

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grendi vuole crescere nel project cargo a Marina di Carrara e in altri scali

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 5th, 2021

Trasporto marittimo di pezzi speciali in cemento lunghi fino a 26 metri che solitamente viaggiano su camion di oltre 35 metri di lunghezza. È questa la sfida affrontata dal Gruppo Grendi per trasportare da Marina di Carrara a Cagliari i prefabbricati di Baraclit, azienda toscana leader del settore dei prefabbricati in cemento per l'edilizia industriale, commerciale e logistica.

“Come dimostra la nostra storia aziendale, continuiamo a sostenere una logistica progettuale innovativa che lega l’efficienza nei trasporti alla sostenibilità. Con questa prospettiva stiamo crescendo nel settore del traffico eccezionale grazie all’utilizzo dei nostri equipment speciali (leggì cassette) la cui flessibilità permette il carico di manufatti di grandi dimensioni, fuori sagoma e/o fuori peso come grandi trasformatori, locomotori o gru” ha commentato Antonio Musso, amministratore delegato di Grendi Trasporti Marittimi.

In quest’ultimo caso, per andare incontro alle esigenze di trasporto verso la Sardegna di Baraclit, che impiegava veicoli lunghi sino a 35 metri, Grendi ha proposto un’alternativa all’imbarco dei mezzi a bordo rendendo possibile il solo carico dei pezzi speciali (come le loro coperture Aliant) direttamente sulle *cassette*, la tecnologia su cui il gruppo ha puntato ormai da diversi anni. L’azienda controllata e guidata dalla famiglia Musso ha progettato e realizzato una serie di strutture a integrazione delle cassette utili ad allungare il piano d’appoggio sino a circa 26 metri con portata di 55 tonnellate, superando la difficoltà principale di questo genere di trasporti data dall’impossibilità d’appoggio se non sulle due estremità di ciascun pezzo.

Più in dettaglio la tecnologia delle cassette utilizzata da Grendi, opportunamente integrata con questa struttura studiata su misura, ha consentito di imbarcare il carico disimpegnando i mezzi speciali non più necessari nella traversata. Il risultato è stata un’organizzazione più semplice delle spedizioni, con minori incognite e maggiore produttività del montaggio nel cantiere di destinazione finale, ottimizzando il tempo di impiego e i costi derivanti dall’utilizzo di ciascun autotreno speciale. Questo, prima occupato per più giorni nel trasferimento diretto dallo stabilimento di produzione di Bibbiena (Arezzo) sino al cantiere sardo, oggi viene invece adibito solo per la parte iniziale e finale del trasporto terrestre.

“Facendo leva sulle competenze e la capacità progettuale nel trovare la migliore soluzione di trasporto anche fuori misura, siamo intenzionati a sviluppare ulteriormente quest’area di mercato

con partenze anche programmate da altri porti italiani e non solo a Marina di Carrara in funzione delle necessità dei clienti. L'obiettivo è quello di fornire servizi di una *moderna* logistica integrata che riduca i traffici pesanti da tratti stradali particolarmente congestionati e poco sicuri. Come società benefit, lo facciamo con una visione di sistema che risponda a criteri di sostenibilità per i clienti e per i territori in cui operiamo” conclude Antonio Musso.

A SHIPPING ITALY l'a.d. della compagnia di navigazione ha precisato che quelli già effettuati per carichi eccezionali sono stati finora servizi spot per convogli che devono superare problemi di viabilità autostradale ad esempio fra Genova e Carrara, Livorno e Carrara, Civitavecchia e Savona, ecc.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, October 5th, 2021 at 2:14 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.