada Construcciones Metálicas, located in the Sabón industrial park, next to the Outer Port. They were transported to the United States on the ship "TBC Kailash" to the port of Houston (Texas). From there, they continued their journey by land to South Dakota. The loading operation was carried out by Marítima Consiflet, as consignee of the vessel,

and Terminales Marítimos de Galicia (TMGA) as stevedore of the cargo.

From Sabón, Horta Coslada has exported through the Outer Port large structures for the construction of bridges in Romania and Colombia, an offshore wind power prototype in the Canary Islands and structures for a mining operation in Senegal, among other projects.

The Punta Langosteira facilities have consolidated their position in the project cargo sector due to their extended land space, the drafts of over 20 meters and their direct connection with the Sabón industrial park and the highway network.



EL PUERTO DE FERROL ACOGE LA OPERACIÓN DE CARGA DE 75 PALAS DE 80 METROS EN UN MISMO EMBARQUE

Desde el Puerto de Ferrol, vía su principal operador portuario de carga de proyecto, se ha realizado, recientemente, la operación de carga a buque transoceánico con destino Estados Unidos de 75 palas de 80 metros en un mismo embarque. PTM se ha encargado de la logística completa de este pro-

yecto, que ha involucrado varios embarques consecutivos y reafirma la relevancia del puerto de Ferrol y la apuesta de PTM vía grandes inversiones en la industria eólica, tanto Onshore como Offshore, donde el puerto de Ferrol ha sido y es un referente a nivel europeo desde hace varias décadas.

THE PORT OF FERROL HOSTS THE LOADING OPERATION OF 75 UNITS OF 80-METER BLADES IN ONE SINGLE SHIPMENT

The Port of Ferrol, through its main project cargo port operator, has recently carried out the loading operation of 75 units of 80-meter blades in a single shipment to a transoceanic vessel bound for the United States. PTM has been in charge of the complete logistics of this project, which

has involved several consecutive shipments and reaffirms the relevance of the port of Ferrol and the commitment of PTM through large investments in the wind industry, both Onshore and Offshore, where the port of Ferrol has been and is a reference at European level since several decades.



ROLL GROUP

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




INSIGNIA SHIPPING



SLP CARGA UNA DE LAS PIEZAS MÁS GRANDES IZADAS CON GRÚAS EN EL PUERTO BILBAO

A finales del pasado mes de abril, Servicios Logísticos Portuarios, SLP, llevó a cabo una destacada operativa de Project Cargo en el puerto de Bilbao, que consistió en la carga de cuatro piezas sobredimensionadas y otra mercancía en el buque "BBC Pearl" con destino a Qatar.

Una de estas piezas, fabricada por Lointek en las instalaciones que posee en el propio muelle, tenía un peso unitario de 630 toneladas y 60 metros de longitud. Se trata de una de las piezas más grandes izada con grúas en el puerto.

El buque "BBC Pearl", operado por el armador BBC, que

escala regularmente en las concesiones de SLP, tiene 153 metros de eslora y está equipado con dos grúas de 400 toneladas.

Esta operativa refuerza el posicionamiento de Servicios Logísticos Portuarios como operador estratégico en el puerto de Bilbao, donde cuenta con cerca de 150.000 metros cuadrados en concesión, 44.000 de ellos cubiertos, y una línea de atraque de 2,6 kilómetros con calados de hasta 20 metros.

SLP LOADS ONE OF THE LARGEST PIECES LIFTED WITH CRANES IN THE PORT OF BILBAO

At the end of last April, Servicios Logísticos Portuarios, SLP, carried out an outstanding Project Cargo operation in the port of Bilbao, which consisted of loading four oversized pieces and other merchandise on the vessel "BBC Pearl" bound for Qatar. One of these pieces, manufactured by Lointek in its own facilities at the dock, had a unit weight of 630 tons and was 60 meters long. It is one of the largest pieces hoisted with cranes in the port.

The vessel "BBC Pearl", operated by the shipowner BBC, which regularly calls at the SLP concessions, is 153 meters long and is equipped with two 400-ton cranes.

This operation reinforces the positioning of Servicios Logísticos Portuarios as a strategic operator in the port of Bilbao, where it has nearly 150,000 square meters in concession, 44,000 of them covered, and a berthing line of 2.6 kilometers with drafts of up to 20 meters.



SYRGROUP: CARGAS DE PROYECTO SIN LÍMITES, EXPERIENCIA Y EFICIENCIA EN CADA OPERATIVA

Syrgroup lleva más de 70 años demostrando que ninguna carga es un desafío demasiado grande. "Nuestro equipo de expertos en logística y transporte terrestre se encarga de todo el proceso, desde la manipulación y el trincaje hasta el transporte de la mercancía, asegurando una operativa eficiente y segura", explica la compañía.

Algunas de sus más recientes operativas han significado el transporte de maquinaria pesada, cisternas, camiones grúa, bobinas industriales y piezas de gran tamaño (en la imagen superior, algunas de las operativas). "Cada carga tiene requisitos específicos y en Syrgroup contamos con

los medios y la experiencia para manejarlas con la máxima precisión. Preparamos la mercancía para su transporte marítimo, cargando y trincando en flat racks, contenedores open top y todo tipo de unidades. Además, gestionamos todas las fases del transporte, incluyendo la última milla, ofreciendo una gestión completa sin complicaciones para el cliente", detallan desde Syrgroup.

Con décadas de trayectoria y un equipo altamente capacitado, en Syrgroup no solo mueven cargas, sino que aseguran su llegada segura y puntual. "Cuando se trata de cargas de proyecto, la experiencia marca la diferencia".

SYRGROUP: UNLIMITED PROJECT CARGOES, EXPERIENCE AND EFFICIENCY IN EVERY OPERATION

Syrgroup has been proving for more than 70 years that no load is too big a challenge. "Our team of logistics and ground transportation experts handles the entire process, from handling and lashing to transporting the goods, ensuring an efficient and safe operation," the company explains.

Some of its most recent operations have involved the transport of heavy machinery, tankers, truck cranes, industrial coils and large parts (pictured above, some of the operations). "Each cargo has specific requirements and at Syrgroup we have the means and expertise to handle them

with the utmost precision. We prepare the goods for sea transport, loading and lashing in flat racks, open top containers and all types of units. In addition, we manage all phases of the transport, including the last mile, offering a complete management without complications for the client," Syrgroup explains.

With decades of experience and a highly trained team, Syrgroup not only moves cargo, but also ensures its safe and timely arrival. "When it comes to project cargo, experience makes all the difference," they say.

TOTAL TRAILER LEVANTE REALIZA UN PROYECTO DE CASAS PREFABRICADAS, DE 18 TONELADAS DE PESO, CON DESTINO A BRASIL

Total Trailer Levante nace de la experiencia en el sector transporte de mercancías y trincajes de cargas. Su objetivo es potenciar y desarrollar las actividades logísticas, continuando con la filosofía de encaminar esfuerzo e ilusiones a ofrecer un servicio global, ágil y dinámico, que sea más competitivo y responda eficazmente a las necesidades de sus clientes, mejorando el nivel de calidad del servicio.

Una de las operativas realizadas recientemente ha sido la carga de un proyecto de casas prefabricadas, de 18 toneladas de peso, con destino a Brasil. La operativa incluyó la recogida en el fabricante, el transporte a la base de Total Trailer, la carga en contenedor flat y la descarga en el puerto de Valencia. Total Trailer transporta mercancías ADR, refrigeradas y dimensiones especiales. Además, ofrecen servicios de asesoría técnica de transporte y soluciones.

TOTAL TRAILER LEVANTE CARRIES OUT A PROJECT OF PREFABRICATED HOUSES, WEIGHING 18 TONS, DESTINED FOR BRAZIL

Total Trailer Levante was born from the experience in the freight transport and cargo lashing sector. Its objective is to promote and develop logistics activities, continuing with the philosophy of directing efforts and illusions to offer a global, agile and dynamic service, which is more competitive and responds effectively to the needs of its customers, improving the level of quality of service.

One of the operations carried out recently was the loading of a project of prefabricated houses, weighing 18 tons, destined for Brazil. The operation included collection from the manufacturer, transport to Total Trailer's base, loading in a flat container and unloading at the port of Valencia.

Total Trailer transports ADR goods, refrigerated goods and special dimensions. In addition, they offer technical transport consultancy services and solutions.





TTM: SOLUCIONES INNOVADORAS EN ELEVACIÓN Y SUJECCIÓN DE CARGAS

En el dinámico entorno portuario, TTM (Transportes y Trincajes del Mediterráneo) se destaca por ofrecer soluciones innovadoras en elevación y sujeción de cargas. Utilizan tecnología de vanguardia para garantizar operaciones seguras y eficientes.

Sus servicios clave son: el suministro de material de elevación (disponen de una amplia gama de equipos modernos y adaptados a las exigencias actuales del sector), revisiones técnicas especializadas (su equipo realiza inspecciones detalladas utilizando herramientas avanzadas, asegurando el cumplimiento normativo y la prolongación de la vida útil de los equipos) y fleje textil para bobinas de acero (implementan soluciones de sujeción con materiales de última generación, ofreciendo mayor resistencia y adaptabilidad en el manejo de bobinas de acero).

“Confíe en TTM para llevar sus operaciones portuarias al siguiente nivel”, concluye la compañía.



TTM: INNOVATIVE SOLUTIONS IN LIFTING AND SECURING OF LOADS

In the dynamic port environment, TTM (Transportes y Trincajes del Mediterráneo) stands out for offering innovative solutions in lifting and securing cargo. They use state-of-the-art technology to ensure safe and efficient operations. Their key services are: the supply of lifting equipment (they have a wide range of modern equipment adapted to current industry requirements), specialized technical inspections (their team performs detailed inspections using advanced

tools, ensuring regulatory compliance and prolonging equipment life) and textile strapping for steel coils (they implement fastening solutions with state-of-the-art materials, offering greater strength and adaptability in the handling of steel coils).

“Trust TTM to take your port operations to the next level,” the company concludes.

Diario del Puerto Líderes en información logística

Comunicación Logística

+ de 30 profesionales especializados
+ de 500 años de experiencia

24/7

grupo
Diario

www.diariodelpuerto.com
redaccion@grupodiario.com



COMISARIOS AVERIAS / PERITOS SEGUROS / INSPECTORES

A CORUÑA
GRUPO COMISMAR

Marta Ruiz Díaz
DIRECTORA

P.E. Sigueiro
15688 A Agrexa (Bean)
Tel. 659 183 608
www.comismar.es

mrui@comismar.es

ALICANTE
CONTROL SYSTEM SURVEY

Juan Antonio Baeza
GERENTE DELEGACIÓN VALENCIA

Espoz y Mina, 32. 1º B
03130 Santa Pola
Tel. 678 777 245
www.comisariosaverias.com

alicante@controlsurvey.com
GRUPO COMISMAR

Fernando Román
DIRECTOR

Av. Dr. Ramón y Cajal, 8. Ed. Aries. Local 6
03003 Alicante
Tel. 965 928 394
www.comismar.es

alicante@comismar.es

ASTURIAS
GRUPO COMISMAR

Ángel González
DIRECTOR

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

aviles@comismar.es
GRUPO COMISMAR

Ángel González
DIRECTOR

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

gijon@comismar.es

BARCELONA
ADVANCE SURVEY GROUP

Javier de Balle
DIRECTOR

Av. Corts Catalanes, 9-11, Desp. 14 C
08173 Sant Cugat del Vallés
Tel. 935 530 881
www.advance-survey.com

advance@advance-survey.com
CONTROL SYSTEM SURVEY

Francisco Mortola
DIRECTOR

Ronda del Port, 519 Ed. Tersaco, 3ª planta
08039 Barcelona
Tel. 932 895 210
www.comisariosaverias.com

fm@comisariosaverias.org
GRUPO COMISMAR

Adrián Gútez
DIRECTOR

Ronda del Port, 519. Edificio Tersaco, Of. 205
08039 Barcelona
Tel. 932 682 570
www.comismar.es

barcelona@comismar.es
OCA GLOBAL

Carles Pica Gubert
MED REGIONAL MANAGER

Ronda del Port, 519, pl. 3ª, of. 303. Ed. Tersaco
08039 Barcelona
Tel. 662 193 216
www.ocaglobal.com/es

carles.pica@ocaglobal.com

BIZKAIA
CONTROL SYSTEM SURVEY

Zigor Alonso Garay
RESPONSABLE CSS BILBAO

B.º San Juan, C/ Regales, 75, 2º izq.
48980 Santurtzi
Tel. 663 629 468
www.comisariosaverias.com

zigor@comisariosaverias.org
GRUPO COMISMAR

Eduardo Alea
DIRECTOR

Refradigas, 2, mód 106-107. Ed. Aparkabisa
48508 Zierbena
Tel. 944 790 569
www.comismar.es

bilbao@comismar.es

CÁDIZ
CONTROL SYSTEM SURVEY

Diego de los Reyes González
RESPONSABLE CSS ALGECIRAS

Ed. Pl. Alta, 2ª. Local 4
11201 Algeciras
Tel. 627 453 004
www.comisariosaverias.com

algeciras@comisariosaverias.org

COMISARIOS AVERIAS / PERITOS SEGUROS / INSPECTORES

GRUPO COMISMAR

**Jose Manuel Cote**
DIRECTOR

Av. Virgen del Carmen, 15-4ª planta. Ofic. 21
11201 Algeciras
Tel. 956 655 231
www.comismar.es

algeciras@comismar.es



CANTABRIA

GRUPO COMISMAR

**Eduardo Alea**
DIRECTOR

Apdo. de Correos 4022
39011 Santander
Tel. 942 226 619
www.comismar.es

santander@comismar.es



BALEARES

GRUPO COMISMAR

**Marc Cabrer Capó**
DIRECTOR

Can Malvasia, 6 - pta. 32
07141 Marratxi - Mallorca
Tel. 646 013 586
www.comismar.es

mallorca@comismar.es



LAS PALMAS

GRUPO COMISMAR

**Carmelo Quintana**
DIRECTOR

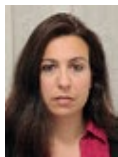
Eduardo Benot, 51, of. ic. 3º B
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 263 375
www.comismar.es

laspalmas@comismar.es



MADRID

CONTROL SYSTEM SURVEY

**Laura Pardo**
SURVEYOR

Castelló 35, int 4 izq. A
28001 Madrid
Tel. 619 051 612
www.comisariosaverias.com

info@comisariosaverias.org

GRUPO COMISMAR

**Rocío Lamet Gil-Olarte**
DIRECTORA GENERAL

Pintor Juan Gris, 4,
28020 Madrid
Tel. 915 561 900
www.comismar.es

info@comismar.es



MÁLAGA

GRUPO COMISMAR

**José Manuel Cote**
DIRECTOR

Av. Mediterráneo, 130-1º-of. C
29730 Rincón de la Victoria
Tel. 952 978 403
www.comismar.es

malaga@comismar.es



MURCIA

GRUPO COMISMAR

**Ramón Cárdenas**
DIRECTOR

Bruselas s/n. Ed. Usos Múltiples, 2º, of. A-11
30353 Cartagena
Tel. 915 561 900
www.comismar.es

cartagena@comismar.es



PONTEVEDRA

GRUPO COMISMAR

**Álvaro Pousada**
DIRECTOR

Cánovas del Castillo, 22-1º. of. ic. 3
36202 Vigo
Tel. 986 436 144
www.comismar.es

vigo@comismar.es



SEVILLA

GRUPO COMISMAR

**Cayetano Aguilera**
DIRECTOR

Av. Reino Unido, 7-1º-of. G. Ed. Adytec
41012 Sevilla
Tel. 954 258 596
www.comismar.es

sevilla@comismar.es

COMISARIOS AVERIAS / PERITOS SEGUROS / INSPECTORES
TABLADA P & I SERVICES

Jeronimo Soriano
MANAGER OFICINA CENTRAL DE SEVILLA

Av. Reina Mercedes 19C Esc. A, plta. 1º-3
41012 Sevilla
Tel. 954 241 212
www.tabladaservices.com

sevilla@tabladaservices.com


TARRAGONA
CONTROL SYSTEM SURVEY

Francesco Sabini
GENERAL CARGO PROJECT MANAGER

Gravina, 18, 1º 1º
43004 Tarragona
Tel. 616 519 270
www.comisariosaverias.com

FS@comisariosaverias.org

OCA GLOBAL MARINE AND CARGO SURVEYORS.

Fernando Cabré Piñol
DIRECTOR OPERACIONES

De La Marina, 78-80, nave 7 y 8
43004 Tarragona
Tel. 977 238 145
www.ocaglobal.com

marine.tar@ocaglobal.com


VALENCIA
CONTROL SYSTEM SURVEY

Alfredo Aguilar
RESPONSABLE CSS VALENCIA

Av. del Puerto, 180, 4º B
46023 Valencia
Tel. 633 866 810
www.comisariosaverias.com

aah@comisariosaverias.org

GRUPO COMISMAR

Omar Enrique Mier Peña
DIRECTOR

Av. del Puerto, 271, 3º C
46011 Valencia
Tel. 963 670 356
www.comismar.es

valencia@comismar.es

OCA GLOBAL

Vicente Urquijo
DIRECTOR COMERCIAL

P.º Alameda, 39, C31
46023 Valencia
Tel. 963 668 202
www.ocaglobal.com/es

vicente.urquijo@ocaglobal.com

CONSULTORAS PROJECT CARGO

BARCELONA
DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN

Franco Ribechini
RESPONSABLE DE PROYECTOS

Almogàvers 119- 123, 2ª planta, 3ª puerta
08018 Barcelona
Tel. 932 697 000
www.dcspspain.com

fribechini@es.dcsfreight.com


BIZKAIA
A. PÉREZ Y CÍA

Juan De Castro Chausson
REGIONAL MANAGER

Barroeta Aldamar, 2, 1º izq.
48001 Bilbao
Tel. 944 569 101
www.perezycia.com

juan.decastro@perezycia.com

DEBUSMAN (GRUPO PEOSA)

Jon Pastrana
GENERAL MANAGER

Luisene, 2. P.I. Belako 2 (Elkartegia)
48100 Mungia
Tel. 946 092 859
www.debusman.es

jon.pastrana@debusman.es

EMBALAJES, SUJECCIÓN, TRINCAJES, CABLES, ESLINGAS/PALETS



ÁVILA

EMBALAN3

**Ion Alberdi**
CEO

San Juan Auzoa.P.I. Larramendi, Partzela I-1
00570 Bergara
Tel. 943 829 483
www.embalan3.com

pedidos@embalan3.com



BARCELONA

CARGOTRINCAJES

**Raúl Martín**
CEO

D'Alaba 20
08830 Sant Boi de Llobregat
Tel. 911 263 662
www.cargotrincajes.com

pricing@cargotrincajes.com

CORDSTRAP ESPAÑA

**Stefano Soranzo**
COMMERCIAL DIRECTOR SOUTHERN EUROPE

P.º de Gràcia, 90, 4.º 2.º
08008 Barcelona
Tel. 937 178 172
www.cordstrap.com

comercial@cordstrap.com

CPS - CARGO PROTECTION AND SECURING

**Isaac Corrales**
DIRECTOR COMERCIAL

de l'Agricultura, 14, Pl Els Domenys II
08720 Vilafranca del Penedès
Tel. 937 079 075
www.cargoprotect.es

icorrales@cargoprotect.es

ELEBIA AUTOHOOKS

**Óscar Fillol Vidal**
GERENTE

Pl.Pere Llauger Prim,Naus10-11 Pl.Can Misser
08360 Canet de Mar
Tel. 935 434 706
www.elebia.com

info@elebia.com

EMBALAJES SUÑÉ

**José Suñé**
GERENTE

Josep Finestres, 11
08030 Barcelona
Tel. 933 141 658
www.embalajessune.com

info@embalajessune.com

EMBALEX

**Roger Moré**
GERENTE

Empordà, 4. Pl. Can Bernades
08130 Santa Perpètua de Mogoda
Tel. 938 640 170
www.embalex.com

rmore@grupoembalex.com

FORANKRA ESPAÑA

**Fran Muñoz**
GERENTE

L'Alguer, 2, nave 1A. Polig. La Creueta
08130 Santa Perpètua de Mogoda
Tel. 935 800 660
www.forankra.es

info@forankra.es

GESICA CARGAS Y TRINCAJES

**Carlos Pereira**
DIRECTOR DE OPERACIONES

Cal Malet - parc. 9. ZAL Port Prat
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 932 230 484
www.gesicatrincajes.com

gesica@grupoembalex.com

J2 SERVID

**Carles Font**
DIRECTOR

Narcís Monturiol, 25. Pl. Salelles II
08253 Sant Salvador de Guardiola
Tel. 938 355 959
www.j2servid.com

comercial@j2servid.com

LPR, (LA PALETTE ROUGE)

**Juan Manuel de Pablo Moralo**
DELEGADO ÁREA CATALUÑA

C.º San Salvador, s/n, Torre Albet
08790 Gelida
Tel. 917 472 350
www.lpr.eu

info@es.lpr.eu

RAJA®

**Antonio Reyes**
RESPONSABLE DE LOGÍSTICA

La Granja, 2-10 . P.I. El Martinet
08291 Ripolllet
Tel. 900 877 020
www.rajapack.es

contacto@rajapack.es

TM2

**Mónica Jiménez**
DIRECTORA GENERAL

C/ Y, Port de Barcelona
08040 Barcelona
Tel. 932 234 441
www.tm2.es

mjimenez@tm2.es



BIZKAIA

EMBALAJES ARECHAEDERRA

**Ildelfonso Arechaederra**
DIRECTOR

Parque Industrial Abra Industrial, P 1.3.7.
48530 Ortuella
Tel. 946 399 136
www.embarea.com

EMBALAJES CANTABRIA

**Rafael Coterillo**
RESPONSABLE ZONA NORTE

Elcano, 14-1º
48009 Bilbao
Tel. 671 601 342
www.embalajescantabria.com

rafaelcoterillo@embalajescantabria.com

EMBALAJES, SUJECCIÓN, TRINCAJES, CABLES, ESLINGAS/PALETS
EMBALAN3

Ion Alberdi
DIRECTOR GERENTE

Zaramillo Auzoa, Lazkao kalea, 5
48820 Gueñes
Tel. 944 360 774
www.embalan3.com

pedidos@embalan3.com

EUROPEAN MARITIME LOGISTICS

José Miguel Alba
DIRECTOR GERENTE

B.º El Calero, Puerto de Bilbao, s/n - nave 1
48980 Santurtzi
Tel. 944 113 223
www.emlogistics.es

comercial@emlogistics.es

LOGISTICA PORTUARIA BILBO

Kepa Población Unda
DIRECTOR

Padre Obispo Olaetxea, 51
48903 Lutzana-Barakaldo
Tel. 944 990 501
www.bilbologistic.com

logistica@bilbologistic.com

SUARDIAZ TEC WAREHOUSING

José Miguel Alba
MANAGING DIRECTOR & NETWORK SUPPORT

B.º El Calero, Puerto de Bilbao, s/n - nave 1
48980 Santurtzi
Tel. 944 113 223
www.suardiaz.com

jmalba@suardiaz.com

TRINCAJES

Markel Acha Ventura
DIRECTOR

Refradigas, 2, OF. 302
48508 Zierbena
Tel. 628 834 892
www.tricajesdecargas.com

info@tricajesdecargas.com

TRINCAS Y JARCAS - TRINCASA

Cipriano Gallo Gómez
DIRECTOR

Muelle Reina Victoria, pabellón 9, Apdo. 25
48980 Santurtzi
Tel. 944 615 688
www.trincasa.com

info@trincasa.com


CANTABRIA
EMBALAJES CANTABRIA- DELEGACIÓN NORTE

Rafael Coterillo
RESPONSABLE

La Espina, 56 - P.I. Tanos- Viñoles
39300 Torrelavega
Tel. 942 845 266
www.embalajescantabria.com

cantabria@embalajescantabria.com

HOOK TECH VANGUARD

Alberto Caro
DIRECTOR

Pol. de Raos. Ed. pta. de Santander
39600 Camargo
Tel. 942 369 389
www.hookshtv.com

alberto.caro@digitaliagbe.com

RECICLADOS INDUSTRIALES SANTANDER - RECINSA

Rafael Benavente del Río
GERENTE

P.I. de Morero, nave 1-7, Guarnizo
39611 Astillero
Tel. 942 251 099
www.recinsasl.com

recinsa@recinsasl.com


MADRID
CARGOTRACK

Raúl Martín
CEO

Los Frailes, 79. P.I. Los Frailes
28814 Daganzo de Arriba
Tel. 911 263 662
www.cargotrack.es

ventas@cargotrackgroup.com

EMBALEX

Eduardo Cordovilla
BRANCH MANAGER

Grecia, 10, P.I. La Estación
28971 Griñón
Tel. 918 141 587
ate.embalex.com

ecordovilla@grupoembalex.com

LPR, (LA PALETTE ROUGE)

Javier Domínguez
DIRECTOR GENERAL

Av. del Arroyo del Santo, 4-6
28042 Madrid
Tel. 917 472 350
www.lpr.eu

Javier.dominguez@lpr.eu

PALLETWAYS IBERIA

Gregorio Hernando
DIRECTOR GENERAL

Av. Buenos Aires, S/N parc.8a P.I. Camporosso
28806 Alcalá de Henares
Tel. 902 882 424
www.es.palletways.com

pwiberia@palletways.com

SERCABLES

Sergio López Rey
DIRECTOR COMERCIAL

Herreros 14 (part.), Pol.Ind. Los Ángeles
28906 Getafe
Tel. 916 830 300
www.sercables.com

s.lopez@sercables.com


VALENCIA
ARANCO

Garikoitz Lara Goiricelaya
DIRECTOR ÁREA DESARROLLO DE NEGOCIO

Industrias, 10 - P.I. Massamagrell
46130 Massamagrell
Tel. 963 688 383
www.aranco.com

gari.lara@aranco.com

EMBALAJES, SUJECCIÓN, TRINCAJES, CABLES, ESLINGAS/PALETS

CIESA

**Vicente Masip**
CONTABILIDAD/GERENCIADe la Bérnia, 8
P.I. Canet D'En Berenguer
46529 Canet d'en Berenguer
Tel. 963 018 899

ciesa2@outlook.es

DEPOT REAL BENLLOCH

**Wesam Deeb**
GERENTEAv. Alacant, nº 10
46460 Silla
Tel. 963 670 888
www.realbenlloch.com

gerencia@realbenlloch.com

EMBALAJES CANTABRIA - CARGAS DE PROYECTOS

**Fernando Domínguez**
DIRECTOR ZONA LEVANTEP. Ind Camí la Mar nº5
46500 Sagunt
Tel. 617 408 110
www.embalajescantabria.com

fernando.dominguez@embalajescantabria.com

EMBALAJES GRACIA

**Miguel Gracia**
DIRECTOR COMERCIALPla de los Andanes, s/n
46117 Bétera
Tel. 691 670 584
www.embalajesgracia.com

info@embalajesgracia.com

LPR, (LA PALETTE ROUGE)

**Fernando Fernández**
DELEGADO ÁREA LEVANTEC/ G, 34. P.I. El Oliveral
46190 Riba-roja de Túria
Tel. 917 472 350
www.lpr.eu

info@es.lpr.eu

TOTALTRAILER LEVANTE

**Manuel Alcalá Lasso**
GERENTEExplanada Oeste (ZE-V-019) · Ampliación Sur
46024 Valencia
Tel. 649 004 778
www.totaltrailerlevante.com

trafico@totaltrailerlevante.com

TRANSPORTES TORAMO

**Juan Toledo**
GERENTEC.º dels Rafols, s/n. Apdo. 262 Catarroja
46470 Albal
Tel. 961 272 937
www.toramo.com

toramo@toramo.com

TRANSPORTES Y TRINCAJES DEL MEDITERRÁNEO
- TT MEDITERRÁNEO**Inma Salinas**
DIRECTORA GENERALPz Manuel Azaña 4
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 961 088 260
www.ttmediterraneo.com

inma@ttmediterraneo.com

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

**EMBALAJES
CANTABRIA, S.L.**

ZONA
NORTE/CENTRO
CANTABRIA

ZONA
LEVANTE/SUR
SAGUNTO (VLC)

www.embalajescantabria.com

MAQUINARIA PROJECT CARGO

ALICANTE
HYSTER

Alfredo Gómez Fuster
DELEGADO

P.I. Las Atalayas, Av. del Yen, 165-166
03114 Alicante
Tel. 965 106 580
www.generaindustrial.com

info@generaindustrial.com


ASTURIAS
GAM, GENERAL DE ALQUILER DE MAQUINARIA

Fernando Cuervo
RESPONSABLE BIG TRUCKS Y MAQUINARIA PORTUARIA

Ctra. Tiñana Km 1
33199 Granda - Siero
Tel. 630 739 959
www.gamrentals.com

fcuervo@gamrentals.com


BARCELONA
JOSE LLINAS E HIJOS

Carme Llinàs
DIRECTORA COMERCIAL

Cal Malet, 11-13 - ZAL II
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 932 235 275
www.llinas.org

carme@llinas.org

KARBAR SOLUCIONES INDUSTRIALES

Jerónimo García
RESPONSABLE

F. Duran i Reynals, P.Font del Radium, nave 5
08403 Granollers
Tel. 937 812 042
www.karbar.es

jeronimo.garcia@karbar.es


BIZKAIA
**VIZCAINA DE BANDAJES Y CARRETILLAS.
(VIBACAR)**

Alexander López Aller
GERENTE

P.I. Isasi pabellón 3
48192 Gordexola
Tel. 944 712 314
www.carretillasvibacar.es

alexander@vibacar.com


CÁDIZ
VIRROME

Juan Manuel Romero
GERENTE

Senegal, 19. P.I. El Portal
11408 Jerez de la Frontera
Tel. 620 277 005
www.virrome.es

juanvirrome@gmail.com


CASTELLÓN
GRÚAS BONET CASTELLÓN

Rosendo Pérez
CEO

Holanda, parc.176, Ciudad del Transporte
12006 Castellón
Tel. 964 340 777
www.gruasbonet.es

gbcastellon@gruasbonet.es


GUADALAJARA
LIEBHERR IBÉRICA

Juan Carlos Jiménez
DIRECTOR DE DIVISIÓN, GRUAS MARITIMAS

Los Muchos, 53. P.I. Albolleque
19160 Chiloeches
Tel. 949 363 031
www.liebherr.com

juancarlos.jimenez@liebherr.com


MADRID
GENERA INDUSTRIAL - HYSTER - YALE ESPAÑA

Ángel Iglesias Zamorano
DIRECTOR GENERAL

P.I. Las Castellanas parc. 35 Ctra. N-II/INTA
28830 San Fernando de Henares
Tel. 911 516 000
www.generaindustrial.com

info@generaindustrial.com


SEVILLA

MAQUINARIA PROJECT CARGO

SERVILIFT

**Juan Francisco Azogue**
GERENTEParsi 6, 88-90
41016 Sevilla
Tel. 954 510 208
www.servilift.com

juanazogue@servilift.com



VALENCIA

CHAPMAN FREEBORN AIRCHARTERING SL

**Héctor Romero**
GENERAL MÁNAGEREd. Serv. Grales. C.C.Aérea, of. no. 113
46940 Manises
Tel. 961 539 970

spain@chapmanfreeborn.aero

GRÚAS BONET

**Rosendo Pérez**
CEOAv. Europa, s/n, Horno de Alcedo
46026 Valencia
Tel. 963 765 959
www.gruasbonet.es

gruasbonet@gruasbonet.es

KONECRANES AND DEMAG IBÉRICA

**Vicent Lladó**
DIRECTOR, PORT SERVICES MEDITERRANEANDel Transport, 2
46469 Beniparrell
Tel. 902 419 420
www.konecranes.com

vicent.llado@konecranes.com

VCD LOGÍSTICA

**Rocío Sánchez**
DIRECTORAPuerto de Denia, 3, Buzón 3 (PLV)
46190 Riba-roja de Túria
Tel. 961 668 622
www.vcdlogistica.com

rsanchez@valenciacontainer.com

NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS



A CORUÑA

PÉREZ TORRES MARÍTIMA

**Santiago Pérez-Torres Fernández**
DIRECTOR GENERALMuelle Comercial, s/n
15401 Ferrol
Tel. 981 338 777
www.ptmar.com/es

projectspt@ptmar.com

A. PÉREZ Y CÍA.

**Mónica Quintana**
BRANCH MANAGERMallorca, 260, 1er pta.
08008 Barcelona
Tel. 934 437 900
www.perezycia.com

monica.quintana@perezycia.com

CMA CGM IBÉRICA

**Peter Smidt-Nielsen**
DIRECTOR GENERALAv. Ports d'Europa, 100-4º, Ed. S. Center-ZAL
08040 Barcelona
Tel. 933 196 800
www.cma-cgm.com

ibc.genmbox@cma-cgm.com

ERSHIP

**Manuel Jambert Contijoch**
DELEGADO EN CATALUÑAParc Neg. Mas Blau II, Les Garrigues, 13-15
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 933 741 930
www.ership.com

ad.ba@ership.com

IGNAZIO MESSINA & C.

**Federico Spinnato**
DIRECTORTuset 3, pl. 5
08006 Barcelona
Tel. 933 425 352
www.messinaline.it

federico.spinnato@messinaline.it

IP SHIPPING AGENCIES

**Miguel Ángel Muñoz**
DIRECTOREd. Logic I, Ronda de Can Rabadà, 2, 5º, 3º
08860 Castelldefels
Tel. 610 469 173

ops@ipships.com

COSCO SHIPPING LINES (SPAIN)

**Marck Poveda**
GENERAL MANAGERCasanova, 2, 6º
08011 Barcelona
Tel. 933 047 147
www.coscospain.com

marck.poveda@coscospain.com



BARCELONA

NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS
JUMBO - SAL - ALLIANCE

Carlos Claramunt
DIRECTOR

Pº de Gràcia 21, plta. Ppal, Desp.8
08007 Barcelona
Tel. 931 228 225
www.jumbo-sal-alliance.com

spain@Jumbo-SAL-Alliance.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA

Cai-Nikolaj Schaefer
SENIOR PROJECT CARGO MANAGER

Foc, 30-36
08038 Barcelona
Tel. 935 082 300
www.msc.com

esp-info@msc.com

NEPTUNE BARCELONA

Albert Sánchez
BRANCH MANAGER

Plaça Europa 17 - 19, 4º - 2º
08908 L'Hospitalet de Llobregat
Tel. 933 170 005
www.neptunbarcelona.com

asanchez@neptune-bcn.com

NOATUM MARITIME

Albert Pallarés
CCO NOATUM MARITIME

Pº Zona Franca, 111, Torre Auditori
08038 Barcelona
Tel. 932 987 777
www.noatummaritime.com

apallares@noatummaritime.com

SPLIETHOFF SPAIN

Federico Delclós
DIRECTOR

Muntaner 200, nº 6-6º
08036 Barcelona
Tel. 932 203 527
www.spliothoff.com

f.delclos@spliothoff.com

TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS

Ernest Bernet
MANAGING DIRECTOR

L'Atlàntic, 112-120 (ZAL)
08040 Barcelona
Tel. 932 624 170
www.transcomashipping.com

barcelona@transcoma.com

WALLENIUS WILHELSEN OCEAN IBERIA

Raoul Vega
DIRECTOR GENERAL

Av. Francesc Cambó, 21, 4º
08003 Barcelona
Tel. 932 490 568
www.walwil.com

2weubcnoceansales@walwil.com


BIZKAIA
A. PÉREZ Y CÍA

Juan De Castro Chausson
REGIONAL MANAGER

Barroeta Aldamar, 2, 1º izq.
48001 Bilbao
Tel. 944 569 101
www.perezycia.com

juan.decastro@perezycia.com

AGENCIA MARÍTIMA CONDEMINAS BILBAO

Ruth Alonso
DIRECTORA

San Vicente, 8-11, Ed. Albia I, 11º
48001 Bilbao
Tel. 944 232 619
www.bergelogistics.com

Ruth.alonso.p@bergelogistics.com

BBC CHARTERING IBERIA

Josu Iturri
GENERAL MANAGER

Nervion 3 - 3º
48001 Bilbao
Tel. 944 105 501
www.bbc-chartering.com

Josu.Iturri@bbc-chartering.com

CMA CGM IBÉRICA

Aitor Agirre
SALES MANAGER NORTH

Bertendona, 4, 2ª plta.
48008 Bilbao
Tel. 933 196 800
www.cma-cgm.com

ibb.aagirre@cma-cgm.com

CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA

Gorka Zabala
GENERAL MANAGER

Puerto de Bilbao, muelle A6
48508 Zierbena
Tel. 944 252 600
www.torobe.com

consignaciones@torobe.com

EUROAMERICAS AGENCIA MARITIMA (ONEGO SHIPPING)

Peio Bastida
DIRECTOR

Alameda Recalde, 27 - 1º
48009 Bilbao
Tel. 944 354 120

comercial@euroamericas.es

MARÍTIMA DAVILA BILBAO

Ricardo de la Vega Gandarias
DIRECTOR

Las Mercedes, 25, 6º, dpto. 2
48930 Las Arenas - Getxo
Tel. 944 355 560
www.grupodavila.es

rvega@bil.mdavila.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA

Cai-Nikolaj Schaefer
SENIOR PROJECT CARGO MANAGER

San Vicente 8, 5a planta. Ed. Albia
48001 Bilbao
Tel. 944 355 030
www.msc.com

esp-info@msc.com

OREY SHIPPING

Rui D'Orey
DIRECTOR

Henao, 7, 5º, dpto. 7
48009 Bilbao
Tel. 944 354 648
www.orey-shipping.es

bilbao@orey-shipping.es

SEATRANS MARITIME

Estanis Verdes
DIRECTOR

Alameda Urquijo, 28, 1º D
48010 Bilbao
Tel. 944 107 093
www.sea-trans.net

seatrans@sea-trans.net

NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS

SPLIETHOFF SPAIN

**Federico Delclós**
DIRECTORRodríguez Arias 23, 2º
48009 Bilbao
Tel. 944 830 524
www.spliethoff.com

f.delclos@spliethoff.com

TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS

**Laura Ferrario**
TRAMP OPERATIONS MANAGERBartolomé, 1, pta. 1ª
48902 Barakaldo
Tel. 944 231 765
www.transcomashipping.com

lbilbao@transcoma.com

VAPORES SUARDIAZ NORTE

**Guillermo Cerero Calleja**
OFFICE MANAGERColón de Larreategui, 30, entlo. Dcha.
48009 Bilbao
Tel. 944 234 300
www.suardiaz.com

vsbilbao@suardiaz.com

VASCO SHIPPING SERVICES

**Pedro Medrano**
GENERAL MANAGERAv. Iparraguirre, 59, 3º
48900 Santurtzi
Tel. 944 939 200
www.vascoca.com

pedro.medrano@vascoca.com

VN NAVEGACIÓN

**Felipe Castaños**
GERENTEBarroeta Aldamar nº 6 - 4º Izda
48001 Bilbao
Tel. 944 234 041
www.vnnavegacion.es

chartering@vnnavegacion.es

BERNARDINO ABAD

**Javier Copano Gil-Abad**
DIRECTOR GENERALMéxico, 1, 1º
11004 Cádiz
Tel. 956 228 007
www.bernardinoabad.es

cadiz@bernardinoabad.es

ERSHIP CÁDIZ

**Luis Mª Durán Quintero**
GERENTEP.I. Río S. Pedro, Muelle Cabezueta, Z. Serv.
11519 Puerto Real
Tel. 956 567 931
www.ership.com

luis.duran@ership.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA

**Cai-Nikolaij Schaefer**
SENIOR PROJECT CARGO MANAGERAv. La Ilustración, 6, Pl. 2, Mód 5-6. Ed. Astarte
11011 Cádiz
Tel. 956 292 000
www.msc.com

esp-info@msc.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Paula Luiken**
MANAGERP.ª Virgen del Carmen, 15, 9ª izq.
11201 Algeciras
Tel. 956 662 300
www.suardiaz.com

pluiken@suardiaz.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Susana Uya Pedrosa**
DIRECTORAAv. del Puerto, 1, 6º
11006 Cádiz
Tel. 956 282 111
www.suardiaz.com

suya@suardiaz.com

TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS

**Antonio Moreno**
BRANCH MANAGERÁrea Servicios El Fresno. Torre A. 5º
11370 Los Barrios
Tel. 856 221 988
www.transcomashipping.com

algecirasr@transcoma.com



CANTABRIA

CLDN PORTS SPAIN

**Pablo Pellon Ceballos**
GENERAL MANAGER SPAINLealtad, 14
39002 Santander
Tel. 942 873 718
www.cldn.com

pablo.pellon@cldn.com

COBASA (CONSIGNATARIOS DE BARCOS DE SANTANDER)

**Norberto Garrido**
DIRECTOR DE DESARROLLO DE NEGOCIOPol. de Raos, Ed. pta. de Santander
39600 Camargo
Tel. 942 369 389
www.cobasa.net

norberto.garrido@cobasa.net

DAVILA AGENCIAS Y SERVICIOS PORTUARIOS

**Jorge López Guerra**
DIRECTORAntonio López, 24
39009 Santander
Tel. 942 215 450
www.grupodavila.com

jlopez@mdavila.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Guillermo Cerero Calleja**
OFFICE MANAGEREmilio Pino 6 4ºG
39002 Santander
Tel. 942 314 011
www.suardiaz.com

gcerero@suardiaz.com



CASTELLÓN



CÁDIZ

NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS
MEDKON IBERIA

Nancy Khawam
DIRECTORA

José M^º Guinot Galan n^º 5 plta. 3^º pta 1.
12003 Castellón
Tel. 964 155 412
www.medkonlines.com

nancy.khawam@medkoniberia.com

OCMIS LTA

Ali Halabi
DIRECTOR COMERCIAL

Cerdán de Tallada 23, entresuelo
12004 Castellón
Tel. 964 843 455
www.ocmis.es

ali@ocmis.es

SIMÓN MONTOLIO Y CÍA.

Ignacio Montolio
GERENTE

Muelle Serrano Lloberas, s/n. Pl.1^ª Local 1
12100 Castellón
Tel.
https://montolio.agency/

ignacio@montolio.agency

SUCESORES DE SEBASTIÁN ROCA

Sebastián Pla
GERENTE

P^º Buenavista, 15
12100 Castellón
Tel. 964 737 272

seroca@seroca.net

TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS

Verónica Fuentes
CASTELLÓN & CNAN MED MANAGER

P^º Buena Vista, 36, entlo. 1^º
12100 Castellón
Tel. 964 288 449
www.transcomashipping.com

castellon@transcoma.com


GIPUZKOA
CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA

Gorka Zabala
GENERAL MANAGER

Ed. de Consignatarios, 3^a
20110 Pasaia
Tel. 943 357 232
www.torobe.com

consignaciones@torobe.com

SOBRINOS DE MANUEL CÁMARA

Amaia Dorronsoro
DIRECTORA

Kontsignatario C/, 802, 3
20110 Pasaia
Tel. 943 344 270
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
21810 Huelva
Tel. 959 956 087
www.bernardinoabad.es

huelva@bernardinoabad.es

SUARDIAZ LOGISTICS

Francisco Gómez
DELEGADO HUELVA

Berdigón, N^º 1-3 (Entreplanta) - CHN
21003 Huelva
Tel. 959 802 970
www.suardiaz.com

vapores.suratlantico@suardiaz.com


BALEARES
GRUPO VERLIO

Enrique Oliver Payarols
CONSEJERO DELEGADO

Ses Rafaletes, 1, entlo. Ed. Torremar
07015 Palma de Mallorca
Tel. 971 400 611
www.verlio.es

eoliver@verlio.es


LAS PALMAS
ATLANSEA

José Mayor
DIRECTOR

Eduardo Benot, 51 - 4^º
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 226 013
www.atlansea.com

shipping@atlansea.com

BERNARDINO ABAD

Tinerfe Morales
RESPONSABLE ZONA CANARIAS

Dr. Jose Guerra Navarro, 6-2^º
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 463 045
www.bernardinoabad.es

laspalmas@bernardinoabad.es

CMA CGM IBÉRICA

Juan Manuel Hernández
OUTSIDE SALES

Explanada Vapores Interinsulares s/n, pl.baja
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 933 196 800
www.cma-cgm.com

ibc.salessupport@cma-cgm.com

HAMILTON Y CÍA

Francisco González
DIRECTOR COMERCIAL

Av. de las Petrolíferas s/n
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 463 062
www.hamiltonycia.com

info@hamiltonycia.com

NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS

J. A. AROCHA

**Gustavo Vidueira**
GENERAL MANAGERIbarra y Cía, s/n, Zona V
35008 Puerto de La Luz
Tel. 928 475 652
www.jaarochoa.com

jaarochoa@jaarochoa.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA

**Cai-Nikolaj Schaefer**
SENIOR PROJECT CARGO MANAGERDtor. José Guerra Navarro, 6, 1º
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 465 112
www.msc.com

esp-info@msc.com



MADRID

BERGÉ

**Óscar Barrios**
RESPONSABLE DE CARGA PROYECTOAv. de Bruselas, 20 3.º pl.
28108 Alcobendas
Tel. 917 044 920
www.bergelogistics.com

breakbulk@bergelogistics.com

BERNARDINO ABAD MADRID

**Bernardino Copano Gil**
CONSEJEROCastelló, 115 - planta 4ª Apto. 417
28006 Madrid
Tel. 912 796 155
www.bernardinoabad.es

madrid@bernardinoabad.es

CLDN PORTS SPAIN

**Miguel Juárez**
SALES & ACCOUNT MANAGERValle de Enmedio 2
28035 Madrid
Tel. 696 797 134
www.cldnro.com

miguel.juarezvazquez@cldn.com

CMA CGM IBÉRICA

**Juan Carlos Almodóvar**
DIRECTORCastelló, 128- 4ª
28006 Madrid
Tel. 933 196 800
www.cma-cgm.com

ibc.salessupopr@cma-cgm.com

DAVILA AGENCIAS Y SERVICIOS PORTUARIOS

**Jorge López Guerra**
DIRECTORP.º de la Castellana 8, 1º Dcha.
28046 Madrid
Tel. 914 320 570
www.grupodavila.com

jlopez@mdavila.com

HÖEGH AUTOLINERS (SPAIN)

**Iñaki Echeverría**
HEAD OF SPAINMarie Curie, 19 of. 1.7
28521 Rivas-Vaciamadrid
Tel. 914 995 444
www.hoegh.com

autoliners.spain@hoegh.com

HUGO STINNES - MARMEDSA AS AGENTS

**Jorge Bernal**
DIRECTOR GENERAL FLETAMENTOSAv. de Italia, 2
28821 Coslada
Tel. 916 277 000
www.stinnes-linien.de

jbernal@noatummaritime.com

INSIGNIA SHIPPING

**Jorge Sieiro**
PROJECT CARGO DIRECTORFortuny, 9
28010 Madrid
Tel. 620 534 229
www.insignia-shipping.com

jorge.sieiro@insignia-shipping.es

LANTIA MARÍTIMA

**Alfonso García**
DIRECTORAnabel Segura, 11, ed. B, pta. baja, pta. D
28108 Alcobendas
Tel. 914 151 611
www.lantiamaritima.com

madrid@lantiamaritima.com

MARGUISA

**Francisco Durán**
DIRECTORVillanueva nº 5, 1º
28001 Madrid
Tel. 915 720 645
www.marguisa.com

marguisa@marguisa.com

MARÍTIMA DEL ORIENTE

**Jorge Silvio López**
GENERAL MANAGER SPAINP.º Castellana, 8-1º
28046 Madrid
Tel. 914 320 568
www.grupodavila.com

jlopez@marori.es

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA.

**Cai-Nikolaj Schaefer**
SENIOR PROJECT CARGO MANAGEROrense, 81, 6ª
28020 Madrid
Tel. 914 363 940
www.msc.com

ESP-info@msc.com

NOATUM CHARTERING

**Jorge Bernal**
GENERAL MANAGER CHARTERINGAv. De Italia nº2 – CTC
28821 Coslada
Tel. 916 277 000
www.noatumchartering.com

chartering@noatummaritime.com

NYK BULK & PROJECTS. MARMEDSA AS AGENTS.

**Jorge Bernal**
DIRECTOR GENERAL FLETAMENTOSAv. de Italia, 2
28821 Coslada
Tel. 916 277 000
www.nbp.co.jp

jbernal@noatummaritime.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Javier Nieto**
DIRECTORAyala, 6
28001 Madrid
Tel. 647 308 332
www.suardiaz.com

jfernandez@suardiaz.com

NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS
U.E.C.C. SPAIN

Ignacio Castrillo
MANAGER

Pº de la Habana, 41. Portal 1, esc. B.J. Pta. Izq.
28036 Madrid
Tel. 915 758 355
www.uecc.com

projectcargo@uecc.com


MURCIA
TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS

Inmaculada García
BRANCH MANAGER

pta. s de Murcia, Ed. Mediterráneo, 11. Entlo 2
30201 Cartagena
Tel. 968 521 654
www.transcoma.com

cartagena@transcoma.com


S.C. DE TENERIFE
BERNARDINO ABAD

Tinerfe Morales
RESPONSABLE ZONA CANARIAS

Dr. Allart, 35, 1º A
38003 S. C. de Tenerife
Tel. 922 271 652
www.bernardinoabad.es

tenerife@bernardinoabad.es

HAMILTON Y CÍA

Francisco González
DIRECTOR COMERCIAL

Pº Milicias Garachico, 1. Ed. Hamilton of. 19
38002 Santa Cruz de Tenerife
Tel. 922 273 200
www.hamiltonycia.com

tenerife@hamiltonycia.com

J. A. AROCHA

Gustavo Vidueira Fontes
GENERAL MANAGER

Aguere No. 9, L-9
38003 Santa Cruz de Tenerife
Tel. 606 412 691
www.jaarochoa.com

jaarochoatfe@jaarochoa.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA

Cai-Nikolaij Schaefer
SENIOR PROJECT CARGO MANAGER

Leoncio Rodríguez, 3. Of. 3-2, 1º, Ed. El Cabo
38003 S. C. de Tenerife
Tel. 922 223 161
www.msc.com

esp-info@msc.com


SEVILLA
BERNARDINO ABAD SEVILLA

Víctor Gómez Zaldivar
CHIEF OPERATING OFFICER

Ed. Galia Puerto- C. Negocios, C. Esclusa s/n
41011 Sevilla
Tel. 954 296 220
www.bernardinoabad.es

sevilla@bernardinoabad.es

CMA CGM IBÉRICA

Loreto Morano
OUTSIDE SALES MANAGER - SOUTH SPAIN

José Delgado Brackenbury 11, 3º, mod. M 3-13
41011 Sevilla
Tel. 933 196 800
www.cma-cgm.com

ibc.salessupprt@cma-cgm.com

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA

Cai-Nikolaij Schaefer
SENIOR PROJECT CARGO MANAGER

Ed. Galia Puerto. Ctra. la Esclusa, 11-1º pl-Izq
41011 Sevilla
Tel. 956 292 050
www.msc.com

esp-info@msc.com

SEVITRADE

Francisco García Campos
PRESIDENTE

Ctra. de la Esclusa, 35
41011 Sevilla
Tel. 954 280 092
www.sevittrade.com

sevittrade@sevittrade.com

SUARDIAZ LOGISTICS

Carlos Jiménez
DIRECTOR

Cardenal Bueno Monreal, 56, 8º
41012 Sevilla
Tel. 954 296 576
www.suardiaz.com

cjimenez@suardiaz.com


TARRAGONA
EUROPORTS

Carlos Soletto
DIRECTOR COMERCIAL

Ciudad Real, s/n, Moll de Castella
43004 Tarragona
Tel. 977 222 219
www.euroports.com

commercial@europortsiberica.com

TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS

Laura Ferrario
RESPONSABLE TRAMP

Reial, 23 B. 1º
43004 Tarragona
Tel. 977 250 033
www.transcomashipping.com

tarragona@transcoma.com


VALENCIA

NAVIERAS / REPRESENTANTES DE ARMADORES / CONSIGNATARIAS

AROLA SHIPPING

**Jürgen León**
SHIPPING AGENCY MANAGERJosé Benlliure, 11
46011 Valencia
Tel. 963 242 390
www.arola.es

jleon@arola.com

HAPAG LLOYD SPAIN

**Verónica González**
DIRECTORAP.º Alameda, 35, Bis, 2ª plta.
46023 Valencia
Tel. 960 453 000
www.hapag-lloyd.com

veronica.gonzalez@hlag.com

IGNAZIO MESSINA & C. SPA

**Dolores Cigalat**
BRANCH MANAGERColón, 20, 3ª planta
46004 Valencia
Tel. 963 164 065
www.messinaline.it

spainvlt@messinaline.it

MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY ESPAÑA

**Cai-Nikolaij Schaefer**
SENIOR PROJECT CARGO MANAGERSuiza s/n - Ed. MSC
46024 Valencia
Tel. 963 359 100
www.msc.com

esp-info@msc.com

MEDKON IBERIA

**Nancy KHAWAM**
COUNTRY MANAGERPoeta Rafael Alberti, 2
46015 Valencia
Tel. 699 135 451
www.medkonlines.com

nancy.khawam@medkoniberia.com

OREY SHIPPING

**Bernardo Macedo**
RESPONSABLE OFICINAGran Vía Marqués del Turia, 49-2-4ª
46005 Valencia
Tel. 961 484 974
www.orey-shipping.es

forwarding.valencia@orey-shipping.es

PLATAFORMA LOGÍSTICA PORTUARIA

**Manuel Gil**
GERENTELaboratorio, 82. Pl. Inguinsa
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 962 604 416

comercial@plpsagunto.com

SIMÓN MONTOLÍO Y CÍA.

**Ignacio Montolio Belmonte**
GERENTEAv. Ojos Negros, 81, 3 - 9
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 962 679 911
https://montolio.agency/

ignacio@montolio.agency

TRANSPORTES Y CONSIGNACIONES MARÍTIMAS

**Miguel Gil Montesinos**
DIRECTOR GENERALMéndez Núñez, 40 5º Local 503-504
46024 Valencia
Tel. 963 164 600
www.transcomashipping.com

valencia@transcoma.com

SEGUROS PROJECT CARGO



BIZKAIA

A. PÉREZ Y CÍA

**Juan De Castro Chausson**
REGIONAL MANAGERBarroeta Aldamar, 2, 1º izq.
48001 Bilbao
Tel. 944 569 101
www.perezycia.com

juan.decastro@perezycia.com



MADRID

GESAMAR GESTIÓN DE SEGUROS

**Andrea Marín**
DIRECTORAFortuny, 9
28010 Madrid
Tel. 913 194 836
www.gesamar.com

seguros@gesamar.com

TERMINALES PROJECT CARGO



A CORUÑA

TERMINALES MARÍTIMOS DE GALICIA. - TMGA

**Andrés Rey**
DIRECTOR

Puerto Exterior de Ferrol
15593 FERROL
Tel. 981 126 169
www.tmga.es

info@tmga.es

TMGA - TERMINALES MARÍTIMOS DE GALICIA

**Andrés Rey**
DIRECTOR

Muelle San Diego, s/n
15006 A Coruña
Tel. 981 126 169
www.tmg.es

info@tmga.es



BIZKAIA

CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA

**Gorka Zabala**
GENERAL MANAGER

Puerto de Bilbao, muelle A6
48508 Zierbena
Tel. 944 252 600
www.torobe.com

consignaciones@torobe.com

CSP IBERIAN BILBAO TERMINAL

**Elvira Gallego**
GENERAL MANAGER

Muelle 1 Ampliación, Puerto de Bilbao
48980 Santurtzi
Tel. 944 934 200
www.cspspain.com

cspb@cspspain.com

SERVICIOS LOGÍSTICOS PORTUARIOS

**Manu Pérez Riveras**
DIRECTOR GENERAL

Gran Vía, 40 bis, 7º
48009 Bilbao
Tel. 944 249 900
www.slp.es

slp@slp.es



CÁDIZ

ERSHIP CÁDIZ

**Luis Mª Durán Quintero**
GERENTE

P.I. Río S. Pedro, Muelle Cabezueta, Z. Serv.
11519 Puerto Real
Tel. 956 567 931
www.ership.com

luis.duran@ership.com

ESTIBAPORT

**Jose Galiano**
DIRECTOR

Est. Marítima Área Comercial Local C1-C2
11207 Algeciras
Tel. 851 000 422
www.sppa.es

josegaliano@estibaport.es



CASTELLÓN

NOATUM TERMINAL DE CASTELLÓN

**José María Salt**
DIRECTOR

Muelle del Centenario, s/n
12100 Castellón
Tel. 964 262 177
www.noatum.com

omagdalena@noatumterminals.com

PORTSUR CASTELLÓN

**Javier Herrera Vilar**
DIRECTOR GENERAL

Terminal Granelles Dársena Sur, Aptdo 80
12100 Castellón
Tel. 964 767 877
www.portsurcastellon.com

portsur@portsurcastellon.com

TERMINAL MARÍTIMA DE CASTELLÓN

**Sebastián Pla**
SOCIO

Muelle de la Cerámica, s/n, Apdo. Correos 84
12100 Castellón
Tel. 964 737 400

administracion@tmccs.com

TERMINAL MARÍTIMA DEL GRAO

**Jaime Veral**
GERENTE

M. Serrano Lloberas, Ed. Usuarios, Aptdo 77
12100 Castellón
Tel. 964 737 049
www.tmg.com.es

tmg@tmg.com.es



GIPUZKOA

ALGEPOSA PASAIA

**Imanol Mintegui**
DIRECTOR GENERAL

Ed. Consignatarios, s/n, Plta. Baja
20110 Pasaia
Tel. 943 350 000
www.algeposa.com

algeposa@algeposa.com

CONSIGNACIONES TORO Y BETOLAZA

**Gorka Zabala**
GENERAL MANAGER

Ed. de Consignatarios, 3º
20110 Pasaia
Tel. 943 357 232
www.torobe.com

consignaciones@torobe.com

TERMINALES PROJECT CARGO

NOATUM UECC TERMINAL PASAJES

**Urko Albistur**
DIRECTOR

Ed. Quincasa, pta. 3ª, Apto. Correos. 47
20110 Pasaja Ancho
Tel. 943 523 550
www.uecc.com - www.noatum.com

ualbistur@noatum-uecc.com



HUELVA

YILPORT HUELVA

**Ignacio Rodríguez**
MANAGEMENT

Puerto exterior muelle sur s/n
21810 Huelva
Tel. 660 064 360
www.yilport.com

ignacio.rodriguez@yilport.com



LAS PALMAS

GESPORT ATLANTIC

**Francisco J. Naranjo**
ADMINISTRADOR

Av. de las Petrolíferas, s/n
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 258 713
www.gesportatlantic.com

administracion@gesportatlantic.es



MADRID

BERGÉ

**Óscar Barrios**
RESPONSABLE DE CARGA PROYECTO

Av. de Bruselas, 20 3.ª pl.
28108 Alcobendas
Tel. 917 044 920
www.bergelogistics.com

breakbulk@bergelogistics.com

BERNARDINO ABAD MADRID

**Bernardino Copano Gil**
CONSEJERO

Castelló, 115 - planta 4ª Apto. 417
28006 Madrid
Tel. 912 796 155
www.bernardinoabad.es

madrid@bernardinoabad.es



MÁLAGA

NOATUM TERMINAL MÁLAGA

**César Cegarra**
BRANCH MANAGER

Muelle Nº 9, Ed. Noatum - Puerto de Málaga
29001 Málaga
Tel. 952 061 730
www.noatummaritime.com

ccegarra@noatumterminals.com



SEVILLA

EUROPORTS CARBÓN PUERTO

**Antonio Pernía Márquez**
GERENTE

Ctra. del Copero, s/n
41012 Sevilla
Tel. 954 296 670
www.euroports.com

antonio.pernia@euroports.com



TARRAGONA

EUROPORTS

**Carlos Soletó**
DIRECTOR COMERCIAL

Ciudad Real, s/n, Moll de Castella
43004 Tarragona
Tel. 977 222 219
www.euroports.com

commercial@europortsiberica.com



VALENCIA

APM TERMINALS SPAIN GATEWAY

**Julián Fernández**
MANAGING DIRECTOR

Muelle de Levante, Puerto Valencia. Ed. APMT
46024 Valencia
Tel. 963 241 680
www.apmterminals.com/valencia

valencia@apmterminals.com

CSP IBERIAN VALENCIA TERMINAL

**Gustavo Ferrer Soriano**
DIRECTOR GENERAL

Muelle Príncipe Felipe, s/n
46024 Valencia
Tel. 963 938 300
www.cspspain.com

cspv@cspspain.com

INTERSAGUNTO TERMINALES

**Víctor Oltra**
DIRECTOR

Muelle Norte II
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 962 699 060
www.saguntoti.com

planificacion@saguntoti.com

TERMINALES PROJECT CARGO
MSC TERMINAL VALENCIA

Sven Valentin
DIRECTOR

Muelle MSC, s/n
46024 Valencia
Tel. 963 325 500
www.msctv.es

administracion@msctv.es

NAVARRO Y BORONAD

Artemio Navarro Boronad
GERENTE

Av. Port, 4
46730 Gandía
Tel. 962 840 100
www.navarroyboronad.com

agency@navarroyboronad.com

NOATUM TERMINAL SAGUNTO

Rafael del Moral Estellés
BRANCH MANAGER

Muelle Puerto de Sagunto, s/n
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 962 656 100
www.noatumterminals.com

commercialsag@noatumterminals.com

TRANSITARIAS PROJECT CARGO

A CORUÑA
PÉREZ TORRES MARÍTIMA

Santiago Pérez-Torres Fernández
DIRECTOR GENERAL

Muelle Comercial, s/n
15401 Ferrol
Tel. 981 338 777
www.ptmar.com/es

projectspt@ptmar.com

SAVINO DEL BENE

Farida Dahmane
DIRECTORA

Los Monegros, Ed. A7, 1º, of. 2
03006 Alicante
Tel. 965 106 522
www.savinodelbene.com

alicante@savinodelbene.com


ALMERÍA
BERNARDINO ABAD

Jose Carlos Capdevila Pedrajas
RESPONSABLE DELEGACIÓN

Carbón, 221
04009 Almería
Tel. 662 607 250
www.bernardinoabad.es

almeria@bernardinoabad.es


ASTURIAS
ACROSS LOGISTICS

Ignacio Ardisana Molleda
NORTHERN SPAIN BRANCH MANAGER

Vial Ignacio Fernández Fidalgo 4, Ed 1, Of 20
33212 Gijón
Tel. 667 062 584
www.acrosslogistics.com

ignacio@acrosslogistics.com

RHENUS LOGISTICS

Andrés Álvarez
GERENTE/BRANCH MANAGER

Parque Tecnológico de Asturias, parc. 49 -E
33428 Arroyo (Llanera)
Tel. 985 307 450
www.rhenus.com

andres.alvarez@es.rhenus.com


ALICANTE

TRANSITARIAS PROJECT CARGO



ACROSS LOGISTICS



Manel Luque
COUNTRY MANAGER

Pl. Europa, 9-11. plta. 19.
08908 L'Hospitalet de Llobregat
Tel. 933 170 726
www.acrosslogistics.com

manel@acrosslogistics.com

AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES



Laura Jiménez
OPERATIONS MANAGER

Palaudàries, 11-13
08004 Barcelona
Tel. 933 249 494
www.arola.com

ljimenez@arola.com

ATLANTIC FORWARDING SPAIN



Francisco Castilla
BARCELONA BRANCH MANAGER & SHARE HOLDER

Garrotxa, 6-8, Ed. B, 1ºD. Mas Blau I
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 935 514 949
www.myatlanticforwarding.com

francisco.castilla@myatlanticforwarding.com

DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN



Franco Ribechini
RESPONSABLE DE PROYECTOS

Almogàvers 119- 123, 2ª planta, 3ª puerta
08018 Barcelona
Tel. 932 697 000
www.dcsspain.com

fribechini@es.dcssfreight.com

ERHARDT PROJECTS



Alejandro Cañas
MANAGING DIRECTOR

Av. Drassanes, 6-8 – 3º - Ed. Colón
08001 Barcelona
Tel. 933 427 703
www.erhardtprojects.com

acanas@erhardt.es

ERSHIP



Manuel Jambert Contijoch
DELEGADO EN CATALUÑA

Parc Neg. Mas Blau II, Les Garrigues, 13-15
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 933 741 930
www.ership.com

ad.ba@ership.com

GSM- GESTIÓN DE SERVICIOS MARÍTIMOS, AÉREOS Y TERRESTRES



Santi Millet
TANK BUSSINES DEVELOPMENT MANAGER

Av. Drassanes, 6-8, 7ª
08001 Barcelona
Tel. 932 013 799
www.gsmsa.es

gsm@gsmsa.es

INTERNATIONAL PROJECT CARGO



Miguel Ángel Muñoz
DIRECTOR

Ed. Logic I, Ronda de Can Rabadà, 2, 5ª, 3ª
08860 Castelldefels
Tel. 932 981 171
www.ipctrans.com

ipc@ipctrans.com

JAYLO



Sergio Alquézar Ruiz
HEAD OF OVERSEAS DIVISION

W.T.C. Muelle de Barcelona Ed. Este 1ª
08039 Barcelona
Tel. 607 886 903
www.jaylo.eu

sergio.alquezar@jaylo.eu

MEGA ONLINE LOGISTICS



Carla Bolognesi
DIRECTORA GENERAL

Pº del Ferrocarril, 335 – 3º 1ª
08860 Castelldefels
Tel. 933 297 810
www.megaonlinelogistics.com

carla@megaonlinelogistics.com

MPG GROUP



Marc López
BRANCH MANAGER

Av. Drassanes 6-8. 8º
08001 Barcelona
Tel. 933 018 878
www.groupmpg.com

marc.lopez@groupmpg.com

MULTITRADE SPAIN



Jose M. Lozano
DIRECTOR

Pº del Ferrocarril, 335, bajos 2ª
08860 Castelldefels
Tel. 932 643 900
www.multitrade-spain.es

jose.lozano@multitrade-spain.es

NIPPON EXPRESS DE ESPAÑA



Giancarlo Devoto
BRANCH MANAGER

Cal Pi de L'Olla, 36-38, ZAL II
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 679 566 248
www.nipponexpress.com

giancarlo.devoto@nipponexpress.com

OIA GLOBAL



Laura Lillo
BRANCH MANAGER

Bruc, 21, ppal 4ª
08010 Barcelona
Tel. 933 906 101
www.oiaglobal.com

barcelona.operations@oiaglobal.com

SALVAT LOGISTIC PROJECTS



Adolfo Tomás Gracia
GENERAL MANAGER

Atlàntic 102-110 (ZAL)
08040 Barcelona
Tel. 932 638 970
www.salvatlogistica.com

projects@salvatprojects.com

SAVINO DEL BENE



Fabio Gava
DIRECTOR

Av. Les Garrigues 46, 3ª. Ed. Iris-Mas Blau 2
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 932 156 226
www.savinodelbene.com

barcelona@savinodelbene.com

SMART LOGISTICS GROUP



Antonio Durán
MANAGING DIRECTOR

Botànica, 146
08908 L'Hospitalet de Llobregat
Tel. 932 230 608
www.smartlg.com

comercial@smartlg.com

TRANSITARIAS PROJECT CARGO
SPARBER GROUP

Lluís Palau
DIRECTOR

Av. Ports d'Europa, 100, PB. Ed. Service Center
08040 Barcelona
Tel. 933 368 020
www.sparbergroup.com

barcelona@sparber.es

SPLIETHOFF SPAIN

Federico Delclós
DIRECTOR

Muntaner 200, nº 6-6ª
08036 Barcelona
Tel. 932 203 527
www.spliothoff.com

f.delclos@spliothoff.com

TRANSPORTES GRUPO CALICHE

Ramiro Álvarez Fernández
DIRECTOR CALICHE BARCELONA

Aragón, 212
08011 Barcelona
Tel. 932 623 511
www.caliche.es

ramiro@caliche.es

VAN DER VLIST IBERIA

Lain Repsold
DIRECTOR

Balmes, 200, 3º, 2ª
08006 Barcelona
Tel. 933 191 517
www.vandervlist.es

info@spain.vandervlist.com


BIZKAIA
A. PÉREZ Y CÍA

Juan De Castro Chausson
REGIONAL MANAGER

Barroeta Aldamar, 2, 1º izq.
48001 Bilbao
Tel. 944 569 101
www.perezycia.com

juan.decastro@perezycia.com

ATLANTIC FORWARDING SPAIN

Miguel Torrontegui
BRANCH MANAGER & SHARE HOLDER

Alameda Mazarredo, 39, 6º C
48009 Bilbao
Tel. 946 308 554
www.myatlanticforwarding.com

miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

BAS & JOSÁ

Daniel Crespo
CARGO PROJECT & NORTH SPAIN SALES

Av. Altos Hornos, 33, ed. Ilgner, mod. 18
48901 Barakaldo
Tel. 676 354 230
www.basjosa.com

dcrespo@basjosa.com

COTRANSA

Sergio Sánchez
DIRECTOR

Cardenal Gardoqui, nº 1-6º-of. 5
48008 Bilbao
Tel. 946 424 988
www.cotransa.com

sergio.sanchez@cotransa.com

ERHARDT PROJECTS

Alejandro Cañas
MANAGING DIRECTOR

Ercilla, 19
48009 Bilbao
Tel. 944 250 100
www.erhardtprojects.com

erhardt.projects@erhardt.es

FRACHT PROJECT LOGISTICS

Itxaso Cárcamo
GENERAL MANAGER

G.V. Diego López de Haro, 17-6º
48001 Bilbao
Tel. 946 941 240
www.fracht.com

sales.bio@frachtspai.es

INTERMODAL FORWARDING

Gabriel Ibarra
HEAD OF INDUSTRIAL PROJECTS

Av. Iparraguirre, 59, 3º Ed. Cantábrico
48980 Santurtzi
Tel. 944 939 255
www.intermodalforwarding.com

projects@intermodalforwarding.com

JAS WORLDWIDE

Asier Ibarmia
BRANCH MANAGER

San Vicente, 8, 2º, dpto. 7. Ed. Albia I
48001 Bilbao
Tel. 682 282 859
www.jas.com

asier.ibarmia@jas.com

JAYLO

José Luis Bravo
DIRECTOR COMERCIAL

Iparraguirre Etorbidea, 59. plta. 2 of..2
48980 Santurtzi
Tel. 946 532 419
www.jaylo.eu

jl.bravo@jaylo.eu

MATRANSA - MARÍTIMA TRANSOCÉANICA

Isabel Leza Ramírez
DIRECCIÓN COMERCIAL Y ADMINISTRATIVA

Alameda Recalde, 18, 7º
48009 Bilbao
Tel. 944 234 645
www.matransa.com

matransa@matransa.com

MPL SPAIN - MAERSK PROJECT LOGISTICS

Rodrigo Jaime
HEAD OF MPL SPAIN

San Vicente, 8-7º of 11. Ed. Albia I
48001 Bilbao
Tel. 946 600 513
www.maersk.com/supply-chain-logistics/project-logistics

rodrigo.jaime@lns.maersk.com

NOATUM PROJECT CARGO - NOATUM LOGISTICS

Luis González
GLOBAL OPERATIONS MANAGER

Nervión, 3 3º
48001 Bilbao
Tel. 699 854 466
www.noatumlogistics.com

lgonzalez@noatumlogistics.com

NOVOCARGO TRANSITARIOS

Judith Rodríguez
BRANCH MANAGER

Barroeta Aldamar 6-4º izq.
48001 Bilbao
Tel. 944 736 185
www.novocargo.com

jrodriguez@novocargo.com

TRANSITARIAS PROJECT CARGO

OPERINTER TRAINER

**Iñigo Arce**
MANAGING DIRECTOR / DIRECTORBertendona, 4, 6º, dptos 2 y 3
48008 Bilbao
Tel. 944 248 481
www.operinter.com

iarce@operinter.com

OREY SHIPPING

**Rui D'Orey**
DIRECTORHenao, 7, 5º, dpto. 7
48009 Bilbao
Tel. 944 354 368
www.orey-shipping.es

bilbao@orey-shipping.es

RHENUS AIR & OCEAN

**Blanca Fernández**
RESPONSABLE PROYECTOS Y CARGAS ESPECIALESTorre Iberdrola Pz Euskadi, 5, Pl 25, Mod 3
48009 Bilbao
Tel. 944 704 360
www.rhenus.group

proyectos@es.rhenus.com

SALVAT PROJECTS (BILBAO)

**Iñigo García**
PROJECT MANAGERLedesma 6 5º dpto 2
48001 Bilbao
Tel. 946 135 618
www.salvatlogistica.com

projects@salvatprojects.com

SAVINO DEL BENE

**María Cañada**
DIRECTORAPº Uribitarte, 15, 1º C
48001 Bilbao
Tel. 944 464 654
www.savinodelbene.com

bilbao@savinodelbene.com

SEALOGIS PROJECTS

**Sergio Rivas**
BUSINESS DEVELOPMENT MANAGERGran Vía 17 - 3º Dcha
48001 Bilbao
Tel. 946 305 416
www.geodis.com

sergio.rivas@sealogis-projects.com

SEATRANS MARITIME

**Estanis Verdes**
DIRECTORAlameda Urquijo, 28, 1º D
48010 Bilbao
Tel. 944 107 093
www.sea-trans.net

seatrans@sea-trans.net

SHARE LOGISTICS SPAIN

**Mike Jauregui**
BRANCH MANAGERPº Uribitarte, 11 bajo
48009 Bilbao
Tel. 944 612 293
www.sharelogistics.com

jauregui.mike@sharelogistics.com

SPARBER GROUP

**Alexander Sparber**
MANAGING DIRECTORSan Vicente, 8 - Ed. Albia I, planta 10º
48001 Bilbao
Tel. 944 354 443
www.sparbergroup.com

alex.sparber@sparber.es

VAPORES SUARDIAZ NORTE

**Guillermo Cerero Calleja**
OFFICE MANAGERColón de Larreategui, 30, entlo. Dcha.
48009 Bilbao
Tel. 944 234 300
www.suardiaz.com

vsbilbao@suardiaz.com



CÁDIZ

BERNARDINO ABAD

**Javier Copano Gil-Abad**
DIRECTOR GENERALMéxico, 1, 1º
11004 Cádiz
Tel. 956 228 007
www.bernardinoabad.es

cadiz@bernardinoabad.es

BERNARDINO ABAD ALGECIRAS

**Javier Copano Gil**
DIRECTORMuelle Isla Verde, s/n (Ant. Depósito Franco)
11207 Algeciras
Tel. 956 570 357
www.bernardinoabad.es

algeciras@bernardinoabad.es

ECS 360

**Antonio Cózar**
CEOAv. Empresarios. Ed. Torres Hercules- B-pl. 11
11379 Los Barrios
Tel. 902 404 208
www.ecs360logistics.com

trafico@ecsbigprojects.com

EUROPEA GROUP

**Jesus Otero**
DIRECTOR GENERALEd. Fénix- Av. del Puerto, 2-3A
11006 Cádiz
Tel. 956 206 442
www.europeagroup.eu

info@europeaexpediciones.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Paula Luiken**
MANAGERPº Virgen del Carmen, 15, 9º izq.
11201 Algeciras
Tel. 956 662 300
www.suardiaz.com

pluiken@suardiaz.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Susana Uya Pedrosa**
DIRECTORAAv. del Puerto, 1, 6º
11006 Cádiz
Tel. 956 282 111
www.suardiaz.com

suya@suardiaz.com



CANTABRIA

TRANSITARIAS PROJECT CARGO
ERHARDT PROJECTS

Alejandro Cañas
MANAGING DIRECTOR

Antonio López, 2
39009 Santander
Tel. 942 215 408
www.erhardtprojects.com

erhardt.projects@erhardt.es

SUARDIAZ LOGISTICS

Guillermo Cerero Calleja
OFFICE MANAGER

Emilio Pino 6 4ºG
39002 Santander
Tel. 942 314 011
www.suardiaz.com

gcerero@suardiaz.com


GRANADA
ECS 360

Antonio Cózar
CEO

Recinto Portuario, s/n. Ed. Muelle Levante
18613 Puerto de Motril
Tel. 902 404 208
www.ecs360logistics.com

info@ecs360logistics.com

INTERNATIONAL PROJECT CARGO

Cordelia Breuer
RESPONSABLE SUR DE ESPAÑA

Ocho de Marzo, 68
18100 Granada
Tel. 613 154 903
www.ipctrans.com

cbreuer@ipctrans.com


GUADALAJARA
GRUPO RAMINATRANS

Rafael Milla Navarro
PRESIDENTE

Av. del Conde de Romanones, 12
19200 Acequilla
Tel. 963 241 050
www.raminatrans.com

raminatrans@raminatrans.com


HUELVA
BERNARDINO ABAD HUELVA

Víctor Gómez Zaldivar
CHIEF OPERATING OFFICER

Nuevo Muelle Sur, s/n - P.I. Puerto Exterior
21810 Huelva
Tel. 959 956 087
www.bernardinoabad.es

huelva@bernardinoabad.es

SUARDIAZ LOGISTICS

Francisco Gómez
DELEGADO HUELVA

Berdigón, Nº 1-3 (Entreplanta) - CHN
21003 Huelva
Tel. 959 802 970
www.suardiaz.com

vapores.suratlantico@suardiaz.com


LAS PALMAS
BERNARDINO ABAD

Tinerfe Morales
RESPONSABLE ZONA CANARIAS

Dr. Jose Guerra Navarro, 6-2º
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 463 045
www.bernardinoabad.es

laspalmas@bernardinoabad.es

ERHARDT PROJECTS

Alejandro Cañas
MANAGING DIRECTOR

Adolfo Fernández, s/n - Z.F. P16. Pto La Luz
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 136 020
www.erhardtprojects.com

erhardt.projects@erhardt.es

MEDATLANTIC LAS PALMAS

Mª José González Sánchez
DIRECTORA

Ferreras, 24 - 1ª planta
35008 Las Palmas de G. C.
Tel. 928 461 224
www.medatlantic.es

medatlantic@medatlantic.es


MADRID
A. PÉREZ Y CÍA.

Jorge Sieiro
PROJECT DIRECTOR

Jenner, 6
28010 Madrid
Tel. 913 086 210
www.perezycia.com

jorge.sieiro@perezycia.com

ACCIONA FORWARDING

Pablo Bernal
APODERADO GENERAL

Av de Aragón 402 Ed. Allende 8º
28022 Madrid
Tel. 917 227 800
www.acciona.com

customerservicefd@acciona.com

ACROSS LOGISTICS

Miguel Giménez Rico
BRANCH MANAGER

Av. Castilla, 2, planta 1ª- Ed. Italia
28830 San Fernando de Henares
Tel. 912 907 640
www.acrosslogistics.com

TRANSITARIAS PROJECT CARGO

ALTIUS PROJECT DIVISION

**Salvador Corrales**
DIRECTOR COMERCIAL DE PROYECTOSHermosilla 30, 2º
28001 Madrid
Tel. 914 311 363
www.grupoaltius.com

sccorales@grupoaltius.com

AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES

**Arístides Santana**
AIR FREIGHT MANAGERAlfa, 3, parc. 2.1.3. C.C.Aérea - Barajas
28042 Madrid
Tel. 917 462 656
www.arola.com

asantana@arola.com

ATLANTIC FORWARDING SPAIN

**Javier Bragado**
MADRID & VALENCIA BRANCH MANAGEREduardo Torroja, 22, nave 9 y 10
28823 Coslada
Tel. 917 906 316
www.myatlanticforwarding.com

javier.bragado@myatlanticforwarding.com

BERNARDINO ABAD MADRID

**Bernardino Copano Gil**
CONSEJEROCastelló, 115 - planta 4ª Apto. 417
28006 Madrid
Tel. 912 796 155
www.bernardinoabad.es

madrid@bernardinoabad.es

CJ ICM LOGISTICS ESPAÑA

**Álvaro Javier Molina Ariza**
COUNTRY MANAGERDr. Fleming, 1º
28036 Madrid
Tel. 913 949 130
www.cjlogistics.com

alvaro.molina@cj-icm.com

DECOEXSA

**Antonio Capita**
DIRECTOR TIR MADRIDLuxemburgo 3, CTC
28821 Coslada
Tel. 916 710 915
www.decoexsa.com

acapita.mad@decoexsa.com

DEUGRO ESPAÑOLA

**Alfonso Hernández**
COUNTRY MANAGER - DIRECTOR GENERALSantiago de Compostela, 94, of. 9
28035 Madrid
Tel. 912 211 226
www.deugro.com

general.mad@deugro.com

ECCO-FREIGHT TRANSPORT SERVICES

**Raúl López de la Fuente**
BRANCH MANAGER MADRIDOrense, 70 7º izq.
28020 Madrid
Tel. 912 049 565
www.ecco-freight.com

raul.lopez@ecco-freight.com

ERHARDT PROJECTS

**Alejandro Cañas**
MANAGING DIRECTORComandante Azcárraga, 3
28016 Madrid
Tel. 913 497 200
www.erhardtprojects.com

erhardt.projects@erhardt.es

INCARGO

**Jaime Pastor**
DIRECTORO'Donnell, 18 - 3º J
28009 Madrid
Tel. 914 364 640
www.incargo.es

ship@incargo.es

LAMAINERE CARGO

**Francisco Herrero Maldonado**
DIRECTOR GENERALAv. de la Industria, 38. Almacén nº14
28823 Coslada
Tel. 913 120 122
www.lamainere.com

comercial@lamainere.com

LANTIA MARÍTIMA

**Alfonso García**
DIRECTORAnabel Segura, 11, ed. B, pta. baja, pta. D
28108 Alcobendas
Tel. 914 151 611
www.lantiamaritima.com

madrid@lantiamaritima.com

NOATUM PROJECT CARGO - NOATUM LOGISTICS SPAIN

**Francisco José Acedo Ponce**
COUNTRY MANAGER SPAINAv. De Italia nº2 - CTC Edif Ferrolí
28821 Coslada
Tel. 916 277 084
www.noatumprojectcargo.com

fjacedo@noatumlogistics.com

SAVINO DEL BENE

**Enrique Garasa**
DIRECTORQuebec, 8, 2º, of. B. CCA Madrid-Barajas
28042 Madrid
Tel. 913 291 679
www.savinodelbene.com

madrid@savinodelbene.com

SEALOGIS PROJECTS

**Sergio Rivas**
BUSINESS DEVELOPMENT MANAGERAv. Central s/n. Ed. Geodis Wilson. CCA
28042 Madrid
Tel. 917 461 142
www.geodis.com

sergio.rivas@sealogis-projects.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Javier Nieto**
DIRECTORAyala, 6
28001 Madrid
Tel. 647 308 332
www.suardiaz.com

jfernandez@suardiaz.com

ZAZU LOGISTICS

**Alberto López**
MANAGING DIRECTORAv. Brasil, 20-1
28020 Madrid
Tel. 911 920 016
www.zazulogistics.com

a.lopez@zazulogistics.com



MÁLAGA

TRANSITARIAS PROJECT CARGO

BERNARDINO ABAD

**Javier Copano Gil-Abad**
DIRECTOR GENERALLarios, 5, planta 3, pta 1
29015 Málaga
Tel. 669 696 986
www.bernardinoabad.es

malaga@bernardinoabad.es



MURCIA

IST

**Francisco Molina**
DIRECTOR GENERAL IST-GRUPO CALICHECondes de Barcelona, 7
30007 Murcia
Tel. 626 710 754
www.ist-sl.es

francisco@ist-sl.es

MORARTE INTERNACIONAL

**Oriol Poch Ruiz**
RESPONSABLE MARÍTIMO/AÉREOMéxico, 4 Pl La Serreta
30500 Molina de Segura
Tel. 968 386 532
www.morarte.es

oriol.poch@morarte.es

TRANSPORTES GRUPO CALICHE

**Diego Sánchez Catalá**
DIRECTOR DE DIVISIÓN MARÍTIMO - AÉREODavid Martínez Albaladejo, 2
30730 San Javier
Tel. 652 506 972
www.caliche.es

diego.sanchez@caliche.es



NAVARRA

DSV AIR & SEA

**Mary Mar Echevarria**
SENIOR MANAGER, INDUSTRIAL PROJECTS MANAGERC/ E, 7, pl.2, of. A. Mutilva Empresarial
31192 Mutilva Baja
Tel. 948 980 735
www.dsv.com/es-es/

info@es.dsv.com



PONTEVEDRA

KALEIDO IDEAS & LOGISTICS

**Xose Martínez**
DIRECTOR GENERALRúa Pontevedra, 4 1ª
36201 Vigo
Tel. 986 449 687
www.kaleidologistics.com

kaleido@kaleidologistics.com

SAVINO DEL BENE

**Henry Diz**
DIRECTORAreal, 18, pl. 3, of. 5 - Ed. Novo Areal
36201 Vigo
Tel. 986 246 036
www.savinodelbene.com

vigo@savinodelbene.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Romina Fernández Álvarez**
BRANCH MANAGERRosalia de Castro, 60
36201 Vigo
Tel. 986 228 799
www.suardiaz.com

rfernandez@suardiaz.com



S.C. DE TENERIFE

BERNARDINO ABAD

**Tinerfe Morales**
RESPONSABLE ZONA CANARIASDr. Allart, 35, 1º A
38003 S. C. de Tenerife
Tel. 922 271 652
www.bernardinoabad.es

tenerife@bernardinoabad.es

ERHARDT PROJECTS

**Alejandro Cañas**
MANAGING DIRECTORMercatenerife-Fase B-naves 2-3 P.I. Mayorazgo
38110 Santa Cruz de Tenerife
Tel. 922 246 080
www.erhardtprojects.com

erhardt.projects@erhardt.es

MEDATLANTIC TENERIFE

**Mª José González Sánchez**
DIRECTORAAv. Francisco la Roche, 41, 1º - of.s
38001 Santa Cruz de Tenerife
Tel. 638 888 059
www.medatlantic.es

comercialtfe@medatlantic.es



SEVILLA

BERNARDINO ABAD SEVILLA

**Víctor Gómez Zaldivar**
CHIEF OPERATING OFFICEREd. Galia Puerto- C. Negocios, C. Esclusa s/n
41011 Sevilla
Tel. 954 296 220
www.bernardinoabad.es

sevilla@bernardinoabad.es

LAMAIGNERE CARGO

**Francisco Herrero Maldonado**
DIRECTOR GENERALAv. República Argentina, 21B, 1ª planta
41011 Sevilla
Tel. 954 282 880
www.lamaignere.com

comercial@lamaignere.com

TRANSITARIAS PROJECT CARGO

SAVINO DEL BENE

**Gianni Bachini**
DIRECTOR GERENTECtra. Esclusa 11-Ed. Galia Puerto, dpcho..17
41011 Sevilla
Tel. 955 113 933
www.savinodelbene.com

sevilla@savinodelbene.com

SUARDIAZ LOGISTICS

**Carlos Jiménez**
DIRECTORCardenal Bueno Monreal, 56, 8º
41012 Sevilla
Tel. 954 296 576
www.suardiaz.com

cjimenez@suardiaz.com



TARRAGONA

JAYLO

**José Luis Bravo Ruiz**
DIRECTOR COMERCIALL'Or, Lavaflix, of. 19-20
43006 Tarragona
Tel. 977 945 600
www.jaylo.eu

overseas@jaylo.eu

NEXT MARITIME

**Olalla de la Torre**
RESPONSABLE DE LOGÍSTICAMoll de Lleida, B4
43004 Tarragona
Tel. 977 234 777
www.nextmaritime.com

logistics@nextmaritime.com



VALENCIA

ACROSS LOGISTICS

**Juan Castellano Montoro**
GROUP OVERSEAS MANAGERAv. Corregers, 21. P.I. La Casanova
46394 Riba-roja de Túria
Tel. 961 666 654
www.acrosslogistics.com

juan@acrosslogistics.com

AROLA ADUANAS Y CONSIGNACIONES

**Ramón Aparicio**
CORPORATE LOGISTIC MANAGERJosé Benlliure, 11
46011 Valencia
Tel. 963 242 350
www.arola.es

raparicio@arola.com

ATLANTIC FORWARDING SPAIN

**Javier Bragado**
MADRID & VALENCIA BRANCH MANAGERDr. Dr. J.J. Dómine, 1, 7º, Desp. 1 y 2
46011 Valencia
Tel. 960 252 121
www.myatlanticforwarding.com

javier.bragado@myatlanticforwarding.com

CHAPMAN FREEBORN AIRCHARTERING SL

**Héctor Romero**
GENERAL MÁNAGEREd. Serv. Grales. C.C. Aérea, of. no. 113
46940 Manises
Tel. 961 539 970

spain@chapmanfreeborn.aero

DACHSER SPAIN AIR & SEA LOGISTICS

**Javier Villahermosa**
MANAGING DIRECTOR ASL SOUTHERN EUROPEDr. Dr. J.J. Dómine, 15, 2º A
46011 Valencia
Tel. 963 165 700
www.dachser.es

dachser.spain-asl@dachser.com

DISBROQUER

**José Miguel Peinado Calero**
DIRECTORAv. Cardenal Benlloch, 69
46021 Valencia
Tel. 963 242 069
www.disbroquer.com

disbroquer@disbroquer.com

ERHARDT PROJECTS

**Alejandro Cañas**
MANAGING DIRECTORCiudad de Liria, 130 A
46980 Paterna
Tel. 961 345 170
www.erhardtprojects.com

erhardt.projects@erhardt.es

GRUPO RAMINATRANS

**Rafael Milla Navarro**
PRESIDENTEDr. Dr. J.J. Dómine, 12, 2
46011 Valencia
Tel. 963 241 050
www.raminatrans.com

valencia@raminatrans.com

GSM (GESTIÓN DE SERVICIOS MARÍTIMOS, AÉREOS Y TERRESTRES)

**Juan Manuel Infante**
SALES EXECUTIVE GSM VALENCIAC.º Nuevo de Picanya
46014 Valencia
Tel. 963 013 799
www.gsmsa.es

juanmanuel@gsmsa.es

HELLMANN WORLDWIDE LOGISTICS

**Raúl Montero**
BRANCH MANAGERAv. Antonio Ferrandis 10, bl. 2, of. F
46013 Valencia
Tel. 963 318 201
www.hellmann.net

raul.montero@hellmann.com

IGL (INTERMODAL GLOBAL LOGISTICS)

**Clara Obiol**
DEPUTY MANAGERAv. Hermanos Maristas, 28, of. ic. 2F
46013 Valencia
Tel. 963 060 570
www.igl.es

cobiol@igl.es

INTERNATIONAL PROJECT CARGO

**Mª José de Miguel**
RESPONSABLEAvda del Puerto, 302
46024 Valencia
Tel. 963 243 142
www.ipctrans.com

mdemiguel@ipctrans.com

TRANSITARIAS PROJECT CARGO
MODALTRADE EUROPA

Agustín Juárez
DIRECTOR

Amado Granell Mesado, 65, esc 5, 1º, C
46013 Valencia
Tel. 963 287 356
www.modaltrade.es

ajuares@modaltrade.es

OPERINTER VALENCIA

Ricardo Talens
MANAGING DIRECTOR

Av. Mare Nostrum, 7, bl. 1, bajo
46120 Alboraya
Tel. 902 324 000
www.operinter.com

gral@operinter.com

OREY SHIPPING

Bernardo Macedo
RESPONSABLE OFICINA

Gran Vía Marqués del Turia, 49-2-4ª
46005 Valencia
Tel. 961 484 974
www.orey-shipping.es

forwarding.valencia@orey-shipping.es

SAVINO DEL BENE

Laura Eced
DIRECTORA

Francisco Cubells 54, bajo
46011 Valencia
Tel. 963 241 350
www.savinodelbene.com

valencia@savinodelbene.com

TANCOMED

Maxim Axel Molina de Ronne
CEO

Avda Cardenal Benlloch 69
46021 Valencia
Tel. 961 977 100
www.tancomed.com

mmolina@tancomed.es

TRANS OCEAN TRANSIT (TOT)

Belén Gómez
ADUANAS

Av. Cardenal Benlloch, 69, pl. 3. of. A
46021 Valencia
Tel. 963 242 102
www.totspain.com

aduana@totspain.com

TRANSPORTES GRUPO CALICHE

Luis Gimeno Giménez
SEA & AIR DIRECTOR VALENCIA AREA

Polígono Industrial La Coma
46229 Fuente del Omet
Tel. 961 232 610
www.caliche.es

luis.gimeno@caliche.es

YACHT MOVING

Isabel Albiach Montaña
GENERAL MANAGER

R.Club Náutico Valencia, Cº Canal, 91, local 7
46024 Valencia
Tel. 963 670 140
www.yachtmoving.es

info@yachtmoving.es

ZAZU LOGISTICS

Alberto López
DIRECTOR

Canal de Navarres, 11-13. P.I. Cova
46940 Manises
Tel. 960 627 780
www.zazu-logistics.com

a.lopez@zazu-logistics.com


ZARAGOZA
SAVINO DEL BENE

Enrique Garasa
DIRECTOR

P.º Independencia, 8 dupli., pl. 2, of. 36
50004 Zaragoza
Tel. 976 795 598
www.savinodelbene.com

zaragoza@savinodelbene.com

TRANSPORTES ESPECIALES



ÁLAVA

DACHSER SPAIN

**Xabier Ordóñez**
BRANCH MANAGER VITORIA

Harria, parc. 3.1. P.I. Jundiz
01015 Vitoria
Tel. 945 290 707
www.dachser.es

dachser.vitoria@es.dachser.com



ALBACETE

TRANSPORTES SANTIAGO JIMENEZ E HIJOS

**Enrique Jiménez Redondo**
GERENTE

Ctra. N-310 Km. 138,500
02600 Villarrobledo
Tel. 967 147 120
www.trans-sjimenez.com

enrique@trans-sjimenez.com



BARCELONA

ATLANTIC FORWARDING SPAIN

**Francisco Castilla**
BARCELONA BRANCH MANAGER & SHARE HOLDER

Garrotxa, 6-8, Ed. B, 1ºD. Mas Blau I
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 935 514 949
www.myatlanticforwarding.com

francisco.castilla@myatlanticforwarding.com

AVANZA LOGISTICS

**Alejandro Ruiz**
DIRECTOR BARCELONA

Acer, 30-32, 1º-3ª
08038 Barcelona
Tel. 932 230 712
www.avanzalogistics.com

aruiz@avanzalogistics.com

DEL CORONA & SCARDIGLI SPAIN

**Franco Ribechini**
RESPONSABLE DE PROYECTOS

Almogàvers 119- 123, 2ª planta, 3ª puerta
08018 Barcelona
Tel. 932 697 000
www.dcsspain.com

fribechini@es.dcssfreight.com

ESPECIAL TRANSPORT 2021

**Benjamín Huerta**
DIRECTOR COMERCIAL

Cal Malet 11-13 ZAL II
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 667 559 740
www.et2021.com

trafico@et2021.com

JOSE LLINAS E HIJOS

**Carme Llinàs**
DIRECTORA COMERCIAL

Cal Malet, 11-13 - ZAL II
08820 El Prat de Llobregat
Tel. 932 235 275
www.llinas.org

carme@llinas.org

MULTITRANS

**Javier Núñez**
DIRECTOR GENERAL

Ctra. Del Mig 267
08907 L'Hospitalet de Llobregat
Tel. 934 709 509
www.multi-trans.eu

comercial@multi-trans.eu

OIA GLOBAL

**Laura Lillo**
BRANCH MANAGER

Bruc, 21, ppal 4ª
08010 Barcelona
Tel. 933 906 101
www.oiaiglobal.com

barcelona.operations@oiaiglobal.com

REM TRANSPORTS

**Epifanio Mejino**
DIRECTOR

Lletra L de la Z.F., núm 7. Sector E
08040 Barcelona
Tel. 932 233 878
www.remtransports.com

epi@remtransports.com

SPARBER GROUP

**Lluís Palau**
DIRECTOR

Av. Ports d'Europa, 100, PB. Ed. Service Center
08040 Barcelona
Tel. 933 368 020
www.sparberggroup.com

barcelona@sparber.es

TRANSPAIS

**José Mª Bravo**
DPTO. COMERCIAL

Autovía Castelldefels, Km. 8.7
08830 Sant Boi de Llobregat
Tel. 608 157 210
www.transpais.es

comercial2@transpais.es

VAN DER VLIST IBERIA

**Iain Repsold**
DIRECTOR

Balmes, 200, 3ª, 2ª
08006 Barcelona
Tel. 933 191 517
www.vandervlist.es

info@spain.vandervlist.com



BIZKAIA

ATLANTIC FORWARDING SPAIN

**Miguel Torrontegui**
BRANCH MANAGER & SHARE HOLDER

Alameda Mazarredo, 39, 6º C
48009 Bilbao
Tel. 946 308 554
www.myatlanticforwarding.com

miguel.torrontegui@myatlanticforwarding.com

TRANSPORTES ESPECIALES
DACHSER SPAIN

Ibán García de Andoin
BRANCH MANAGER BILBAO

Zona Industrial Aeropuerto de Bilbao.parc. 7
48160 Derio
Tel. 946 313 326
www.dachser.es

bilbao.comercial@es.dachser.com

EUROPEAN MARITIME LOGISTICS

José Miguel Alba
DIRECTOR GERENTE

B.º El Calero, Puerto de Bilbao, s/n - nave 1
48980 Santurtzi
Tel. 946 113 223
www.emlogistics.es

comercial@emlogistics.es

SUARDIAZ TEC WAREHOUSING

José Miguel Alba
MANAGING DIRECTOR & NETWORK SUPPORT

B.º El Calero, Puerto de Bilbao, s/n - nave 1
48980 Santurtzi
Tel. 946 113 223
www.suardiaz.com

jmalba@suardiaz.com

TRANSPORTES ACHA CARGO

Markel Acha Ventura
DIRECTOR

Refradigas 2, of. 301 Aparcabisa
48508 Zierbena
Tel. 946 481 237
www.achacargo.com

trafico@transachacargo.com


CÁDIZ
AVANZA LOGISTICS

Alejandro Trigo
DIRECTOR

Av. del Puerto 1,2ª . Pol. Pl.
11006 Cádiz
Tel. 628 577 233
www.avanzalogistics.com

info@avanzalogistics.com


CASTELLÓN
LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER

Vicente Ballester
TRÁFICO CASTELLÓN

Ed. Nuevos Usuarios, s/n, dpcho.. 7
12100 Castellón
Tel. 963 675 362
www.grupochemballester.com

trafico2@chemaballester.com

TRANSPORTES MONFORT

Santiago Colom Monfort
DIRECTOR COMERCIAL

Av. Europa, 10 – Ciudad del Transporte
12006 Castellón
Tel. 964 341 100
www.monfort.es

info@monfort.es


GIPUZKOA
BILDUTRUCK,

Kerman de la Caba
GERENTE

Pol. Zaisa II C, Comete Sarea C/, 5
20305 Irún
Tel. 943 633 537
www.bildutruck.es

marketing@bildutruck.es

DACHSER SPAIN

Ricardo López
BRANCH MANAGER SAN SEBASTIÁN

Etzabal, 1. C.T. Zubieta
20160 Zubieta (San Sebastián)
Tel. 943 335 007
www.dachser.es

donosti.comercial@es.dachser.com


MADRID
ATLANTIC FORWARDING SPAIN

Javier Bragado
MADRID & VALENCIA BRANCH MANAGER

Eduardo Torroja, 22, nave 9 y 10
28823 Coslada
Tel. 917 906 316
www.myatlanticforwarding.com

javier.bragado@myatlanticforwarding.com

AVANZA LOGISTICS

Alejandro Trigo
DIRECTOR COMERCIAL

Av. de Alemania, 1. Ed. Docks - 4ª
28821 Coslada
Tel. 916 708 372
www.avanzalogistics.com

atrigo@avanzalogistics.com

MAMMOET IBÉRICA S.A

José Luis Salamanca García
MANAGER SALES

P.I. Los Frailes, nave 101-106
28814 Daganzo de Arriba
Tel. 918 845 403
www.mammoet.com

salesmammoetspain@mammoet.com

SEDYM

Patxi Latorre
DIRECTOR COMERCIAL

Pedro Duque s/n. Polígono Industrial Gitesa
28814 Daganzo de Arriba
Tel. 918 782 146
www.sedymasg.com

patxi.latorre@sedymasg.com

SPARBER GROUP

Alexander Sparber
MANAGING DIRECTOR

Agustín Foxá 27- 2ªA
28036 Madrid
Tel. 916 601 603
www.sparberggroup.com

alex.sparber@sparber.es

TRANSPORTES ESPECIALES

TRANSPAIS

**Francisco José Pardo**
DIRECTORCataluña nº 6, Local 3
28891 Velilla de San Antonio
Tel. 619 111 139
www.transpais.es

franciscojosepardo@transpais.es



PONTEVEDRA

TRANSPAIS

**José Manuel Villares Orozco**
INTERNATIONAL SALES MANAGERP.I. Rebullón. Av. el Rebullón s/n
36416 Mos - Vigo
Tel. 687 189 318
www.transpais.es

jvillares@transpais.es



TARRAGONA

TRANSPAIS INTERMODAL

**Francisco José Pardo**
DIRECTORMuelle de Andalucía, s/n
43004 Tarragona
Tel. 619 111 139
www.transpais.es

franciscojosepardo@transpais.es



VALENCIA

ATLANTIC FORWARDING SPAIN

**Javier Bragado**
MADRID & VALENCIA BRANCH MANAGERDr. Dr. J.J. Dómine, 1, 7º, Desp.1 y 2
46011 Valencia
Tel. 960 252 121
www.myatlanticforwarding.com

javier.bragado@myatlanticforwarding.com

AVANZA LOGISTICS

**Richard Deaville**
GERENTEAmado Granell Mesado, 75, 1, E
46013 Tarragona
Tel. 961 108 875
www.avanzalogistics.com

rdeaville@avanzalogistics.com

CHAPMAN FREEBORN AIRCHARTERING SL

**Héctor Romero**
GENERAL MÁNAGEREd. Serv. Grales. C.C.Aérea, of. no. 113
46940 Manises
Tel. 961 539 970

spain@chapmanfreeborn.aero



taller de IDEAS y COMUNICACIÓN

**SU AGENCIA
DE COMUNICACIÓN**
Especialistas en el sector logístico
y... en su empresaMERCHANDISING ARTES & GRÁFICAS
IMAGEN → DECORACIÓN DE OFICINASSTANDS de Feria Organización
de Eventos

963 301 832 _ tallerdeideas.org _ pedidos@grupodiario.com



TRANSPORTES ESPECIALES

DOTAHUR


Gonzalo Sanfrutos
TÉCNICO COMERCIAL

Dels Ferrers, 15. Pl. Masía del Juez
46900 Torrent
Tel. 961 059 839
www.dotahur.com

transportes@dotahur.com

GRUPO CHEMA BALLESTER


Lorena Ballester Martínez
DIRECTORA GENERAL

Puerto del Perelló, 4. PLV
46190 Riba-roja de Túria
Tel. 961 640 335
www.grupochemaballester.com

info@grupochemaballester.com

LOGÍSTICA CHEMA BALLESTER


Lorena Ballester Martínez
GERENTE

Rotonda Zona Apoyo Transporte s/n (ZE-V-019)
46024 Puerto de Valencia
Tel. 963 675 362
www.grupochemaballester.com

info@grupochemaballester.com

MOVIMIENTOS Y TRANSPORTES ESPECIALES CANOVES


Juan Carlos Mora
DEPARTAMENTO DE TRÁFICO

Drapers, 7 Polig. Ind. Mas del Jutge
46900 Torrent
Tel. 963 581 120
www.pernales.com

consultas@pernales.com

PLATAFORMA LOGÍSTICA PORTUARIA


Manuel Gil
GERENTE

Laboratorio, 82. Pl. Inguinsa
46520 Puerto de Sagunto
Tel. 962 604 416

comercial@plpsagunto.com

TANCOMED


Maxim Axel Molina de Ronne
CEO

Avda Cardenal Benlloch 69
46021 Valencia
Tel. 961 977 100
www.tancomed.com

mmolina@tancomed.es

TOTALTRAILER LEVANTE


Manuel Alcalá Lasso
GERENTE

Explanada Oeste (ZE-V-019) - Ampliación Sur
46024 Valencia
Tel. 649 004 778
www.totaltrailerlevante.com

trafico@totaltrailerlevante.com

TRANSPORTES GRUVAL


Mª Angeles Agudo
ADMINISTRACIÓN

C/ 43 parc. 118. Pl. El Bony
46470 Catarroja
Tel. 961 277 540
www.transportesgruval.com

administracion@transportesgruval.com

TRANSPORTES TORAMO


Juan Toledo
GERENTE

C.º dels Rafols, s/n. Apdo. 262 Catarroja
46470 Albal
Tel. 961 272 937
www.toramo.com

toramo@toramo.com



ZARAGOZA

AVANZA LOGISTICS


David Criado
RESPONSABLE

Bari, 55 (Ed. Nayade) Portal 6, 2ª-2, subof. 1
50197 Zaragoza
Tel. 976 113 234
www.avanzalogistics.com

dcriado@avanzalogistics.com



EUROPE • WEST AFRICA • MEDITERRANEAN • CARIBBEAN

Conventional liner service | 7 MPP vessels | 160t lifting capacity | Heavy lift & Project cargoes | Reliable & Efficient


INSIGNIA SHIPPING
YOUR **BOCS** AGENT IN SPAIN

Insignia Shipping - C/ Fortuny 119 - Madrid 28010 - email: chartering@insigniashipping.es - phone: +34 94 456 912 / +34 91 810 9502

Don't ship it -
BOCS it!

BOCS GmbH - Martinstrasse 29 - 20095 Bremen - Germany - Phone: +49 421 369 115 - E-mail: chartering@bocs.de



PortTarragona Terminal

GUADALAJARA - MARCHAMALO

La logística al servicio de las empresas

La terminal intermodal de Port Tarragona, situada en la principal plataforma logística y de servicios en el área de influencia de Madrid, entre Guadalajara y Marchamalo

Enclave estratégico en el centro de la península



CONEXIÓN CON EUROPA

- Situada en el corredor del Henares
- Conexión con la fachada mediterránea y cantábrica
- Grandes conexiones viarias



UBICACIÓN PRIVILEGIADA

- A 70 km de Madrid
- 50.000 m², 5 vías y capacidad para convoyes de más de 750 m
- Inversión de 20 millones de euros

**BOLUDA
& SUÁREZ**
GENERAL CARGO



High-tech in port logistics

Palletized Cargo
Heavy Cargo
Bulk Cargo
General Cargo
Fishing
Logistic Services

Canary Islands



www.bscargo.com.es T +34 928 327 400 bscargo@bscargo.com

