

f^oRO

INTERNACIONAL

Publicación de Transporte, Logística y Comercio Exterior

n° 136

Del 17 al 19 de Mayo
Rotterdam Ahoy · Rotterdam

Feria Internacional
de la Logística de las
Grandes Cargas



BREAKBULK EUROPE

17-19 May 2022 • Rotterdam Ahoy , Rotterdam





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

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



Services



Chartering & Brokerage



Ship Manning Agency



Port Disbursement



Berthing Arrangements



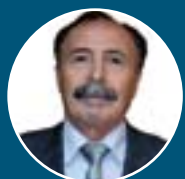
Cargoes



OCMIS Maritime Line

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

www.simcotrade.com



Editor
Carlos Vicedo Alenda



Directora
Cristina Saiz Soriano



Comunicación
Marta Penide Bastida



Redactora
Nuria Vicedo Miralles



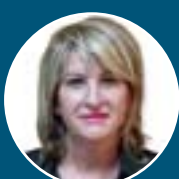
Community Manager
Sandra Saiz Soriano



Diseño/Maquetación
Pilar Sanz Albuixech



Administración
Cristina Estrada Vicente



Administración
Rosa Cabello López

DISTRIBUCIÓN: José Vicente Más
Paco Mora Martínez

EDITA: Valenmar S.L.

VALENCIA

C/ Dr. J.J. Dómine, 5-1º-1ª
46011 VALENCIA Tel.: 96 316 45 15
Fax: 96 367 85 55

ALICANTE

Móvil: 620 938 108 - Fax: 96 367 85 55

BARCELONA

Móvil: 649 933 941

E-mail: valenmar@veintepies.com
forointernacional@veintepies.com
veintepies@veintepies.com

Imprime:

Mediterráneo Proceso Gráfico, S.L.
C/ Ciudad de Sevilla, 25 - 46988
Pol. Ind. Fte. del Jarro, Paterna (Valencia)
Tel. 96 134 05 02

www.veintepies.com

DEPÓSITO LEGAL: V-487-1982
ISSN: 1697-6851

Todos los derechos reservados
Los contenidos de esta publicación no podrán
ser reproducidos, distribuidos, ni comunicados
públicamente sin la previa autorización por
escrito de la sociedad editora VALENMAR S.L.

08



TMG incrementa sus prestaciones con nuevos equipos

TMG increases its functionalities with new equipment

14

Portsur apuesta por las energías renovables y adquiere infraestructuras punteras para su crecimiento
Portsur backs renewable energies and acquires leading edge infrastructures for the growth of the terminal



18

Vigo, el puerto de mercancía general del norte de España
Vigo, the general goods port in the north of Spain



22

Puerto de Huelva, al servicio de las cadenas logísticas globales
Port of Huelva, your trusted partner for global logistics chains



26

IC Marítima avanza en la especialización en project cargo
IC Maritime advances in its specialisation in project cargo



30

Sevitrade incrementa su capacidad en el puerto de Sevilla
Sevitrade increases its capacity at the Port of Seville





Los puertos españoles desembarcan en Róterdam

Spanish ports land in Rotterdam

Del 17 al 19 de mayo empresas de más de 120 países de todo el mundo se dan cita en Róterdam para participar en la mayor cita de project cargo del mundo, la feria Breakbulk, que retoma la normalidad tras dos años de obligado parón motivado por la crisis sanitaria y toma el relevo a la última edición celebrada en Bremen.

La organización prevé la asistencia de los principales agentes del sector integrados a lo largo de la cadena de suministro, desde el propio Puerto de Róterdam al puerto de Gdansk, DHL Global Forwarding, Bolloré Logistics, Ocean Network

Express, Geodis Wilson Network y los propios puertos españoles, agrupados en un stand coordinado por Puertos del Estado.

Y es que Europa es el principal mercado de los puertos españoles, con algo más del 40% del tráfico total con origen y/o destino a algún país del continente europeo. Esa relación comercial se refleja precisamente en la amplia presencia de puertos y operadores logísticos españoles en esta feria.

Los puertos españoles reciben cada vez más encargados para el transporte de la llamada carga de

proyecto, mercancías de dimensiones y pesos fuera de lo habitual y que forman parte de grandes estructuras que deben ser manipuladas en espacios amplios y con equipos especiales y personal altamente cualificado. Así, los puertos españoles llegan a Róterdam con el objetivo de consolidar los tráficos existentes e intentar captar otros nuevos. Lo hacen, con unas sólidas credenciales: 63 kilómetros dedicados al tráfico de graneles, 17,3 kilómetros para el tráfico ro-ro y 36,3 kilómetros multi-usos y atendidos por más de 200 grúas, la oferta del sistema portuario español, princi-

pal plataforma del sur de Europa.

Además, llegan en un momento en el que las cifras de tráfico marcan la recuperación tras la crisis sanitaria. En el primer trimestre del año los 46 puertos de interés general del Estado registraron un tráfico total de 136.719.558 toneladas en el acumulado de los tres primeros meses del año. Este dato representa la segunda mejor marca histórica de los puertos españoles, tan sólo superada por los 139.757.946 toneladas movidas en 2019, y suponen un incremento del 5,66% respecto al mismo periodo de 2021.

La mayor parte de ese incremento se ha debido a la recuperación de los graneles, tanto sólidos como líquidos, que crecieron el 14,1% y el 11,4%, respectivamente. La mercancía general, aunque en el global disminuyó un 1,3%, experimentó un crecimiento del 10,4% en el apartado de convencional, y un descenso del 5,6% en el apartado de contenerizada.

From the 17th to the 19th of May, companies from over 120 countries around the world will meet in Rotterdam to participate in the largest

project cargo event in the world, the Breakbulk trade fair, which is returning after a two year hiatus caused by the health crisis, following the last edition held in Bremen.

The organisation expects attendance by the main entities of the sector integrated throughout the supply chain, from the Port of Rotterdam to the Port of Gdańsk, DHL Global Forwarding, Bolloré Logistics, Ocean Network Express, Geodis Wilson Network and the ports of Spain, grouped at a stand coordinated by Ports of the State.

Europe is the main market of Spanish ports, with over 40% of total traffic having a country of the European continent as its origin and/or destination. This commercial relationship is precisely reflected by the large presence of Spanish ports and logistics operators at this trade fair.

Spanish ports are increasingly entrusted with the transport of so-called "project cargo", goods with dimensions and weights which are out of the ordinary and which form part of large structures, which must be handled in large spaces, with special equipment and by highly qualified person-

nel. Thus, the Spanish ports arrive in Rotterdam with the objective of consolidating existing traffic and trying to attract new traffic. They do so with sound credentials: 63 kilometres dedicated to bulk traffic, 17.3 kilometres for Ro-Ro traffic, and 36.3 multi-use kilometres served by over 200 cranes are offered by the Spanish port system, the main platform of Southern Europe.

Furthermore, they arrive at a time when the traffic figures are showing recovery after the health crisis. In the first quarter of the year, 46 State ports of general interest recorded total accumulated traffic of 136,719,558 tonnes. This figure is the second highest for Spanish ports in history, surpassed only by the 139,757,946 tonnes moved in 2019, and constituting a 5.66% increase compared with the same period of 2021.

The majority of this increase has been due to the recovery of both solid and liquid bulks, which increased by 14.1% and 11.4%, respectively. General goods, although reducing overall by 1.3%, increased by 10.4% for conventional cargo, with a 5.6% decrease for containerised cargo.



Ship Agents
Valencia, Sagunto, Gandía & Castellón

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



Fernando Arés, director de Carga de Proyectos de Bolloré Logistics

"Hemos sido capaces de manejar los retos y dar respuestas logísticas a medida del cliente"

"We have been able to handle the challenges and provide tailor-made logistics solutions for each customer"

¿Cómo y cuándo empieza a operar Bolloré Logistics en España?

Empieza a operar en España en la década de los años 90 a través de un agente, pero no es hasta 2014 cuando nos establecemos como uno de los 109 países en los que el Bolloré Logistics tiene oficinas propias.

¿Cuál ha sido la evolución de la compañía en este tiempo?

La evolución ha sido exponencial, especialmente en los últimos años durante los cuales, BOLLORE LOGISTICS se ha convertido en un referente indiscutible dentro de la industria a nivel nacional.

¿Qué balance hacen de la actividad de carga de proyectos en 2021?

2021 ha sido un año de importantes cambios en el mundo de la logística y el shipping a nivel global. Después de un año tan convulso como fue 2020, BOLLORE LOGISTICS ha demostrado una alta capacidad de adaptación a la nueva realidad del transporte internacional.

Gracias a una potente estructura a nivel corporativo junto con unos equipos locales muy motivados, creo hemos sido capaces de manejar los retos que se nos han ido presentando para conseguir dar respuestas y soluciones logísticas, adaptadas las necesidades de cada uno de los proyectos

¿Qué expectativas tienen para 2022?

Esperamos continuar con la tendencia tan positiva de los últimos años. Es siempre complicado responder sobre el futuro, pero en vistas de cómo ha comenzado el año podemos ser positivos ante un crecimiento estable y consolidado.

¿Están especializados en algún tipo de mercancía?

Tenemos 4 grandes aéreas de desarrollo de negocio, como son la Energía, Minería, Oil & Gas e Infraestructuras y Construcción pero también estamos creciendo en sectores muy concretos como el Rail Stocks, y otros más específicos ya que en general manejamos todo tipo de cargas y medios de transportes.

¿Y en algún mercado concreto?

Históricamente se nos ha identificado con Africa, e indudablemente con esta ruta tenemos un valor añadido único en el mercado. Sin embargo, Bolloré Logistics tiene presencia global en 109 países, y equipos especializados de proyectos, regionales y locales en todos los continentes, lo cual nos permiten el manejo de proyectos con éxito en casi, cualquier región y país del mundo

¿Cuáles son en su opinión los requisitos indispensables de la especialización de carga de proyectos?

Por supuesto a nivel individual, la experiencia es quizá lo más importante, puesto te permite identificar los potenciales riesgos y plantear las posibles soluciones con antelación para poder ejecutarlos de una manera eficaz, pero realmente lo que te hace conseguir el éxito es disponer de una estructura fuerte como pueden ser Departamentos de Chartering marítimo y aéreo, Ingeniería, etc y equipos locales altamente especializados en cargas de proyectos así

como la elección de proveedores de confianza que te permitan ofrecer un servicio requerido para cada proyecto.

How and when did Bolloré Logistics begin operating in Spain?

The company began operating here in the nineties, through an agent, but it was not until 2014 that Spain became one of the 109 countries in which Bolloré Logistics has its own offices.

How has the company evolved during this time?

The evolution has been exponential, especially in recent years when BOLLORE LOGISTICS has become an undisputed reference in the industry at national level.

How would you sum up project load activity in 2021?

2021 has been a year of important changes in the world of logistics and shipping at a global level. After such a convulsive year as 2020, BOLLORE LOGISTICS has shown a high capacity for adaptation to the

new reality of international transport. Thanks to a strong corporate structure, together with highly motivated local teams, I believe we have been able to handle the challenges we have faced and to provide logistics responses and solutions adapted to the needs of each one of our projects.

What are your expectations for 2022?

We hope to continue the positive trend of recent years. It is always complicated to answer questions about the future, but in view of the way the year has started we can positively expect stable and consolidated growth.

Do you specialize in any type of goods?

We have 4 major areas of business development, which are Energy, Mining, Oil & Gas, and Infrastructures & Construction, but we are also growing in very particular sectors such as Rail Stocks, and other more specific areas since in general we handle all kinds of loads and means of transport.

And in any specific market?

Historically we have been identified with Africa, and undoubtedly with this route we offer unique added value in the market. However, Bolloré Logistics is present globally in 109 countries, with specialized regional and local project teams on all the continents, which enables us to handle projects successfully in almost any region and country in the world.

In your opinion what are the essential requirements for specialization in project loads?

Of course, at an individual level, experience is perhaps the most important thing, since it enables you to identify the potential risks and propose possible solutions in advance so as to be able to execute them efficiently, but really what makes you successful is having a strong structure with, for example, sea and air Chartering Departments, Engineering, etc and local teams highly specialized in project loads as well as the choice of trusted suppliers that enable you to offer the service required for each project.



WE DELIVER GLOBAL LOGISTICS:

Whatever their scale or scope, all projects deserve cutting-edge resources and the latest expertise. This is particularly true for major projects where the delivery of oversized and heavy shipments requires complex logistics planning. What makes Bolloré Logistics different is our entrepreneurial spirit and individual commitment that drive high added value and pragmatic solutions.

THAT'S PEOPLE-POWERED INNOVATION.

Come visit us at Breakbulk Europe from May 17-19, 2022, Rotterdam Ahoy, Hall 2 booth 2F10-G11.

bolloré-logistics.com





La compañía Terminal Marítima del Grao avanza siempre con la vista puesta en la excelencia de servicio y la calidad. Por ese motivo, ha aumentado su dotación con la incorporación de una nueva grúa Liebherr LHM 550, con capacidad para manipular 144 toneladas y que garantizará una mejora en las operativas, tanto de graneles como de carga de proyectos y eólicos, puesto que la nueva unidad permite adaptar un grapín más grande y manipular así más toneladas. Y es que la compañía colabora habitualmente con Integral Shipping, empresa con base en Castellón y que en los últimos años, en una firme apuesta conjunta por las energías renovables y la diversificación de tráfico, ha evolucionado de forma notable en el tráfico de material eólico.

Con el fin de ofrecer un servicio de calidad, a la altura de la demanda en el puerto de Castellón, TMG ofrece un amplio abanico de actividades, desde las vinculadas con la carga y descarga de mercancías a las operaciones de almacenaje y gestión y manipulación de proyectos especiales.

Para dar cobertura a estos servicios, la firma dispone de una moder-

TMG incrementa sus prestaciones con nuevos equipos

TMG increases its functionalities with new equipment

na y completa dotación de mercancías. En octubre de 2012 llegaba a sus instalaciones la primera grúa Liebherr Modelo 420, que se convirtió hace diez años en la grúa de mayor capacidad en operar en el puerto de Castellón. Poco después puso en servicio la segunda Liebherr, con características similares y dotada con grapín, y a partir de ahí se incorporaron carretillas, palas cargadoras, reach stacker con 80 toneladas de capacidad, una tolva de caída libre y otra de cinta y, en definitiva, todo el material necesario para manipular gran variedad de mercancía.

La oferta de la compañía siempre ha ido acompañada de fuerte

compromiso con la calidad y la seguridad. Así, Terminal Marítima del Grao cuenta con la certificación en Gestión de Calidad y Medio Ambiente (ISO 9001 e ISO 14001), con el aval de SGS. En un mercado cada vez más competitivo, estas certificaciones reconocen el compromiso con la mejora continua, la calidad y la satisfacción del cliente, ayudando a la mejora constante del desempeño de la organización.

El compromiso con la sostenibilidad es también uno de los pilares que sustentan la estrategia de TMG. Es, sin duda, el principal reto a corto plazo del transporte marítimo y toda la cadena logística y en la compañía son conscientes de que aquellos



**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**



puertos y empresas que no cumplan con los criterios de reducción de emisiones y respeto al entorno quedarán fuera del mercado.

Instalaciones

Hace cerca de tres años que Terminal Marítima del Grao optó a una nueva concesión en el puerto de Castellón. Ganó el concurso para la construcción y explotación de la terminal de graneles sólidos ubicada en el tramo I del Muelle de la Cerámica del puerto de Castellón, un área de 16.500 metros cuadrados en la que la empresa dispone de 360 metros de línea de atraque. Se ubican dos nave mecanizadas semicerradas, abiertas sólo hacia el cantil para la operativa de la terminal, y dos básculas y lava-ruedas, medidas medioambientales que se completan con nebulizadores de agua y aspersores en el interior de las naves.

En los 35 años de período concesional la compañía tiene previsto invertir unos 40 millones de euros. De ellos, 15 millones se destinarán a las obras y mejora de maquinaria y el resto al pago de cánones y tasas a la Autoridad Portuaria.

The company Terminal Marítima del Grao always advances aiming for excellence in service and quality. For this reason, it has increased its resources with the incorporation of a new Liebherr LHM 550 crane, with capacity for manoeuvring 144 tonnes, which will guarantee an improvement in operations with bulk cargo, project cargo and wind turbines, as the new

unit allows adaptation to a larger grapple, and thus the movement of heavier weights. The company regularly collaborates with Integral Shipping, a company based in Castellón which in recent years, in a firm commitment to renewable energy and diversification of traffic, has notably developed in trafficking of wind turbine materials.

With the aim of offering a quality service to meet demand at the Port of Castellón, TMG offers a wide range of activities, from those related with the loading and unloading of goods to warehousing operations and management and handling of special projects. To cover these services, the company has a comprehensive set of modern machinery. In October 2012, the first Liebherr Model 420 crane arrived at its installations, which ten years ago became the crane with the greatest operating capacity at the Port of Castellón. Shortly afterwards, the second Liebherr crane was put into operation, with similar characteristics and with a grapple, from then on incorporating forklifts, loaders, a reach stacker with an 80 tonne capacity, a free-fall hopper and a belt hopper; in summary, all the resources necessary for handling a wide variety of goods.

The functionalities of the company have always gone hand in hand with its firm commitment to quality and safety. Thus, Terminal Marítima del Grao has the Quality and Environmental Management certifications (ISO 9001 and ISO 14001), with the endorsement of SGS. In an increasingly competitive

market, these certifications recognise commitment to continuous improvement, quality and client satisfaction, helping the constant improvement of the organisation's performance.

Commitment to sustainability is also one of the pillars upon which the strategy of TMG is based. It is without doubt the main short-term challenge for maritime transport and the whole logistics chain, and the company is aware that ports and companies that do not fulfil criteria on reduction of emissions and respect for the environment will be left out of the market.

Installations

Nearly three years ago, Terminal Marítima del Grao opted for a new concession in the Port of Castellón. It won the tender for the construction and operation of the solid bulks terminal located in section I of the Cerámica Dock of the Port of Castellón, an area of 16,500 square metres in which the company has 360 metres of berthing line. Located there are two semi-enclosed mechanised warehouses, open only toward the edge of the dock for the operations of the terminal, and two scales and wheel washers, environmental measures which are complemented by water sprayers and sprinklers on the interior of the warehouses.

In the 35 year concession period, the company plans to invest 40 million euros. Of this sum, 15 million will be allocated to works and improvement of machinery, and the rest to payment of taxes and fees to the Port Authority.

Grúas STS Post Panamax

100.000 m² de superficie

Línea de atraque: 740 metros de muelle

2 grúas móviles con capacidad para 120 tn

14.5 metros de calado

Atraque ro-ro

Muelle Norte - 2
46520 Puerto de Sagunto,
Valencia - Spain
Tel.: +34 962 699 060
Fax: +34 962 672 141
E-mail: info@saguntoti.com





El equipo de Asthon Cargo Valencia celebra su XX aniversario

The Asthon Cargo Valencia team celebrates its 20th anniversary

La compañía de transporte internacional Asthon Cargo Valencia cumplió en 2020 su veinte aniversario. Sin embargo, la pandemia obligó a retrasar la celebración de esta señalada fecha

The international transport company Asthon Cargo Valencia had its twentieth anniversary in 2020. However, the pandemic forced it to delay the celebration of this important date

Dos años después de la fecha "oficial", en 2020 y una vez superados los momentos más críticos de la crisis sanitaria, el equipo de Asthon Cargo Valencia, con su director, José Vicente Dolz, al frente ha celebrado con más ganas si cabe los veinte primeros años de actividad de esta compañía de transporte internacional.

Para ello el personal de la empresa y sus familias viajaron a La Rioja

para disfrutar de un fin de semana disfrutando de sus excelentes caldos, gastronomía y paisajes. Durante el viaje el grupo visitó Elciego, Laguardia, Logroño y Haro y visitó dos de las bodegas más emblemáticas de la zona.

Esta compañía de transporte internacional ofrece servicios aéreos, marítimos y terrestres, así como un servicio completo de gestión aduanera, almacenaje y logísti-

cas. La empresa ofrece servicios para cargas frigoríficas, perecederas, mercancías peligrosas y proyectos especiales.

Asthon Cargo fue fundada en el año 2000 de la mano de un grupo de profesionales con reconocido prestigio en el sector y con capacidad para ofrecer soluciones integrales a importadores, exportadores y otros profesionales.

Agilidad, rapidez y garantía son algunas de las señas de identidad de una empresa que a lo largo de veinte años se ha ganado a pulso un hueco en el ranking de operadores logísticos serios y de calidad.

En la actualidad, Asthon Cargo cuenta con oficinas no sólo en Valencia (donde "aprovecha" la fortaleza de un puerto líder en el Mediterráneo), sino también en Barcelona, Madrid, Bilbao, Algeciras y Vigo.

Desde Asthon Cargo está garantizado el conocimiento de las tendencias del mercado mundial, una buena tramitación de procesos aduaneros y una buena cobertura internacional gracias a una amplia red de corresponsales. De hecho, la firma está integrada de forma definitiva en Share Logistics Family, con oficinas propias en Holanda, Alemania, Francia, Estados Unidos, Panamá, Brasil y España.

Two years after the "official" date in 2020, and after having overcome

the most critical moments of the health crisis, the Asthon Cargo Valencia team, led by its Director, José Vicente Dolz, has celebrated the first twenty years of activity of this international transport company with even more enthusiasm.

To do so, company personnel and their families travelled to La Rioja to enjoy a weekend of its excellent gastronomy and landscapes. During the trip, the group visited Elciego, Laguardia, Logroño and Haro, and two of the most emblematic wineries of the region.

This international transport company offers air, sea and land services, as well as a complete customs management, warehousing and logistics service. The company offers services for refrigerated and perishable goods, hazardous goods and special projects.

Asthon Cargo was founded in 2000 by a group of professionals of renowned prestige in the sector and with capacity for offering comprehensive solutions for importers, exporters and other professionals.

Dynamism, speed and assurance are some of the hallmarks of a company which over twenty years



has earned its place in the ranking of reputable, quality logistics operators.

Today, Asthon Cargo has offices not only in Valencia (where it enjoys the advantages of a leading Mediterranean port), but also in Barcelona, Madrid, Bilbao, Algeciras and Vigo.

Asthon Cargo guarantees

knowledge of trends of the global market, good handling of customs processes, and good international coverage thanks to an extensive network of partners. In fact, the company is firmly incorporated in the Share Logistics Family, with its own offices in the Netherlands, Germany, France, the United States, Panama, Brazil and Spain.



noatum
TERMINAL
CASTELLÓN

Desde 1975 con la industria azulejera
Global knowlegde with local expertise

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





Javier Herrera, director de la terminal

Portsur apuesta por las energías renovables y adquiere infraestructuras punteras para el crecimiento de la terminal

Portsur backs renewable energies and acquires leading edge infrastructures for the growth of the terminal

Portsur Castellón, la terminal privada ubicada en la dársena sur del Port Castelló, pone en valor su compromiso con el medio ambiente y la sostenibilidad a través de su proyecto de eficiencia energética que incluye, tanto su apuesta por las energías renovables, como la búsqueda constante de un mejor servicio a través infraestructuras más eficientes y menos contaminantes. Dentro de este compromiso, la compañía ha adquirido recientemente una nueva grúa equipada con la más moderna tecnología y preparada para ser conectada y trabajar de forma 100 % eléctrica. La grúa, capaz de levantar 125 toneladas, cuenta con motores tecnología Euro 6 que reducen significativamente las emisiones.

Con esta incorporación, que llegará hoy procedente del puerto de Schiedam y que estará operativa a finales de mayo, Portsur cuenta ya con un total de cuatro grúas Kone capaces de operar con los mayores buques graneleros del mercado, que permitirán a la terminal del puerto de Castelló seguir a la vanguardia del sector portuario y

aumentar de manera significativa su productividad. El director general de Portsur, Javier Herrera, ha destacado que “con esta infraestructura de alta capacidad mejoramos significativamente nuestro servicio al tiempo que apostamos por infraestructuras más sostenibles”.

Cabe destacar que, dentro de esta apuesta por infraestructuras más eficientes e innovadoras, la compañía ha llevado también a cabo la instalación de cuatro nuevas básculas fuera de la terminal, capaces de gestionar 78 camiones por hora, lo que le permitirá optimizar su gestión de colas y accesos, así como la circulación, agilizando con todo ellos sus operativas. Dichas básculas funcionan con una tecnología de cámaras capaces de leer las matrículas, lo que agilizará todo el proceso y mejorará la seguridad de los chóferes, que no será necesario bajen de los vehículos en ese proceso.

Esta tecnología está integrada en el software de gestión de Portsur, que permitirá a la compañía ofrecer información más detallada e inmediata a sus clientes a través de sus

herramienta de gestión inteligente, SmartPort 4.0.

Energía solar fotovoltaica, punta de lanza para la descarbonización

Del mismo modo, Portsur continúa su camino hacia la transición energética en favor de un futuro sostenible con la apuesta por la energía solar fotovoltaica en sus instalaciones. Así, dentro de su proyecto de eficiencia energética, la compañía ha llevado a cabo la instalación de más de 100 kW de autoconsumo que se ampliarán en los próximos ejercicios aprovechando del techo de todas las naves de las que dispone la compañía.

Los 234 paneles colocados en la terminal pueden obtener una energía total de 159,41 MWh, evitando un total de 59,038 de CO₂ enviadas a la atmósfera.

Con estas iniciativas Portsur reafirma su apuesta por la sostenibilidad como eje central de su estrategia empresarial, entendida como un impacto global en su organización a nivel transversal y en todo su entorno, especialmente en el ámbito

La terminal de Graneles del Puerto de Castellón



Portsur Castellón

AMPLIACIÓN MUELLE (m)



508m lineales de atraque con 16m de calado



131.526m² de superficie de campas y almacenes



3 Gruas Móviles

13.000m² almacenes cubiertos

Próxima ampliación de 210m de atraque del muelle en Zona Sur



medioambiental, para conseguir un crecimiento sostenible de su actividad.

Portsur Castellón, the private terminal located on the south dock of Port Castelló, is enhancing its commitment to the environment and sustainability via an energy efficiency project that covers both its support for renewable energies and the constant search for a better service through more efficient and less polluting infrastructures. As part of this commitment, the company has recently acquired a new crane equipped with the most modern techno-

logy and prepared to be connected and to operate 100 % electrically. The engines of the crane, which is able to lift 125 tonnes, benefit from Euro 6 technology which significantly reduces emissions.

With this new addition, which will arrive today from the port of Schiedam and will be operational at the end of May, Portsur now has a total of four Kone cranes that are able to operate with the largest bulk carriers on the market. This will enable the terminal of the port of Castelló to remain in the vanguard of the port sector and significantly increase its productivity. The CEO of Portsur,

Javier Herrera, has highlighted that “with this high-volume infrastructure we are significantly improving our service and, at the same time, favouring more sustainable infrastructures.”

Furthermore, as part of its bid for more efficient and innovative infrastructures, the company has also completed the installation of four new weighbridges outside the terminal that can process 78 lorries per hour. This will enable optimization of queue and access management, as well as traffic flows, all of which will expedite operations. These weighbridges operate with camera technology that can read number plates, which will speed up the whole process and improve the safety of drivers, since they will not need to leave their vehicles during this process.

This technology is integrated in the management software of Portsur, which enables the company to offer more detailed and immediate information to its customers via its smart management tool, SmartPort 4.0.

Solar photovoltaic power, leading the way to decarbonization

In the same way, Portsur conti-



nues its journey towards the energy transition in favour of a sustainable future with the installation of solar photovoltaic power at its facilities. Thus, as part of its energy efficiency project, the company has installed more than 100 kW of self-generated power which will be increased in forthcoming years, using the roofs of all the company's buildings.

The 234 panels installed in the terminal can obtain total energy of 159.41 MWh, preventing the emission of a total of 59.038 tonnes of CO2 to the atmosphere.

With these initiatives, Portsur reaffirms its bid for sustainability at the centre of its business strategy, understood as a global impact on its organization transversally and in all aspects, especially in the environmental sphere, to achieve the sustainable growth of its activity.

**PROJECT
CARGO
SOLUTIONS**

SOLUCIONES
A LA ALTURA DE
TUS PROYECTOS

MSC ofrece soluciones puerta a puerta personalizadas para su carga de proyectos. Combinando nuestra red mundial de puertos, equipo especial y expertos, le guiamos a lo largo del proceso del transporte internacional de su carga. Puede confiar en nuestra experiencia como empresa líder mundial en el transporte marítimo. Su carga con extra medidas y a granel estará en buenas manos.

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

MOVING THE WORLD, TOGETHER.



Vigo, el puerto de mercancía general del norte de España

Vigo, the general goods port in the north of Spain

Vigo es un puerto protegido de forma natural, versátil y operativo, situado estratégicamente en el noroeste español, junto a la frontera con Portugal. Versátil y especializado, más del 90% de sus tráficos son de mercancía general, en contenedor, ro-ro y breakbulk. Con una vocación principalmente atlántica, sus más de 90 servicios marítimos lo enlazan directamente o vía feeder con los principales puertos del norte de Europa, el Mediterráneo, América y África. Vigo es un puerto líder en mercancías de alto valor añadido como pesca fresca y congelada, granito, metales, fruta, coches nuevos y piezas auto. El valor de las mercancías movidas anualmente supera los 13.500 millones de euros, cifra que incluye el 40% de las exportaciones y el 25% de las importaciones de su región, en valor, que se operan a través de sus terminales.

Vigo es uno de los pocos puertos europeos con crecimiento en los dos años de la pandemia, con una subida del +10,57% en el tráfico total y del +11,49% en el caso de las

mercancías, si sumamos las cifras registradas en 2020 y 2021, superándose en 2021 los 4,6 millones de toneladas, lo que supone el tercer mejor resultado histórico del Puerto de Vigo. Este incremento se sustenta en el excelente comportamiento que han tenido la pesca congelada (+10,88%), el granito en bruto (+19,88%), los materiales de construcción (+27,30%), la fruta (+16,55%) e incluso el cemento (+12,27%). Otras mercancías que también han tenido un buen comportamiento en 2021 han sido la pizarra, los metales y sus manufacturas y las bebidas y los alimentos.

Especial mención merece el tráfico contenerizado, que ha roto todos los registros superando en 200.000 toneladas el récord anterior, del año 2020; y la mercancía general convencional, que en 2021 obtuvo el mejor dato desde el estallido desde 2008. Dentro del tráfico contenerizado, si distinguimos entre lo-lo y ro-ro, el tráfico lo-lo marca récord histórico de tráfico, tanto en toneladas como en TEU's movidos y, en lo

que respecta al tráfico ro-ro, los datos han sido excelentes, al haberse superado por 4ª vez en la historia del Puerto el medio millón de vehículos, con 720.399 toneladas movidas. La pesca congelada también ha logrado cerrar el año con un resultado muy positivo, con un incremento global del +10,88% y 632.000 toneladas.

En cuanto al año 2022, a pesar de los efectos sobre la logística y el comercio internacional derivados de la pandemia, como la escasez y encarecimiento de las materias primas, la crisis de los contenedores y, más recientemente la guerra en Ucrania, el Puerto de Vigo ha logrado cerrar el primer trimestre del año con una subida del tráfico de contenedores, que continúa al alza, tras apuntar una subida del +15,44% en movimiento de TEU's y en toneladas movidas (+10,89%), lo que lo sitúa en la 8ª posición del ranking español y el 1º de Galicia; revalidando además su 5º puesto en tráficos exclusivamente de importación y exportación (sin tránsitos) en contenedores.

De igual forma, la mercancía general, se ha visto incrementada en un +0,56% al superar el millón de toneladas registradas hasta el pasado mes de marzo, lo que sitúa al Puerto de Vigo en el 8º puesto de los puertos de interés general de España y en el primero de la Comunidad gallega en movimientos de una mercancía de muy alto valor económico, continuando los automóviles como tráfico principal de referencia, seguidos por los metales

y sus manufacturas y la pesca congelada, que continúa en cifras positivas, con un incremento del +3,50%.

Vigo is a naturally protected port, versatile and operative, strategically located in the north-west of Spain near the border with Portugal. Versatile and specialized, more than 90% of its traffic is general goods, in container, ro-ro and breakbulk. With a mainly Atlantic vocation, its 90 plus maritime routes link it directly or via feeder with the main ports of Northern Europe, the Mediterranean, America and Africa. Vigo is a leading port for high added value goods such as fresh and frozen fish, granite, metals, fruit, new cars and auto parts. The value of the goods moved annually exceeds 13.5 billion euros, a figure that includes 40% of the exports and 25% of the imports of its region, in value, which are operated through its terminals.

Vigo is one of the few European ports to experience growth during the two years of the pandemic, with an increase of +10.57% in total traffic and +11.49% in the case of goods if we add the figures recorded

in 2020 and 2021, exceeding 4.6 million tonnes in 2021, which marks the third best result in the history of the Port of Vigo. This increase is sustained in the excellent behaviour of frozen fish (+10.88%), raw granite (+19.88%), building materials (+27.30%), fruit (+16.55%) and even cement (+12.27%). Other goods that also behaved well in 2021 were slate, metals and manufactures of metals, and food and drink.

A special mention is deserved by containerized traffic which has broken all records, exceeding the previous best, that of 2020, by 200,000 tonnes; and general conventional goods, which in 2021 obtained the best figure since the crisis of 2008. Within containerized traffic, if we distinguish between lo-lo and ro-ro, lo-lo traffic sets a historic record, both in tonnes and in TEUs moved and, with regard to ro-ro traffic, the data have been excellent, having exceeded for the 4th time in the history of the Port half a million vehicles, with 720,399 tonnes moved. Frozen fish also closed the year with a very positive result, with an overall increase of +10.88%

and 632,000 tonnes.

As for 2022, despite the effects on logistics and international trade deriving from the pandemic, such as the scarcity and rise in prices of raw materials, the container crisis and, more recently the war in Ukraine, the Port of Vigo has managed to close the first quarter of the year with an increase in container traffic, which continues to rise, after recording growth of +15.44% in movement of TEUs and +10.89% in tonnes moved, which places it in 8th position in the Spanish ranking and 1st in Galicia; also confirming its 5th place in exclusively import and export traffic (excluding transit) in containers.

Likewise, general goods have seen a rise of +0.56%, with in excess of a million tonnes recorded up to March, placing the Port of Vigo in 8th position among general interest ports in Spain and first in Galicia for movements of goods with a very high economic value. Automobiles still set the pace, followed by metals and manufactures of metals and frozen fish, which continues to show positive figures, with an increase of +3.50%.





CSP Spain: puertos marítimos que apuestan por las cargas especiales

CSP Spain: Seaports committed to special cargo

CSP Spain es un operador logístico que cuenta con dos terminales marítimas en Bilbao y Valencia. Ambas ubicaciones están realizando, de la mano de sus clientes líneas marítimas regulares de contenedores, operativas de cargas de proyecto y cargas sobredimensionadas o especiales, tanto con sobre medidas y extra-dimensiones como sobre peso.

Las conectividades que ofrecen sus localizaciones geoestratégicas permiten dar un servicio óptimo puerto

a puerta para los clientes. Éstos llevan años potenciando los departamentos de cargas especiales y proyectos que, gracias a la constante comunicación y estrecha colaboración con los departamentos de operaciones de las terminales, garantizan la seguridad y el éxito de estas operativas.

En el hinterland de ambas localizaciones se desarrollan proyectos industriales de magnitudes extraordinarias, industrias que pueden desarrollarse gracias a la cercanía de los

puertos y la trazabilidad de los traslados desde fábrica a puerto y viceversa. Entre las operativas destacan los movimientos de componentes electrónicos, generadores y derivados además de, movimientos de yates y mástiles, tanto a transporte terrestre como en caso necesario, directamente al mar para su traslado final a ubicación.

CSP Spain es un operador portuario líder en España con dos terminales marítimas en Valencia y Bilbao y dos intermodales en Zaragoza y Madrid. Además, el grupo cuenta con un operador ferroviario CSP Iberian Rail Services S.L.U nacido con el objetivo de mejorar las conexiones entre sus cuatro terminales. Recientemente, el grupo ha adquirido el máximo accionariado de Logitren, empresa ferroviaria mediante la cuál se convierte en el único operador de contenedores con este porfolio en su oferta, teniendo la capacidad para ofrecer soluciones puerta a puerta de primer nivel, con recursos propios bajo estándares de alta competitividad, calidad y agilidad a su amplio abanico de clientes.



CSP Spain is a logistics operator which has two maritime terminals in Bilbao and Valencia. Both locations, with their regular container shipping line clients, are undertaking operations with project cargo and oversized or special cargo, in terms of both large dimensions and weight.

The connectivity offered by its geostrategic locations allows optimal port-to-door service to be provided to clients. They have spent years developing the special and project cargo departments, which thanks to constant communication and close collaboration with the operations departments of the terminals, guarantee the

security and success of these operations.

In the hinterland of both locations, industrial projects of extraordinary scale are carried out, possible thanks to the proximity of the ports and the traceability of the transfers from factory to port and vice versa. Notable among the operations are the movements of electronic components, generators and related goods, as well as movements of yachts and masts, both by land, or if necessary directly to the sea for the final transfer to their location.

CSP Spain is a leading port operator in Spain with two maritime ter-

minals in Valencia and Bilbao and two intermodal terminals in Zaragoza and Madrid. Additionally, the group has a rail operator, CSP Iberian Rail Services S.L.U., created with the objective of improving connections between its four terminals. Recently the group has acquired the majority shareholding in Logitren, the railway company through which it has become the only container operator with this portfolio of services, having the capacity to offer its wide range of clients top level door-to-door solutions with its own resources, under standards of high competitiveness, quality and agility.

CSP Spain
The Ports for ALL

Operador portuario líder en España

QR code linking to cspspan.com



Puerto de Huelva, al servicio de las cadenas logísticas globales

Port of Huelva, your trusted partner for global logistics chains

El Puerto de Huelva es el socio de confianza para las operaciones de carga fraccionada y de proyecto, principalmente por su ubicación geoestratégica y sus potentes infraestructuras portuarias. Es nodo del Corredor Atlántico Europeo, siendo uno de los puertos estratégicos de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T Network).

Puede albergar casi cualquier tipo de buque, cualquier tipo de carga y cualquier tipo de actividad empresarial, permitiendo diseñar desde el inicio cadenas logísticas integrales puerta a puerta, adaptadas a las necesidades del mercado mundial, bajo parámetros de orientación al cliente, intermodalidad, conectividad, sostenibilidad, seguridad y digitalización.

Situado al Suroeste de España, es un puerto naturalmente abrigado que sirve como Puerta Oeste del Estrecho de Gibraltar, justo en la

intersección de las principales rutas mundiales de transporte marítimo y transbordo, con la mejor proyección hacia Marruecos, África Occidental y Canarias, así como el eje Mediterráneo-Norte de Europa y los puertos transatlánticos de Norteamérica, Latinoamérica y el Caribe.

Asimismo, el Puerto de Huelva alberga el segundo clúster químico, energético e industrial más importante de España, con destacadas empresas internacionales de reconocido prestigio establecidas en el puerto, ya que Huelva es el puerto más grande de España en términos de superficie, con 1.700 hectáreas y 18 km de longitud; lo que posibilita contar con áreas portuarias altamente especializadas y presentar una cartera de tráfico portuarios muy diversificada.

Así, el Puerto de Huelva acoge actualmente graneles convenciona-

les, como petróleo y gas, biocombustibles, productos químicos, aceites y grasas, otros líquidos alimentarios, minerales, cereales, productos agro, fertilizantes, clinker, chatarra, etc., así como break bulk, como big bags, troncos de madera, alambrón, productos siderúrgicos, tubos, pallets en bodega, etc.; carga de proyecto, como piezas industriales y de construcción, maquinaria, equipamiento portuario, syncrolifts, aerogeneradores, palas, etc.; y carga general, como contenedores, cajas móviles, ro-ro, trailers, automóviles, tanques militares, etc.

Actualmente, estas operaciones se realizan en el Puerto Exterior, compuesto por: el “Muelle Ingeniero Juan Gonzalo”, la “Terminal de Graneles Líquidos”, y el “Muelle Sur”.

El primero, Muelle “Ingeniero Juan Gonzalo” o “Terminal de Dry Bulk”, es un muelle público que cuenta con 11-13 m de calado en bajamar, 2,5 km de línea de atraque, 12 grúas automóviles, 2 cintas transportadoras automatizadas, accesos ferroviarios y apartaderos, casi 200.000 m² de almacenes cubiertos y 65 hectáreas de explanadas de gran capacidad junto a muelle con alta resistencia de suelo para el depósito, montaje y embarque de carga.

Las empresas de estibadores que allí operan son Algeposa, Bergé, Congrasur, Ership y Servimad. Y junto a este muelle hay una terminal privada explotada por Impala



Terminals.

La segunda, la “Terminal de Graneles Líquidos”, cuenta con 9 atraques y 13 pantalanes privados a lo largo de 3'5 km, 8-13 m de calado en bajamar, accesos y apartaderos ferroviarios, tanques de almacenamiento, oleoductos y red de transporte.

Y el tercero, el “Muelle Sur”, es una plataforma logística multimodal pública que integra una terminal ferroviaria de doble vía de 750m que acoge trenes portacontenedores desde y hacia Sevilla (donde operamos el Puerto Seco de Majarabique), y Madrid; anexo a una terminal de contenedores operada por Yilport de

58.000 m2, una terminal Ro-Pax de 55.000 m2, el Puesto de Control Fronterizo, así como una Zona Multiusos (MPP) a pie de muelle de 27.000 m2.

Los proyectos de ampliación comprenden la ampliación de su línea de atraque (de 750 a 1.300 m) y la playa de contenedores (hasta

BREAK BULK

COMPETITIVE PRICES

DOCKSIDE LARGE-CAPACITY OPEN AREAS

THE LOGISTICS PLATFORM OF SOUTH WEST SPAIN

Port of Huelva

PROJECT CARGO

STRATEGIC HUB GATE TO EUROPE, AMERICA AND WAF

ADVANCED INFRASTRUCTURE

www.puertohuelva.com



being one of the strategic ports of the Trans-European Transport Network (TEN-T Network).

It can host almost any type of vessel, any type of cargo and any type of business activity, allowing to design comprehensive door-to-door logistics chains from the start, adapted to the world market needs, under parameters of customer orientation, intermodality, connectivity, sustainability, safety, and digitization.

Located at the South-West of Spain, it is a naturally sheltered port that serves as the West Gate of the Strait of Gibraltar, just at the intersection of the major global shipping and transshipment routes, with the best projection towards Morocco, West Africa and the Canary Islands, as well as the Mediterranean-Northern Europe axis and the transatlantic ports of North America, Latin America and the Caribbean.

Likewise, the Port of Huelva is home to the second most important chemical, energy, and industrial cluster in Spain, with outstanding renowned international companies established within the port, since Huelva is the largest port in Spain in terms of surface, with 1,700 hectares and 18 km length; which enhances to have highly specialized port areas and present a very diversified portfolio of port traffics.

Thus, the Port of Huelva currently hosts conventional bulk, like oil and gas, bio-fuels, chemical products, edible oils and fats, other food liquids, minerals, cereals, agri-products, fertilizers, clinker, scrap,

225.000 m²), la incorporación de otra rampa ro-ro de doble atraque, una terminal de pasajeros y oficinas, los actuales controles automáticos de acceso, un almacén cross-docking, y un Hub Logístico de Frío Sostenible (que tendrá una capacidad de 21.000 palés americanos de carga congelada, y 3.000 palés americanos de mercancía refrigerada), y una 3ª vía de tren para Autopistas Ferroviarias (incluso para carga refrigerada).

Las navieras que recalán en Huelva para la conexión con Canarias y NEU son Naviera Armas, Balearia y Fred Olsen, Alisios Shipping Lines, y Containerships; aunque la comunidad portuaria está trabajando en diferentes conexiones nuevas con el norte de Europa y África, así como en una línea feeder.

Esta diversificación de tráfico, al

mismo tiempo, repercute positivamente en nuestra facturación. En efecto, gracias a nuestra resiliencia y crecimiento sostenido a lo largo de estos años, así como a nuestras tasas y tarifas portuarias muy competitivas (aplicamos los máximos descuentos y bonificaciones que nos permite la Ley española), hemos aprobado un plan de inversiones de casi 300 M € hasta 2025, lo que nos permite invertir aún más en infraestructura portuaria avanzada y conexiones portuarias internas para operaciones portuarias y flujos de carga aún más fluidos.

The Port of Huelva is the trusted partner for break bulk and project cargo operations mainly because of its prime location and its advanced port infrastructures. It is a node of the European Atlantic Corridor,

etc., as well as unitized bulk, like big bags, wood trunks, wire rods, steel products, pipes, pallets in cargo holds, etc.; project cargo, like industrial and construction parts, machinery, port equipment, syncrolifts, wind turbines, blades, etc.; and general cargo, like containers, swap bodies, ro-ro, trailers, automobiles, army tanks, and so on.

Nowadays, these operations take place at the Outer Port, composed by: "Ingeniero Juan Gonzalo" Wharf, the "Liquid Bulk Terminal", and "Muelle Sur" Wharf.

The first, "Ingeniero Juan Gonzalo" Wharf or "Dry Bulk Terminal", is a public wharf that has 11-13m draft low tide, 2'5 km berthing line, 12 auto-mobile cranes, 2 automated conveyor belts, railway accesses and sidings, almost 200.000 m2 of dockside covered warehouses, and 65 hectares of dockside large-capacity open areas with high ground resistance for the deposit, assembly, and shipment of cargo.

Stevedores' companies that operate there are Algeposa, Bergé, Congrasur, Ership, and Servimad.

And alongside this wharf there is a private terminal exploited by Impala Terminals.

The second, "Liquid Bulk Terminal", has 9 private berths and 13 private jetties all along 3'5 km of extension, 8-13 m draught low tide, railway accesses and sidings, storage tanks, pipelines and transport network.

And the third, "Muelle Sur" Wharf, is a public multimodal logistics platform that integrates a 750m double-track railway terminal that hosts container trains from and to Seville (where we operate the Dry Port of Majarabique), and Madrid; attached to a container terminal operated by Yilport of 58.000 m2, a Ro-Pax terminal of 55.000 m2, the Border Control Post, as well as a dockside Multipurpose Area (MPP) of 27.000m2.

The expansion projects embrace the extension of its berthing line (from 750 to 1,300 m) and the container yard (until 225,000 m2), the incorporation of another double ro-ro ramp, a passenger terminal and offices, the current automatic access controls, a cross-docking warehou-

se, and a Sustainable Cool Logistics Hub (that will have a capacity of 21.000 american size pallets of frozen cargo, and 3.000 american size pallets of chilled goods), and a 3rd railway track for Rolling Motorways (even for reefer cargo).

Liners that call Huelva for the connection with the Canary Islands and NEU are Naviera Armas, Balearia and Fred Olsen, Alisios Shipping Lines, and Containerships; though the port community is working on different new connections with Northern Europe and Africa, as well as in a feeder line.

This diversification of traffics, at the same time, has a positive impact in our turnover. Indeed, thank you to our resilience and sustained growth all over these years, as well as our very competitive port taxes and tariffs (we apply the maximum discounts and bonuses the Spanish Law allows us), we have approved an investment plan of almost 300 M€ until 2025, allowing us to invest in more advanced port infrastructure and inner port connections for even smoother port operations and cargo flows.



mpg
group

**SOLUCIONES
LOGÍSTICAS
GLOBALES**



Juan Carlos Avellán, CEO de la compañía

IC Maritime avanza en la especialización en project cargo

IC Maritime advances in its specialisation in project cargo

La compañía IC Maritime conmemora este año su décimo aniversario y lo hace con muy buenas expectativas y con el aval de haber cumplido los objetivos que se había marcado para los últimos meses, entre ellos seguir creciendo en favor de una mayor calidad de servicio

para el cliente.

Uno de los segmentos en los que la compañía quiere seguir creciendo es el project cargo, un tráfico en el que cuenta con sobrada experiencia, puesto que ha participado con éxito en operativas de transporte de motores para obras públicas o depó-

sitos de acero de gran volumen.

“Tenemos la posibilidad de cubrir con éxito encargos de transporte de mercancías sobredimensionadas y de alto tonelaje”, asegura el CEO de IC Maritime, Juan Carlos Avellán. Para ello, la firma se apoya en su sólida red de colaboradores y proveedores, de manera que puede atender cualquier tipo de operativa y con destino/origen en cualquier parte del mundo. Además, esta capacidad de reacción ha aumentado con la incorporación de IC Maritime Services a una red internacional de agentes que amplía aún más su portfolio: “Tenemos nuestros agentes específicos, en zonas como Brasil o China, pero con este acuerdo ofrecemos a nuestros clientes una cobertura aún mayor”.

Por otro lado, y en la misma línea de mejorar, IC Maritime está ulti-



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 52, 2ª planta, 28823 Coslada, Madrid

Dársena del Centenario s/n, 2ª, 41013 Sevilla



mando la consecución de la certificación que les acredite como Operador Económico Autorizado. Los trámites se han prolongado algo más debido a la crisis sanitaria, pero en breve la empresa dispondrá del certificado que aumenta aún más sus garantías de cara a los clientes.

En este año de celebración la empresa ha alcanzado más metas. Por ejemplo, ha conseguido aumentar notablemente los servicios marítimos internacionales, pasando de un 80-20 entre nacional e internacional a un equilibrado 50-50, algo en los que ha influido en gran medida el crecimiento de la exportación y algunos tráfico como el farmacéutico y que, en todo caso, asegura una mayor y mejor oferta para el cliente.

The company IC Maritime this year celebrates its tenth anniversary, with very good expectations and its performance demonstrated by having achieved the objectives it had set for recent months, which include continuing to grow, allowing better service quality for clients.

One of the segments in which the company wishes to continue growing is project cargo, a type of traffic in which it has a wealth of experience, as it has successfully participated in transport operations of engines for public works and large volume steel tanks.

"We have the potential to successfully cover orders for transport of oversized and high tonnage goods," states IC Maritime CEO Juan Carlos Abellán. To do so, the firm relies on its robust network of collaborators and suppliers, allowing it to undertake any type of operation with destinations/origins anywhere in the world. Additionally, this response capacity has increased with the incorporation of IC Maritime Services into an international network of agents, expanding its portfolio even further. "We have our specific agents in regions such as Brazil and China, but with this agreement we offer our clients even greater coverage."

Additionally, and also with the aim of improving, IC Maritime is finalising its attainment of the certification which accredits it as an Authorised Economic Operator. The procedures have been prolonged due to the health crisis, but the company will soon have the certification

which will even further increase the assurances it offers clients.

In this year of celebration, the company has achieved other objectives. For example, it has managed to significantly increase international maritime services, moving from 80% national and 20% international services to a 50-50 balance, something which has greatly affected the growth of exports and some traffic such as pharmaceuticals, and which in any case ensures more and better services for clients.



YOUR RELIABLE SHIP AGENCY AT

CASTELLÓN

SAGUNTO

GANDIA

VALENCIA



operaciones@singlarmaritima.com



+34 964 286 654



www.singlarmaritima.com





Victor Oltra, director de Intersagunto



Intersagunto apuesta por el tráfico de carga general para optimizar su oferta

Intersagunto opts for general cargo traffic to optimise its services

Intersagunto Terminales, S.A., una de las terminales polivalentes más modernas del Arco Mediterráneo Español, situada en el puerto de Sagunto, está apostando por diversi-

ficar sus tráficos. De hecho, ante la falta de espacio, la compañía ha apostado por impulsar el tráfico de carga general, de manera que la mercancía se transporta en bodega. Por

otro lado, la compañía amplió sus instalaciones en 10.000 metros cuadrados a finales del pasado año con el fin de poder atender la demanda.

En esta misma línea de diversificación, tal como explica el director de la terminal, Victor Oltra, se están desarrollando proyectos vinculados con material eólico, un ámbito de actividad en el que Intersagunto es referente en el Mediterráneo. Desde ITS confían en el gran potencial de este tipo de cargas, debido a la importancia que la energía eólica está alcanzando como un paso más en la sostenibilidad, lo que ha supuesto también importantes reducciones en las tasas portuarias para este tipo de mercancías.

“También estamos desarrollando nuevos servicios para el transporte de cargas pesadas de tipo ro-ro – apunta Oltra -. Desde hace unos tres meses contamos con un nuevo servicio desde Estados Unidos al Norte de Europa y Far East que incluye escalas en Sagunto cada quince días, con importación desde Estados Unidos y Norte de Europa y en exportación aceptando mafis y otro material rodante”.

Además las compañías Hapag Lloyd y CMA CGM han puesto en marcha un servicio para Canadá y DAL cuenta en Sagunto con una línea que recalca en Intersagunto con destino a África Occidental, mientras que NISA y Marítima Alisea

Certificaciones / Certifications

Calidad, seguridad y sostenibilidad son tres de las credenciales de Intersagunto. La compañía dispone del título que le acredita como Operador Económico Autorizado (OEA) en su modalidad completa, lo que supone una importante reducción del número de trámites y gestión documental para realizar cualquier operación.

Para seguir avanzando en estos niveles de calidad, compromiso con la sostenibilidad y seguridad Intersagunto se apoya en la certificación ISO 45001, que acredita las buenas prácticas en materia de reducción de riesgos laborales y cultura de la prevención. El título se constituyó en 2018 y se ha puesto especialmente en valor durante la crisis sanitaria provocada por el Covid.

Por otro lado, esta terminal del Grupo Alonso actualizó la ISO 9001, de sistemas de gestión de calidad, la 14001, de medio ambiente, y la 50001, de eficiencia energética, demostrando su compromiso absoluto con la eficiencia y las buenas prácticas.

Quality, safety and sustainability are three of the credentials of Intersagunto. The company has the certification accrediting it as an Authorised Economic Operator (AEO) in its full functionality, which entails a significant reduction in the number of processes and amount of document management for undertaking any operation.

To continue advancing in these levels of quality, commitment to sustainability and safety, Intersagunto is supported by the ISO 45001 certification, which accredits good practices in reducing occupational risks and in prevention culture. The certification was granted in 2018 and has been especially valuable during the health crisis caused by Covid.

Additionally, this terminal of the Alonso Group has updated ISO 9001, on quality management systems, 14001, on the environment, and 50001, on energy efficiency, demonstrating its full commitment to efficiency and good practices.

mantienen su servicio con las Islas Canarias.

Resultados

Con todo esto, en 2021 Intersagunto Terminales ha registrado un incremento del 21% en toneladas y una subida del 60% en mercancía general y carga de proyectos. Durante el pasado año se registró un crecimiento del 45% en el número de escalas.

Intersagunto Terminales, S.A., one of the most modern multipurpose terminals of the Spanish Mediterranean Arc, located at the Port of Sagunto, is committing to diversifying its traffic. In fact, due to lack of space, the company has opted for boosting general cargo traffic, transporting goods in cargo

holds. Additionally, the company expanded its installations by 10,000 square metres at the end of last year to be able to meet demand.

In the same line of diversification, as terminal manager Victor Oltra explains, projects linked with wind turbine materials are being developed, a field of activity in which Intersagunto is a reference in the Mediterranean. ITS believes in the great potential of this type of cargo, due to the importance that wind energy is taking on as a step forward in sustainability, which has also led to significant reductions in port fees for this type of goods.

"We are also developing new services for Ro-Ro type heavy load transport," notes Oltra. "For three months we have had a new service from the United States to Northern Europe and the Far East which inclu-

des layovers in Sagunto every fifteen days, with imports from the United States and Northern Europe and in exports accepting MAFIs and other rolling stock."

Additionally, the companies Hapag Lloyd and CMA CGM have implemented a service for Canada, and in Sagunto DAL has a line which stops at Intersagunto, destined for Western Africa, while NISA and Marítima Alisea maintain their service with the Canary Islands.

Results

With all of this, in 2021 Intersagunto Terminales has recorded a 21% increase in tonnes and a 60% increase in general goods and project cargo. During the last year, a 45% increase was recorded in the number of layovers.

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

ASTHON CARGO
INTERNATIONAL LOGISTICS
VALENCIA

Part of the Share Logistics Family
www.asthoncargo.es

VALENCIA
Pl. Armada Española, 1, 81 • 46011 Valencia
Tel. +34 96 324 56 65 • Fax +34 96 324 56 64
valencia@asthoncargo.net

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

BARCELONA
Tel. +34 933 297 397
asthonen@asthoncargo.cat

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



Javier García y Francisco García

Sevitrade incrementa su capacidad en el puerto de Sevilla

Sevitrade increases its capacity at the Port of Seville

La compañía Sevitrade ha incorporado en el último año nueve tanques más a sus instalaciones en el puerto de Sevilla, de manera que ya dispone de 99 tanques con capacidad para almacenar hasta 200.000 metros cúbicos de graneles líquidos.

En concreto, se trata de tanques especiales destinados a productos químicos, con 66 productos generales entre sólidos y líquidos. De hecho, para granel sólidos la empresa dispone de una superficie operativa de 180.000 metros cuadrados y una capacidad de 500.000 toneladas. “Toda la inversión – explican el presidente y el director de la compañía, Francisco García y Javier García – está destinada a diversificar la oferta a nuestros clientes, ya que tenemos la posibilidad de manejar y almacenar productos nuevos”. Con este objetivo,

la compañía ha invertido 10 millones de euros en las nuevas instalaciones y maquinaria, con una capacidad total de 700.000 toneladas. Se trata de tres instalaciones distintas, con 255.000 metros cuadrados, parte de ellas propiedad de Sevitrade y el resto en concesión por parte de la Autoridad Portuaria de Sevilla.

En 2021 Sevitrade movió un volumen de mercancías próximo a 1.200.000 toneladas y recibió la escala de 270 buques. Se manipularon productos químicos, aceites vegetales, fertilizantes líquidos, sólidos, cereales, carga de proyectos, siderúrgicos, vidrio y otros tipos de mercancía general, así como hueso de aceituna.

“A pesar de la pandemia, el crecimiento de la empresa ha sido próximo al 6% y en el primer trimestre de este año se ha registrado un

aumento del 17% en comparación con 2021”, apuntan. En este sentido, los responsables de la empresa explican que, pese a los efectos de la crisis sanitaria, el resultado ha sido positivo. Tanto es así, que la cuota de Sevitrade en el tráfico total del puerto de Sevilla supone ya el 40% en un escenario en el que “compite” con cinco empresas en tráfico de graneles y con una en tráfico de contenedores.

Este incremento de actividad se refleja perfectamente en jornadas como en las que la empresa ha llegado a operar seis barcos de manera simultánea, cinco barcos en varias ocasiones y cuatro buques al mismo tiempo con frecuencia. “En muelles propios – señala – dos barcos en la esclusa y uno en el pantalán del Copero. Nuestros planes a futuro son operar cuatro barcos en la Esclusa, la ampliación del muelle, y dos en el Pantalán”.

Instalaciones y equipos

Sevitrade opera en la actualidad una terminal mixta para graneles sólidos y líquidos en la Esclusa y trabaja también en el Pantalán de El Copero en la Dársena del Cuarto, en la otra orilla del río perteneciente al término municipal de Dos Hermanas. Aquí cuenta con dos concesiones de 60.000 metros cuadrados de



superficie y 54 tanques exclusivamente para graneles líquidos, seis de ellos son nuevos. Además, la compañía cuenta con almacenes en el Polígono La Isla, en propiedad, ubicado en el término Dos Hermanas y muy cercano al Pantalán del Copero. Hay seis naves para graneles sólidos (fertilizantes). En este polígono cuenta con 70.000 metros cuadrados de suelo, cinco envasadoras, maquinaria para blending, palas, carretillas a gas propano (GLP), roll tráiler, etc. También dispone de grúas con capacidad para cien toneladas, cintas, reachstacker, kirow...lo que le permite realizar todo tipo de operativas y liderar el tráfico de project cargo.

In the last year, the company Sevitrade has incorporated nine more tanks in its installations at the Port of Seville, now having 99 tanks with a storage capacity of up to 200,000 cubic metres of bulk liquids.

Specifically, they are special tanks intended for chemical products, with 66 general products, both solid and liquid. In fact, for bulk solids the company has an operating area of 180,000 square metres and a capacity of 500,000 tonnes. "The whole investment," explain the President and the Director of the company, Francisco García and Javier García, "is allocated to diversifying services for our clients, as we have the possibility of handling and

storing new products." With this objective, the company has invested 10 million euros in the new installations and machinery, with a total capacity of 700,000 tonnes. There are three different installations, of 255,000 square metres, partly owned by Sevitrade and the rest granted in concession by the Port Authority of Seville.

In 2021 Sevitrade moved a volume of nearly 1,200,000 tonnes of goods, with layovers from 270 ships. The elements handled were chemical products, vegetable oils, liquid fertilisers, solids, cereals, project cargo, steel, glass and other types of general goods, as well as olive stones.



Sevitrade

WE TRUST IN GLOBAL LOGISTIC

CONSIGNATARIO DE BUQUES
ESTIBADORES
AGENTES DE ADUANA
ALMACENES
TRÁNSITOS



TERMINAL PORTUARIA ESCUJOSA
Ctra. de la Escalera nº 37
41019 Sevilla (España)

POLÍGONO LA ISLA
Torre de los Moscosos nº 2, parcela 111
41012 Dos Hermanas Sevilla (España)

TERMINAL LOGÍSTICA LÍQUIDOS
Ctra. del Copero s/n, Dársena del Caño
41012 Sevilla (España)

Tel: +34 955 950 810



SEVITRADE.COM



"Despite the pandemic, the company has grown by nearly 6%, and in the first quarter of this year an increase of 17% in turnover has been recorded compared with

2021," they note. In this regard, the managers of the company explain that despite the effects of the health crisis, the results have been positive. So much so, that the market share of Sevitrade in the total traffic of the Port of Seville is now 40% in an environment in which it "competes" with five companies in bulk traffic and one in container traffic.

This increase in activity is perfectly reflected on days when the company has carried out operations simultaneously with six ships, on several occasions with five ships, and frequently with four ships at the same time. "In our own docks," they highlight, "two ships are in the lock and one at the El Copero pier. Our future plans are to carry out operations on four ships in the lock, the extension of the dock, and two at the pier."

Installations and equipment

Sevitrade currently operates a mixed terminal for bulk solids and liquids in the lock, and another at the El Copero pier of the Dársena del Cuarto dock on the other bank of the river belonging to the municipality of Dos Hermanas. Here it has two concessions with an area of 60,000 square metres and 54 tanks exclusively for bulk liquids, six of them being new. Additionally, the company owns warehouses at the Polígono La Isla industrial estate, located in the Dos Hermanas municipality and very near the El Copero pier. There are six warehouses for bulk solids (fertiliser). This industrial estate has 70,000 square metres of land, five packers, machinery for blending, loaders, propane gas (LPG) forklifts, roll trailers, etc. It also has cranes with capacity for one hundred tonnes, conveyor belts, reach stacker, Kirow crane, etc., which allow all types of operations to be carried out and the company to be a leader in project cargo traffic.



Plataforma Logística Portuaria






CONSIGNATARIOS DE BUQUES · TRANSITARIOS
 AGENCIA DE ADUANAS · OPERADORES PORTUARIOS
 TRANSPORTISTAS · ALMACENES ADUANEROS
 DEPOT DE CONTENEDORES

C/ Laboratorio, 82 1º Dcha - 46520 Puerto de Sagunto
 Tel.: 962 60 44 16 - comercial@plpsagunto.com



Jesús Caicedo, presidente del puerto de Almería

“A la provincia de Almería y su puerto le auguro un gran futuro”

“The future bodes well for the province of Almería and its port”

El presidente del puerto de Almería, Jesús Caicedo, explica en esta entrevista algunos de los proyectos que se están acometiendo para impulsar el desarrollo definitivo de la dársena andaluza

The president of the port of Almería, Jesús Caicedo, explains in this interview some of the projects that are underway to boost the definitive development of the Andalusian dock.

El puerto de Almería aprovecha su tamaño para ofrecer la agilidad de un enclave de tamaño medio y su ubicación estratégica para presentar a los operadores alternativas para la importación y exportación de sus productos. “Queremos crear nuevas oportunidades aprovechando las autopistas del mar y en línea con las políticas europeas de sostenibilidad que hacen necesaria la búsqueda de alternativas. Confiamos en que la alternativa es el mundo marítimo”, asegura Caicedo. Y es que recuerda que en el ámbito empresarial hay dos conceptos esenciales: el dinero y el tiempo.

“Nosotros no estamos en contra del transporte, no vamos de puerta a puerta, sino de puerto a puerto, de manera que para llegar al destinatario final sigue siendo necesario el transporte por carretera como es lógico”, prosigue.

“Venimos a foros como éste para contribuir a la competitividad empresarial y ser medioambientalmente más sostenibles y contar con las certificaciones que exige Europa”, apunta Caicedo. En este sentido, servicios como el del Puesto de Inspección Fronterizo garantizar una agilidad



José Rafael Díaz Hernández, nuevo director del puerto

El Consejo de Administración de la Autoridad Portuaria de Almería aprobó recientemente el nombramiento de José Rafael Hernández como nuevo director de la entidad, puesto en el que relevará a Juan Manuel Reyes Lozano, quien ha dirigido la APA desde mayo de 1995.

José Rafael Díaz, que se incorporará a la dirección de la APA a partir del próximo 23 de mayo, tiene una amplia experiencia laboral tanto en el sector público como en el privado, así como en puestos de alta dirección del Estado. Es especialista en gestión pública, en el entorno marítimo-portuario, logística, ingeniería civil, sector energético, así como en sostenibilidad y arquitectura.

Desde 1994, ha desempeñado diferentes puestos de responsabilidad en la Autoridad Portuaria de Tenerife. Entre 2014 y 2018 ocupó el puesto de director, y en la actualidad se encarga del desarrollo de negocio, fondos europeos y transición energética.

The Board of Directors of the Port Authority of Almeria recently approved the appointment of José Rafael Díaz Hernández as new director of the company. He will take over from Juan Manuel Reyes Lozano, who has managed the APA since May 1995.

José Rafael Díaz, who will join the management of the APA on 23 May next, has extensive experience of working in both the public and private sectors, and has also held senior management positions for the State. He specialises in public management, in the maritime-port environment, logistics, civil engineering, the energy sector, as well as in sustainability and architecture.

Since 1994, he has held different positions of responsibility in the Tenerife Port Authority. Between 2014 and 2018 he held the position of director, and he is currently responsible for business development, European funds and energy transition.

que hace años no existía y permite rapidez y eficacia en la operativa.

Ferrocarril

La apuesta del puerto de Almería se dirige tanto al Corredor Central como al Corredor Mediterráneo. “Los puertos no tenemos que competir entre nosotros, sino mantener una unidad en la defensa de proyectos que benefician a la economía nacional. Hemos de ser empáticos y ponernos en la situación de los clientes, que también están realizando un esfuerzo importante para impulsar la economía de la zona y de la provincia”, apunta Caicedo. En este sentido, uno de los caballos de batalla de la APA es la agilidad de los trámites

administrativos con el fin de contribuir a la competitividad de las empresas que apuestan por la dársena andaluza.

“Actualizar el PIF es un punto esencial para nosotros. Asegura que el cliente no se desvía. Sabemos que no es un problema de falta de interés por parte del funcionariado, que trabaja bien, sino falta de dotación”, asegura el presidente. En definitiva, Jesús Caicedo apuesta por la colaboración entre todos: puerto, administración, ciudadanos y operadores.

Thanks to its size, the port of Almería is able to offer the agility of a medium-sized enclave and its strate-

gic location enables it to provide operators with alternatives for the import and export of their products. “We want to create new opportunities benefitting from the highways of the sea and in line with the European sustainability policies that necessitate the search for alternatives. We are confident that the alternative is the world of the sea,” asserts Caicedo. And he recalls that in business there are two essential concepts: money and time.

“We are not against transport, we do not go from door to door but from port to port and therefore, logically, road transport is still necessary to reach the final destination,” he continues.



"We attend forums such as this one to contribute to business competitiveness and to be more environmentally sustainable and obtain the certificates required by Europe," explains Caicedo. In this respect, services such as the Border Inspection Post guarantee an agility that did not exist in the past and enable speedy and efficient operations.

Railway

The services of the port of Almería

are aimed at both the Central Corridor and the Mediterranean Corridor. "Ports should not compete with each other, rather they should stand united in defence of projects that benefit the national economy. We need to be empathetic and to put ourselves in the shoes of our customers, who are also making a considerable effort to boost the economy of the region and the province," points out Caicedo. In this respect, one of the strengths of the APA is the agility of its administra-

tive formalities with the aim of contributing to the competitiveness of the companies that use the Andalusian port.

"Updating the BIP is an essential point for us. It ensures that the customer is not diverted. We know it is not a problem of lack of interest by the civil servants, who work well, but a lack of facilities," assures the president. In short, Jesús Caicedo calls for cooperation among all players: port, authorities, citizens and operators.





El puerto de Cartagena centra su plan de inversiones en la intermodalidad

The Port of Cartagena focuses its investment plan on intermodality

El puerto de Cartagena se afianza como un hub logístico del siglo XXI referente en el Mediterráneo y consolidando su cuarto puesto en tráfico de mercancías en el sistema portuario español, líder en tráfico de graneles y primer puerto importador en España.

Como el puerto más rentable de España, la autoridad Portuaria de Cartagena fue capaz de activar un Plan de Acción Inmediata dotado de 200 millones de inversión pública que ha permitido demostrar su solidez como motor económico y poner en marcha los proyectos estratégicos que marcarán el rumbo del puerto de Cartagena para avanzar hacia un puerto más intermodal, innovador e integrador, con el fin de ganar en competitividad, seguridad y eficiencia.

La presidenta de la Autoridad Portuaria de Cartagena, Yolanda Muñoz, asegura que “en 2021 se

sentaron las bases que han permitido que 2022 sea el año de la recuperación con proyectos vitales de integración puerto-ciudad con Plaza Mayor y el Espalmador; la transformación de las instalaciones portuarias para potenciar combustibles como son el GNL y el hidrógeno verde; la puesta en marcha del ferrocarril y de la Zona de Actividades Logísticas de Los Camachos que estarán conectados a la futura nueva Terminal Polivalente Barlomar, una inversión calve para la región de Murcia y el conjunto de España, que permitirá ser la entrada a Europa de los millones de contenedores procedentes de todo el mundo que pasan frente a nuestro puerto”.

Con todo, el puerto de Cartagena tiene enormes oportunidades de crecimiento y para aprovechar todo su potencial tiene claro que como eje de sus inversiones está la intermodalidad, a la que destina 85 millones de

euros en su Plan de Acción.

Entre los proyectos estratégicos para este año está la puesta en marcha del ferrocarril para aumentar las conexiones y potenciar el tráfico de graneles sólidos con el centro de España. Ya hay invertidos 26 millones de euros en los accesos ferroviarios en Escombreras y hay destinados 3,5 millones de euros para comenzar este año las obras de la terminal de Escombreras.

El Corredor Mediterráneo de mercancías y las líneas de transporte marítimo se conectarán en Cartagena a través del nudo logístico que forman la ZAL de Los Camachos y la futura terminal polivalente Barlomar.

Sostenibilidad

Por otro lado, el puerto de Cartagena es pionero en acciones sostenibles que han afianzado su posición como referente en el Mediterráneo. Está inmerso en un proceso de transformación de sus instalaciones para potenciar combustibles de futuro como el Gas Natural Licuado y el hidrógeno verde, con la mayor inversión del puerto de 9,7 millones de euros para la ampliación del muelle Príncipe Felipe.

En los últimos años el puerto de Cartagena ha realizado una importante labor comercial para diversificar sus tráfico, consolidando su liderazgo en tráfico de graneles, pero abriendo sus muelles a nuevas mercancías que crecieron en 2021, como la chatarra (que aumentó un 142%) o los aerogeneradores (+43%), y apostando por nuevas líneas maríti-

mas que incentivan las conexiones de las empresas regionales con destinos como Canarias, Reino Unido o Francia.

The Port of Cartagena is reinforcing its position as a 21st century logistics hub of reference in the Mediterranean, and consolidating its fourth position in the Spanish port system, a leader in bulk traffic and the top port for imports in Spain.

As the most profitable port in Spain, the Cartagena Port Authority was able to activate an Immediate Action Plan with 200 million euros of public investment, which has allowed it to demonstrate its robustness as an economic driver and activate strategic projects which will set the course of the Port of Cartagena to advance toward being a more intermodal, innovative and integrative port, in order to increase competitiveness, security and efficiency.

The President of the Cartagena Port Authority, Yolanda Muñoz, states that "in 2021, the foundations were laid to allow 2022 to be the year of recovery with vital port-city integration projects with Plaza Mayor and Espalmador; the transformation

of port installations to promote fuels such as LNG and green hydrogen; the start-up of the railway and the Logistics Activities Area of Los Camachos which will be connected to the new Barlomar Multipurpose Terminal in the future, a key investment for the region of Murcia and Spain as a whole, which will allow it to be the entry point to Europe for the millions of containers from all over the world which pass by our port".

With all of this, the Port of Cartagena has great opportunities for growth, and to take advantage of its full potential it is clear that intermodality is the backbone of its investments, 85 million euros being allocated to this in its Action Plan.

Among the strategic projects for this year is the start-up of the railway to increase connections and boost traffic of solid bulks with the centre of Spain. 26 million euros have already been invested in railway access in Escombreras and 3.5 million euros have been allocated to begin works on the Escombreras terminal this year.

The Mediterranean corridor for goods and maritime transport lines

will be connected in Cartagena through the logistics hub formed by the ZAL project of Los Camachos and the future Barlomar multipurpose terminal.

Sustainability

Additionally, the Port of Cartagena is a pioneer in sustainable actions which have consolidated its position as a reference in the Mediterranean. It is involved in a process of transforming its installations to encourage fuels of the future such as Liquefied Natural Gas and green hydrogen, with the largest investment of the port being 9.7 million euros for the expansion of the Príncipe Felipe Dock.

In recent years, the Port of Cartagena has carried out significant commercial work to diversify its traffic, consolidating its leadership in the traffic of bulks, but opening its docks to new goods which increased in 2021, such as scrap, which increased by 142% and wind turbines (a 43% increase), and by committing to new maritime lines which incentivise connections of regional companies with destinations such as the Canary Islands, the United Kingdom and France.



CARTAGENA



COMPLEX CARGO. SIMPLE LOGISTICS





Pablo Sarrasqueta



Juan Sarrasqueta

Integral Shipping gestionó la operativa de 500 palas eólicas en 2021

Integral Shipping handled operations for 500 wind turbine blades in 2021

La compañía, que opera en PortCastelló, lleva años apostando por las energías renovables

The company, which operates in PortCastelló, has backed renewable energies for many years

Integral Shipping sigue consolidando su apuesta por el transporte de material eólico en una apuesta por las energías renovables y también por la diversificación de tráfico en PortCastelló.

Según explica el director general de la compañía, Juan Sarrasqueta, a lo largo de 2021 se ha coordinado la operativa de unas 500 palas eólicas, además de otro material vinculados con este tráfico.

Si hasta la fecha tenía más peso la exportación de este material, empieza despuntar la importación de palas con destinos a plantas nacionales. De hecho, la buena evolución de este tráfico ha llevado a Integral Shipping a solicitar una nueva concesión en el recinto por-

tuario, ubicada a espaldas del Muelle de la Cerámica y a la altura del Transversal Exterior. En esta superficie de 20.000 metros cuadrados la empresa tiene la opción de operar piezas de mayor tamaño, ya que las palas pueden alcanzar una longitud de hasta 77 metros.

Esta concesión ha sido otorgada por la Autoridad Portuaria de Castellón por un plazo de catorce años, algo que es necesario para la atención de proyectos que se gestan a largo plazo. "Necesitamos tener garantías de poder atender a los clientes, ya que los proyectos se prolongan durante al menos uno o dos años", puntualiza Sarrasqueta.

Integral Shipping empezó a operar el tráfico de eólicos en Castellón

en 2007, de la mano de Gamesa y desde entonces ha ido reforzando su especialización. Para Juan Sarrasqueta la energía eólica es una de las piedras angulares de la lucha contra el cambio climático y de la innovación como elemento de competitividad. No en vano, Integral Shipping recibió el Premio a la Innovación en la última edición de los Premios Faro que concede PortCastelló como reconocimiento a la labor realizada durante estos últimos años.

Nueva parcela

La compañía Integral Shipping cuenta con una nueva autorización administrativa en el puerto de Castellón para gestionar una parcela de 23.000 metros cuadrados.

La nueva parcela está situada a espaldas del Muelle del Centenario y la carretera de la Dársena Norte y en ella se centrará la actividad de exportación e importación de palas eólicas y el resto de productos vinculados con este tráfico.

Integral Shipping ya cuenta con otra parcela en concesión, en este caso de 20.000 metros cuadrados, donde podrá operar por un plazo de catorce años.

Hace apenas unas semanas la compañía coordinó una compleja operación de importación y exportación de material eólico en la dársena castellonense. En concreto, se desarrolló la operativa de un hub eólico, realizándose simultáneamente la importación para un parque nacional y la exportación de

grandes componentes eólicos para diferentes partes de Europa.

Se descargaron nuevas palas de 77 metros y un total de 21 bujes de 70 toneladas. En cuanto a la operativa de exportación se han expedido cuatro nacelles de 68 toneladas de peso y diez bujes.

La mercancía llegó de los puertos de Tuticorin y se exportó con destino a Glasgow, Bilbao, Rostock y Kokkola.

Integral Shipping continues to consolidate its activities for the transportation of wind turbine material in a bid to support renewable energies and favour the diversification of traffic in PortCastelló.

As the company's CEO, Juan Sarraqueta, explains, during 2021 operations were coordinated for some 500 wind turbine blades, as well as other material linked to this traffic.

Although to date the emphasis has been on exporting this material, an increase is now being seen in imports of blades intended for plants in Spain. In fact, the successful evolution of this traffic has led Integral Shipping to apply for a new concession in the port, located behind the Ceramic Quay at the level of the Outer Transversal Quay. In this area of 20,000 square metres the company has the option to operate with larger pieces, since the blades can measure up to 77 metres in length.

This concession has been granted by the Port Authority of Castellón for a term of fourteen years, which is necessary to attend to projects that are managed over the long term. "We need guarantees to be able to attend to customers, since projects



are prolonged over at least one or two years," explains Sarraqueta.

Integral Shipping began to handle wind turbine traffic in Castellón in 2007, together with Gamesa, and since then has worked to strengthen its specialization. For Juan Sarraqueta, wind energy is one of the cornerstones of the fight against climate change and innovation as an element of competitiveness. Indeed, Integral Shipping received the Award for Innovation at the latest edition of the Lighthouse Awards granted by PortCastelló in recognition of the work performed during recent years.

New plot

Integral Shipping has been granted a new administrative authorization in the port of Castellón to manage a plot of 23,000 square metres.

The new plot is located behind the Centenary Quay and the North Dock road and it is the focal point of

activities for the export and import of wind turbine blades and other products linked to this traffic.

Integral Shipping already has another plot under concession, in this case 20,000 square metres, where it will be able to operate for a term of fourteen years.

Just a few weeks ago, the company coordinated a complex operation for the import and export of wind turbine material on the Castellón dock. Specifically, the port acted as a hub for wind energy, simultaneously importing for a Spanish wind farm and exporting large wind components to different parts of Europe.

Nine 77-metre blades and a total of twenty-one 70-tonne hubs were unloaded. As for the export operation, four 68-tonne nacelles and ten hubs were despatched.

The goods arrived from the port of Tuticorin and were exported to Glasgow, Bilbao, Rostock and Kokkola.



Integral Shipping Company
Shipping & forwarding agents

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

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





OCMIS fija su estrategia en el crecimiento y la garantía de servicio

OCMIS establishes its strategy for growth and guaranteed service

La familia Halabi acumula una larga trayectoria en la prestación de servicios como armadores en todo el Mediterráneo, tanto para graneles como para mercancía general y convencional y carga de proyectos

The Halabi family has a long track record providing services as shipowners throughout the Mediterranean, carrying both bulk and general and conventional goods as well as project loads

Con más de cincuenta años de experiencia como armadores dedicados a la gestión de barcos, prestando servicios por todo el Mediterráneo, tanto para graneles sólidos como para mercancía general y convencional, la familia libanesa Halabi se embarcó en 2002 en un nuevo proyecto: la constitución de la empresa SIMCO con sede en Beirut. El objetivo era actuar como armado-

res, consignatarios y fletadores de todo tipo de barcos, menos para la carga de líquidos a granel, y supuso el germen de la compañía OCMIS Maritime, S.L., compañía que ahora ha ampliado sus proyectos con su implantación en el puerto de Castellón, donde ya operan con cinco buques.

Uno de estos buques ha salido recientemente de astilleros con el

nombre de "Ocmis Legends" y ya operó la semana pasada en Castellón. Este buque cuenta con las siguientes características: un GT de 5.700, una eslora de 94,8 metros, 16,3 metros de manga y un calado de 6,8 metros. El buque tiene capacidad para 380 TEU.

Trayectoria

Esta familia acumula una larga trayectoria en la prestación de servicios como armadores en todo el Mediterráneo, tanto para graneles como para mercancía general y convencional y carga de proyectos. Tal como explican los socios y familiares Ghassan, Ali y Rabi Halabi, (G.A.R. Shipping) responsables de la compañía, que ya llevan más de veinte años operando profesionalmente en el sector Marítimo y luego fundaron a OCMIS como representantes de la empresa madre SIMCO, actuando como armadores, consignatarios y fletadores de todo tipo de buques, excepto para la carga de líquidos a granel.

Fue precisamente en 2016 cuando decidieron iniciar este nuevo proyecto como armadores y representantes de compañías navieras para toda España, así como compra-venta de buques, con el buque "Sea Rose", al que se unirá en breve otro buque RORO/LOLO para ampliar el servicio a otros puertos del Mediterráneo Españoles en conexión

con enclaves tunecinos y marroquíes. Además, la compañía también se dedica a la compraventa de buques mercantes.

El primer servicio se inició con Argel, Bejaia y Tenes, una línea que se mantiene en la actualidad con escalas regulares cada diez días. El "Sea Rose" es un buque ro-ro/lo-lo equipado con dos rampas, una a popa y otra a estribor, que pueden estar operativas de forma simultánea, al que se han sumado otros buques debido a la variedad de cargas, desde carga general, para buques como el "Ocmis Legends", de reciente incorporación, "Ocmis Gar", "Ocmis Adventure", "Jaohar Libya" y "Jaoha Adam", así como cargas pesadas y siempre en progreso para cautivar más cargas adecuadas para satisfacer las necesidades de sus clientes.

En la actualidad la compañía ofrece servicios con los puertos de Bejaia, Oristano y Argelia para productos como el feldespato y la arcilla, principalmente, y también para Bejaia y Argel para atender el tráfico de carga general Argel y Alicante para el tráfico de cristal.

La empresa ofrece un servicio fiable de fletamento para sus clientes exclusivos. Además, ofrece a los fletadores el servicio de cubrir sus requisitos de tonelaje para todo tipo de cargas secas fraccionadas / a granel y en contenedores en todos los tamaños en todo el mundo, ya sea por contrato, viaje único base, fletamento de viaje o fletamento por tiempo por períodos más cortos o más largos según sea el caso.

With more than fifty years' experience as shipowners dedicated to ship management, providing services throughout the Mediterranean for bulk solids as well as general and conventional goods, in 2002 the Lebanese Halabi family embarked on a new project, the incorporation of the company SIMCO, based in Beirut. The aim was to act as shipowners, agents and charterers of all kinds of ships, with the exception of those for bulk liquids, and it was the catalyst for the company OCMIS Maritime, S.L., a company that has now expanded its projects with its establishment in the port of Castellón, where it now operates with five ships.

One of these vessels recently left



the shipyard with the name of "Ocmis Legends" and it began operating last week in Castellón. The characteristics of this ship are as follows: a GT of 5,700, length of 94.8 metres, 16.3 metres of beam and a draught of 6.8 metres. The vessel has a capacity for 380 TEU.

Track record

The family has a long track record in the provision of services as shipowners throughout the Mediterranean, both for bulk solids and for general and conventional goods as well as project loads, as explained by shareholders and family members Ghassan, Ali and Rabi Halabi, (G.A.R. Shipping) company managers, who have been operating professionally for over twenty years in the Maritime sector. They founded OCMIS as representatives of the parent company SIMCO, acting as shipowners, agents and charterers of all kinds of vessels, with the exception of those for bulk liquids.

It was precisely in 2016 when they decided to begin this new project as shipowners and representatives of shipping companies throughout Spain, in addition to the purchase and sale of vessels, with the vessel "Sea Rose", which will shortly be joined by another ro-ro/lo-lo vessel to expand the service to other points of the Spanish Mediterranean in connection with Tunisian and

Moroccan enclaves. Furthermore, the company also purchases and sells merchant vessels.

The first route began with Algiers, Bejaia and Tenes, a line that is still maintained today with regular calls every ten days. The "Sea Rose" is a ro-ro/lo-lo vessel equipped with two ramps, one in the stern and another to the starboard, which can operate simultaneously. It has been joined by other vessels owing to the variety of cargoes, from general cargo, carried by vessels such as the recently incorporated "Ocmis Legends", "Ocmis Gar", "Ocmis Adventure", "Jaohar Libya" and "Jaoha Adam", to heavy loads and the company continues progressing to carry more cargoes to satisfy the needs of its customers.

The company currently offers services in the ports of Bejaia, Oristano and Algeria, mainly for products such as feldspar and clay, and also Bejaia and Algiers to attend to general cargoes and Algiers and Alicante for glass.

The company offers a reliable charter service for its exclusive customers. Furthermore, it offers charterers services to cover their tonnage requirements for all kinds of groupage or bulk dry cargoes and containers of all sizes, throughout the world, whether the contract is for bareboat, voyage charter or time charter for shorter or longer periods as applicable.



Sevilla avanza en la mejora de la del muelle de armamento para cargas especiales

Seville advances in improving the capacity of the fitting out wharf for special cargo

La Autoridad Portuaria de Sevilla (APS) avanza en la mejora del Muelle de Armamento para aumentar la capacidad de este espacio destinado al movimiento de grandes estructuras y cargas especiales. En este sentido, ha adjudicado a TPF Getinsa Euroestudios la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo de la tercera fase de habilitación de este muelle.

Hasta la fecha, la APS ha invertido 3,6 M€ en mejorar la capacidad del muelle a lo largo de dos fases (la segunda se ultima ahora). Esta 3ª fase la inicia con la redacción del proyecto constructivo por un importe de 73.659 €, estando previstas las obras en Plan de Inversiones a partir del próximo año.

En 2017 la institución portuaria finalizó la primera fase de mejora del Muelle de Armento que supuso una actuación de refuerzo y pavimentación sobre 200 metros de cantil de atraque, así como en una explanada adyacente. En concreto, las obras acometidas consistieron en intervenciones de renovación de pavimentos

y refuerzo del muelle para hacerlo compatible con las nuevas necesidades de explotación.

El puerto de Sevilla es un espacio estratégico para el movimiento de carga de proyecto. Por un lado, dispone de superficie, no solo para coordinar la operativa de carga y descarga, sino también para la ubicación de los centros de producción de grandes piezas. Un ejemplo es el polígono industrial de Astillero donde se fabrican grandes estructuras para viaductos, plataformas o torres eólicas. Por otro, el puerto cuenta con grúas y maquinaria de gran capacidad de carga, así como con operadores logísticos que prestan un servicio especializado en estos tráficos.

The Port Authority of Seville (APS) advances in improving the Fitting Out Wharf to increase the capacity of this space intended for the movement of large structures and special cargo. To do so, it has awarded TPF Getinsa Euroestudios the contract for technical support for drafting the construction project of the third

phase of equipping this dock.

To date, the APS has invested €3.6M in improving the capacity of the dock over two phases (the second is now complete). This third phase begins with the drafting of a construction project for the sum of €73,659, the works being set out in the Investment Plan from next year.

In 2017 the port establishment completed the first phase of improvement of the Fitting Out Wharf, which entailed reinforcement and surfacing works on 200 metres of berths, as well as an adjacent esplanade. Specifically, the work carried out consisted of renewing surfacing and reinforcing the dock to make it compatible with the new operational needs.

Today, the APS is completing the works of the second phase. This has consisted of the surfacing of an area of 17,000m² next to the dock, for the purpose of increasing the capacity allocated to assembly of large parts, providing sufficient space for improving the operations of loading and unloading goods.



Port de Barcelona

Un horizonte compartido, un esfuerzo colectivo

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

Súmate: Avanzamos juntos.





Autoridad Portuaria de Valencia

VALENCIA · SAGUNTO · GANDIA

valenciaPort



valenciaport.com