

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Bianchi (Sofinter): “Anche il project cargo sente il problema dell’ultimo miglio”

Nicola Capuzzo · Tuesday, October 22nd, 2024

Marghera (Venezia) – Le criticità dell’ultimo miglio possono impattare anche sul project cargo, mettendo a rischio non solo la fattibilità di una singola operazione ma una intera presenza industriale. A dare un esempio di questo è stato, nel corso del convegno BREAK BULK ITALY, organizzato da SHIPPING ITALY, Bruno Bianchi, Operations Manager di Sofinter. Il gruppo realizza caldaie industriali per diverse tipologie e applicazioni, cui fanno capo i noti marchi Macchi e Ac Boilers (la ex Ansaldo Caldaie), avvalendosi da anni della collaborazione di Fagioli per la movimentazione.

Grande utilizzatore di Marghera – dove è presente in particolare un impianto di Macchi – come punto di sbocco dei manufatti, Sofinter – ha spiegato Bianchi – sente con forza il tema della accessibilità del porto.

“Il nostro made in Italy è ancora apprezzato, anche se abbiamo unità produttive anche fuori. Per noi l’accessibilità del porto è essenziale: siamo a 300 metri dalle banchine (del terminal Multiservice, ndr) ma per raggiungerle percorriamo un ultimo tratto, 200 metri, di strada privata che attraversiamo versando un onere”. Pertanto, “fintanto che questa accessibilità c’è, saremo qui. Se verrà meno, dovremo trovare soluzioni alternative” ha aggiunto, ricordando come in precedenza l’azienda nello scalo avesse a disposizione una banchina in concessione.

“Da quando ci siamo insediati nel nuovo stabilimento – ha comunque riconosciuto Bianchi – l’Autorità di Sistema Portuale ci ha sempre supportati. Manca solo l’ultimo miglio, che ci garantirebbe la certezza di sapere che le cose potranno avere una continuità”.

Il tema della accessibilità è stato implicitamente collegato dal manager a un’altra delle tendenze che stanno attraversando settori come quello dell’oil&gas, ovvero quella verso la modularizzazione degli impianti (la loro suddivisione in grandi blocchi prefabbricati da installare e montare in loco), e conseguente crescita dimensionale dei manufatti da gestire.

Per dare qualche idea, Macchi prevede di gestire dal suo sito di assemblaggio a Marghera tra 2016 e 2026 un totale di 83 boiler (71 saranno quelli usciti entro la fine del 2024), ovvero in media 8,3 all’anno, con peso minimo di 89 tonnellate e massimo di 940. La lunghezza dei manufatti spazia tra i 10 e i 29 metri, mentre l’altezza varia dai 6 ai 24 metri. Del totale, la quota maggiore (45, il 54%) è ormai di unità modularizzate ovvero ‘plug and play’, mentre una fetta di 36 (il 46%) è di cosiddetti package boiler.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



A Marghera il primo 'faccia a faccia' tra domanda e offerta di logistica per break bulk e project cargo

BREAK BULK ITALY: le FOTO e il VIDEO del Business Meeting andato in scena a Marghera

This entry was posted on Tuesday, October 22nd, 2024 at 10:30 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.