

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La fiaba di una spedizione project cargo completata (e raccontata) da Central Cargo

Nicola Capuzzo · Wednesday, May 28th, 2025

La società di spedizioni Central Cargo guidata da Andrea De Zolt ha appena portato a termine con successo il trasporto dall'Asia all'Italia (via La Spezia) di un trasformatore di dimensioni 7,05 x 2,7 x 3,3 metri e del peso di oltre 64 tonnellate imbarcato nel porto di Shanghai e consegnato a Toscana.

“Inizialmente abbiamo ricevuto una richiesta di preventivo per una spedizione Fob Shanghai / DDP Toscana, relativa a un trasformatore a vuoto con un peso stimato di circa 46 tonnellate, quindi gestibile con una logistica standard” racconta De Zolt a SHIPPING ITALY. “Tuttavia, – aggiunge – in prossimità della spedizione, il cliente ci ha comunicato la necessità di trasportare il trasformatore a carico d'olio pieno, portando il peso complessivo a 64.100 kg”.

Questo cambio ha introdotto una serie di criticità operative da affrontare e risolvere tempestivamente. “Abbiamo verificato che non vi fossero ostacoli tecnici o autorizzativi all'imbarco del trasformatore con il nuovo peso. Inoltre, ci siamo coordinati con lo staff del caricatore per assicurare il rispetto delle finestre di ingresso al porto e garantire la consegna del carico sottobordo in coincidenza con l'inizio delle operazioni di carico della nave, al fine di permettere un imbarco diretto” prosegue il racconto dell'esperto spedizioniere.

La consegna era destinata a Toscana, in provincia di Viterbo, e ha previsto il transito su strade provinciali, quindi è stato necessario ottenere non solo i consueti permessi, ma anche effettuare uno studio di fattibilità per stabilire un itinerario fisso. Si è dovuto verificare che l'intero convoglio (composto da trasformatore e mezzo speciale, ovvero un collo d'oca ribassato) con un peso totale di circa 75 tonnellate, potesse transitare in sicurezza lungo tutto il percorso fino al cantiere.

“A differenza delle movimentazioni standard per container, lo sbarco del trasformatore ha richiesto un coordinamento puntuale con la compagnia di navigazione (Msc) per garantire che il mezzo fosse presente sottobordo al momento dello scarico” aggiunge ancora De Zolt. Questo per due motivi. Il primo logistico: “Lo sbarco diretto ha evitato un'ulteriore movimentazione con gru mobile, che sarebbe stata necessaria nel caso di scarico sul molo”. Il secondo economico: “Evitare operazioni aggiuntive ha permesso di contenere i costi a carico del cliente”.

Central Cargo ha seguito in tempo reale l'intera fase di consegna mantenendo il cliente

costantemente aggiornato. Per lo scarico in cantiere, si è reso necessario noleggiare una gru mobile in quanto le attrezzature disponibili in loco non garantivano una portata sufficiente per sollevare il carico di 64 tonnellate.

Anche le procedure doganali, tra cui il rilascio del visto uscire fuori orario (perché l'uscita dal porto di carichi eccezionali è consentita solo in orario serale), sono state gestite con attenzione e precisione per evitare qualsiasi ritardo.

“Grazie a una pianificazione scrupolosa e a un costante coordinamento operativo, la spedizione si è conclusa con piena soddisfazione del cliente” commenta in conclusione De Zolt. Che infine aggiunge: “Questo incarico rappresenta il secondo mandato ricevuto da questo cliente: già nel 2024 avevamo gestito una spedizione analoga dal Vietnam con consegna in un cantiere in Veneto”.

Di seguito pubblichiamo il racconto della stessa spedizione scritto dallo stesso Andrea De Zolt in chiave fiabesca:

Il viaggio del gigante d'acciaio

“C’era una volta, in una terra lontana chiamata Shanghai, un gigantesco trasformatore. Alto quasi quanto una casa e pesante come mille uomini, era stato costruito per una missione importante: portare energia in un piccolo regno collinare chiamato Tuscania, nel cuore della verde Viterbo.

All’inizio, il nostro gigante era “leggero”. Avrebbe viaggiato “a vuoto”, senza olio, e il suo peso – 46 tonnellate – sembrava facile da domare. Ma all’improvviso, pochi giorni prima della partenza, arrivò un messaggio dal regno:

“Il trasformatore dovrà viaggiare a pancia piena! Olio incluso!”

Così, il peso salì a ben 64.100 kg, e l’avventura divenne molto più ardua.

Nel porto di Shanghai, un gruppo di saggi logisti – capitanati dal ns valoroso team – si riunì per capire come far salpare il gigante. Dovevano controllare che le strade fossero larghe a sufficienza, che le finestre d’accesso al porto si aprissero al momento giusto, e che la nave – un vapore coraggioso – fosse pronta ad accoglierlo sottobordo, proprio quando cominciavano le operazioni di carico. Tutto doveva accadere con precisione magica, per evitare incantesimi costosi come gru volanti o manovre inutili.

Dopo giorni di coordinamento, il gigante prese finalmente il mare.

Quando la nave attraccò nelle coste italiane, iniziò una nuova sfida: raggiungere il cantiere nel regno di Tuscania. Ma le strade che portavano fin lì erano strette, tortuose, e piene di ponti fragili. Per affrontarle serviva uno studio di fattibilità, una mappa segreta con un solo itinerario possibile, disegnata con cura da ingegneri e cartografi.

Il gigante viaggiava su un carro speciale, un collo d’oca ribassato, che con lui superava le 75 tonnellate. Le guardie delle strade provinciali rilasciarono permessi speciali, e il convoglio partì lentamente, con un corteo di luci lampeggianti e uomini in giubbotto giallo.

Ma la vera prova arrivò allo sbarco. Il trasformatore non poteva essere lasciato sul molo come un semplice container: serviva una gru magica, capace di sollevarlo al volo direttamente dalla nave. Così fu: il mezzo si posizionò sottobordo proprio quando il gigante doveva scendere, evitando spese e fatiche inutili.

Giunto infine al cantiere, il gigante fu accolto da operai pronti a sistemarlo al suo posto. Ma c'era un'ultima difficoltà: nessuna delle gru del cantiere era abbastanza forte. Fu allora che, all'alba, arrivò una gru mobile affittata appositamente, una vera macchina da favola, capace di sollevare tutto il suo peso senza battere ciglio.

Anche le operazioni doganali vennero concluse in fuori orario, perché i giganti come lui possono viaggiare solo quando il sole cala.

E così, grazie alla precisione degli organizzatori, alla forza delle macchine e al coraggio della logistica, il nostro trasformatore arrivò sano e salvo a destinazione, pronto a fare ciò per cui era stato costruito: portare energia al regno di Toscana.

Il cliente fu così soddisfatto da promettere:

“Quando avrò bisogno di nuovo... mi rivolgerò sempre a voi!”

E non era la prima volta: già l'anno prima, un suo “fratello” era partito dal Vietnam, diretto verso il Veneto. Anche quella volta, la missione fu compiuta.

E così finisce la storia del gigante d'acciaio.

Ma si sa...

Nella logistica, ogni spedizione è una nuova fiaba da raccontare.

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**

La seconda edizione di BREAK BULK ITALY torna a Marghera il 24 ottobre

This entry was posted on Wednesday, May 28th, 2025 at 9:41 am and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.