

f RO

iINTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n 157

Del 21 al 23 de Mayo
Rotterdam · Holanda

Feria Internacional
de la Logística de las
Grandes Cargas



BREAKBULK

EUROPE 21-23 MAY 2024



SAVINO DEL BENE

Global Logistics and Forwarding Company



We deliver your projects

VALENCIA HEADQUARTERS

C/ Francisco Cubells, 54 - 46011 Valencia

Ph. + 34 963 241 350 - Fax: +34 963 672 003

www.savinodelbene.com

MADRID · BARCELONA · VALENCIA · BILBAO · ALICANTE · VIGO



06

Cartagena, un puerto competitivo y flexible para el movimiento de cargas de proyectos y la industria offshore

Cartagena, a competitive, flexible port for movement of project cargo and the offshore industry

10

Las Palmas presenta su oferta de servicios y las mejoras en marcha en Breakbulk
Las Palmas presents its range of services and improvements underway at Breakbulk



16

Las terminales marítimas de CSP Spain integran la operativa de Breakbulk de manera regular
The maritime terminals of CSP Spain integrate regular breakbulk operations

19

Savino del Bene se consolida como aliado de cliente de carga de proyectos
Savino del Bene consolidates itself as a partner for project cargo clients



24

Integral Shipping, referente del project cargo
Integral Shipping, a reference in project cargo

30

El puerto de Vigo apuesta por el mercado eólico offshore
The Port of Vigo commits to the offshore wind market





BreakBulk, la gran cita de la carga de proyectos y el granel

*Breakbulk,
the big event for project and bulk cargo*

Breakbulk Europe reunirá en el recinto ferial de Rotterdam Ahoy a representantes de 126 países de todo el mundo del 21 al 23 de mayo. La feria se ha consolidado como un excepcional punto de encuentro de profesionales de la carga de proyectos y la carga fraccionada a nivel internacional y reúne bajo un mismo techo a los principales fabricantes industriales, promotores de proyectos y proveedores de servicios.

En esta ocasión, la presencia de operadores y compañías con actividad en España será más que notable. En concreto, participarán en la

feria un total de veinte autoridades portuarias españolas, que darán a conocer sus propuestas para el tráfico de project cargo y graneles. Así, presentarán sus servicios e instalaciones en esta edición de Breakbulk los puertos de A Coruña, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol, Gijón, Huelva, Las Palmas, Santander, Sevilla, Tarragona, Tenerife, Valencia y Vigo.

Más de 4.500 compañías estarán representadas en este foro, en el que el 95% de expositores partici-

pantes reafirma su compromiso año tras año. Junto a la zona de exposición, los organizadores han planificado una intensa agenda de jornadas y encuentros que refuerzan aún más el valor de Breakbulk Europe: desde actividades sociales y de networking a la fiesta Breakbulk Boulevard, el desayuno Women in Breakbulk o la posibilidad de realizar un recorrido en barco por Rotterdam.

20 aniversario

El próximo año Breakbulk Europe celebrará su veinte aniversario y la organización ya está trabajando para que la cita sea no sólo inolvidable sino extraordinariamente productiva para expositores y visitantes profesionales. Con motivo de este aniversario la cita ampliará su horario de apertura con el fin de facilitar la posibilidad de realizar contactos y cerrar negocios.

Según Tim Killen, jefe de Desarrollo y del Sector Proyectos de Fracht Group, "el nuevo formato de conferencia de 2025 ampliará las oportunidades de los asistentes y brindará a los expositores, delegados y asistentes la posibilidad de tener una interacción más productiva".

A la cita acudirán, al igual de que este año, operadores de transporte, transitarios, puertos, terminales, proveedores de equipos y transportistas especializados en aire, tierra y mar, así como ferrocarril. A la espera de batir el récord de participantes, la organización presentará sus nuevas "superautopistas", pasillos más amplios ubicados estratégicamente a lo largo de puntos de acceso claves en todo el recinto ferial, diseñados

para favorecer el flujo de asistentes.

From the 21st to the 23rd of May, representatives from 126 countries around the world will meet at the Rotterdam Ahoy exhibition centre for Breakbulk Europe. The trade fair has established itself as an exceptional international meeting point for project cargo and fragmented cargo professionals, bringing together the main industrial manufacturers, project promoters and service providers under the same roof.

On this occasion, the presence of operators and companies with activity in Spain will be more than notable. Specifically, a total of twenty Spanish port authorities will participate in the trade fair, presenting their proposals for project cargo and bulk traffic. At this edition of Breakbulk, the ports of A Coruña, Almería, Avilés, Bahía de Algeciras, Bahía de Cádiz, Barcelona, Bilbao, Cartagena, Castellón, Ceuta, Ferrol, Gijón, Huelva, Las Palmas, Santander, Seville, Tarragona, Tenerife, Valencia and Vigo will present their services and installations.

Over 4,500 companies will be represented at this event, where 95% of participating exhibitors renew their commitment year after year. Along with the exhibition area, the organisers have planned an intense agenda of workdays and meetings that even further increase the value of Breakbulk Europe: from social and networking activities to the Breakbulk Boulevard party, the Women in Breakbulk breakfast, and the possibility of taking a boat tour through Rotterdam.



20th anniversary

Next year, Breakbulk Europe will celebrate its twentieth anniversary and the organisation is already working to make this event both unforgettable and extraordinarily productive for exhibitors and professional visitors. For this anniversary, the event will extend its opening hours in order to facilitate the possibility of contacts and deals being made.

According to Tim Killen, Head of Development and the Projects Sector of Fracht Group, "the new conference format for 2025 will increase the opportunities of attendees and will offer exhibitors, representatives and attendees the possibility of having a more productive interaction."

Like this year, the event will also be attended by transport operators, forwarding agents, ports, terminals, equipment suppliers and specialised air, land and sea transporters, as well as railway transporters. Expecting to beat the record for participants, the organisation will present its new "superhighways", wider aisles strategically located throughout the key access points in the whole exhibition centre, designed to promote the flow of attendees.

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

ASTHON - SHARE LOGISTICS

Expect more for your global cargo

www.asthoncargo.es

www.sharelogistics.com

VALENCIA
Avenida de Francia, 161 - Baj. - 46024 Valencia
Tel.: +34 96 324 95 65
e-mail: valencia@asthoncargo.net

MADRID
Avenida Sur del Aeropuerto de Barajas, 38
Oficina 81 - 28042 - Madrid
Tel: +34 910 001 173

ALGECIRAS
Tel.: +34 956 688 307 Ext.: 5053
algeciras@asthoncargo.es

BARCELONA
Tel.: +34 933 297 357
asthoncargo@asthoncargo.es

BILBAO
Tel.: +34 94 661 22 93
bilbao@asthoncargo.es



Cartagena, un puerto competitivo y flexible para el movimiento de cargas de proyectos y la industria offshore

Cartagena, a competitive, flexible port for movement of project cargo and the offshore industry

El Puerto de Cartagena potencia en la Feria BreakBulk Europa su posicionamiento en el movimiento de cargas de proyecto donde ofrece a los operadores logísticos una infraestructura competitiva, segura y flexible que los sitúa como una opción segura como cuarto puerto español en el tráfico total de mercancías.

Ser uno de los puertos más rentables del sistema portuaria español ha permitido poner toda nuestra

capacidad inversora al servicio de los operadores logísticos para mejorar las instalaciones y servicios que ofrecemos tanto en la dársena de Cartagena como de Escombreras, así como, una política de diversificación de tráfico que permite ser capaces de manipular cualquier tipo de mercancías con cualquier origen o destino, con grúas específicas y personal cualificado para el manejo de mercancías de dimensiones y pesos especiales.



Cartagena cuenta con unas ventajas que marcan la diferencia frente al resto de sus competidores en el Mediterráneo. Su situación geoestratégica en el Mediterráneo como centro de las principales rutas comerciales marítimas de larga y corta distancia entre África, Asia, América y Europa; un puerto con aguas tranquilas; los precios más baratos del sistema portuario español, con una estiba totalmente liberalizada, y una flexibilidad y agilidad en las operaciones en tierra y mar que nos posicionan como el puerto más competitivo en el sureste español, donde podemos acoger los buques más grandes del mundo con operaciones de carga y descargas en tiempo récord. Ningún puerto español es capaz de iniciar una operativa inmediatamente después de que el buque atraque. En Cartagena, es posible porque es un puerto que trabaja 24 horas los 365 días al año.

Todo ello le ha permitido ganar terreno en los últimos años en el tráfico de cargas de proyec-

En cuanto a la industria offshore, Cartagena se ha situado como un punto estratégico del Mediterráneo dentro del club de hubs industriales donde han permanecido atracados en estancia prolongada diez buques y plataformas offshore

tos y en la industria offshore, de mantenimiento y reparación de plataformas y buques petrolíferos. Desde Cartagena salen buques cargados de palas eólicas, procedentes mayoritariamente de Albacete o Ciudad Real, a países de los cinco continentes. Las empresas auxiliares de Cartagena utilizan el puerto para la exportación de maquinaria que elaboran en sus fábricas, como la mayor tolva ecológica realizada por la empresa Herjimar embarcada en Cartagena en un gran barco con grúas de 600 toneladas; o los tanques y depósitos para graneles líquidos fabricados en la empresa Mecánicas Bolea que salen por nuestro puerto.



CARTAGENA



COMPLEX CARGO. SIMPLE LOGISTICS



Pero incluso antes necesidades de urgencia, nuestro puerto es la mejor opción, como quedó demostrado con la operativa de un transformador de Iberdrola desde Castellón a Cartagena que fue un éxito por sus tiempos y eficiencia. También con la importación de 2.000 vehículos, procedentes de Francia, que fueron descargados en dos días en el muelle de Santa Lucía, en la primera operativa de tráfico ro-ro de vehículos en un tiempo récord, 100 vehículos en una hora, que serán exportados a su destino final.

En cuanto a la industria offshore, Cartagena se ha situado como un punto estratégico del Mediterráneo dentro del club de hubs industriales donde han permanecido atracados en estancia prolongada diez buques y plataformas offshore desde 2010. Para el Puerto de Cartagena ha sido un reto consolidar un modelo de negocio que aporte rentabilidad al tejido productivo de Cartagena y de la Región de Murcia, con una capacidad para proporcionar mano de obra cualificada al estar en el Valle de Escombreras, el principal polo industrial de España y Europa, por contar con especialistas de la industria Naval, como Navantia, y con formación especializada en una de las principales universidades técnicas españolas como la UPCT y los grados de Formación Profesional especializados en este sector.

Es por ello, que seguimos transformando nuestras instalaciones y adaptando nuestras instalaciones portuarias, mejorando las conexiones por carretera con desdoblamiento de la carretera nacional CT34, o con grandes proyectos como la nueva terminal polivalente de Barlomar. Un proyecto pionero en el ámbito de la tecnología y la ingeniería que la convertirá en una de las terminales más modernas y sostenibles del mundo. Nos va a hacer competitivos en el tráfico de mercancías en contenedores, nos permitirá seguir creciendo en tráfico de graneles sólidos, y generará más espacio para el atraque de plataformas y buques offshore.

Nuestra hoja de ruta está marcada en nuestro Plan Estratégico que tiene como objetivo consolidar e incrementar el movimiento de mercancías fraccionada o breakbulk. Apostar por el Puerto de Cartagena

es garantía de éxito.

At the BreakBulk Europe trade fair, the Port of Cartagena strengthens its position in the movement of project cargo, offering logistics operators a competitive, secure and flexible infrastructure that establishes it as a safe option as the Spanish port with the fourth highest total freight traffic.

Being one of the most profitable ports of the Spanish port system has allowed us to put all of our investment capacity at the service of logistics operators, to improve the installations and services that we offer at both the Cartagena and Escombreras Docks. We also have a traffic diversification policy that allows us to be able to handle any type of freight with any origin or destination, with specific cranes and personnel qualified for handling freight with special dimensions and weights.

We have advantages that differentiate us from the rest of our competitors in the Mediterranean: our geostrategic location in the Mediterranean, at the centre of the main long and short distance maritime commercial routes between Africa, Asia, America and Europe; a port with calm waters; the lowest prices of the Spanish port system, with fully liberalised stowage; and flexibility and agility in operations on land and sea that position us as the most competitive port in the southeast of Spain, where we can receive the largest ships in the world with loading and unloading operations in record time. No other Spanish port is able to initiate an operation immediately after a ship is docked. In Cartagena, it is possible because we are a port that works 24 hours a day, 365 days a year.

All of this has allowed us to gain ground in recent years in project cargo traffic and in the offshore industry, in maintenance and repair of oil rigs and tankers. Ships leave Cartagena loaded with wind turbine Blades, mostly coming from Albacete and Ciudad Real, destined for countries on five continents. Ancillary companies in Cartagena use our port for the export of machinery that they make in their factories, such as the largest ecological hopper made by the company Herjimar, loaded in Cartagena onto a large ship with

600 tonne cranes; and the tanks and containers for liquid bulk cargo made by the company Mecánicas Bolea which leave through our port.

Even for emergency needs, our port is the best option, as demonstrated by the operation of an Iberdrola transformer sent from Castellón to Cartagena, which was a success due to its time and efficiency. It is also shown by the import of 2,000 vehicles from France, which were unloaded in two days in the Santa Lucía dock, in the first ro-ro vehicle traffic operation in record time, with 100 vehicles per hour, to be exported to their final destination.

With regard to the offshore industry, Cartagena has positioned itself as a strategic point in the Mediterranean within the club of industrial hubs, where ten ships and offshore platforms have remained docked for extended stays since 2010. For the Port of Cartagena, it has been a challenge to consolidate a business model that provides profitability to the production fabric of Cartagena and the Region of Murcia, with capacity for providing qualified labour, being in Valle de Escombreras, the main industrial hub of Spain and Europe, having specialists in the shipbuilding industry, such as Navantia, and with specialised training at one of the main Spanish polytechnic universities (the UPCT) and Professional Training degrees specialised in this sector.

For this reason, we continue transforming our installations and adapting our port facilities, improving road connections with widening of the CT34 national highway, and with large projects such as the new Barlomar multipurpose terminal. This is a pioneering project in the field of technology and engineering that will make it one of the most modern and sustainable terminals in the world. It will make us competitive in container freight traffic, will allow us to continue growing in solid bulk cargo traffic, and will generate more space for docking of offshore platforms and ships.

Our roadmap is set out in our Strategic Plan, which has the objective of consolidating and increasing the movement of fragmented or breakbulk cargo. Opting for the Port of Cartagena is a guarantee of success.

RUMBO COMPARTIDO

Transformando los puertos del
presente para conquistar los
retos del futuro.



Puertos del Estado





Las Palmas presenta su oferta de servicios y las mejoras en marcha en Breakbulk

Las Palmas presents its range of services and improvements underway at Breakbulk

La Autoridad Portuaria de Las Palmas participa en la feria Breakbulk 2024, la mayor cita internacional de cargas de proyecto y graneles, con un objetivo claro: dar a conocer la oferta de suelo e infraestructuras disponible para realizar todas las operativas especiales que pueda requerir el cliente y atender el tráfico de graneles.

La Autoridad de Las Palmas gestiona una serie de enclaves con

larga experiencia en tráfico de graneles. En concreto, Las Palmas cuenta con instalaciones especializadas para manipular graneles. Así, dispone de dos silos de cereales en funcionamiento, uno de ellos ubicado en el Muelle Grandes, con capacidad para almacenar 30.000 toneladas y cuatro tubos de aspiración de granos, y otro en el Muelle Elder que dispone de transportes de tuberías subterráneas que permiten un



Puertos de Las Palmas

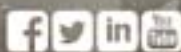


Autoridad Portuaria de Las Palmas

EL **HUB** LOGÍSTICO Y DE SERVICIOS DEL ATLÁNTICO MEDIO



palmasport.es



La Autoridad de Las Palmas gestiona una serie de enclaves con larga experiencia en tráfico de graneles. Así dispone de instalaciones adecuadas en todos sus puertos: Las Palmas, Arrecife, Arinaga y finalmente Puerto Rosario

rendimiento de 200 toneladas por hora en la descarga de buques graneleros. En este caso la capacidad de almacenamiento de 12.000 toneladas.

Además, Las Palmas cuenta con un silo de cemento ubicado en el Muelle León y Castillo, dotado de tuberías de trasvase de cemento de presión, dispositivos de envasado y carga a camiones.

Por otro lado, en puerto de Arrecife tiene un silo para operar cemento a granel en el Muelle de Transbordadores, que está dotado con tuberías de trasvase de cemento a presión, dispositivos de envasado y carga a camiones por tubo directo, tolva o cinta transportadora.

También Puerto Rosario dispone de una larga trayectoria en el tráfico de cemento a granel. En el muelle comercial del puerto canario hay dos silos, uno formado por cuatro depósitos con una capacidad para 7.200 toneladas, dotado de tuberías de trasvase de cemento a presión, tanto para la carga como para la descarga y dispositivos de envasado y cintas transportadoras para carga de camiones y cuba de cemento, y un segundo silo con capacidad máxima de 7.000 toneladas y dotado de tuberías para las operaciones de descarga.

Finalmente, el puerto de Arinaga, también dependientes de la Autoridad Portuaria de Las Palmas, cuenta con dos terminales de graneles, una para sólidos y otra para líquidos. La primera está ubicada en el Muelle de Arinaga y tiene una superficie operativa de 6.697 metros cuadrados, mientras que la terminal de líquidos, situada en el mismo muelle, cuenta con 4.061,07 metros cuadrados de superficie.

Precisamente, en el puerto de Arinaga se han desarrollado recien-

temente operativas especiales, en concreto de palas de molinos eólicos.

Infraestructuras

Las Palmas cuenta con la dotación suficiente para seguir creciendo en estos tráficos. En el Muelle Juan Sebastián Elcano el calado es de 14 metros, con 240 metros de muelle, mientras que el Dique Reina Sofía llega hasta los 24 metros de calado y una longitud de 1,4 kilómetros. A estos dos espacios se suman el Muelle de Agüimes, con 445 metros de línea de atraque a 14 metros, y el de Arinaga, con 445 metros de línea de atraque a 10 metros de calado.

Pero con el fin de garantizar la competitividad y el servicio futuro la Autoridad Portuaria de Las Palmas ha programado mejoras. Así, en el Dique Reina Sofía se están ejecutando el Muelle Adosado al Dique, que contará con 336 metros de muelle con calado de 20 metros, lo que generará una superficie adosada de 15.000 metros cuadrados, y, por otro lado, la prolongación del propio Dique Reina Sofía hasta los 3,2 kilómetros a un calado de 24 metros.

The Las Palmas Port Authority is participating in the Breakbulk 2024 trade fair, the largest international event for project and bulk cargo, with a clear objective: to present the land and infrastructure available for undertaking special operations that clients may require and for handling bulk traffic.

The Las Palmas Port Authority manages a series of enclaves with extensive experience in bulk traffic. Specifically, Las Palmas has specialised installations for handling bulk cargo, with two cereal silos in operation. One is located in the Grande Dock, with capacity for storing 30,000 tonnes and four grain suction tubes; and the other in the Elder Dock, which has underground piping transport allowing a performance of 200 tonnes per hour in unloading bulk carriers. In this case, the storage capacity is 12,000 tonnes.

Additionally, Las Palmas has a cement silo located in the León y Castillo Dock, with pressurised cement transfer pipes, a system for packaging and loading onto lorries.

Furthermore, at the Port of Arrecife, there is a silo for working with bulk cement at the Ferry Dock, which has pressurised cement transfer pipes, a system for packaging and loading onto lorries by direct pipe, hopper or conveyor belt.

Also, the Port of Rosario has extensive experience in bulk cement traffic. In the commercial dock of the Canary Islands port there are two silos: one made up of four tanks with capacity for 7,200 tonnes, with pressurised cement transfer pipes, for both loading and unloading, and packaging systems and conveyor belts for loading lorries and cement tanks; and a second silo with maximum capacity of 7,000 tonnes, with pipes for unloading operations.

Finally, the Port of Arinaga, also under the Las Palmas Port Authority, has two bulk terminals, one for solid bulk and another for liquid bulk. The first is located in the Arinaga Dock and has an operating area of 6,697 square metres, while the liquid bulk terminal, located on the same dock, has an area of 4,061.07 square metres.

Specifically, at the Port of Arinaga, special operations have recently been carried out with wind turbine blades.

Infraestructure

Las Palmas has sufficient facilities to continue growing in this type of traffic. At the Juan Sebastián Elcano Dock, the draught is 14 metres, with 240 metres of dock, while the Reina Sofía Dock has a draught of up to 24 metres and a length of 1.4 kilometres. In addition to these two spaces there is the Agüimes Dock, with 445 metres of mooring line at 14 metres, and the Arinaga Dock, with 445 metres of mooring line at 10 metres of draught.

However, in order to guarantee competitiveness and future service, the Las Palmas Port Authority has planned improvements. Thus, at the Reina Sofía Dock, an attached dock is being created, which will have 336 metres of dock with a draught of 20 metres, which will generate an attached area of 15,000 square metres. Additionally, the Reina Sofía Dock itself is being extended up to 3.2 kilometres with a draught of 24 metres.



**CARGA Y DESCARGA DE GRANEL Y MERCANCÍA GENERAL
OPERADORES DE CARGA DE PROYECTOS Y MATERIALES EÓLICOS
ESPECIALISTAS EN EL SECTOR CERÁMICO**

www.tmg.com.es



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



Depot Real Benlloch, un operador logístico integral con cinco décadas de experiencia

Depot Real Benlloch, a comprehensive logistics operator with five decades of experience

Depot Real Benlloch es un operador logístico integral con larga trayectoria en el sector logístico marítimo portuario, una experiencia que le ha permitido no sólo ser pionero en el sector sino también especializarse en diferentes nichos de mercados, como el de cargas especiales y tráfico de grandes volúmenes.

Dispone de un complejo logístico completamente cerrado de 30.000 metros cuadrados situado a sólo cinco kilómetros del puerto de Valencia y cuenta con un departamento técnico con personal cualificado y experimentado con metodología innovadora y tecnología avanzada, ofreciendo un servicio personalizado y adaptado a la necesidad de cada cliente con respuesta inmediata.

La compañía que dirige Wesam

Deeb se presenta como una empresa que apuesta por el valor agregado y posee una amplia oferta de servicios: todo tipo de estiba, consolidaciones y cargas completas y cuenta con todas las autorizaciones de aduanas (DA, DDA, ADT, LAME), todo ello con un compromiso continuado con la calidad. No en vano, fue el primer operador logístico en adherirse a la Marca de Garantía del Puerto de Valencia en 2018.

Se trata, pues, de un operador logístico integral “multicliente y multiservicio” que en la actualidad cuenta con más de 60.000 metros cuadrados de suelo logístico y los medios necesarios para manejar y manipular cualquier tipo de mercancía. Ofrece servicios de recepción y llenado de contenedores FCL-LCL, trincajes de todo tipo de cargas, depósito aduanero, embalaje maríti-

mo industrial, transportes especiales, lifting plan and road Survey y servicios auxiliares para terminales portuarias.

Depot Real Benlloch is a comprehensive logistics operator with extensive experience in the maritime and port logistics sector. This experience has allowed it not only to be a pioneer in the sector, but also to specialise in different market niches, such as special cargo and traffic of large volumes.

It has a fully enclosed logistics complex of 30,000 square metres located just five kilometres from the port of Valencia, and has a technical department with qualified personnel, experienced with innovative methodology and advanced technology, offering a personalised service adapted to the needs of each client, providing an immediate response.

The company led by Wesam Deeb presents itself as being committed to added value, and has a wide range of services, with all types of stowage, consolidations and full loads, and all customs authorisations (Customs Warehousing, Warehousing other than Customs



Warehousing, Temporary Deposit Warehousing, Premises Authorised for Export Goods), all with an ongoing commitment to quality. For good reason, it was the first logistics operator to adhere to the Guarantee Mark of the Port of Valencia in 2018.

It is therefore a comprehensive "multiclient and multiservice" logistics operator, which today has over

60,000 square metres of logistics area and the necessary resources for dealing with and handling any type of freight. It offers FCL-LCL container receipt and filling services, lashing of all types of cargo, customs warehousing, industrial maritime packaging, special transport, lifting plans and road surveys, and auxiliary services for port terminals.



DEPOT REAL BENLLOCH S.A.

OPERADOR LOGÍSTICO INTEGRAL

SUPPLY CHAIN INTEGRATION



FOURTH PARTY LOGISTICS (4PL)
LOGISTIC SERVICE PROVIDERS

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



SHIPPING SUPPORT SERVICE







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



Las terminales marítimas de CSP Spain integran la operativa de Breakbulk de manera regular

The maritime terminals of CSP Spain integrate regular breakbulk operations

La operativa de cargas especiales requiere un esfuerzo extra en especialización en las terminales marítimas, ya que se desplaza de la actividad regular de la carga y descarga de contenedores. En los últimos años, el grupo CSP Spain ha apostado por el desarrollo de estas prácticas en sus terminales marítimas, acogiendo el crecimiento de la demanda.

Desde mástiles, piezas hidráulicas, turbinas y veleros de competición que se cargan y descargan directamente al mar, son algunos de los proyectos especiales más destacados en el último año en dichas terminales. El aumento de estas operativas se acusa al desvío de tráfico y a la apuesta por la transición ecológica.

Para el desarrollo de dichas operativas, se requiere de un equipo y

maquinaria especializada además de zona de explanada casi dedicada en exclusividad a ello. Tanto en la dársena valenciana como vizcaína disponen de estos requerimientos, y se ha trabajado por brindar una oferta competitiva. Los mayores retos que supone este tipo de transporte son: el tamaño que alcanzan (en el caso de los aerogeneradores cada vez mayor), la fragilidad de los equipos manipulados, la necesidad de personal y equipamiento especializados y la excepcionalidad de la operativa que rompe la rutina predominante en una terminal portuaria de contenedores.

En el caso de CSP Iberian Valencia Terminal, las operativas más excepcionales han sido veleros de más de 50 pies de eslora y mástiles de 25 metros de altura, así como los ya comentados descargas

da de yates al agua directos desde la estiba en buque, para su posterior salida navegando una vez despachados de aduana. Las piezas tienen orígenes muy variados destacando entre ellos los más lejanos como Nueva Zelanda o Australia. Maniobras que requieren, sumado a todo lo ya destacado, el trabajo en equipo entre todos los partner implicados. En el caso de los barcos de regata es muy reseñable la labor del diseñador de embarcaciones con el marcaje en los puntos de izada.

Por su parte y tomando ventaja de los servicios de corta distancia, en CSP Iberian Bilbao Terminal se trabajan los movimientos de sobre dimensionados ubicados en las bodegas de los buques portacontenedores, ya sean manipulados por las grúas pórtico o grúas externas en caso necesario. Las conexiones destacadas con Bilbao son Reino Unido, Irlanda, Países Bálticos y sobre todo los grandes puertos del norte de Europa.

Es esencial que las terminales del grupo se adapten a las necesidades del mercado, una forma de potenciar el posicionamiento de las

terminales, así como mejora el hinterland de éstas. En el caso de Bilbao, la comunidad portuaria se encuentra a la vanguardia y destaca como hub de trafos y elementos de energía renovable consolidado. En el caso de Valencia, gracias a sus conexiones destaca el tratamiento de piezas con destino fábricas o estaciones eléctricas en Comunidad Valenciana, Aragón y Castilla la Mancha. Además, en el último año, se han desarrollado varias operativas de carga/descarga desde borda buque al agua en embarcaciones con sobredimensiones.

CSP Spain es el operador líder en la península ibérica. Gracias a la posición geoestratégica de sus terminales y a la amplia cartera de empresas, se posiciona como el único operador con la capacidad de ofrecer un servicio puerta a puerta en los ejes Mediterráneo y Atlántico. A su posición, hay que sumar la fuerte inversión que ha realizado en el último trienio que tiene el objetivo de mejorar los tiempos en la operativa y capacidad para cubrir las demandas de los clientes, líneas marítimas.

Special cargo operations require Smartime terminals to make a greater effort with regard to specialization, since they represent a departure from regular container loading and unloading activities. In recent years, the CSP Spain group has focused on developing these practices in its maritime terminals, meeting the growth in demand.

Masts, hydraulic components, turbines and competition yachts, which are loaded and unloaded directly into the sea, are just some of the most remarkable special projects to pass through these terminals in the last year. The increase in these operations is due to the diversion of traffic and the commitment to an ecological transition.

The completion of these operations requires specialized teams and machinery, as well as a yard almost exclusively reserved for such cargoes. The docks of both Valencia and Bilbao meet these requirements, and work is ongoing to offer a competitive service. The major challenges posed by this type of transport include the sizes reached (increasingly large in the case of wind turbi-

CSP Spain
The Ports for ALL

Leading port operator in Spain

cspspain.com



nes), the fragility of the equipment handled, the need for specialized personnel and equipment and the exceptional nature of the operations which break away from the usual routine of a port container terminal.

In the case of the CSP Iberian Valencia Terminal, the most exceptional operations have included sailing boats of more than 50 feet in length with 25-metre masts, as well as the abovementioned unloading of yachts from their stowage on the vessel directly into the water, allowing them to sail away once customs clearance has been completed. The origin of these loads is very varied and includes such faraway locations as New Zealand or Australia. Furthermore, these manoeuvres require teamwork by all the partners involved. In the case of racing yachts, the work of boat

designers is very important with marking of the lashing points.

The CSP Iberian Bilbao Terminal, taking advantage of short sea shipping services, handles out-of-gauge loads located in the holds of container vessels, whether handled by port cranes or external cranes if necessary. The main connections with Bilbao are the United Kingdom, Ireland, the Baltic Countries and especially the large ports of Northern Europe.

It is essential for the group's terminals to adapt to the needs of the market, a way of strengthening the positioning of the terminals, as well as benefitting their hinterland. In the case of Bilbao, the port community is in the avant-garde and the port stands out as a consolidated hub for transformers and renewable energy components. In the case of Valencia,

thanks to its connections, shipments include parts destined for factories or power stations in the Valencian Community, Aragón and Castilla la Mancha. Furthermore, in the last year, various operations have been completed involving out-of-gauge loading/unloading from the vessel to the water.

CSP Spain is the leading operator on the Iberian Peninsula. Thanks to the geostrategic location of its terminals and its extensive portfolio of companies, it is positioned as the only operator with the capacity to offer a door-to-door service on Mediterranean and Atlantic routes. The group's position is complemented by the major investment it has made over the last three years with the aim of improving transit times and the capacity to meet the demands of clients and shipping lines.



IC Maritime Services

Transporte multimodal nacional e internacional

Especialistas en Canarias y Baleares

Marítimo - Terrestre - Ferroviario

www.icmaritime.es







ESPECIALISTAS EN PROJECT CARGO

Cargas Break Bulk - Heavy Lift - Out of Gauge

Freight forwarders and Much More

Avenida de la Industria nº 53, 2ª planta, 28823 Coslada, Madrid Dársena del Centenario s/n. 1ª. 41011 Sevilla



José Rodríguez

Savino del Bene se consolida como aliado de cliente de carga de proyectos

Savino del Bene consolidates itself as a partner for project cargo clients

La compañía Savino Del Bene cuenta desde el año 2012 con un departamento propio para las cargas de proyectos, una iniciativa liderada por Arturo Monzó con la incorporación de José Rodríguez desde 2015. Se trata de un departamento centrado en la operativa de mercancías sobre dimensionadas y con sobrepeso que requieren de transportes especiales tanto terrestres como marítimos.

En estos años Savino Del Bene ha coordinado embarques de maquinaria, tanto rodada como estática, y proyectos industriales, como el embarque de silos o tanques. “Lo que más priorizamos es el servicio puerta a puerta en función de las necesidades del clientes, ajustándonos a las necesidades de cada operación – señala Rodríguez-. En un mundo cada vez más globalizado es

esencial para nosotros mantener una relación cercana con los clientes y conocer de primera mano sus necesidades, con el fin de poder transmitirles la tranquilidad, confianza y cercanía que requiere en cada momento su operación”.

Savino Del Bene dispone de una red de oficinas propias a nivel mundial y una amplia estructura a través de filiales como General Noli, Aprile, Embassy Freight, etc., que permite tratar los embarques de carga de proyecto desde el origen hasta cualquier punto que el cliente precise. En este sentido, el grupo dispone a nivel mundial de 367 oficinas distribuidas en sesenta países, lo que hace posible un seguimiento con equipo propio y representa “una garantía de hacer el trabajo bien hecho”. En el caso de España, las oficinas de Valencia, Bilbao,



Para Savino Del Bene la carga convencional sobredimensionada de proyectos supone “el último vestigio el shipping desde sus comienzos, desde que existe el transporte, ya que con el contenedor de alguna manera se ha despersonalizado el transporte marítimo

tial for us to maintain a close relationship with clients and to know their needs first hand, in order to be able to provide them the peace of mind, reassurance and closeness that their operation requires at each moment.”

Savino Del Bene has a network of its own offices at a global level and a broad structure through subsidiaries such as General Noli, Aprile, Embassy Freight, etc., which allows it to undertake shipping of project cargo from origin to any point specified by the client. In this regard, at a global level the group has 367 offices spread across seventy countries, which allows monitoring with its own team and represents “a guarantee of work well done”. In Spain, the Valencia, Bilbao, Barcelona and Zaragoza offices are those which are most closely linked with project cargo and oversized freight.

For Savino Del Bene, conventional oversized project cargo is “the last vestige of shipping as it began, since transport existed, as with the container, maritime transport has been somehow depersonalised, thanks, on the other hand, to its versatility.”

The company considers Breakbulk to be a trade fair of reference for shipping and an essential forum for meeting and business for the logistics chain, as it acts as a connecting link and contributes to maintaining personal relationships, something vital for handling this type of shipping. Thus, Savino Del Bene arrives in Rotterdam with the objective of increasing the portfolio of shipments from the north of Europe and for Spain and Africa, one of the main destinations for this type of cargo today.

Barcelona y Zaragoza son la que están más vinculadas con la carga de proyectos y mercancías sobredimensionadas.

Para Savino Del Bene la carga convencional sobredimensionada de proyectos supone “el último vestigio el shipping desde sus comienzos, desde que existe el transporte, ya que con el contenedor de alguna manera se ha despersonalizado el transporte marítimo, gracias, por otro lado, a su polivalencia”.

Desde la compañía consideran que Breakbulk es una feria referente para el shipping y un foro de encuentro y negocio esencial para la cadena logística, puesto que actúa de nexo de unión y contribuye a mantener las relaciones personales, algo vital para el manejo de este tipo de embarques. Así, Savino Del Bene llega a Rotterdam con el objetivo de aumentar el portfolio de embarques

del norte de Europa y para España y África, uno de los principales destinos en la actualidad de este tipo de cargas.

Since 2012, the company Savino Del Bene has had its own department for project cargo, an initiative led by Arturo Monzó, with the incorporation of José Rodríguez in 2015. It is a department focused on oversized and overweight freight operations which require special land or maritime transport.

During these years, Savino Del Bene has coordinated loading of rolling and static machinery, and industrial projects, such as the loading of silos and tanks. “What we prioritise most is the port to port service based on clients’ needs, adapting to the needs of each operation,” indicates Rodríguez. “In an increasingly globalised world, it is essen-

Taking part in change An evolving SMART hub



Port de Barcelona

www.portdebarcelona.cat

● Sustainable

● Connected

● Efficient

● Transparent



A Coruña: un puerto óptimo para el project cargo

A Coruña: an optimal port for project cargo

El Puerto Exterior de A Coruña se ha situado en los últimos años como una plataforma óptima para el ensamblaje y transporte de todo tipo de cargas especiales.

Con calados superiores a 20 metros en el muelle principal, amplias superficies de explanadas y conexión directa con la red de autovías, las instalaciones de Punta Langosteira han albergado operaciones muy complejas con resultados positivos. Cuenta además con empresas operadoras especializadas en Project cargo.

En las últimas semanas se desarrollaron en el Puerto Exterior dos operaciones muy singulares, por el tipo de piezas que se embarcaron: Pérez Torres Marítima coordinó la carga de seis grandes estructuras metálicas destinadas a los Países Bajos, para un proyecto promovido por el Gobierno de este país para prevenir posibles inundaciones en los próximos cien años. Las piezas fueron fabricadas por Metalúrgica Gallega, una empresa ubicada en el polígono industrial de Sabón, contiguo al Puerto Exterior.

Además, Marítima Consiflet y Terminales Marítimos de Galicia se encargaron del embarque de una carga de 5.000 toneladas compuesta por piezas metálicas destinadas a un proyecto científico en Dakota del Norte, en el que participa el CERN (Organización Europea para la Investigación Nuclear). En este caso, las estructuras fueron producidas por Horta Coslada, una compañía de referencia nacional que también tiene una fábrica en el polígono de Sabón.

Por su dimensión internacional, y la cercanía al Puerto Exterior, Horta Coslada ya había exportado por Punta Langosteira piezas para puentes en Rumanía y Colombia, una explotación minera en Senegal y otros proyectos en México o las Islas Canarias, entre otros.

No obstante, los proyectos más singulares y de mayor repercusión internacional fueron la construcción en el propio Puerto Exterior y su posterior transporte de grandes cajones de hormigón destinados a la ampliación del puerto de Aberdeen, en Escocia, y del aeropuerto de Manila, en Filipinas. Ambos proyectos generaron decenas de puestos de trabajo en las instalaciones portuarias, en operaciones muy complejas, y los cajones fueron trasladados a estos destinos en las mayores plataformas de carga marítima del mundo.

In recent years, the Outer Harbour of A Coruña has positioned itself as an optimal platform for the assembly and transport of all types of special cargo.

With draughts exceeding 20 metres in the main dock, extensive esplanade areas and direct connection to the motorway network, the installations of Punta Langosteira have hosted very complex operations with positive results. It also has operating companies specialised in project cargo.

In recent weeks, two very unique operations have been carried out at the Outer Harbour, due to the types of elements loaded. Pérez Torres Marítima coordinated the loading of six large metallic structures destined for the Netherlands, for a project promoted by the country's government to prevent potential floods in the next hundred years. The ele-

ments were manufactured by Metalúrgica Gallega, a company located in the Sabón industrial estate, adjacent to the Outer Harbour.

Additionally, Marítima Consiflet and Terminales Marítimos de Galicia took charge of loading 5,000 tonnes of cargo made up of metal components destined for a scientific project in North Dakota, in which CERN (the European Organisation for Nuclear Research) is participating. In this case, the structures were produced by Horta Coslada, a company of national reference that also has a factory in the Sabón industrial estate.

Due to its international scope and proximity to the Outer Harbour, Horta Coslada had already exported

elements for bridges in Romania and Colombia, a mining operation in Senegal and other projects in Mexico and the Canary Islands, among others, through Punta Langosteira.

Nevertheless, the most unique projects with greatest international impact were the construction in the Outer Harbour and subsequent transport of large concrete caissons destined for the expansion of the Port of Aberdeen in Scotland, and Manila airport in the Philippines. Both projects generated dozens of job posts at the port installations, in very complex operations, and the caissons were transported to these destinations on the best maritime freight platforms in the world.

PROJECT CARGO SOLUTIONS

DESDE LA PLANIFICACIÓN HASTA LA EJECUCIÓN

Visitarnos en Breakbulk Europe
21-23 mayo 2024, Pabellón 2 / STAND 2A11G ZA10E W1

m sc

MOVING THE WORLD, TOGETHER

msc.com/project



Integral Shipping, referente del project cargo

Integral Shipping, a reference in project cargo

Hace ya quince años que Integral Shipping Company apostó por la industria eólica e inició su compromiso de ofrecer a este sector una solución global a sus proyectos.

Así, la empresa que fundó Juan Sarrasqueta, CEO de la firma, ha encontrado en el puerto de Castellón el espacio idóneo para perfilar estos servicios y ha logrado una especialización que le ha convertido en referente para los distintos tecnólogos que ya le confían los proyectos.

Para Sarrasqueta, la clave del éxito radica en crear un hub eólico, es decir un puerto donde una sola compañía tiene la posibilidad de

prestar todos los servicios que la industria demanda en un mismo lugar, haciéndose cargo de los transportes especiales, las operaciones portuarias, agentes de buques, zonas de almacenamiento, reparación de palas, logística inversa, etc.

De hecho, Integral Shipping ya dispone de un total de 62.000 metros cuadrados en el puerto de Castellón, entre concesiones ya autorizaciones, para operar y almacenar material eólico, un tráfico al alza en PortCastelló en los últimos años. La última incorporación a esta dotación de espacios fueron, a finales del

De hecho, la compañía Integral Shipping ya dispone de un total de 62.000 metros cuadrados en el puerto de Castellón, entre concesiones ya autorizaciones, para operar y almacenar material eólico, un tráfico al alza y en crecimiento en el puerto de Castellón en los últimos años

pasado año, los 8.500 metros cuadrados que se autorizaron a la empresa en el Transversal Interior y el Muelle de Levante, a los que se suman otros tres espacios situados a espaldas del Muelle de la Cerámica y el Muelle del Centenario.

“En Integral Shipping analizamos el proyecto desde todos los ángulos y luego decidimos dentro de la amplia gama de opciones de transporte y modalidades la que más se ajusta en cada ocasión – explica Sarrasqueta -. Nuestros equipo le puede facilitar los estudios previos, análisis técnico y de ingeniería, el transporte, tanto de carga sobre-dimensionada como sobre-pesada door to door y port to port”.

*F*ifteen years ago, Integral Shipping Company chose to focus on the wind industry and began its commitment to offering this sector a global solution for its projects.

Thus, in the Port of Castellón, the company founded by Juan



Sarrasqueta, CEO of the firm, has found the ideal space for developing these services and has achieved a specialisation that has made it a reference for the different technologists that already entrusted their projects to it.

For Sarrasqueta, the key to success lies in creating a wind hub; that is, a port where a single company has the possibility of providing all the services that the industry demands in one place, taking charge of special transport, port operations, ship agents, storage areas, repair of blades, reverse logistics, etc.

In fact, Integral Shipping now has a total of 62,000 square metres at the Port of Castellón, between concessions and authorisations, to operate and store wind power equip-

ment, traffic which has increased at PortCastelló in recent years. The latest incorporation to these spaces, at the end of last year, were the 8,500 square metres authorised to the company in the Transversal Interior and the Levante Dock, in addition to three other spaces located behind the Ceramics Dock and the Centenario Dock.

“At Integral Shipping we analyse your project from all angles and then, within the wide range of transport options and modalities, decide on the one most suitable on each occasion,” explains Sarrasqueta. “Our team can provide prior studies, technical and engineering analysis, and Door to Door and Port to Port transport, both for oversized and overweight cargo.”



Integral Shipping Company
Shipping & forwarding agents

Avda. del Mar, 44, 4º C · 12003 Castellón
Tif: 964 22 90 28
jsarrasqueta@integralshipping.com
www.integralshipping.com

CONSIGNATARIOS DE BUQUES, TRANSITARIOS Y AGENTES MARÍTIMOS
ESPECIALISTAS EN 'PROJECT CARGO' Y AGENCIA DE LÍNEAS REGULARES






PortCastelló muestra su potencia en carga de proyectos en Breakbulk

PortCastelló shows its potential for project cargo at BreakBulk

El puerto de Castellón se posiciona como un motor vital para la recepción, manipulación y transporte de carga de proyectos, destacando especialmente el manejo de palas y aerogeneradores para el sector eólico.

En cifras, el año 2023 se cerró con 23.302 toneladas de estos productos, lo que supone un movimien-

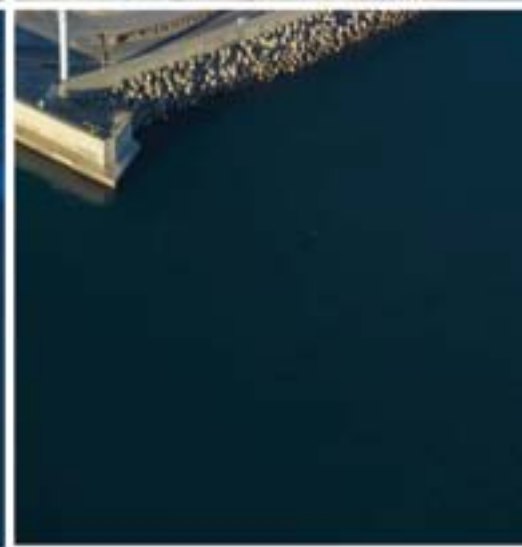
to de aproximadamente 1.165 palas eólicas de hasta 81,5 metros de longitud con un peso de 100 toneladas. Entre los principales destinos del puerto de Castellón en el tráfico de piezas para este sector se incluyen Estados Unidos, China, Brasil, Francia y Suecia.

En el futuro, la demanda seguirá aumentando, por lo que se necesita-



PORTCASTELLÓ

UN PUERTO DE OPORTUNIDADES



Liderando el futuro

www.portcastello.com



rán inversiones continuas en infraestructura para satisfacer las necesidades de la industria.

Con el objetivo de incentivar a este tipo de mercancía, el puerto de Castellón aplica una bonificación estratégica del 40% desde la primera tonelada para palas eólicas, motores y grupos electrógenos.

Además, PortCastelló cuenta con las infraestructuras óptimas para el manejo de cargas de proyecto, poniendo en valor la situación estratégica en el Mediterráneo, sus excelentes conexiones intermodales, y disponibilidad de medios mecánicos adecuados y personal cualificado para el manejo de mer-

cancías de grandes dimensiones.

Por otro lado, el puerto de Castellón aborda la evolución del transporte marítimo de la carga de proyecto con una estrategia integral que abarca varios aspectos clave. Por un lado, la inversión en infraestructura portuaria como es la ampliación del muelle de Costa de la



Terminales excelentes en Andalucía y Galicia

Una fuerte Red en La Península Ibérica















Dársena Sur, que permitirá disponer de un muelle de casi 1 km y ganar 420.000m² al mar para la creación de un hub destinado a la industria eólica marina offshore en el Mediterráneo.

Por otro lado, se está trabajando en la implementación de tecnologías avanzadas y soluciones digitales para mejorar la eficiencia y la seguridad en el manejo y gestión de la carga de proyecto, incluido sistemas de seguimiento y monitoreo.

Asimismo, la Autoridad Portuaria de Castellón colabora estrechamente con empresas de logística y terminales para la optimización de la cadena de suministro de la carga de proyecto.

Los principales retos que enfrentan los puertos y terminales portuarias implican realizar inversiones significativas en infraestructura portuaria, bien sea en la construcción de muelles y áreas de almacenamiento o en la mejora de equipos e

instalaciones, con el objetivo de gestionar las operaciones de manera eficiente y segura, cumpliendo con las regulaciones que implica este tipo de tráfico.

En este sentido hay que destacar que el puerto de Castellón será el puerto del arco mediterráneo con mayor superficie disponible para nuevas empresas, gracias a su proyecto de expansión en su dársena sur.

El tráfico de carga de proyecto permite diversificar la cartera de tráfico, por lo que se reduce la dependencia de sectores específicos y se aumenta la resiliencia económica ante cambios en la demanda del mercado.

Además, permite incrementar la competitividad del puerto y la colaboración con industrias emergentes como la energía renovable, lo que ofrece nuevas oportunidades para desarrollar sinergias con empresas clave en la cadena de valor y contribuir al crecimiento y desarrollo sostenible de la provincia.

The port of Castellón is positioned as a vital link for the receipt, handling and transportation of project cargo, with a special emphasis on the handling of blades and turbines for the wind energy industry.

In figures, 2023 closed with 23,302 tonnes of these products, representing the movement of approximately 1,165 wind turbine blades of up to 81.5 metres in length and weighing up to 100 tonnes. The main destinations of the port of Castellón in the throughput of parts for this sector include the United States, China, Brazil, France and Sweden.

Demand will continue to grow in future, owing to which continued investments in infrastructure will be required to satisfy the needs of the industry.

With the aim of encouraging this type of equipment, the port of Castellón applies a strategic discount of 40% from the first tonne for wind turbine blades, engines and generators.

Furthermore, PortCastelló has optimum infrastructures for the handling of project cargoes, benefiting from its strategic location in the Mediterranean, excellent intermodal connections, and the availability of

the appropriate mechanical resources and qualified personnel for the handling of large shipments.

Moreover, the port of Castellón approaches the evolution in the transport of project loads by sea with an integrated strategy that covers several key aspects. On the one hand, investment in port infrastructure with the expansion of the Costa Quay on the South Dock, which will involve the creation of a quay of almost 1 km and allow 420,000 m² to be gained from the sea for the creation of a hub intended for the offshore wind industry in the Mediterranean.

In addition, work is underway for the implementation of advanced technologies and digital solutions to improve efficiency and security in the handling and management of project loads, including tracking and monitoring systems.

The Port Authority of Castellón also cooperates closely with logistics companies and terminals for the optimization of the project cargo supply chain.

The main challenges faced by ports and their terminals involve significant investments in port infrastructure, whether in the construction of quays and storage areas or in the improvement of equipment and facilities, with the aim of managing operations efficiently and safely, complying with the regulations involved in this type of transport.

In this respect it should be emphasized that the port of Castellón will be the port of the Mediterranean Arc with the largest available area for new companies, thanks to the project for the expansion of its south dock.

The throughput of project cargo will enable the port to diversify its portfolio, which will reduce reliance on specific sectors and increase economic resilience in the light of changes in demand by the market.

Furthermore, it will allow an increase in the competitiveness of the port and cooperation with emerging industries such as renewable energy, which offers new opportunities to develop synergies with key companies in the value chain and contribute to the growth and sustainable development of the province.



El puerto de Vigo apuesta por el mercado eólico offshore

The Port of Vigo commits to the offshore wind market

El Puerto de Vigo, situado al Sur de Galicia, cerca de la frontera norte con Portugal, es un puerto natural, versátil y altamente especializado en tráficos de mercancía general de alto valor económico (más del 90%). Sus terminales de tráfico ro-ro y de contenedores mueven el 87% de la carga y son líderes en el noroeste español, ofreciendo servicio a las más de 70 líneas marítimas regulares que cada año recibe el Puerto.

Los tráficos principales del puerto de Vigo son la automoción, la pesca fresca y congelada, el granito, los metales, el cemento, la madera y la fruta. En 2023 el tráfico total alcanzó las 4.824.996 toneladas, lo que supone un crecimiento de 2,33% respecto a 2022, y se posiciona como el tercer mejor ejercicio de toda la historia del puerto, solo por detrás de 2006 y 2007. A ello se une el importante incremento tanto en el número de escalas de buques

(sobre todo ro-ro y portacontenedores) como en el tamaño de estos. El valor industrial de las mercancías movidas anualmente a través de sus terminales supera los 16.000 millones de euros, cifra que supone el 40% de las exportaciones y el 25% de las importaciones de Galicia, en valor.

La terminal de contenedores del puerto de Vigo, TERMAVI, con más de 1300 conexiones, lidera el tráfico reefer en todo el norte del país y

noatum
TERMINAL
CASTELLÓN

Soluciones a medida:
conocimiento global y
experiencia local

Muelle del Centenario, s/n.
12100 Grao-Castellón
Tel +34 96 473 70 89 - Fax +34 96 473 71 08

www.marmedsa.com

cuenta con la ventaja que supone disponer de unas renovadas instalaciones de inspección física y tramitación aduanera y sanitaria anexas a la terminal. Las razones de esta proyección de tráfico refrigerado se fundamentan, por una parte, en la dotación de infraestructuras de que dispone el puerto de Vigo; así como en la capacidad de almacenamiento frigorífico y capacidad global de congelación históricamente existente, asociada a la presencia en su hinterland de las principales multinacionales del sector de la pesca.

Intermodalidad

La terminal ferroviaria localizada anexa a la terminal refuerza su conectividad con el resto de España y el norte de Portugal y asegura la intermodalidad de un tráfico que supera anualmente los 225.00 TEUs. Esta intermodalidad ferroviaria se verá multiplicada a partir de 2024 con la conexión directa de la terminal con la Plataforma Logística Industrial del Puerto de Vigo, PLISAN, mediante la construcción de un apartadero ferroviario que incrementará la dotación de servi-

cios de esta área logística especializada promovida por la Autoridad Portuaria, el Consorcio Zona Franca de Vigo y la Xunta de Galicia. Orientada a grandes empresas y a todo tipo de actividades industriales y logísticas, la PLISAN ocupa un ámbito territorial cercano a las 400 Ha y se encuentra actualmente en su segunda fase de comercialización.

En cuanto a la Terminal de tráfico ro-ro, las mercancías fundamentales son los vehículos nuevos y piezas auto derivados de la factoría del grupo Stellantis localizada en la ciudad, pero precisamente la gran productividad de esta asegura una gran oferta de servicios marítimos directos que atraen carga de otros orígenes que se embarca a través del puerto de Vigo, tanto de automoción (de marcas como Renault, Ford, Toyota o Mercedes) como pizarra y otros materiales de construcción, maquinaria, grandes piezas, perecederos, conservas, etc. Es importante mencionar en este tráfico la Autopista del Mar que une el puerto de Vigo con el puerto francés de Nantes-St. Nazaire y su

extensión hacia el sur a Tánger, o las líneas con Reino Unido y el norte de Europa, el Mediterráneo, Sudáfrica y toda la costa oeste del continente americano, de norte a sur.

Balance

En 2023, la mercancía general en convencional ha obtenido un crecimiento positivo de casi un 10% hasta las 1.692.526 toneladas, arrastrada por los excelentes resultados de los tráficos ro-ro, que han aumentado por encima de 30% gracias al fuerte impulso de los tráficos de automoción. Dentro de los tráficos de mercancía general en convencional, breakbulk, destacan principalmente de granito y los metales, las bobinas; y, por supuesto, al heavy lift y cargas de proyecto, particularmente del mercado eólico offshore, un sector que está apostando fuertemente por los puertos gallegos y que se refleja en el crecimiento de este tipo de tráficos en el puerto de Vigo y que tienen una gran proyección de futuro vinculada al potencial local de la industrial de la construcción y reparación naval,

Specialized in
high value general cargo



Puerto de Vigo



...logistics is the core of our business!

> 90 maritime services • automotive • granite • fishing • metals • slate • fruit • wood



auténtico referente nacional del sector.

The Port of Vigo, located in the south of Galicia, near the northern border of Portugal, is a natural, versatile port highly specialised in general freight traffic of high economic value (over 90%). Its ro-ro traffic

and container terminals move 87% of cargo and are leaders in the northeast of Spain, offering service to over 70 regular shipping lines that the port receives each year.

The main traffic of the Port of Vigo are automotive, fresh and frozen fish, granite, metals, cement, wood and fruit. In 2023, total tra-

ffic amounted to 4,824,996 tonnes, a 2.33% increase compared with 2022, positioning it as the third best financial year in the history of the port, behind only 2006 and 2007. In addition to this is the significant growth in both the number of stopovers of ships (especially ro-ro and container ships) and in their size.

Interglobo
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS

ISO 9001
BUREAU VERITAS
Certification

VALENCIA

INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
A human technology world in forwarding

Interglobo Forwarders Spain - Av. del Puerto, 302 - Of. 3.3 - 46024 Valencia - España - Teléfono + 34 968 468 268 - Mail interglobospain@interglobo.com
www.interglobo.com

The industrial value of the freight transported annually through its terminals exceeds 16 billion euros, a figure which amounts to 40% of the value of exports and 25% of the value of imports of Galicia.

The container terminal of the Port of Vigo, TERMAVI, with over 1,300 connections, leads reefer traffic in the whole north of the country and has the advantage of having renovated installations for physical inspection and customs and sanitary processing attached to the terminal. The reasons for this forecasting of refrigerated traffic are based firstly on the infrastructure of the Port of Vigo; and secondly on the refrigerated storage capacity and total frozen capacity existing historically, associated with the presence of the main multinationals of the fishing sector in its hinterland.

Intermodality

The railway terminal located next to the terminal reinforces its connectivity with the rest of Spain and the north of Portugal, and ensures the intermodality of traffic which annually exceeds 225,000 TEU. This rail inter-

modality will be multiplied from 2024 with the direct connection of the terminal with the Industrial Logistics Platform of the Port of Vigo, PLISAN, through the construction of a railway access that will increase the provision of services of this specialised logistics area promoted by the Port Authority, the Free Trade Zone of Vigo and the Regional Government of Galicia. Aimed at large companies and all types of industrial and logistics activities, the PLISAN occupies a territorial area of nearly 400 hectares and is currently in its second phase of commercialisation.

With regard to the ro-ro traffic terminal, the freight is mainly new vehicles and automotive parts from the Stellantis group factory located in the city, but its great productivity ensures a wide range of direct maritime services that attract cargo from other origins that is shipped through the Port of Vigo, including automotive (from brands such as Renault, Ford, Toyota and Mercedes) and slate and other construction materials, machinery, large components, perishable goods, preserves, etc. It is important to mention the Autopista del Mar motorway

in this traffic, which connects the Port of Vigo with the French Port of Nantes – Saint Nazaire and its southward extension to Tangier, and the lines with the United Kingdom and the north of Europe, the Mediterranean, South Africa and the whole west coast of the American continent, from north to south.

Balance sheet

In 2023, conventional general freight recorded positive growth of almost 10%, up to 1,692,526 tonnes, achieved with the excellent results of ro-ro traffic, which increased by over 30% thanks to the great boost of automotive traffic. Mainly notable within conventional general freight traffic, breakbulk, are granite and metals, coils, and of course, heavy lift and project cargo, particularly from the offshore wind market. Galician ports are making a strong commitment to this sector, reflected in the growth of this type of traffic at the Port of Vigo, and with great future prospects related with the local potential of the construction and ship repair industry, a true national reference of the sector.

Port of Algeciras Bay
Committed to the Environment
It's in everyone's hands

Commitments aligned with the Sustainable Development Goals set out in the **UN 2030 Agenda**

Algeciras Port
Puerto de Algeciras
Estrategia Verde
Comprometidos con el Verde

www.apba.es/medio-ambiente



El Puerto de Cádiz promociona su capacidad para cargas especiales ante operadores internacionales

The Port of Cádiz promotes its capacity for special cargo to international operators

La Autoridad Portuaria participa, de la mano de Puertos del Estado, en la feria BreakBulk Europe, que se celebra en Rotterdam, para promocionar su capacidad en este sector

The Port Authority, under the Spanish National Ports Authority, participates in the BreakBulk Europe trade fair, held in Rotterdam, to promote its capacity in this sector

El Puerto de la Bahía de Cádiz aprovecha su presencia en la feria BreakBulk Europe, que se celebra del 21 al 23 de mayo en Rotterdam, para promocionar su capacidad y potencialidad en el transporte de cargas especiales.

Los puertos españoles reciben cada vez más encargos para el transporte de lo que se ha dado en llamar "cargas de proyecto", es decir, mercancías de dimensiones fuera de los tamaños y pesos habituales que forman parte de grandes estructuras que deben ser manipuladas en amplios espacios, con

grúas especiales y personal altamente cualificado. Además, los propios puertos se encargan de organizar y coordinar todos los transportes que participan en la cadena logística.

La Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC) aprovechará su presencia en este evento para mantener reuniones con operadores, transitarios y agentes del sector que participan en esta feria para exponerles las condiciones y características técnicas que la bahía gaditana y sus instalaciones portuarias ofrecen para este tipo de transporte.

Bajo el paraguas de Puertos del Estado, con quien también asisten otros Puertos de Interés General del Estado, presentan la capacidad de los puertos españoles para mover y manipular las mercancías que pasan por ellos, en especial las más complejas como palas eólicas, estructuras metálicas, plataformas off-shore...

El Puerto de Cádiz espera con su presencia en esta feria consolidar los tráficos de este tipo ya existentes, e intentar captar otros nuevos.

Breakbulk Europe se ha convertido, según la organización, en el encuentro mundial del sector, con más de 120 países representados. Entre los expositores y patrocinadores se encuentran los propietarios de la carga, los transportistas marítimos, los transitarios, los puertos/terminales, los transportistas pesados, las empresas de equipamiento y otros que participan en esta industria especializada.

The Port of the Bay of Cádiz is taking advantage of its presence at the BreakBulk Europe trade fair,

held from the 21st to 23rd of May in Rotterdam, to promote its capacity and potential in the transport of special cargo.

Spanish ports are receiving a growing number of orders for the transport of what has come to be called "project cargo"; that is, freight with dimensions exceeding the usual sizes and weights, which form part of large structures and which must be handled in large spaces, with special cranes and highly qualified personnel. Additionally, the ports are in charge of organising and coordinating all transport participating in the logistics chain.

The Bahía de Cádiz Port Authority (APBC) will take advantage of its presence at this event to hold meetings with operators, forwarding agents and agents of the sector participating in this trade fair, to present to them the conditions and technical characteristics that the Bay of Cádiz and its port installations offer for this type of transport.

Under the umbrella of the Spanish National Ports Authority, with which other Spanish National Ports of Interest will also attend, the

Cádiz aprovechará su presencia en este evento para mantener reuniones con operadores, transitarios y agentes del sector que participan en la feria BreakBulk

capacity of Spanish ports for moving and handling the freight that passes through them is presented, in particular more complex freight such as wind turbine blades, metallic structures and offshore platforms, etc.

With its presence at this trade fair, the Port of Cádiz hopes to consolidate existing traffic of this type, and attempt to capture new traffic.

According to the organisation, Breakbulk Europe has become the global meeting point of the sector, with over 120 countries represented. Among the exhibitors and sponsors are cargo owners, maritime transporters, forwarding agents, ports/terminals, heavy transporters, equipment companies and others participating in this specialised industry.



Muelle Centro, S/N
46520 Puerto de Sagunto, Valencia - Spain
Tel.: +34 962 699 060
Fax: +34 962 672 141
E-mail: info@saguntoti.com

ist
Intersagunto Terminales



El Puerto de Almería se posiciona como el mejor aliado para la carga de proyecto en el Mediterráneo

The Port of Almería positions itself as the best partner for project cargo in the Mediterranean

El Puerto de Almería se posiciona como el gran aliado para la carga fraccionada y de proyecto en el Mediterráneo por sus potentes infraestructuras portuarias, conectividad, oferta integral de servicios y ubicación geoestratégica, al sureste de España frente a la costa norteafricana. Actualmente, la Autoridad Portuaria de Almería está inmersa en el desarrollo sostenible de su gran potencial para incrementar y diversificar los tráficos y ofrecer a empresas de logística y exportadores las mejores condiciones para instalarse en él.

El puerto industrial almeriense dispone de unas infraestructuras portuarias, con ampliaciones en marcha, únicas en el Mediterráneo en cuanto a longitud de muelle, calado y superficie para el tráfico de graneles

y mercancía general. Solo el muelle de Pechina, cuya prolongación se está ejecutando, dispondrá de 1.200 metros de longitud, 20 metros de profundidad y 47 hectáreas de superficie para acopio y manipulación de mercancías; por su parte, el dique exterior alcanzará los 1.450 metros de longitud y los 30 de calado. Por otro lado, dispone de ocho rampas para tráfico ro-ro, siendo el único puerto de Andalucía oriental con tantos atraques para este tipo de carga.

Para mejorar el acceso de todo tipo de mercancías al Puerto de Almería, especialmente la carga de palas eólicas de grandes dimensiones, y propiciar una mejor circulación por los viales portuarios, la Autoridad Portuaria de Almería está trabajando en una nueva entrada directa desde la A7/N-340 y en la

reordenación integral de los carriles del puerto, un proyecto que está consignado en el plan de inversiones de 2024 con un presupuesto de 1,9 millones de euros, y cuya ejecución comenzará en septiembre para estar finalizado en junio de 2025. Como nodo de la Red Transeuropea de Transporte, el Puerto de Almería también se prepara para en la conexión ferroviaria.

La conectividad marítima es otro de los puntos fuertes del Puerto de Almería. Este está unido directamente con el norte de África a través de las líneas regulares con Melilla, Nador (Marruecos) y Orán y Ghazaouet (Argelia) y, con el resto del mundo, también gracias a sus conexiones feeder con Valencia y Algeciras. Desde el Puerto de Almería parten buques cargados de

mercancías como palas eólicas a países lejanos como Estados Unidos o Japón, de contenedores, de tráfico ro-ro y, sobre todo, de graneles sólidos. En este sentido, la Autoridad Portuaria de Almería, con los puertos de Almería y Carboneras, prevé posicionar la provincia almeriense, líder en la producción de yeso en Europa, como primera exportadora de este mineral a nivel internacional. A ello favorecerá la ampliación del muelle de Pechina y, sobre todo, la construcción de un nuevo muelle en Carboneras, con una inversión superior a 25 millones de euros, con la previsión de que esté ejecutado en 2027.

The Port of Almería positions itself as a great partner for fragmented and project cargo in the Mediterranean due to its powerful port infrastructure, connectivity, comprehensive range of services and geostrategic location, at the southeast of Spain, opposite the North African coast. The Almería Port Authority is currently engaged in the sustainable development of its great potential for increasing and diversifying traffic and offering logis-

tics companies and exporters the best conditions for locating there.

With expansions underway, the industrial port of Almería has unique port infrastructure in the Mediterranean with regard to dock length, draught and area for bulk traffic and general freight. Only the Pechina dock, which is being extended, will be 1,200 metres long, 2 metres deep and with 47 hectares of area for storage and handling of freight. In turn, the outer dock will reach 1,450 metres long with a draught of 30 metres. Additionally, it has eight ramps for ro-ro traffic, being the only port in eastern Andalusia with so many moorings for this type of cargo.

To improve access to the Port of Almería for all types of freight, especially the large dimensions of wind turbine blades, and to provide better circulation on roads of the port, the Almería Port Authority is working on a new direct entrance from the A7/N-340 and the comprehensive reorganisation of the lanes of the port. This project is established in the 2024 investment plan with a budget of 1.9 million euros, with execution beginning in September, to be completed

in June 2025. As a node of the Trans-European Transport Network, the Port of Almería will also be prepared for railway connection.

Maritime connectivity is another of the strengths of the Port of Almería. It is directly connected with the north of Africa through regular lines with Melilla, Nador (Morocco), and Oran and Ghazaouet (Algeria), and with the rest of the world, also thanks to its feeder connections with Valencia and Algeciras. Ships leave the Port of Almería loaded with freight such as wind turbine blades, destined for distant countries such as the United States and Japan, with containers, ro-ro traffic, and above all, solid bulk cargo. In this regard, the Almería Port Authority, with the Ports of Almería and Carboneras, expects to position the province of Almería as the leader in gypsum production in Europe, as the top exporter of this mineral at an international level. This will be facilitated by the expansion of the Pechina dock, and above all, the construction of a new dock at with an investment exceeding 25 million euros, with its execution planned for 2027.

Ship Agents

simón montolío & Cía

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

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

www.montolio.agency



Puerto de Sevilla, nodo logístico e industrial estratégico para la carga de proyecto

Port of Seville, strategic logistics and industrial node for project cargo

La carga de proyecto es un tráfico clave en el Puerto de Sevilla. La amplia superficie disponible para la implantación de centros de producción y para el acopio de grandes piezas hacen de esta infraestructura un nodo estratégico para la industria metalmeccánica. Además, el Puerto cuenta con medios técnicos, grúas y maquinaria de gran capacidad de carga; así como con operadores logísticos que prestan un servicio especializado.

En la actualidad, en el Polígono Industrial de Astilleros la empresa sevillana TECADE avanza en la finalización de la segunda subestación eléctrica que formará parte de un parque eólico marino ubicado en las costas de Virginia (EEUU). La primera de estas mega estructuras, de más de 2.300 toneladas, 25 metros de alto y 65 metros de largo, zarpó en diciembre de 2023 rumbo

a Estados Unidos, gracias a una coordinada operativa en la que participaron las empresas Bladt Industries, Europea Advisor y Sevitrade; y en la que también intervinieron la Autoridad Portuaria de Sevilla, Capitanía Marítima, Corporación de Prácticos del Puerto de Sevilla y la Ría del Guadalquivir, remolcadores y amarradores.

Por otra parte, la empresa GRI continúa con la fabricación de torres para la eólica marina off shore con nuevos embarques previstos para el próximo mes y, desde las instalaciones de Metalúrgica del Guadalquivir (MEGUSA), ya ha salido para embarque tres de las 11 estructuras que formarán parte de la pasarela Padre Anchieta en el municipio de La Laguna.

La apuesta por la carga de proyecto responde a la estrategia impulsada por la APS para consoli-

dar nuevos tráficos. Este modelo de negocio está definido en el Plan Estratégico del Puerto 2025 y se fundamenta en tendencias como las energías renovables para desarrollar la industria y la logística, potenciar el tejido productivo y generar nuevas cargas.

Especialistas en carga de proyecto

Debido a las buenas previsiones de desarrollo de estos tráficos para los próximos años derivadas de la actividad de empresas de base industrial instaladas en el Polígono de Astilleros, la Autoridad Portuaria de Sevilla ha intervenido sobre una superficie del 33.000 m² para modernizar y adaptar el muelle de Armamento para el acopio y la operativa de carga y descarga de este tipo de cargas especiales.

Esta actuación se ha realizado

en 3 fases. La primera comenzó en 2017, con el refuerzo de 200 metros de cantil del Muelle y con la pavimentación de 400 metros de la explanada anexa. En esta primera fase se acondicionaron 18.000 m².

Dos años más tarde se adaptaron nuevas explanadas del Muelle de Armamento, abarcando esta segunda fase la adecuación a estos tráfico de 13.400 m². En una tercera fase, se han adecuado 1.600 m² más.

Project cargo is a key type of traffic at the Port of Seville. The extensive area available for the implementation of production centres and for the storage of large elements make this infrastructure a strategic node for the metallurgy industry. Additionally, the Port has technical resources, cranes and machinery with high load capacity, as well as logistics operators providing a specialised service.

Today, at the Astilleros Industrial Estate, Seville company TECADE is advancing in the completion of the second electrical substation which will form part of an offshore wind

farm located off the coast of Virginia (USA). The first of these megastructures, at over 2,300 tonnes, 25 metres tall and 65 metres long, departed for the United States in December 2023, thanks to a coordinated operation in which the companies Bladt Industries, Europea Advisor and Sevitrade participated; and in which the Seville Port Authority, Harbour Master's Office, Pilots' Association of the Port of Seville and Guadalquivir Estuary, tugboats and moorers also intervened.

Additionally the company GRI is continuing with the manufacture of towers for offshore wind farms with new shipments planned for the next month, and from the installations of Metalúrgica del Guadalquivir (MEGUSA), three of the 11 structures that will form part of the Padre Anchieta walkway in the municipality of La Laguna have been dispatched for shipping.

The commitment to project cargo is due to the strategy promoted by the Seville Port Authority for consolidating new traffic. This business model is defined in the Port's 2025

Strategic Plan, and is based on trends such as renewable energies for developing industry and logistics, strengthening the productive framework and generating new cargo.

Specialists in project cargo

Due to the good forecasts of development of this traffic for the coming years, derived from the activity of industrial companies located in the Astilleros Industrial Estate, the Seville Port Authority has intervened on an area of 33,000m² to modernise and adapt the Armamento dock for storage and loading and unloading operations with this type of special cargo.

This action has been carried out in 3 phases. The first began in 2017, with the reinforcement of 200 metres of ledge of the dock and the paving of 400 metres of attached esplanade. This first phase renovated 18,000m².

Two years later, new esplanades of the Armamento dock were adapted, this second phase encompassing the adaptation of 13,400m² for this traffic. In a third phase, a further 1,600m² were adapted.



OCMIS MARITIME SL.
TC OWNERS · CHARTERERS · SHIPBROKERS · CONTRACTORS



www.simcotrade.com



Servicio G.A.R. Line
Salidas cada 10 días para mercancía General, Graneles, Carga de Proyectos y Convencional para los puertos de Argel, Bejaia y Oristano

OCMIS Maritime Line
Servicio entre los puertos del Atlántico Norte Español y los puertos del Mediterráneo, cubierto con una flota de 11 buques, entre toneladas de 3.000 hasta 18.000 Tn. para Carga General, Convencional, Proyectos y Granales

Cerdan Tallada Str., 23 Etlo • 12004 CP, Castellon City, Spain. • Ocmis@Ocmis.es • Tel.: 722 879 219

En lo grande
y en lo pequeño



CONECTAMOS
valenciaport