

EDIZIONE
2020



**SHIPPING
ITALY.IT**

Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo
in Italia



PROJECT CARGO ITALY

Nicola Capuzzo *Direttore responsabile*

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Indice

I.	Cresce l'offerta portuale ma mancano le strade per il project cargo in Italia	pag. 3
II.	Contributo a cura di avv. Enrico Salvatico <i>Presidente della Sezione Logistica Trasporti e Spedizioni di Animp</i>	pag. 5
	Filiera Impiantistica Industriale	pag. 5
	Evoluzione del mercato e progetti in corso per Saipem	pag. 6
	Gruppo Maire Tecnimont - selezione dei principali progetti in corso	pag. 7
III.	Break bulk +8% con Ravenna e Taranto indiscussi protagonisti	pag. 10
IV.	I primi 10 vettori marittimi attivi nel mercato break bulk	pag. 10
V.	Navi multipurpose/heavy lift: per Drewry la ripresa si farà attendere un altro anno	pag. 11
VI.	Trasporto fluviomarittimo da primato fra Mantova e Ortona	pag. 13
VII.	La chiatta da record per i trasporti eccezionali lungo il Po	pag. 14
VIII.	Quattro reattori da Marghera alla Corea con BigLift e HB Shipping	pag. 16
IX.	Dal double banking alla bobina da 540 tonnellate: l'anno vivace di Iscotrans	pag. 17
X.	Dall'Italia al Mozambico nonostante blocchi, Covid, tensioni e venti contrari	pag. 18
XI.	L'ingegneria italiana per l'ampliamento dell'impianto Tangguh Gnl in Indonesia	pag. 19
XII.	Per Fortune International la ripartenza è stata il trasporto di una virola	pag. 20
XIII.	Pezzi di un impianto siderurgico trasferiti da Monfalcone a Dunkirk	pag. 20
XIV.	I vagoni del treno trasportati a bordo delle navi	pag. 21
XV.	Fino al centro del deserto nel Niger	pag. 24
XVI.	Un reattore dal Messico agli Usa su un terreno scivoloso	pag. 26
XVII.	Un imbarco di portata storica nel porto di Ravenna	pag. 27
XVIII.	A Ravenna i carichi project passano dal Terminal Nord	pag. 27
XIX.	Genoa Metal Terminal e la missione compiuta durante il lockdown	pag. 28
XX.	Le ultime imprese di Lorenzini & C. nel porto di Livorno	pag. 29
XXI.	Trieste Marine Terminal e Compagnia Portuale Monfalcone sempre più attive nel break bulk	pag. 30
XXII.	Nave e terminal a braccetto per un impianto da 92 tonnellate	pag. 31
XXIII.	Terminal San Giorgio: un poker di sollevamenti eccezionali sulle banchine del porto di Genova	pag. 32
XXIV.	Turbine, pale eoliche e pezzi speciali per una fattoria di carote	pag. 33
XXV.	Due enormi benne destinate a una gru portuale	pag. 34



Cresce l'offerta portuale ma mancano le strade per il project cargo in Italia

I 2020, come raccontano le prima rilevazioni di Animp (Associazione nazionale impiantistica industriale), sarà un anno debole per le spedizioni di project cargo e di impiantistica in generale mentre i porti italiani, al contrario, negli ultimi mesi hanno visto arricchirsi la disponibilità di banchine e attrezzature per questo settore merceologico.

Oltre agli scali e ai terminal tradizionalmente più attivi nell'imbarco e sbarco di carichi fuori sagoma (fra questi in particolare i terminal Multi Service e Transped a Marghera, Porto di Carrara a Marina di Carrara, diverse banchine al porto di Genova tra cui Imt, Terminal del Golfo a Spezia, San Giorgio e Genoa Metal Terminal, Lorenzini a Livorno, Interterminal a Civitavecchia e Gaeta, Terminal Flavio Gioia a Napoli, Spamat a Bari, Sapir a Ravenna e Compagnia Portuale Monfalcone) molti altri player in giro per lo Stivale sono entrati o hanno investito per proporsi anche a questo mercato.

Fra i 'nuovi entranti' ci sono i terminal container, vecchi e nuovi, che sempre più si stanno attrezzando per soddisfare le compagnie di navigazione interessate a caricare project cargo anche sulle navi portacontainer. Non a caso è in atto ormai da anni un'erosione delle quote di mercato dalle navi break bulk in favore di quelle cellulari, quantomeno per i carichi non troppo eccezionali in termini di peso e dimensioni.

Navigando lungo le coste italiane (*eastbound*) sono molti i nuovi player portuali che si candidano a ricoprire un ruolo importante nel settore del break bulk: a partire dal nuovo Vado

Gateway di Vado Ligure (che in partnership con Vernazza Autogru si propone da tempo ai caricatori), il Mdc Terminal del gruppo Perioli a Marina di Carrara, il Salerno Container Terminal

grazie a un parco gru potenziato e ammodernato, il San Cataldo Container Terminal a Taranto, le imprese portuali di Ancona e nel prossimo futuro anche la nuova Piattaforma Logistica di Trieste nello scalo giuliano che si aggiungerà all'offerta già esistente del Trieste Marine Terminal.

Dunque l'offerta di capacità portuale non manca, il problema semmai è in molti casi fare arrivare il carico dagli stabilimenti alle banchine (o viceversa) via strada. Ne sa qualcosa

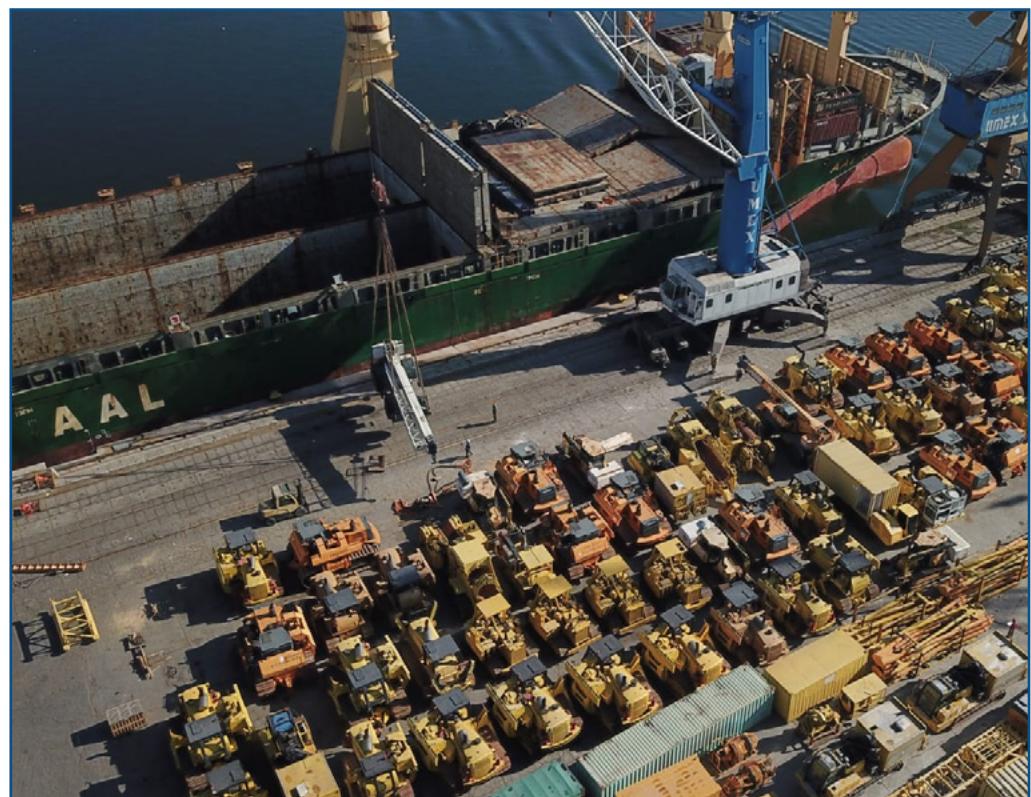
il gruppo pugliese Marraffa, uno dei player di mercato più importanti nelle attività di sollevamento e movimentazione di carichi eccezionali, che meno di un anno fa ha portato a termine con successo un trasporto eccezionale (da primato) lungo 189 km complessivi su strada pubblica. Si trattava del trasporto di un condensatore carbammato di 420 tonnellate, partito da Terno d'Isola (in provincia di Bergamo) dove ha sede l'azienda costruttrice FBM Hudson Italiana, destinazione porto fluviale di Mantova per essere imbarcato su una chiatte e raggiungere il porto di Marghera per la spedizione finale in Asia. Uno dei più grandi trasporti eccezionali mai realizzati sulle strade italiane.

"Dora in avanti queste tipologie di trasporto saranno sempre più rare sulle strade pubbliche italiane e non per una questione di dimensioni, ma di carichi evidentemente troppo pesanti per infrastrutture inadeguate come lo sono

quelle italiane" sottolinea Michele Marraffa, vertice della società. "Tutto questo penalizza non solo le aziende che operano nel trasporto pesante, ma anche le stesse aziende produttrici di grandi caldaie, motori navali, turbine, fresa meccaniche, macchine da cantiere e tutti i manufatti *oversize*".

Il crollo del ponte Morandi a Genova è stata solo la goccia che ha fatto traboccare il vaso. "È chiaro che, per aziende come la nostra, una normativa certa in materia di sicurezza sulle infrastrutture non può che essere un aspetto positivo, ma la soluzione non può essere quella di eliminare queste attività, quanto piuttosto quella di adeguare e ammodernare il sistema

infrastrutturale del Paese" prosegue Marraffa. Che poi ancora aggiunge: "È evidente che stressare ulteriormente con carichi pesanti ponti e viadotti con decine di anni di esercizio sulle spalle e una manutenzione spesso insufficiente non è una cosa buona, ma per un Paese che vuole crescere come l'Italia la soluzione non può che essere quella di dotarsi di una rete infrastrutturale adeguata e all'altezza delle tante imprese industriali italiane che sono oggi eccellenza a livello mondiale. Ci sono grandi produttori di apparecchi e parti di impianto che continuano a produrre e a esportare ma hanno bisogno di maggiore flessibilità nell'iter autorizzativo dei trasporti". ■





All you Need is...
FORTUNE
International Transport
...is All you Need

FORTUNE
International Transport



**PROJECT
CARGO
NETWORK**

250+
specialists

110+
countries

\$2.13b+
annual revenue

18,200+
members of staff

Contributo a cura
di avv. Enrico Salvatico

Presidente della Sezione Logistica Trasporti
e Spedizioni di Animp
Partner studio legale Mordiglio

Animp, Associazione Nazionale di Impiantistica Industriale, riunisce circa 500 associati facenti parte di un'unica filiera composta da tutti quei soggetti del panorama industriale italiano, dalle grandi società di progettazione e costruzione (i cosiddetti **Epc Contractors**), alle piccole e medie imprese fornitrice di materiali e servizi di installazione, montaggio, logistica e spedizione, che hanno in comune l'obiettivo di realizzare impianti industriali complessi ovunque nel mondo.

In particolare, la **Sezione Logistica, Trasporti e Spedizioni** di Animp, è nata nel 2005 dalla consapevolezza che nella realizzazione degli impianti la resa dei materiali a destino assume un ruolo importante per i costi, i programmi e le complessità operative, legali e burocratiche che implica.

Ovviamente questa sezione è particolarmente focalizzata nel campo delle **spedizioni project cargo**, che indica tutti quei materiali o componenti, dal più piccolo bullone sino all'enorme modulo industriale, che sono necessari alla realizzazione dell'impianto e che vengono spediti dai luoghi di produzione ovunque nel mondo sino al sito di progetto. Laddove tali manufatti o componenti raggiungono masse critiche per dimensione e/o peso vengono anche detti **heavy lift cargo**.

Gli aderenti alla Sezione oggi sono 150 e si tratta di aziende divise pariteticamente tra Epc Contractors (dove l'acronimo Epc sta per "Engineering Procurement e Construction") e fornitori di servizi di logistica, spedizionieri, ma anche armatori e terminal portuali.

La Sezione LTS, quindi, costituisce un punto di incontro tra le parti che intervengono nel processo di raccolta e resa a destino dei materiali necessari alla realizzazione di impianti industriali (in esecuzione dei Contratti Epc, ovvero, nell'accezione italiana, quel particolare contratto di appalto in forza del quale l'EPC Contractor esegue la progettazione ingegneristica, cura l'approvvigionamento dei materiali e realizza il progetto al fine di consegnare al Committente un impianto industriale funzionante) e si propone di fornire un supporto tecnico e contrattuale mettendo a disposizione, non solo dei propri aderenti e degli associati Animp, ma anche all'esterno dell'associazione, le competenze e le esperienze matureate.



Nella foto: Enrico Salvatico



ASSOCIAZIONE NAZIONALE DI IMPIANTISTICA INDUSTRIALE
Aderente a CONFINDUSTRIA

Filiera Impiantistica Industriale

Secondo la fotografia offerta dal centro studi di Animp, nel 2019 il mercato internazionale dell'impiantistica industriale si è chiuso con risultati positivi. **I dati della produzione a ricavo** hanno mostrato, infatti, discreti miglioramenti lasciando intravedere una possibile conclusione, almeno della fase più acuta, della crisi. Dati positivi per i nuovi ordini acquisiti che hanno evidenziato un recupero dei volumi rispetto all'andamento negativo degli ultimi anni. Anche per l'impiantistica industriale, rappresentata dalle aziende associate ad Animp, il 2019 si è concluso con apprezzabili risultati. In questo senso, infatti, si possono leggere i valori della produzione a ricavo cresciuta del +3,4% rispetto al 2018 quando avevano raggiunto i 30 miliardi di euro. **Il volume dei nuovi ordini** mostra un aumento consistente rispetto all'anno precedente (quando era pari a 35 miliardi di euro), grazie ad alcune commesse di importo significativo acquisite da importanti contrattisti nazionali, dando un buon contributo al consolidamento del portafoglio complessivo.

La produzione a ricavo totale è aumentata rispetto al 2018 grazie all'apporto del mercato estero che è cresciuto del +3,7%; quello interno non ha subito variazioni confermandone il peso limitato sulla produzione totale del settore. L'assenza di nuovi progetti di investimento nei segmenti di punta dell'impiantistica industriale Animp, quali l'oil&gas, il petrochimico-chimico e l'energia elettrica, ha ridotto la domanda interna a interventi di mantenimento e di manutenzione ordinari. Al contrario, quella estera si è caratterizzata per importanti iniziative di realizzazione di nuovi impianti e per revamping dei cicli produttivi esistenti. **L'export del comparto impiantistico industriale si mantiene su quote elevate rappresentando più del 92%** della produzione totale a ricavo. **I mercati di sbocco principali** per l'impiantistica Animp restano l'Europa, il Medio Oriente e l'Africa centrale e meridionale che incidono per più del 60% dell'esportato. Alla conclusione positiva del 2019 è seguito, tuttavia, un inizio 2020 di cui la **crisi economica legata al Coronavirus** ha modificato completamente le prospettive allungando ombre con impatti al momento difficilmente prevedibili sui programmi di investimento in corso e di prossimo avvio. ■

Evoluzione del mercato e progetti in corso per Saipem

Saipem, uno dei più importanti Epc contractor italiani, tra l'anno 2019 e i primi mesi del 2020 spiega di aver "osservato drastici cambiamenti nella filiera logistica mai vissuti prima d'ora, dovuti all'utilizzo del nuovo carburante desolforato, imposto dall'International Maritime Organization, e dal Covid-19".

Due fattori che "hanno provocato seri impatti ai tempi e costi di trasporto marittimi e aerei, mettendo in discussione le condizioni dei contratti stipulati con gli operatori del settore".

In questo scenario straordinariamente incerto, la divisione E&C Onshore di **Saipem** sta realizzando commesse in Africa Occidentale e Orientale, Sud Est Asiatico, Golfo Persico, America del Sud e Europa Orientale, che comportano il trasporto di grandi quantità di materiale per l'impiantistica.

Più nello specifico i Paesi interessati sono i seguenti:

- Mozambico - Commessa che durante il 2019 e tutt'ora è nella fase di preparazione del cantiere e realizzo delle infrastrutture portuali atte a ricevere le merci
- Nigeria - Per cui la logistica è stata caratterizzata da alcune spedizioni heavy lift dal Nord e Sud Italia, da Nord Europa, Cina, Vietnam e Corea del Sud
- West Papua (Indonesia) - Commessa distinta da frequenti trasporti effettuati con navi a pieno carico dall'Italia, Europa, USA, India, Indonesia e Corea del Sud.
- Tailandia - Paese nel quale **Saipem** sta costruendo due impianti, entrambi in partnership, con presenza di trasporti dall'Italia di super heavy lift fino a 2.000 tonnellate e di moduli con peso massimo di 2.500 tonnellate
- Arabia Saudita - Dove vari progetti

sono in fase di realizzazione, caratterizzati dalla presenza di trasporti eccezionali da Italia, India e Corea del Sud

- Oman - Progetto contraddistinto da un'operazione di trasporto e installazione con nave heavy lift dotata di bracci di carico
- Kuwait - Lavoro con trasporti di grandi quantità di tubi dall'India e di moduli con dimensioni eccezionali dal Sud Italia
- Serbia - Commessa caratterizzata dalla mobilitazione via trasporto fluviale di asset dall'Italia, Messico e Emirati Arabi Uniti e successivo rientro degli stessi nelle basi **Saipem**

(testo a cura di **Saipem**)



Gruppo Maire Tecnimont - selezione dei principali progetti in corso

Il gruppo **Maire Tecnimont** è uno dei leader internazionali nella fornitura di tecnologia e nelle attività di ingegneria e costruzione per realizzare grandi impianti industriali per la trasformazione delle risorse naturali (downstream degli idrocarburi: petrolchimico, fertilizzanti e oil&gas refining).

Grazie a un modello di business flessibile, il gruppo offre competenze avanzate in licensing, servizi di ingegneria, Ep (Engineering & Procurement) ed Epc (Engineering, Procurement & Construction).

Negli ultimi anni, **Maire Tecnimont** ha concentrato le proprie attività nella creazione di un portfolio di tecnologie volte a rispondere alle nuove esigenze del mercato, sostenendo lo sviluppo e l'industrializzazione di un'economia basata sull'uso di risorse rinnovabili. In questo contesto è nata

NextChem, la Società del gruppo **Maire Tecnimont** che sviluppa e gestisce le iniziative tecnologiche a supporto della chimica verde e della transizione energetica.

Attualmente sono circa 30 i cantieri in cui il gruppo opera a livello globale, distribuiti su 8 fusi orari, dall'America del Nord, all'Africa, all'Europa, alla Federazione Russa, fino al Sud-Est asiatico. Alcuni tra i principali sono i seguenti.

Federazione Russa – Amur Gas Processing Plant (AGPP)

Tecnimont e Tecnimont Russia stanno completando il più grande contratto della storia del gruppo **Maire Tecnimont**, per un valore pari a 3,9 miliardi di euro, che consiste nella realizzazione del pacchetto N.3 dell'impianto di trattamento gas Amursky (AGPP), in Siberia Orientale, al confine con la Cina. Una volta completato, AGPP sarà uno dei più grandi impianti di trattamento gas al mondo, e costituirà un tassello fondamentale del piano strategico di Gazprom per fornire gas naturale alla Cina. Il complesso è anche il primo step di un ampio piano di sviluppo industriale per la costruzione di impianti petrolchimici, che saranno alimentati da prodotti associati al gas naturale di AGPP.

Focus on AGPP: Per questo progetto, connotato da condizioni climatiche estreme, dove tutto è in costante cambiamento, l'obiettivo di far arrivare a destino i materiali nella loro sequenza corretta è stato come tenere una nave sulla sua rotta nonostante correnti avverse e venti di burrasca. Solo per la porzione del materiale proveniente da fuori Russia il volume è stato di circa 450.000 metri cubi (di cui 27.500 OverSize/HeavyLift). Questo quantitativo era rappresentato per il 70-80% da tubi e strutture metalliche, che sono transitati da un argine all'altro del fiume Amur (che delimitava il confine russo/cinese) per la prima volta nella storia, utilizzando chiatte durante l'estate e di un ponte galleggiante temporaneo posato sul ghiaccio durante l'inverno.

Il materiale ha potuto essere scaricato solo su un Jetty privato, fruibile solo nel periodo da inizio luglio (dopo il disgelo) fino a metà agosto, in quanto il rischio della scarsità d'acqua e del basso pescaggio non avrebbe consentito il trasporto, con i rischi consequenziali di posticipare l'arrivo dei materiali all'anno successivo.

La geografia remota in cui è situato il progetto ha messo, sin dall'inizio, di fronte alla sfida di non poter ci basare solamente sulle direttive più note, ma abbiamo intuito che esplorando e valutando anche soluzioni alternative, avremmo trovato opportunità migliori in termini di tempi e costi, che hanno poi guidato le scelte operative.

Con la pandemia dovuta al Covid-19 è stato necessario ripensare le normali attività relative all'ap-

provigionamento delle forniture, visti gli evidenti ostacoli sul libero movimento di persone, merci e servizi. Nel mentre che la pandemia si sviluppava a macchia d'olio, il team di progetto ha dovuto non solo, con la maestria di un camaleonte, cambiare strategie spostando i carichi su vie alternative a quelle programmate, ma anche rivedere i processi e le attività attraverso lo smart working.

Federazione Russa – Amur Gas Chemical Complex (AGCC)

Un altro progetto strategico di recente acquisizione rappresenta invece la seconda fase del sopracitato AGPP e si inquadra nel più ampio piano di monetizzazione delle grandi riserve di gas naturale presenti nella regione di Amur, nella Federazione Russa.

Il progetto, aggiudicato dal cliente Sibur, gruppo russo leader nella produzione di prodotti petrolchimici, riguarda infatti lo sviluppo petrolchimico del "Amur Gas Chemical Complex (AGCC)", nel quale Tecnimont sarà leader del consorzio che include MT Russia LLC, Sinopec Engineering Inc. e Sinopec Engineering Group Co e Ltd Russian Branch. Il contratto EPSS (Engineering, Procurement and Site Services), del valore complessivo di circa 1,2 miliardi di euro, comprende lo sviluppo di varie linee di produzione di poliolefine di larga scala presso l'espansione downstream dell'impianto di trattamento gas Amur (AGPP) nella regione omonima, nell'estremo oriente della Federazione Russa, vicino al confine con la Cina. Nel suo complesso, questa iniziativa di sviluppo del trattamento di gas – comprensiva di AGPP e AGCC – rappresenta un punto di svolta nello scenario energetico globale e darà vita a uno dei maggiori impianti petrolchimici al mondo, alimentato dai prodotti associati al gas naturale del progetto AGPP.

Belgio – Impianto di Deidrogenazione del Propano

In Belgio Tecnimont sta sviluppando su base EPCM un impianto di deidrogenazione del propano tra i più grandi al mondo, incluse le relative utilities e interconnections, per Borealis, gruppo austriaco leader nella fornitura di soluzioni innovative nel campo delle poliolefine, prodotti chimici e fertilizzanti. Il nuovo complesso, situato nel sito produttivo già esistente di Borealis a Kallo, una volta completato avrà una capacità produttiva a regime pari a 750.000 tonnellate all'anno, rendendolo uno dei più grandi ed efficienti impianti al mondo. Il nuovo impianto PDH di Kallo sarà realizzato presso un sito produttivo di Borealis già esistente, selezionato sulla base dell'eccellente posizione logistica, nonché per la comprovata esperienza nella produzione di propilene, ma anche con l'obiettivo di sfruttare le sinergie con l'unità PDH già esistente.

Stati Uniti - Complesso petrolchimico in Texas

Negli Stati Uniti, in Texas, Tecnimont è impegnata nella realizzazione di unità di processo e relative unità associate per un complesso petrolchimico tra i più avanzati e tecnologici al mondo, per conto di una delle maggiori compagnie petrolifere statunitensi.

Il progetto è realizzato da un consorzio composto da Tecnimont, in qualità di leader, e prevede l'implementazione di nuove unità di processo innovative, tra cui una per la produzione di polimeri ad alte prestazioni con livelli superiori di elasticità, morbidezza e flessibilità. Il progetto di espansione del complesso mira a valorizzare l'aumento della produzione oil&gas dell'area, e all'espansione delle attività downstream lungo la costa del Golfo.

Turchia – Impianto di fertilizzanti a base urea

Tecnímont ha recentemente fatto il suo ingresso in Turchia con un contratto EPC relativo alla realizzazione di un nuovo impianto di urea e di UAN (soluzione di urea e nitrato di ammonio) a Gemlik, 125 km a sud di Istanbul.

Il contratto EPC comprende sia l'esecuzione dell'ingegneria, sia la fornitura di tutte le attrezzature, i materiali e i lavori di costruzione.

Una volta terminati i lavori, la capacità dell'impianto sarà di 1.640 tonnellate/giorno di urea granulare e 500 tonnellate/giorno di UAN. Per la realizzazione di questo progetto verrà inoltre utilizzata la tecnologia urea, leader mondiale, della società consorella di Tecnímont, Stamicarbon.

Algeria – Espansione impianto di trattamento olio

In Algeria è in corso di esecuzione il progetto "Bir Seba Phase II e Mouiat Outlad Messaoud Field Development", per un raggruppamento di società controllato da Sonatrach, l'ente petrolifero nazionale. Il progetto è situato nel distretto di Touggourt, a circa 130 Km a Nord-est da Hassi

Messaoud. Lo scope of work prevede l'espansione dell'impianto di trattamento olio esistente, tramite l'installazione di una nuova unità di separazione, per raddoppiare l'attuale capacità portandola a 40.000 barili di petrolio equivalenti al giorno, e includerà l'installazione di due stazioni di raccolta aggiuntive e oltre 400 km di oleodotti.

Malesia – Complesso petrolchimico RAPID

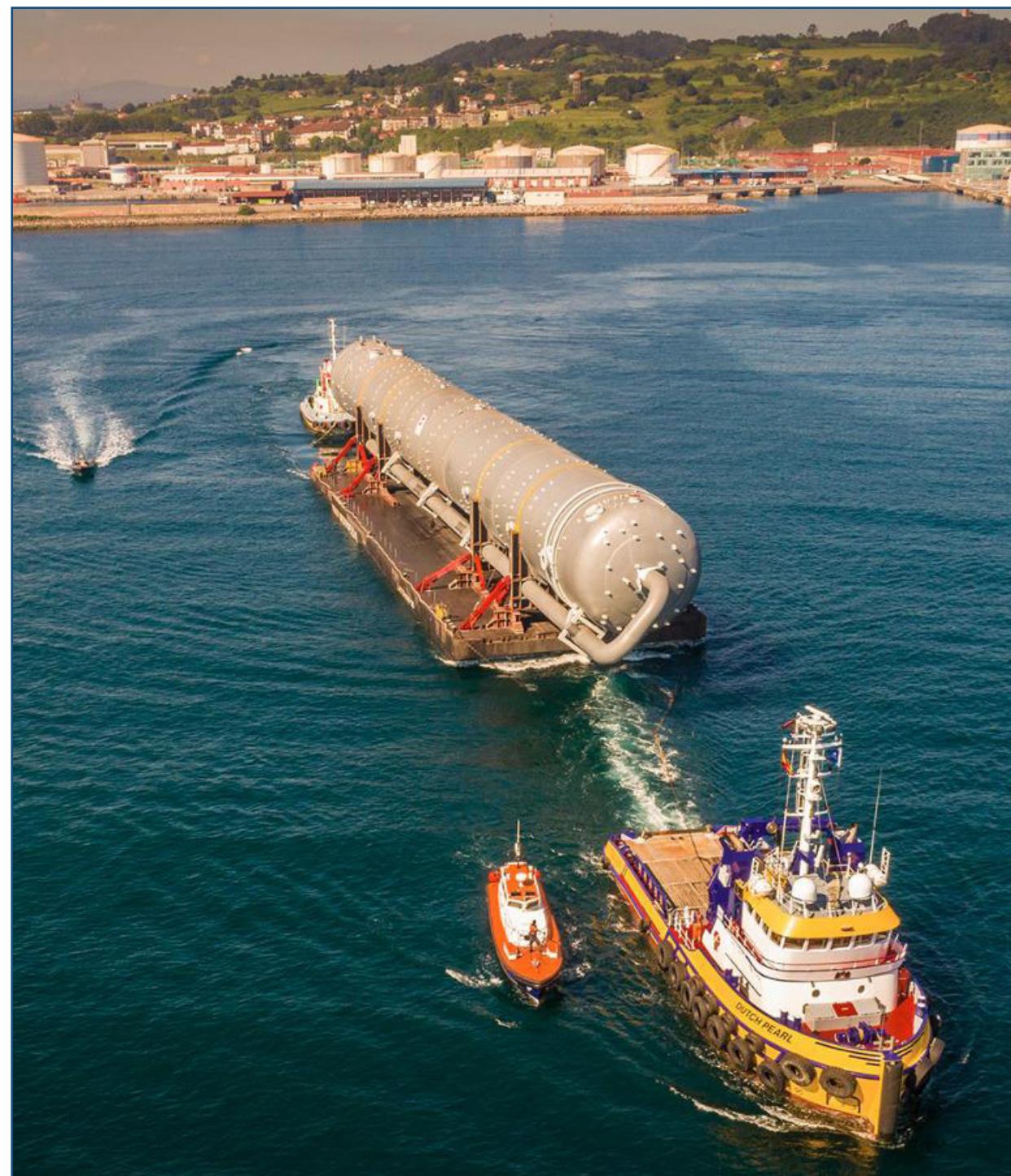
In Malesia Tecnímont, in joint venture con un partner cinese, sta completando il secondo di due importanti progetti nell'ambito del complesso RAPID, destinato a diventare uno dei principali poli per la produzione di derivati plastici del sud est asiatico, risultato delle strategie di sviluppo del settore petrolchimico attuate dal Gruppo Petronas, l'ente petrolifero malese.

Il primo pacchetto, già completato, ha previsto l'implementazione di due unità di Polypropylene Units on an EPCC Lump Sum Turn-Key, situate all'interno del Pengerang Integrated Complex (PIC), in Southeastern Johor, Malesia.

Successivamente, Tecnímont si è aggiudicata un secondo progetto che è ora in fase di completamento, e prevede la realizzazione di un'unita' di high-density polyethylene unit, su base EPCC Lump Sum Turn-Key.

Come risultato dello sviluppo di nuovi programmi tecnologici congiunti, che hanno coinvolto sia l'industria che le università. **Maire Tecnímont** and Petronas hanno sponsorizzato il gemellaggio tra l'Universiti Teknologi Petronas (UTP) ed il Politecnico di Milano, creando opportunità per studenti di entrambi i paesi nell'ambito della monetizzazione del gas con il fine ultimo di creare i presupposti per posti di lavoro in numerosi campi di specializzazione.

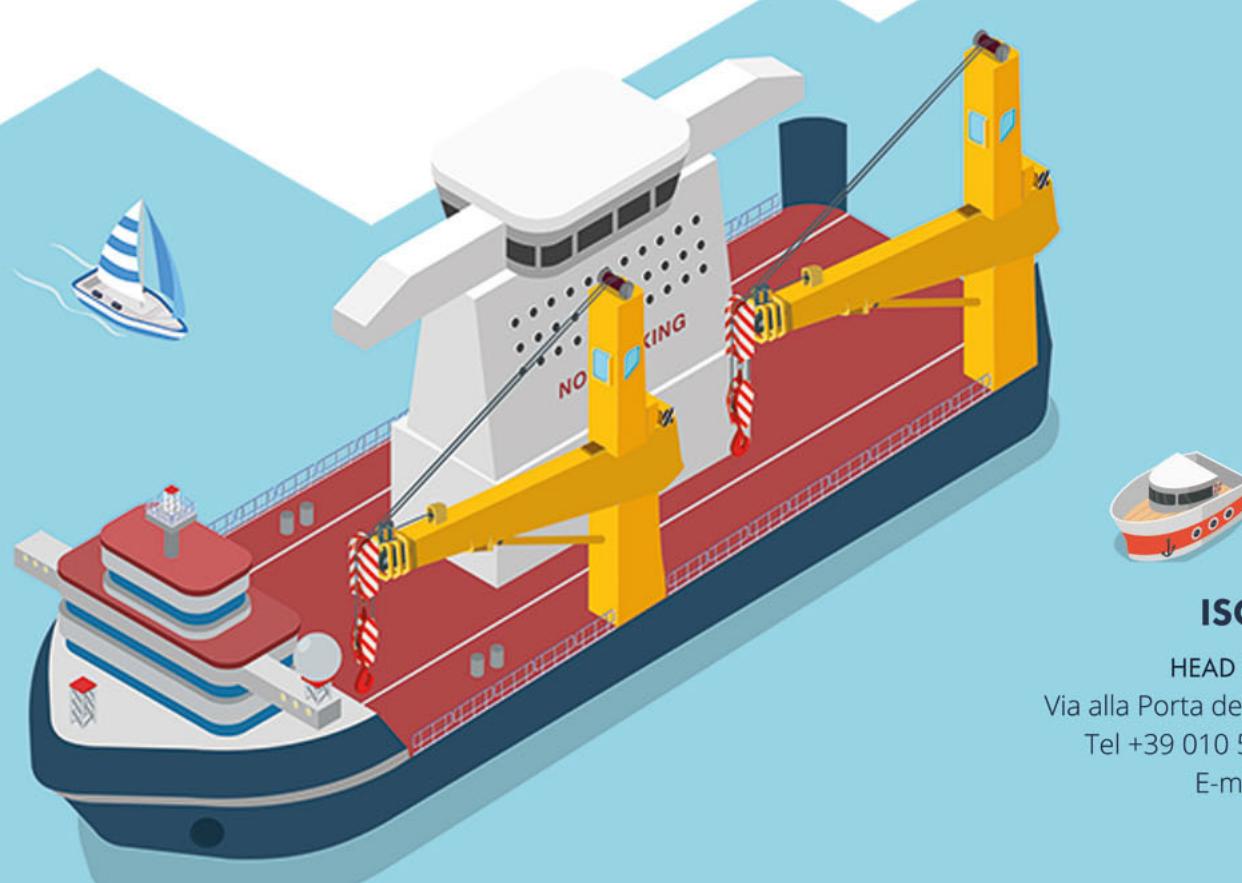
(testo a cura di Maire Tecnímont)





Made to be flexible.

More than forty years experience
in developing customized projects solutions
for worldwide deliveries.



ISCOTRANS S.p.A.

HEAD OFFICE - SEDE DI GENOVA

Via alla Porta degli Archi, 3 - 16121 GENOVA - ITALY

Tel +39 010 57299.11 - Fax +39 010 541.453

E-mail: info@ge.iscotrans.it

www.iscotrans.it

Break bulk +8% con Ravenna e Taranto indiscussi protagonisti

Nei 2019, secondo i dati appena resi pubblici da Assoporti, le movimentazioni di merci varie non unitizzate (break bulk) sono state sulle banchine italiane pari a 23.371.063 tonnellate, vale a dire poco meno del 5% di tutti gli imbarchi e sbarchi cargo, ma con un impatto sul lavoro portuale nettamente superiore rispetto ad esempio alle rinfuse secche e liquide. Comparato con l'anno precedente (21.627.783 tonnellate), il dato del 2019 mostra una crescita dell'8% per il traffico di merci varie nel nostro Paese.

L'analisi di queste statistiche condotta da SHIPPING ITALY mostra come Ravenna sia il primo scalo d'Italia con 6.426.155 tonnellate di merci varie movi-

mentate, seguita da Taranto con 4.610.246 tonnellate, Cagliari con 2.686.610 tonnellate, Venezia con 2.264.419 tonnellate e Livorno con 1.703.721 tonnellate. Questi primi cinque porti da soli rappresentano il 75% del volume di carichi break bulk complessivamente movimentati in tutto lo Stivale.

Seguono poi Trieste (1.201.645 tonnellate), Salerno (946.376), Monfalcone (879.080), Savona - Vado (779.287), Chioggia (553.500), Genova (519.937), Marina di Carrara (503.374) e Brindisi (120.273).

In termini di merceologie imbarcate e sbarcate i prodotti siderurgici la fanno da padrone e proprio per questa ragione l'andamento dell'attività economica di Arcelor Mittal Italy (l'ex Ilva) potrà influire notevolmente su questa speciale classifica nel 2020. ■

In termini di merceologie imbarcate e sbarcate i prodotti siderurgici la fanno da padrone



I primi 10 vettori marittimi attivi nel mercato break bulk



Secondo gli ultimi dati di Dynaliners aggiornati al primo semestre del 2020, i primi dieci vettori marittimi attivi nel mercato break bulk impiegano 396 navi per una portata lorda complessiva pari a 7,7 milioni di tonnellate, pari al 10% della flotta globale in termini numerici e il 18% della capacità con riferimento a questo specifico segmento d'attività.

Il primo in classifica è Bbc Chartering (con 147 navi e 1,9 milioni di tonnellate di portata lorda), seguito da Cosco Shipping Specialised Carriers con 57 navi e 1,6 milioni di Tpl) che mantiene anch'esso la seconda posizione già acquisita negli anni passati. Da notare che Cosco opera un numero di navi significativamente minore ma di portata mediamente molto maggiore rispetto a Bbc. La più grande nave al mondo è della tedesca Macs (ottava nella graduatoria), la cui flotta in media si attesta su una portata di 35.000 tonnellate, mentre AAL Shipping (quarta) e Chipolbrok (quinta) risultano nel mezzo fra quest'ultima e Cosco in termini di tonnellaggio medio delle proprie unità. I tre vettori con le navi mag-

giori in termini di portata sono anche quelli che offrono servizi di linea regolari.

La fotografia delle compagnie di navigazione attive nel trasporto marittimo di carichi break bulk, vede poi l'olandese Spliethoff in terza posizione con 55 navi di portata media pari a 16.500 tonnellate (in totale la flotta ha una capacità di stiva pari a 909.600 tonnellate di portata). Dopo di lei fino a un anno fa c'era Zeamarine, compagnia ormai smembrata e alle prese con un delicato processo di ristrutturazione finanziaria. La sesta posizione, secondo l'analisi di Dynaliners, è occupata da Wagenborg, la settima da Swire Shipping, l'ottava come detto da Macs, la nona da Thorco e la decima da Pil.

Complessivamente la flotta di sole navi break bulk (escluse quindi le ro-ro, portacontainer, unità semisommergibili, ecc.) offre al mercato una capacità di sollevamento pari a 321.000 tonnellate e Bbc Chartering, nonostante la portata media relativamente contenuta delle sue unità, può vantare una capacità di sollevamento media per ogni suo scafo di 380 tonnellate. ■

Navi multipurpose/heavy lift: per Drewry la ripresa si farà attendere un altro anno

Le ultime previsioni di Drewry sul mercato delle navi multipurpose e heavylift dicono che, se l'epidemia di Coronavirus sarà contenuta, dall'ultimo trimestre di quest'anno l'attesa crescita della domanda di breakbulk e project cargo tornerà a palesarsi, anche se rimarrà molto debole. Nel suo ultimo rapporto Multipurpose Shipping Forecaster, la società di analisi di mercato presenta tre diversi scenari alternativi a seconda di come l'epidemia e l'economia globale si svilupperanno nel corso del secondo semestre dell'anno in corso. Questi vanno dal più ottimistico, piuttosto favorevole e secondo il quale l'economia globale si riprenderà nella seconda metà dell'anno e con esso la domanda di carichi da spedire via mare, a uno scenario negativo in cui la diffusione del Covid-19 non sarà contenuto nel 2020 portando a una recessione globale. Vi è poi uno scenario base, vale a dire quello intermedio che prevede una ripresa economica globale negli ultimi mesi del 2020.

Quel che appare certo è che qualsiasi ripresa prevista per metà 2020 sarà ritardata a causa della domanda di trasporto per navi break bulk e heavy lift a seguito della crisi innescata e dai conseguenti effetti sul prezzo del petrolio che è crollato.

Due fattori come il virus Covid-19 è il prezzo del greggio sotto ai 30 dollari al barile portano inevitabilmente a previsioni di disoccupazione su larga scala, fallimenti di imprese e non certo all'avvio di nuovi importanti progetti industriali.

Altro fattore chiave per il settore delle navi multipurpose è la concorrenza e la 'invasione di campo' delle portacontainer e delle navi portarinfuse nel segmento del project cargo. Drewry prevede un recupero a forma di U del-

la domanda di trasporto container via mare nel 2021 nello scenario base anche se la risalita sarà rallentata dai continui problemi di eccesso d'offerta di stiva che si tradurranno in un lieve indebolimento della quota di mercato conquistata dalle linee container.

Caricatori e spedizionieri, inoltre, una volta provato il passaggio alla containerizzazione si mostrano spesso riluttanti a tornare indietro a causa degli elevati costi d'investimento iniziali. Secondo gli analisti, dunque, quella quota di mercato persa difficilmente tornerà alle navi break bulk. Lo scenario più probabile secondo Drewry è che la crescita della domanda di trasporto marittimo per carichi project e heavy lift si riveli stagnante fino a tutto il 2021, crescendo a un tasso medio annuo di appena lo 0,3%.

Scenario migliore

C'è poi uno scenario ottimistico ipotizzato ma che, secondo gli stessi analisti, è anche quello che ha meno probabilità di realizzarsi. Esso prevede una crescita del Pil modesta ma positiva per il 2020 a livello mondiale. Intravvede poi che la domanda di container sarà più debole nel 2020, ma comunque mostrerà una crescita positiva rispetto al 2019. Nel frattempo, la domanda di carichi alla rinfusa non dovrebbe rallentare nei mesi estivi e mostrerà una crescita costante nel corso dell'anno. Questo scenario suggerirebbe, sebbene sia improbabile che la quota di mercato delle navi break bulk venga riconquistata, che l'invasione di campo da parte di settori concorrenti (navi portacontainer e rinfusiere) possa ridursi significativamente e quindi non peggiorare nel periodo. Ciò porterebbe a una crescita più sostenuta della domanda per le navi multipurpose.

Scenario peggiore

Per lo scenario low-case, che secondo Drewry ha una probabilità crescente di diventare realtà, le previsioni sono di una recessione economica globale nel 2020 con conseguente incertezza sui mercati, calo della domanda e dei noli per il mercato dry cargo dello shipping (dunque una ricerca di carichi anche project cargo pur di riempire le navi).

Per il segmento delle navi break bulk a ciò si aggiungerebbe il basso prezzo del petrolio e una domanda di stiva ulteriormente ridotta per effetto anche di una maggiore concorrenza delle navi portacontainer e portarinfuse.

Flotta di navi multipurpose/heavy lift

Uno dei pochi fattori certi secondo l'analisi di Drewry è la flotta di navi multipurpose che si preannuncia stabile.

L'epidemia di Covid-19 avrà probabilmente un effetto negativo a breve termine sulle demolizioni, poiché le navi devono affrontare lunghi periodi di quarantena e questo riduce l'offerta di stiva.

Sul mercato ci sono poche risorse e poco interesse verso questo segmento d'attività per cui è difficile attendersi un significativo aumento del portafoglio ordini nel futuro prossimo, anche se l'attività sul fronte delle nuove costruzioni (dunque dei nuovi ingressi sul mercato) potrebbe crescere rispetto agli esercizi precedenti di un 15-20% nel 2020 e 2021.

L'attività sul fronte delle nuove costruzioni è stata debole in questo segmento dello shipping nell'ultimo anno, c'è pochissima liquidità da investire e ancora meno entusiasmo per nuovi progetti.

Il crollo del mercato petrolifero (se dovesse

perdurare a lungo) avrà un effetto negativo sul mercato degli impianti industriali a medio termine e quindi della domanda di vettori marittimi per project cargo.

I recenti nuovi ordini (2018/19) sono stati per navi con capacità di trasporto elevata ma la domanda invece diminuirà.

Nel prossimo biennio secondo Drewry le consegne di nuove costruzioni saranno inferiori al tonnellaggio destinato alla demolizione di almeno 100.000 tonnellate di portata lorda, portando a una piccola contrazione della flotta disponibile.

Prospettive di mercato

Il mondo è chiaramente molto cambiato nel giro di pochi mesi e ora le previsioni di Drewry per il 2020 prevedono che nello scenario base le tariffe medie dei noli rimangano allo stesso livello del 2019.

A fine marzo le rate avevano già iniziato a decrescere, anche se non in modo significativo, ma questo trend è atteso continuare in questo senso nel corso dell'estate.

La volatilità del settore è limitata mentre la disponibilità di navi è aumentata e questo significa che vi sia scarso margine di miglioramento in una situazione di mercato debole.

La nostra aspettativa è che, con la ripresa della domanda nella seconda metà del 2020, in particolare per il settore delle navi portarinfuse secche, ci dovrebbe essere spazio per un certo miglioramento dei noli con continuità nel 2021.

Il low case di Drewry, quello più pessimistico ma con la probabilità maggiore di realizzarsi, vedrà i noli indebolirsi ulteriormente nel 2021 e nessuna ripresa è attesa almeno fino a metà del prossimo anno. ■



Terminal San Giorgio

Gavio Group

The multipurpose choice in Genoa

www.termsangjorgio.it

Trasporto fluviomarittimo da primato fra Mantova e Ortona

“ E vento storico per Mantova e la navigazione fluviomarittima: un convoglio dalla città dei Gonzaga a Ortona (Chieti) via canale Mantova-Adriatico e fascia costiera marittima per togliere carichi eccezionali dalle strade”. Con queste parole il Propeller Club – Port of Mantua ha celebrato lo scorso febbraio una spedizione da record per il trasporto fluviale e costiero italiano.

“La chiatte Flora, operata dalla Caronte Shipping, ha caricato presso lo stabilimenti Belleli – Walter Tosto di Mantova 10 pezzi di dimensioni eccezionali (virole dal peso fino a 80-100 tonnellate ciascuna) per un peso complessivo di circa 540 tonnellate partite e destinate a raggiungere il porto di Ortona presso la banchina della stessa Walter Tosto.

Sempre sulla stessa chiatte e senza trasbordi” hanno spiegato dal Propeller club mantovano.

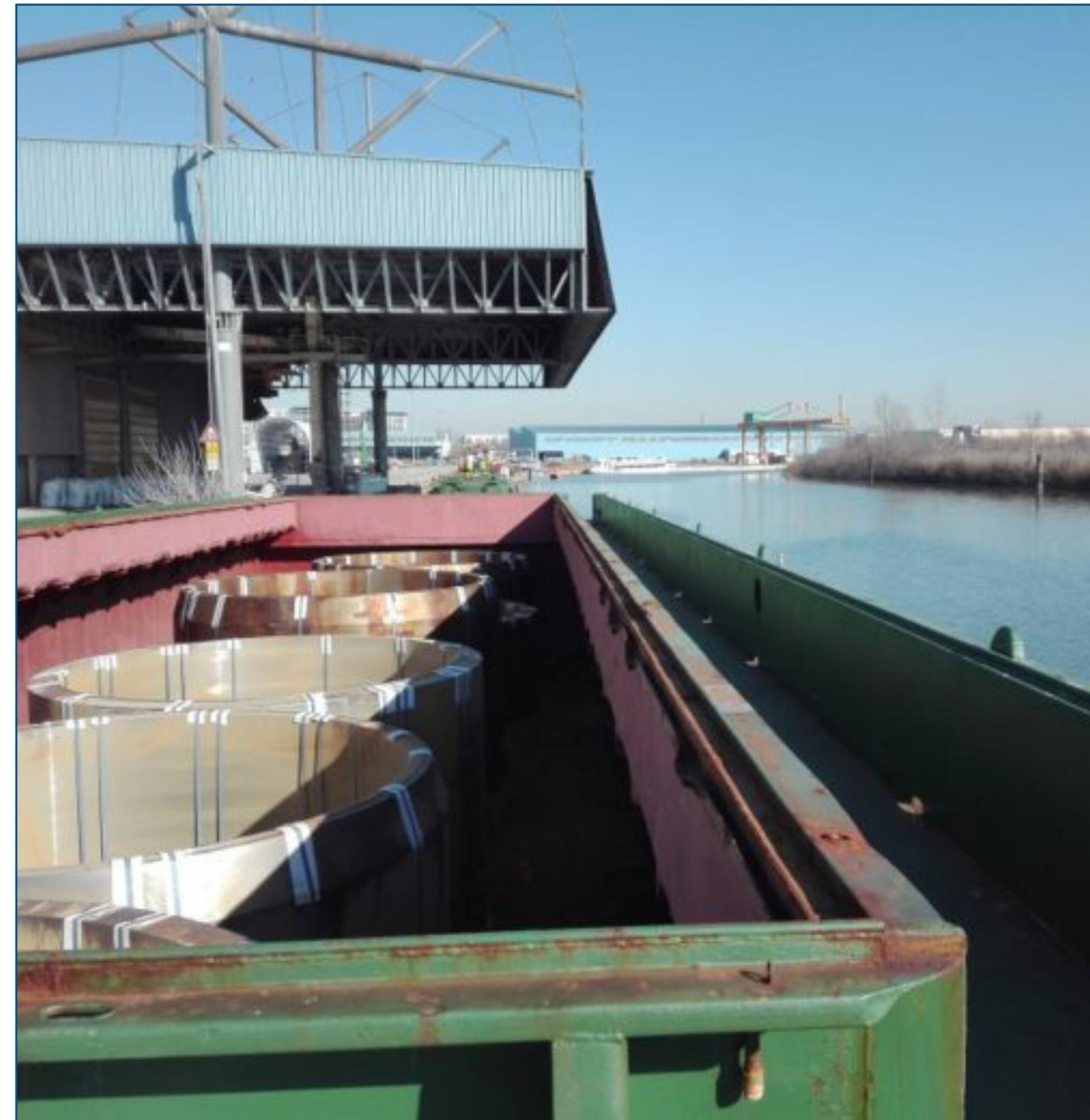
“Al porto fluviale di Mantova è stata agganciata anche un'altra chiatte con altri carichi eccezionali per raggiungere Venezia. Il convoglio nel primo tratto interno porterà in totale oltre 1.000 tonnellate. Il trasporto delle virole avverrà per via fluviale da Mantova sino alla rada esterna di Porto Levante (Albarella) con l'utilizzo dello spintore Padua P e di una chiatte autorizzata alla navigazione fluvio-marittima costiera.

Alla rada sarà in attesa un rimorchiatore marittimo che dopo l'aggancio trasporterà l'imbarcazione sino ad Ortona” proseguiva la descrizione.

Tutto il viaggio è stato organizzato e verrà gestito dalla società Caronte Shipping srl di Marghera (parte del Gruppo Trasporti Pesanti della famiglia Storti), con il supporto tecnico della Ship Service Management sempre di Venezia.

“Il viaggio innovativo si è concretizzato grazie al fattivo impegno della ditta Walter Tosto/Belleli che si è resa disponibile a utilizzare questa nuova modalità di logistica fluviomarittima per l'approvvigionamento del proprio stabilimento principale sito a Chieti” concludeva la comunicazione del Propeller Club mantovano.

“Si tratta chiaramente di un primo viaggio sperimentale che apre una nuova importante opportunità per il porto di Mantova e per la logistica sostenibile”. ■



La chiatta da record per i trasporti eccezionali lungo il Po

I 29 febbraio 2020 è una data storica per Belleli Energy e per il sistema portuale di Mantova perché rappresenta il giorno in cui ha toccato per la prima volta l'acqua la nuova barge per il trasporto di carichi eccezionali con portata pari a 2.000 tonnellate.

Le sue dimensioni sono 12 metri di larghezza e 80 di lunghezza ma, oltre alla capacità di trasporto, ha ottenuto anche il primato per essere la prima barge fluvio-marittima in Italia dotata di un sistema automatizzato di bilanciamento grazie ad apposite casse di zavorra.

Questa attrezzatura, progettata e concepita su misura e internamente dai propri tecnici, arricchisce la flessibilità e le dotazioni di Belleli per la spedizioni di impianti dalla Lombardia fino al Mar Adriatico lungo il fiume Po.

Paolo Fedeli, amministratore delegato di Belleli Energy, in concomitanza con la sua entrata in servizio ha espresso "immense soddisfazione per questa barge che stravolgerà la capacità e flessibilità dei nostri trasporti".

"Evento storico per Mantova e la navigazione fluvio-marittima: un convoglio dalla città dei Gonzaga a Ortona (Chieti) via canale Manto-Adriatico e fascia costiera marittima per togliere carichi eccezionali dalle strade". Con queste parole il Propeller Club – Port of Mantua ha celebrato una spedizione da record per il trasporto fluviale e costiero italiano.

"La chiatta Flora, operata dalla Caronte Shipping, ha caricato presso lo stabilimenti Belleli – Walter Tosto di Mantova 10 pezzi di dimensioni eccezionali (virole dal peso fino a 80-100 tonnellate ciascuna) per un peso complessivo di circa 540 tonnellate partite e destinate a raggiungere il porto di Ortona presso la banca della stessa Walter Tosto. Sempre sulla stessa chiatta e senza trasbordi" spiegano dal

Propeller club mantovano.

"Al porto fluviale di Mantova è stata agganciata anche un'altra chiatta con altri carichi eccezionali per raggiungere Venezia. Il convoglio nel primo tratto interno porterà in totale oltre 1.000 tonnellate. Il trasporto delle virole avverrà per via fluviale da Mantova sino alla rada esterna di Porto Levante (Albarella) con l'utilizzo dello spintore Padua P e di una chiatta autorizzata alla navigazione fluvio-marittima

costiera. Alla rada sarà in attesa un rimorchiatore marittimo che dopo l'aggancio trasporterà l'imbarcazione sino ad Ortona" prosegue la descrizione.

Tutto il viaggio è stato organizzato e verrà gestito dalla società Caronte Shipping srl di Marghera (parte del Gruppo Trasporti Pesanti della famiglia Storti), con il supporto tecnico della Ship Service Management sempre di Venezia.

"Il viaggio innovativo si è concretizzato grazie

al fattivo impegno della ditta Walter Tosto/ Belleli che si è resa disponibile a utilizzare questa nuova modalità di logistica fluviomarittima per l'approvvigionamento del proprio stabilimento principale sito a Chieti" conclude la comunicazione del Propeller Club mantovano. "Si tratta chiaramente di un primo viaggio sperimentale che apre una nuova importante opportunità per il porto di Mantova e per la logistica sostenibile". ■





Venezia porto del made in Italy

Cresce il numero delle eccellenze ingegneristiche che si insediano a pochi metri dalla banchina e i mega carichi non solo salpano, ma vengono finalizzati nell'area portuale.

I Porto di Venezia sempre di più è in prima linea per il trasporto di carichi eccezionali grazie a terminal e operatori specializzati e facilità di accesso alle banchine e al mare.

Le aziende manifatturiere e ingegneristiche sorte nell'hinterland lombardo, area dove storicamente si concentra la produzione di società leader nel campo dell'ingegneristica e delle grandi componenti per l'industria energetica, dimostrano la valenza strategica di avere un headquarter all'interno dello scalo della Serenissima. È il caso ad esempio di ATB Group, azienda bresciana leader nel settore della progettazione e nella produzione di componenti per il settore energia, presente da oltre quarant'anni a Porto Marghera, scegliendo Venezia come luogo chiave per parte della produzione oltreché per la logistica e le spedizioni verso i maggiori mercati mondiali. La sede di ATB a Marghera dista appena 400 metri dalla banchina. Senza contare che per l'imbarco dei suoi mega convogli ATB Group può contare in un accesso doganale diretto con l'azienda realizzata dal suo partner storico, il terminal veneziano Multi Service, altamente specializzato nel settore heavy lift e da più di 20 anni terminal di riferimento per il general e project cargo per il Nord Italia.

Anche la Macchi, società del gruppo Sofinter con sede centrale a Gallarate e vari stabilimenti in Italia e in Europa, nel 2015 ha scelto di aprire uno stabilimento produttivo a Porto Marghera, dove la viabilità e l'accesso alle banchine è stato appositamente studiato per favorire l'imbarco di colli eccezionali. Una scelta strategica, che consente ai colli di grandi dimensioni (caldaie industriali anche di grandissime dimensioni e che richiedono un trasporto speciale) di raggiungere le vicine banchine poiché impossibilitati a viaggiare su strada per ragioni di peso e dimensioni: l'unità produttiva di Via Ramo dell'Azoto così non solo produce,

ma riceve di fatto anche le varie componenti dalle altre fabbriche Macchi per realizzare il prodotto finale.

A Porto Marghera è insediata da anni con un proprio headquarter a pochi metri dalle banchine anche la SIMIC, azienda di livello globale che collabora da oltre 20 anni ai principali progetti di ricerca scientifica del mondo con sedi in 5 Paesi, che qualche settimana fa ha finalizzato proprio a Marghera un magnete destinato a far parte della centrale francese che produrrà energia tramite fusione nucleare come accade, appunto, nel sole. Si tratta del progetto mondiale ITER (International Thermonuclear Experimental Reactor), un'organizzazione internazionale a cui partecipano l'Unione Europea, la Cina, gli Stati Uniti d'America, la Russia, l'India, il Giappone e la Corea del Sud, il cui scopo è costruire il più grande impianto sperimentale al mondo, progettato per dimostrare la fattibilità scientifica e tecnologica della produzione di energia da fusione, con l'obiettivo finale di sviluppare una fonte di energia sicura, illimitata ed ecologicamente responsabile. Il primo magnete è stato completato con successo lo scorso Febbraio e consegnato a Cadarache in Francia ad Aprile. Si tratta di un traguardo storico, frutto di anni di lavoro che hanno visto SIMIC coinvolta nella costruzione delle Radial Plates, nell'effettuazione



delle prove a freddo e nell'inserimento del magnete nelle imponenti casse in acciaio. Molti sono i fattori che hanno reso possibile questo successo: la lungimiranza nello sviluppare la miglior strategia tecnologica, la competenza nel definire le soluzioni tecniche corrette, la cooperazione per affrontare e risolvere i problemi di fabbricazione e ultimo, ma non per importanza, la passione, la perseveranza e la completa dedizione al progetto di un gruppo di lavoro altamente qualificato.

Venezia, grazie alle caratteristiche del territorio, privo di ostacoli e imbuti, al suo hinterland e alla specializzazione di terminalisti e operatori logistici, è lo scalo ideale per la produzione, l'assemblaggio e la spedizione di project cargo, che esportano le migliori eccellenze e tecnologie italiane in tutto il mondo.

Quattro reattori da Marghera alla Corea con BigLift e HB Shipping

La società di brokeraggio navale genovese HB Shipping ha preso attivamente parte al progetto della SK South Korea, società che ha costruito una

nuova struttura 'Vacuum Residue Desulfurisation' (VRDS) nel complesso SK ad Ulsan, in Corea. Solo poche aziende al mondo possono costruire i reattori di 'hydro-treating' e fra queste figura la ditta specializzata Belleli con sede a Mantova.

Per tale progetto nel 2019 la compagnia di navigazione BigLift Shipping ha effettuato un trasporto eccezionale dal porto di Marghera ad Ulsan composto da quattro re-

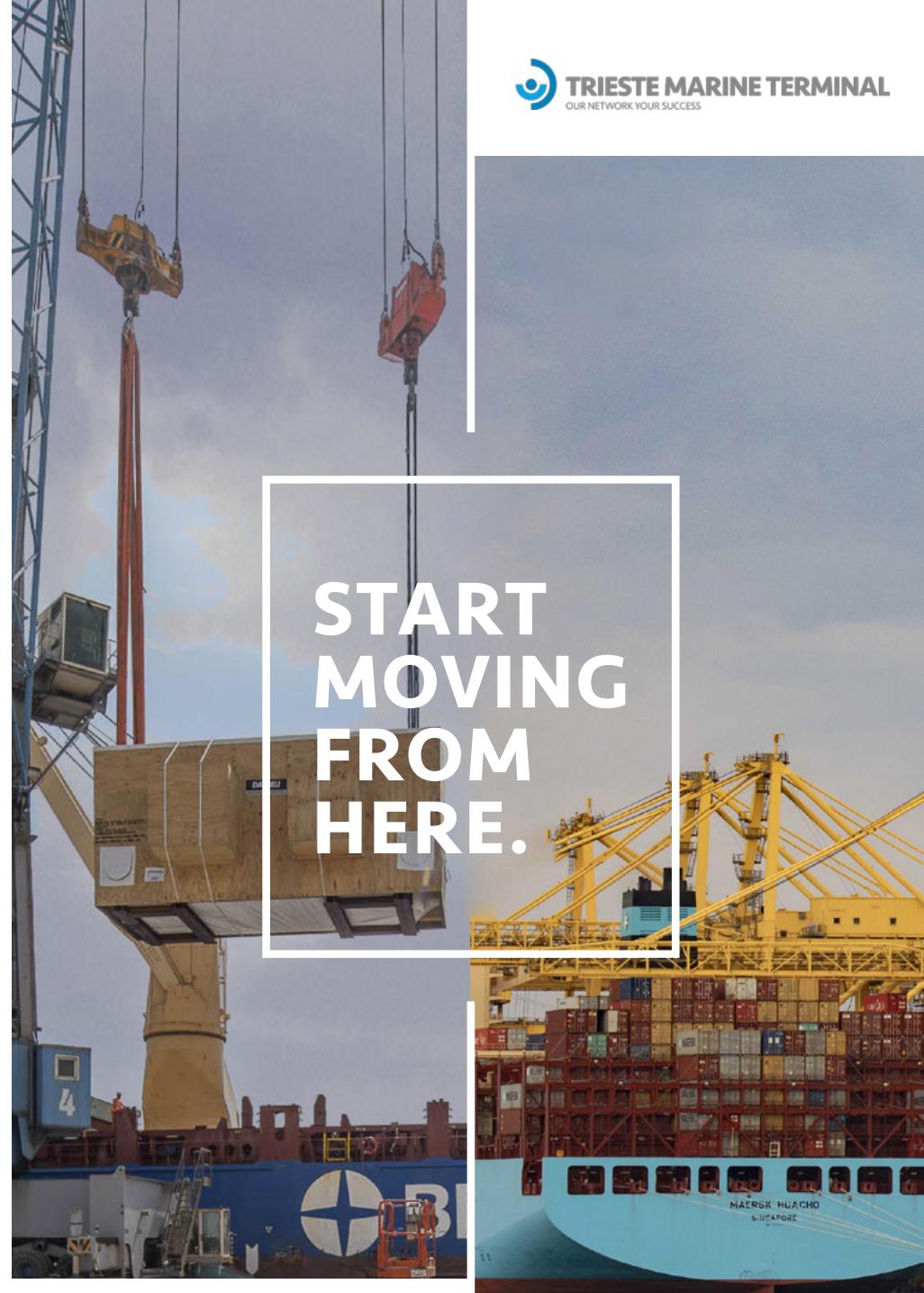
attori con massima unità di peso pari a 1.000 tonnellate.

I reattori sono stati caricati sulla nave Pauwgracht che offre una capacità di sollevamento pari a 1.400 tonnellate. Considerata l'urgenza di questo trasporto, la compagnia di navigazione ha optato per un viaggio diretto (senza scali intermedi) in modo da ottimizzare i tempi di consegna.

I reattori sono arrivati in sicurezza alla raffineria di Ulsan, dove contribuiranno ad aumentare la produzione di carburanti di alto livello e basso contenuto di zolfo di 40.000 barili di petrolio al giorno.

BigLift è orgogliosa di aver partecipato a questo importante progetto. ■

*Solo poche
aziende al mondo
possono costruire
i reattori
di 'hydro-treating'
e fra queste figura la
ditta specializzata
Belleli di Mantova*



COMPAGNIA PORTUALE
MONFALCONE

 TRIESTE MARINE TERMINAL
OUR NETWORK YOUR SUCCESS

Dal double banking alla bobina da 540 tonnellate: l'anno vivace di Iscotrans

scotrans è in grado di offrire il coordinamento worldwide delle spedizioni in ogni fase del progetto, dall'Italia e anche estero su estero, gestendo ogni tipo di soluzione logistica e l'operatività richiesta.

Ne è un esempio il trasporto di un macchinario effettuato lo scorso febbraio con double banking, in cui si è realizzato un trasbordo da nave a nave del carico di dimensioni eccezionali. O la recente spedizione di un impianto fuori sagoma da un'isola remota in Indonesia fino all'Algeria. Sempre a proposito di spedizioni da primato, nel 2018 Iscotrans aveva curato la spedizione di 130 mila metri cubi di tubi coibentati lunghi 24 metri dall'India al Cile noleggiando 5 navi da 70.000 tonnellate di portata. Durante l'estate 2019 è stata la volta del project management per l'invio di due bobine, da 540 e 470 tonnellate rispettivamente, dal porto di Trieste a quello di Rotterdam. L'operazione ha richiesto particolare cura e professionalità durante la fase di progettazione e effettuazione del trasporto per calcolare le forze in gioco durante le fasi del sollevamento, durato fino a due ore per ogni bobina, delle operazioni di saldatura in stiva e di rizzaggio, operazioni adeguate alla salvaguardia del carico, e della nave durante il viaggio via mare.

“Questi sono alcuni dei risultati ottenuti da un team giovane e appassionato attivo in un'azienda

dalle solide tradizioni in un lavoro che richiede esperienza e creatività” spiegano da Iscotrans. Nata in Italia nel 1976, la società è oggi proiettata dal suo headquarter di Genova verso il mercato internazionale. Nel 2007, assieme ad altre 13 società, ha infatti creato il network Tandem Global Logistics, un operatore Nvocc che è presente in 75 paesi con più di 200 uffici.

Il personale Iscotrans affianca gli esperti delle società impiantistiche nella spedizione di impianti completi e di macchinari in aree remote, anche paesi in via di sviluppo. Crea le soluzioni logistiche e di trasporto più adeguate alle esigenze del progetto e del cliente tramite i seguenti servizi: organizzazione di raccolta, ritiro, imballo, magazzinaggio e trasporto fino al porto d'imbarco; scelta di navi idonee al progetto per la tratta di trasporto marittimo; inoltro del carico a destino, in collaborazione con i propri partner esteri, per realizzare la consegna finale.

A richiesta, Iscotrans offre servizi di copertura assicurativa all risks. Altro personale dell'azienda è specializzato nella cura delle spedizioni di merce Imo.

Iscotrans utilizza servizi marittimi di linea, navi noleggiate sia tradizionali sia specializzate, veicoli speciali e aerei cargo di ogni capacità per il trasporto di colli eccezionali in tutta Europa e nel mondo. ■

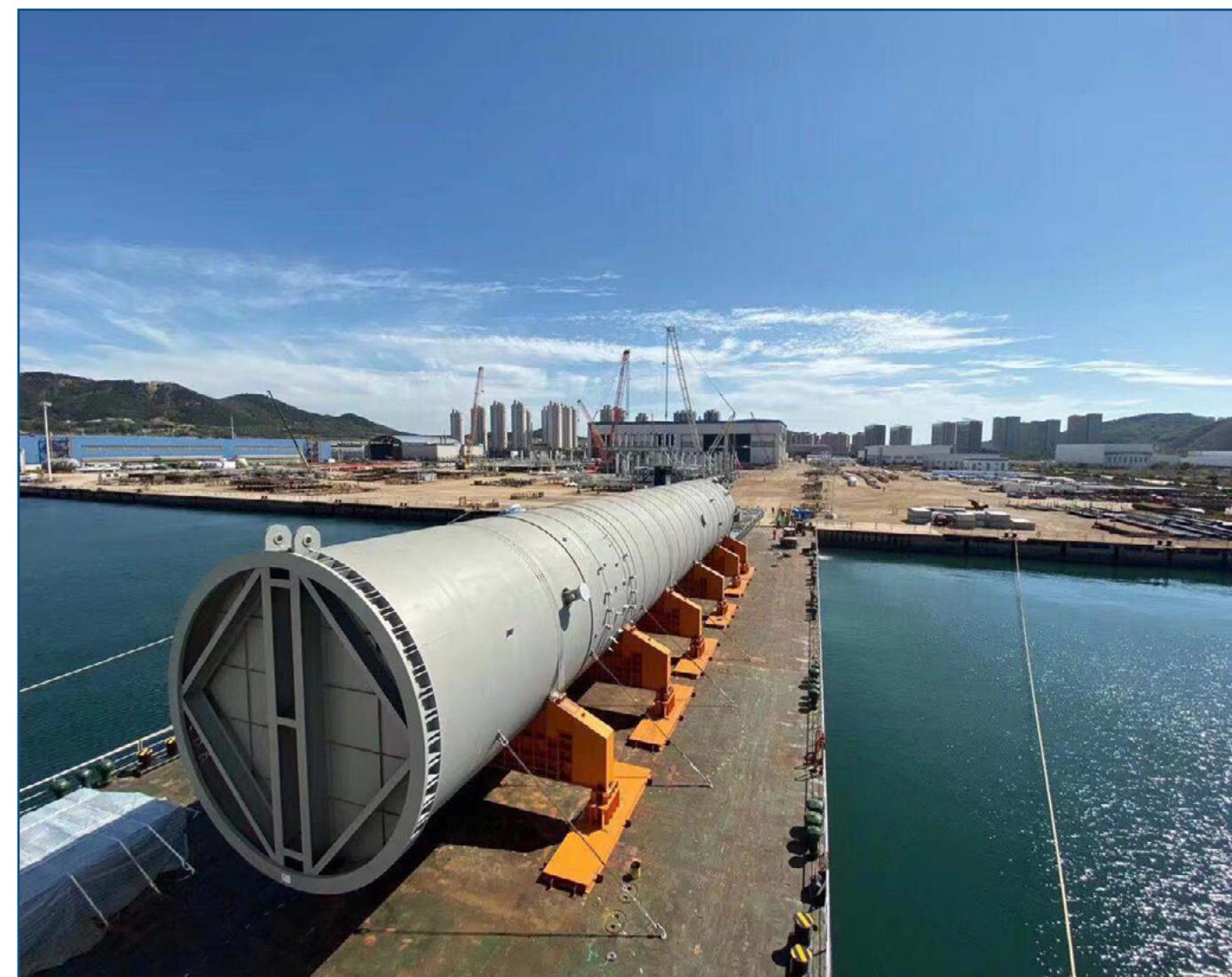


Dall'Italia al Mozambico nonostante blocchi, Covid, tensioni e venti contrari

I gruppo Jas fondato e ancora oggi presieduto da Biagio Bruni nel 2011 ha fondato la divisione Progetti JAS creata per soddisfare le esigenze specifiche della logistica di progetto che coinvolgono principalmente società di ingegneria, approvvigionamento e costruzione (EPC) come clienti. Riunendo un team di esperti all'interno dell'azienda, l'azienda è stata così in grado di combinare l'esperienza esistente con la conoscenza della gestione di grandi progetti e merci fuori misura. Jas Projects è una business unit indipendente all'interno di Jas Worldwide ed è composta da un team di esperti di logistica di progetto con una comprovata esperienza nel settore.

Nel corso degli ultimi mesi, Jas Projects si è aggiudicata il trasporto di merce breakbulk e spedizione di container dalla Germania e dall'Italia al Mozambico. Per la corretta esecuzione delle spedizioni, la società di spedizioni ha dovuto superare numerosi ostacoli causati da circostanze diverse. "Poco prima che avvenisse il carico previsto per la nave divenne chiaro che Genova, il porto di carico designato, non poteva essere raggiunto entro un determinato periodo di tempo a causa di restrizioni del traffico non programmate. Il team operativo di Jas Projects ha dunque agito immediatamente e ha reindirizzato il carico a un altro porto breakbulk disponibile a Napoli, consentendo di rimanere nei tempi previsti di spedizione" racconta l'azienda.

Lo scarico della nave è stato pianificato con la massima cura e in tutti i dettagli per essere eseguito a Mombasa, in Kenya, per il successivo trasferimento a mezzo chiatte fino a Mocimboa da Praia, Mozambico e quindi per la prosecuzione terrestre fino al cantiere in Mozambico. "Sfortunatamente, un'altra circostanza ha costretto il team operativo ad abbandonare il piano iniziale" racconta ancora Jas. "Le rivolte locali hanno infatti reso impossibile usare Mocimboa come porto di scarico. Un altro approccio per accedere al sito dalla vicina Tanzania è stato anche scartato per motivi di sicurezza. Alla fine il team del progetto ha scelto di procedere per la soluzione che offriva maggior risparmio sui tempi e sui costi, sbarcando la nave a Mombasa, in Kenya, e scaricando tutto il carico dai container per la successiva spedizione su chiatte fino a Pemba anziché Mocimboa da Praia".



Il crollo di un grande ponte sull'unica strada da Pemba a Mocimboa ha reso impossibile consegnare le merci su strada fino al sito ed è stata necessaria una consegna con chiatte oceaniche. Senza gru disponibili sul posto per scaricare le merci all'arrivo, uno sbarco in modalità ro/ro era l'unica opzione possibile. Per questo motivo il carico ha dovuto essere scaricato a Pemba, ricaricato poi sui camion che venivano imbarcati pieni di nuovo sulla chiatte in modalità ro-ro.

"Nel frattempo l'impatto della pandemia globale Covid-19 ha

costretto a un'ulteriore interruzione delle operazioni" aggiunge infine Jas.

"La chiatte noleggiata per il viaggio in corso da Mombasa via Pemba verso la destinazione finale in Afungi non è stata autorizzata a lasciare il porto in Sudafrica a causa delle restrizioni locali. Un nuovo noleggio di chiatte è stato così effettuato a Mombasa e l'operazione è stata quindi finalmente portata a termine, anche se, non senza ulteriori ritardi causati da forti venti ad Afungi". ■

L'ingegneria italiana per l'ampliamento dell'impianto Tangguh Gnl in Indonesia

Fagioli Spa, primaria società di engineering attiva a livello internazionale nei trasporti e movimentazioni speciali, impiantistica e spedizioni, ha portato a compimento nel secondo trimestre 2020 il 'Tangguh Expansion Project', un progetto di portata internazionale che ha richiesto lunghi studi ingegneristici e un enorme dispiegamento di risorse e mezzi. La società è stata impegnata nell'ampliamento dell'attuale impianto di gas naturale liquefatto (Gnl) di Tangguh situato sulle rive meridionali della baia di Bintuni, nella provincia di Papua Barat in Indonesia. Il committente era una joint venture tra alcuni dei più importanti Epc Contractor a livello mondiale nel campo dell'oil&gas.

Fagioli è una delle poche aziende al mondo in grado di offrire contemporaneamente servizi di sollevamento, trasporto eccezionali e logistica di progetto.

Proprio questa combinazione di competenze ha determinato il successo del progetto. Il progetto Tangguh consisteva nella gestione delle spedizioni di materiale proveniente da tutto il mondo fino alla raffineria, compresi il trasporto e l'installazione finale dei pezzi più pesanti. Fagioli è stata impegnata nei lavori per oltre due anni, a partire dal 2017 con la movimentazione di circa 218.000 "freight/ton" e di colli eccezionali dal peso di 1.100 tonnellate.

Il progetto ha coinvolto diverse divisioni e uffici Fagioli per fornire un servizio completo "door-to-door" con il massimo livello di sicurezza e rispetto delle tempistiche, a partire dalla filiale di Milano, dedicata alle attività di *project & forwarding* a livello globale, la sede di S. Ilario per ciò che concerne l'ingegneria, le filiali di Singapore e di Fagioli Indonesia per il coordinamento in loco e per la movimentazione e l'installazione dei pezzi eccezionali.

Per quel che riguarda nello specifico l'attività di spedizione il dipartimento di *'project logistics'* ha coordinato e controllato tutte le fasi della spedizione, compresa l'emissione di tutta la documentazione, fornendo una pianificazione dei trasporti, polizze assicurative, il noleggio di navi dedicate per il trasporto di pezzi eccezionali e un monitoraggio costante sullo stato delle consegne del materiale costruito in tutto il mondo fino alla consegna

in cantiere. Il materiale di origine proveniva principalmente da Europa (Belgio, Regno Unito, Olanda, Germania, Italia e Romania), Emirati Arabi Uniti, Giappone, India, Corea del Sud, Cina, Australia, Malesia, Singapore, Stati Uniti e Vietnam. Fagioli ha messo a disposizione del cliente nella sua sede di progetto in Indonesia personale specializzato che aveva il compito di gestire il materiale in loco.

Per la parte di trasporto e sollevamento eccezionale Fagioli Asia è stata coinvolta nelle attività di trasporto e installazione di circa 230 pezzi eccezionali con un peso complessivo di

20.000 tonnellate. Sono state utilizzate un totale di 6 gru cingolate con capacità fino a 1.350 tonnellate. Per l'installazione dei pezzi più pesanti Fagioli ha utilizzato il suo famoso sistema di sollevamento a torre con martinetti idraulici 'strand jacks', lo stesso sistema utilizzato anche per la demolizione del ponte Morandi e l'installazione del nuovo ponte sul Polcevera.

Oltre a ciò, 76 assi Spmt, carrelli speciali per il trasporto con capacità fino a 60 tonnellate ad asse, sono stati invece utilizzati per la movimentazione a terra. Il manufatto più significativo aveva il peso di 1.100 tonnellate con una lunghezza di 54 metri. ■



Per Fortune International la ripartenza è stata il trasporto di una virola

“Finalmente abbiamo ripreso alla grande: a dire il vero, non ci siamo mai fermati durante il lock down, i trasporti sono continuati, almeno per quanto riguarda le aziende che non hanno chiuso del tutto. Però i trasporti eccezionali, i carichi speciali, insomma il nostro specifico settore del *project cargo* ha affrontato un periodo di flessione. Siamo però ripartiti già in estate con il trasporto di una virola che pesa 70 tonnellate”.

A parlare è Paolo Federici, vertice di Fortune International, azienda che in Italia risulta ogni anno fra le più attive nelle spedizioni di carichi projet.

Dal Piemonte questa virola ha raggiunto il Friuli Venezia Giulia (l'altezza del collo non permetteva di andare verso i porti tirrenici) e sono state necessarie quattro notti di viaggio per arrivare a destinazione.

“Mentre l'Italia era in lock-down, noi studiavamo la strada da percorrere per evitare ponti (che non permettono il transito di cotanto peso) e gallerie (non sufficientemente alte). Alla fine ci è toccato fare un po' un giro dell'oca ma il planning è stato concordato con le autorità stradali e confermato in tempo utile” prosegue il racconto di Federici.

“Se avrete qualche disagio temporaneo incontrando il nostro mezzo (il camion è lungo 30 metri e viaggia soltanto di notte) non abbiatevne a male: significa che l'Italia è in ripresa!” era stato l'appel-

lo in quei giorni dell'esperto spedizioniere. Un secondo pezzo, sempre trasportato con un camion abilitato, era stato caricato e spedito il giorno successivo.

Fortune International Transport ormai da diversi anni si è specializzata nella gestione di trasporti speciali ed è entrata a far parte di un network mondiale di specialisti del *project cargo* acquisendo esperienze e competenze sempre crescenti.

“Si va dagli imbarchi in tutti i maggiori porti italiani (a tutt'oggi abbiamo coordinato navi operative sui porti di Trieste, Monfalcone, Porto Nogaro, Chioggia, Venezia, Ravenna, Ancona, Bari, Napoli, Salerno, Civitavecchia, Livorno, Marina di Carrara, La Spezia, Genova e Savona) ai trasporti fluviali (diverse operazioni ci hanno visto operativi sul porto di Mantova per trasportare fino a Venezia colli che non potevano viaggiare su strada), ma anche alle spedizioni aeree (da alcuni Antonov sui quali abbiamo caricato turbine da 80 tonnellate)” spiega Paolo Federici.

Che conclude dicendo: “Più che gestire spedizioni, noi risolviamo problemi, troviamo soluzioni, coordiniamo instradamenti speciali, supervisioniamo imbarchi e addirittura provvediamo anche alla messa in opera a destino di speciali macchinari. Abbiamo imbarcato vagoni e locomotori ferroviari per le più disparate destinazioni mondiali, siamo esperti nei carichi su containers flat rack e platform, provvediamo alle road survey per verificare in anticipo la fattibilità di un trasporto su strada”. ■



Pezzi di un impianto siderurgico trasferiti da Monfalcone a Dunkirk

Fracht Italia, filiale locale del gruppo svizzero Fracht AG, è attiva in Italia dal 2006. Dal 2015 l'ufficio di Genova si occupa delle spedizioni di impiantistica industriale del gruppo e col passare del tempo ha conquistato sul mercato italiano una presenza via via più rilevante. La spedizione più importante dell'azienda negli ultimi dodici ha riguardato l'imbarco di parti di impianto siderurgico spedite dal porto di Monfalcone verso quello francese di Dunkirk, dove i materiali sono stati poi consegnati con carrelli semoventi modulari fino al cantiere del ricevitore.

I pesi unitari dei manufatti principali, nell'ordine di circa 200 tonnellate ciascuno, hanno richiesto l'impiego di una nave bigata con adeguata capacità di sollevamento.

“Tuttavia, le maggiori criticità del trasporto, che Fracht ha potuto affrontare e risolvere grazie alla presenza di un ufficio tecnico-ingegneristico in house, vero fiore all'occhiello della società, non sono state determinate esclusivamente dal peso dei manufatti” fanno sapere dalla società.

“Come si può in parte comprendere dalle immagini il foot-print dei colli principali non ha agevolato il trasferimento via terra dallo stabilimento di produzione al porto di imbarco, e ancor meno dal porto di sbarco fino all'area di scarico in cantiere”.

I manufatti principali, con altezza oltre i 6 metri, sono stati infatti consegnati all'interno di uno stabilimento industriale ma con importanti ostacoli sul percorso fino all'area di scarico. Ostacoli che è stato in parte necessario rimuovere per permettere il passaggio del convoglio.



“L'ufficio di project cargo engineering di Fracht Italia ha affiancato il produttore ed il trasportatore nella fase di preparazione all'imbarco” prosegue il racconto.

“È stato così possibile anticipare importanti criticità che, se non tempestivamente affrontate, avrebbero determinato consistenti ritardi e costi addizionali”.

Un'altra importante complessità, affrontata e risolta con successo, ha riguardato le tempistiche di trasporto: per rispettare le date di consegna concordate è stato necessario noleggiare una nave che garantisse la presenza in porto per la caricazione in una data e orario definito con 30 giorni di anticipo. La nave ha poi effettuato il viaggio su base last in-first out, rispettando pienamente le tempistiche, pur molto strette, che erano state richieste. ■

C. Steinweg - GMT



Your partner for all
logistic solutions.



OUR BRANCH OFFICES IN ITALY:

TRIESTE
LEGHORN
SALERNO
RAVENNA

OUR BRANCH OFFICES IN THE MED:

KOPER (SLOVENIA)
RIJEKA (CROATIA)
BEOGRAD (SERBIA)
CASABLANCA (MAROCO)
ALEXANDRIA (EGYPT)
BAR (MONTENEGRO)
THESSALONIKI (GREECE)

OUR HEAD-OFFICE:
GENOVA - ITALY

THROUGH THE STEINWEG GROUP NETWORK WE OFFER WORLDWIDE LOGISTIC SUPPORT

WWW.ITALY.STEINWEG.COM

Via Scarsellini 119 - I Gemelli - 16149 Genova (GE) Italy - T: +39 010 469761 - F: +39 010 6599204 - E-mail: genoa@it.steinweg.com

I vagoni del treno trasportati a bordo delle navi

Al Gruppo Grimaldi è stato affidato il trasporto dei nuovi vagoni che potenzieranno la flotta della metropolitana di Napoli, nell'ambito di un progetto che vede come partner la società fabbricatrice Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles e lo spedizioniere internazionale Multitrade Spain.

I primi sei vagoni della metropolitana hanno lasciato il porto di Sagunto (Spagna) l'8 marzo scorso per raggiungere il porto di Napoli, scalato eccezionalmente, il giorno successivo. Un secondo imbarco di altri sei vagoni è stato trasportato il 14 giugno da Sagunto a Salerno. Entrambe le spedizioni eccezionali hanno viaggiato a bordo della nave ro-ro *Eurocargo Roma*, battente bandiera italiana e con una capacità di carico di oltre 3.800 metri lineari di merce rotabile e di 150 automobili.

Il processo di trasferimento dei vagoni dal sito produttivo di Irún (Pais Vasco), al porto di Sagunto è stato seguito e supervisionato in maniera scrupolosa per garantire la sicurezza del carico. Multitrade, spedizioniere spagnolo partner nel progetto, si è occupato del trasporto via strada dei vagoni fino a Sagunto, dove gli stessi sono stati movimentati con l'utilizzo di speciali *mafì* da 62' piedi (SO) muniti di binari forniti dalla società Multitrade, per poi essere caricati a bordo della nave Grimaldi in modalità ro-ro facendoli slittare su delle rotaie per limitare al massimo l'handling. Il carico è stato rizzato a bordo con 16 cinghie di nylon, 8 ad ogni lato ed è stato inoltre assicurato con 4 stop di legno sulle ruote. Di notevole importanza è stata la scelta della nave appropriata al trasporto con adeguata capacità di carico. La *Eurocargo Roma*, infatti, attraverso la sua rampa di poppa è capace di movimentare unità di carico fino a 120 tonnellate di peso.

In questa spedizione, come per le successive e future spedizioni, i vagoni sono stati divisi in gruppi di tre unità diverse, larghe 2,90 metri e alte dai 3,59 ai 3,80 metri. La lunghezza dei tre tipi di vagoni variava tra i 17,38 e i 18,55 metri, e il peso di ognuno dalle 28 alle 30 tonnellate. Ogni treno completo sarà composto da 2 motrici, una in testa e l'altra in coda e ben altri 4 vagoni ed è lungo circa 33 metri.

Tutti i 114 vagoni, commissionati dal Comune di Napoli alla società basca CAF - Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, saranno trasportati dalla Spagna a bordo delle navi del Gruppo Grimaldi impiegate sulle tratte che collegano i porti di Sagunto/Valencia con Sa-

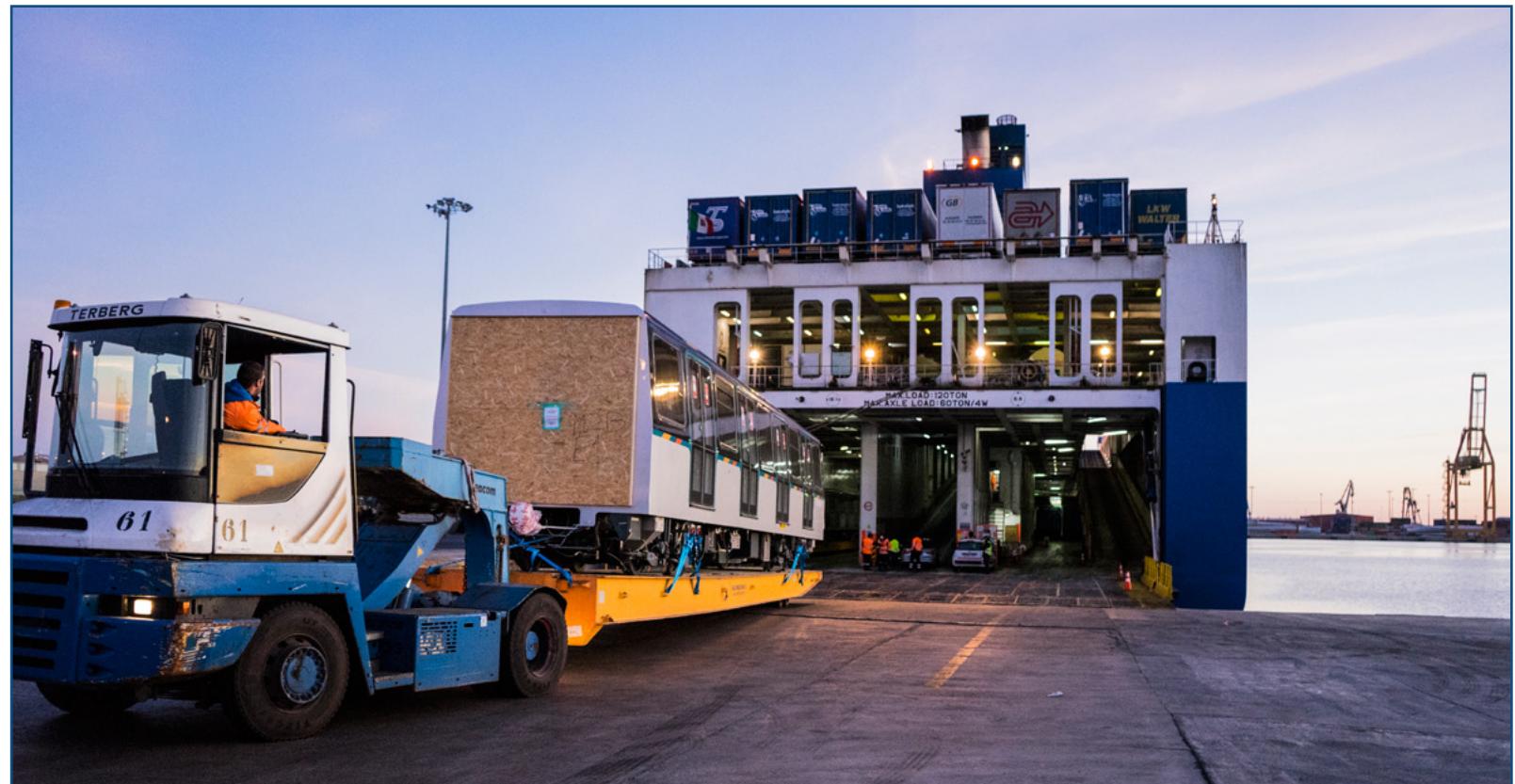
lerno e viceversa, nell'ambito di un progetto che avrà durata fino a marzo 2022.

Eccezionalmente, il primo set di tali carrozze è stato sbarcato al porto di Napoli e trasportato poi via rotaia al deposito dell'azienda di trasporto locale, dove i vagoni hanno iniziato le prove di collaudo. I successivi, scenderanno il porto di Salerno per poi raggiungere via strada il deposito.

Questa non era la prima volta che le navi Grimaldi vengono scelte come vettore per il trasporto marittimo di vagoni ferroviari e metropolitani. Solo nell'ultimo anno il gruppo ha infatti curato il trasporto di vagoni per la rete ferroviaria senegalese dal porto di Le Havre (Francia) e il trasporto di tram dalla Germania ad Alessandria d'Egitto.

"Gestire tutte le fasi di un trasporto di carichi pesanti ed eccezionali può risultare piuttosto impegnativo; tuttavia, il Gruppo Grimaldi grazie alla propria esperienza e professionalità è stato in grado di coordinare il trasporto dei vagoni della nuova metropolitana di Napoli senza alcuna problematica o criticità e nella piena soddisfazione del cliente" è il commento della compagnia di navigazione.

Leader nel trasporto di merci rotabili e nelle autostrade del mare, il Gruppo Grimaldi è molto attivo anche nel trasporto di carichi eccezionali e speciali. Grazie alla moderna tecnologia di costruzione, alla flessibile capacità di stiva e alla diversificazione della flotta, le navi Grimaldi permettono infatti di soddisfare le esigenze di trasporto di convogli eccezionali sia su brevi che su lunghe distanze. ■



Fino al centro del deserto nel Niger

Prefabbricati, moduli abitativi bundles di pavimenti e tetti, qualche container. Circa 9.000 metri cubi in break bulk e 55 container spediti in più lotti dall'Italia all'interno del Niger.

Destinazione: un punto nel deserto al centro del Niger, 1.000 km da Niamey, 1.800 km dal porto di Cotonou in Benin. Sono alcuni dei numeri e delle informazioni riguardanti 'la spedizione dell'anno' per lo spedizioniere Logimar.

L'obiettivo del committente era costruire una base modulare per un ente internazionale.

"Gli imbarchi dall'Italia si sono susseguiti nel corso di 5 mesi fino a poco prima del lockdown nel Febbraio 2020. Imbarchi in stiva e in container per il successivo sbarco nel porto di Cotonou, dove le spedizioni sono state prese in carico dall'agente in loco di Logimar" racconta l'azienda bergamasca.

"In totale sono stati movimentati 170 camion, senza alcun trasbordo e con 'tirata diretta' dal porto fino a destinazione finale, poco distante dal centro di Tchirozerine".

La difficoltà del viaggio è stata scandita dai lunghi chilometri, molti dei quali in pieno deserto, con una strada tracciata nella sabbia, e per gli ultimi quattro o cinquecento chilometri segnata da un percorso totalmente dissestato con buche profonde anche sessanta centimetri e i camion costretti allo slalom tra queste. Logimar si è occupata di tutta la spedizione door to door, incluse le dogane di transito e di importazione definitiva, il lashing sui mezzi, la sostituzione di quelli in panne e l'invio dei meccanici in un punto là dove i te-

lefoni non prendono. Ovviamente anche la copertura assicurativa (all risks) fino ad arrivo merce alla base.

"Un progetto imponente non per i pesi o le dimensioni, non per l'eccezionalità dei moduli o dei bundles che, pur non essendo container hanno esattamente le stesse dimensioni. Un progetto eccezionale per le difficoltà e i rischi" spiegano dall'azienda.

"Fino a quattro o cinque anni fa non avremmo mai pensato di poter gestire in sicurezza una spedizione così in Niger. Oggi, grazie alla rete di Africa Logistics Network fondato proprio da Logimar nel 2015, non c'è lavoro che non possiamo assumere in Africa" afferma Marcello Saponaro, amministratore delegato di Logimar.

Il direttore commerciale di Logimar, Alessandro Zanin, aggiunge:

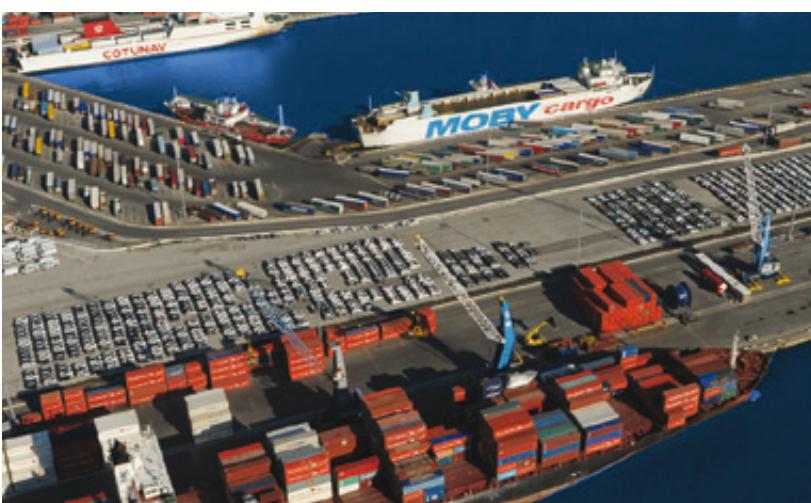
"Da cinque anni abbiamo deciso di specializzarci nelle cose più difficili, quindi il project cargo e l'Africa, e pensiamo di esserci riusciti". L'Africa rappresenta per Logimar già oggi il 30% del fatturato annuo. La scelta di fondare un network di spedizionieri specializzati sull'Africa è stata strategica.

Oggi Africa Logistics Network è il 'consorzio' con maggiore copertura in Africa: oltre il 98%. E molti dei membri sono aziende primarie nel settore project cargo.

"La maggiore soddisfazione - aggiunge Alessandro Saponaro, presidente onorario e fondatore di Africa Logistics Network - è vedere oggi i maggiori network rincorrerci nella copertura in Africa. Una corsa che farà del bene anche alla crescita professionale in alcune aree più delicate". ■

La difficoltà del viaggio è stata scandita dai lunghi chilometri, molti dei quali in pieno deserto, con una strada tracciata nella sabbia, nella sabbia





Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenziniterminal.it

www.lorenziniterminal.it

Un reattore dal Messico agli Usa su un terreno scivoloso

Chè voluto più di un mese per portare a termine il complesso progetto di movimentazione da Apodaca (Messico) a Convent (USA) che la società di spedizioni Bcube, coinvolta con il dipartimento Bcube 5PL di Castellanza e il team Bcube Connect.con, ha recentemente condotto per uno dei suoi principali clienti del settore industrial.

Adottando un approccio integrato e lavorando a stretto contatto con il che l'azienda di spedizioni ha disegnato una soluzione "su misura" per rispondere al meglio alle esigenze che grandi progetti come questo richiedono.

Più nel dettaglio si è trattato della movimentazione di un *top gas heat recuperator* (TGHR) da 135 tonnellate e delle seguenti dimensioni: 18,4 x 4,9 x 5,05 metri.

Secondo quanto ricostruito da Bcube le quattro parti del trasporto sono state così suddivise:

1° tratta: trasporto via camion con 12 assi dallo stabilimento ad Apdaca al porto di Altamira (950km) con successivo imbarco su nave con due gru combinate;

2° tratta: trasporto via mare dal porto di Altamira al porto di New Orleans, sbarco da nave su barge

3° tratta: trasporto via fiume dal porto di New Orleans e approdo in prossimità di Plaquemine, sbarco da barge e carico su camion con trailer 16 assi. Il trasporto su fiume è stato effettuato attraverso vie d'acqua che corrono parallele al Mississippi allo scopo di mettere in sicurezza il carico limitando la possibilità di incidenti, anche a causa delle pessime condizioni meteo in quei giorni (piogge intense, tornado, alluvioni).

Lungo il Mississippi non esistono banchine idonee allo sbarco di pezzi overload e quindi è stato utilizzato un approdo in località Plaquemine, dove l'argine è più basso e rende possibile le operazioni di trasferimento da chiatte a camion.

Allo scopo è stata costruita appositamente - con l'utilizzo di lamiere, di travi in legno, pedane in ferro - una rampa idonea sulla quale il camion con un carrello 16 assi ha potuto salire sulla barge, infilarsi sotto TGHR e caricare lo stesso con il sistema idraulico di cui il carrello

era munito. L'utilizzo di gru con portata sufficiente non sarebbe stato possibile considerato che le operazioni si sono svolte sul terreno fangoso dell'argine e non su una normale banchina.

4° tratta: trasporto camionistico da Plaquemine a Convente e scarico presso lo stabilimento di destinazione finale

"L'elemento peculiare che ha contraddistinto l'esecuzione di questo tipo di trasporto è stata senz'altro la criticità delle operazioni di off-loading.

Grazie all'impegno costante, alla competenza e alla professionalità del nostro team di esperti, che ha attentamente studiato e gestito tutte le fasi del progetto, è stato possibile svolgere il servizio in modo sicuro, efficiente ed efficace" raccontano dalla società di spedizioni.

"Bcube ha rafforzato in questo modo il suo expertise nell'ambito project cargo, riconfermando la sua eccellente capacità di gestione dei trasporti eccezionali". ■



Un imbarco di portata storica nel porto di Ravenna

I rapporto fra il Gruppo Messina e il trasporto di grandi impianti sottende due precise motivazioni: una di tipo storico, che vede il marchio della compagnia di navigazione da sempre abbinato ai grandi gruppi industriali che hanno esportato impianti industriali o centrali specie nei Paesi in via di sviluppo; il secondo di tipo strategico, connesso alle scelte compiute ormai da anni nell'acquisizione di navi del tutto particolari nel panorama del mercato delle unità ro-ro e progettate su misura non solo dimensionalmente, ma anche operativamente, per effettuare le operazioni più estreme di trasporto di materiale impiantistico e quindi di carichi eccezionali. È in questa ottica che si colloca l'operazione completata nello scorso mese di maggio a Ravenna dove, proprio grazie alle caratteristiche strutturali e operative delle navi, il Gruppo Messina ha completato con successo le operazioni di imbarco di un importante lotto di impiantistica e project cargo con destinazione il Medio Oriente.

Di questo lotto, che probabilmente rappresenta uno degli imbarchi storicamente più consistenti nel recente passato, facevano parte:

- 30 sottostazioni della ABB con lunghezze dai 13 ai 17 metri e pesi sino a 86 tonnellate;
- 6 trasformatori sempre della ABB con peso di circa 60 tonnellate ciascuno;
- 9 casse con macchinari della Boldrocchi;
- 6 presse della Sacmi con peso sino alle 125 tonnellate

“L'operazione, estremamente complessa proprio per le caratteristiche dimensionali e strutturali delle unità eccezionali imbarcate, è stata resa possibile grazie alla grande flessibilità delle navi ro-ro portacontaineri della flotta Messina” spiegano dalla shipping company genovese.

Grazie alle loro dimensioni, alla portata della rampa (350 tonnellate), alla sua larghezza (oltre i 12 metri) e all'altezza dell'ingresso del ponte garage (7,5 metri), è stato possibile accogliere tutto il carico (oltre 1.000 metri lineari) in assoluta sicurezza e con tempi di imbarco paragonabili a quelli necessari per un normale carico. “L'operazione è stata frutto anche di un'accurata pianificazione delle operazioni: considerata la particolarità del carico di imbarco sia in termini di peso che dimensioni, è stato infatti ne-

cessario predisporre l'assetto della nave in modo che la rampa di poppa avesse una inclinazione minima rispetto al piano della banchina” aggiunge Ignazio Messina & C. “Un'operazione non banale, come ben sanno le compagnie che gestiscono navi ro-ro, è resa possibile grazie alla capacità delle unità della flotta Messina, di variare la loro immersione in base alle esigenze richieste; ciò utilizzando un sistema di depositi/casse in grado di accogliere fino a 16.500 tonnellate di acqua di zavorra”.

Le operazioni di imbarco/sbarco del carico sono state garantite anche dall'equipaggiamento della nave, che ha come sua dotazione standard forklift con una capacità di sollevamento per carichi fino a 45 tonnellate e trattori portuali in grado di movimentare autonomamente project cargo aventi un Gross Combination weight fino a 140 tonnellate con una pendenza del 6%.

“Un altro fattore essenziale nel successo di operazioni di questo tipo, è determinato dalla preparazione tecnica e dalla competenza dell'equipaggio che ha garantito un sicuro stivaggio



del carico, con ottimizzazione degli spazi, un rizzaggio a regola d'arte utilizzando il materiale e dispositivi di cui le navi Messina sono equipaggiate” sottolinea in conclusione la compagnia. ■

A Ravenna i carichi project passano dal Terminal Nord

I 16 maggio 2020 ha attraccato al Terminal Nord del Gruppo Sapir la nave più imponente mai entrata nel porto di Ravenna: la Jolly Vanadio della flotta Ignazio Messina. L'imbarco comprendeva 30 sottostazioni elettriche destinate all'Iraq e un lotto di project cargo e di impiantistica di primarie aziende quali Abb, Sacmi e Boldrocchi Group.

Terminal Nord ben si presta all'accoglienza di navi anche di grandi dimensioni in quanto ne consente la manovra, essendo situato in un ampio bacino in prossimità dello sbocco del canale. La disponibilità di terminal in diverse posizioni è un altro punto di forza dell'offerta del gruppo Sapir.

Terminal Nord dispone di due gru Liebherr 600 dalle elevate prestazioni: 208 tonnellate di portata, sbraccio di 58 metri, cabina a 30 metri di altezza, un ecosoftware che consente una riduzione dei consumi fino al 50%.

Sapir è perciò in grado, operando con gru in abbinata, di sollevare pezzi anche oltre le 400 tonnellate di peso fornendo il servizio in totale autonomia, mentre nella maggior parte dei porti è necessario utilizzare navi heavy lift. Al di là di imbarchi eccezionali, tale potenzialità si dispiega soprattutto nell'attività quotidiana con i project cargo: grazie alla portata delle gru, Sapir può infatti posizionare in qualsiasi punto della nave, a prescindere dalle dimensioni, pezzi di oltre 100 tonnellate garantendo la massima efficienza in assoluta sicurezza.

Genoa Metal Terminal e la missione compiuta durante il lockdown

Un progetto della durata di un anno, 4 caricatori, 7 sub-vendor, 6 spedizionieri coinvolti, 16 colli custoditi in lunga giacenza per 10 mesi, 32 casse re-imballate in porto, più altro materiale arrivato a partire da fine gennaio 2020. Sono i numeri del più lungo e complesso carico imbarcato al Genoa Metal Terminal del porto di Genova negli ultimi mesi e gestito da Mar-guisa, operatore specializzato sulla rotta Mediterraneo - West Africa e attivo in Italia prevalentemente nei porti del Tirreno. Committente era la Dangote Oil Refining Company Ltd, il porto di destinazione Lekki (Lagos), in Nigeria, e la nave impiegata la general cargo Tin Ziren.

“Il loro general agent per l’Italia (Marsano & Tirreno), dopo aver testato la nostra conoscenza del progetto e la nostra preparazione sul campo, ha lasciato nelle nostre mani con fiducia le attività di agenzia marittima e booking office” si legge nella ricostruzione offerta dal terminal parte del gruppo C.Steinweg. “All’unisono, come un unico team, con il nostro storico agente marittimo (Agenzia Marittima Orion) abbiamo agito da delivery planner. I vari caricatori hanno trovato in noi un fondamentale appoggio e un punto di congiunzione tra loro, l’armatore e il ricevitore finale”.

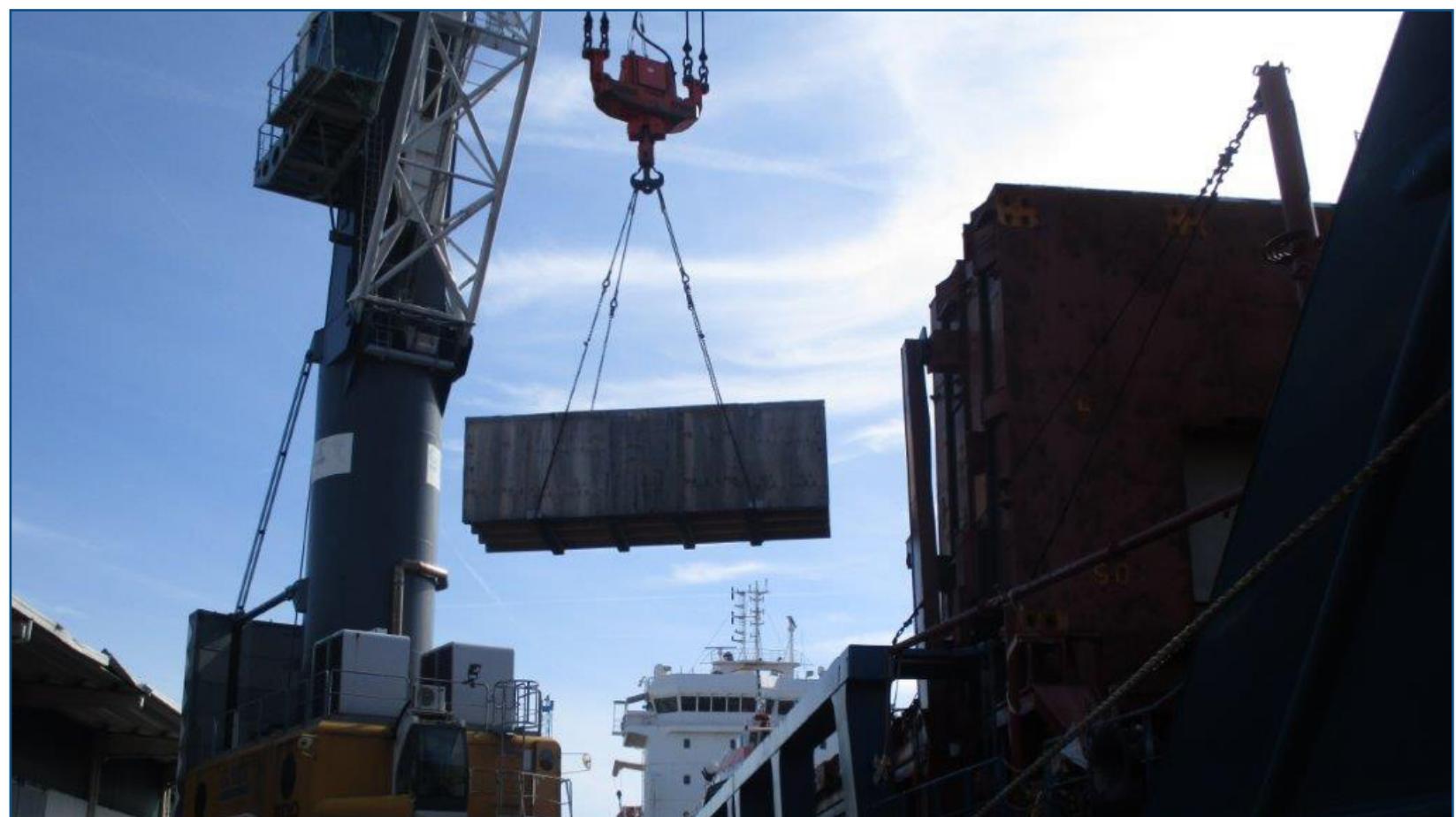
Il costante scambio di informazioni i caricatori e l’armatore ha permesso inoltre di affrontare e risolvere alcune incomprensioni in relazione alle condizioni di stivaggio a bordo di parte del carico, cosa che, se trascurata, avrebbe sicuramente creato problematiche e costosi ritardi al momento dell’imbarco.

La principale difficoltà è stata il complesso lavoro di raccolta dati certi al momento dell’afflusso della merce. “In questo tipo di spedizioni il dettaglio dei packing list è mutevole quasi per definizione, sino all’emissione del packing list definitivi, e la presenza di 4 caricatori, forniti da 7 sub vendors, ha ampliato notevolmente lo spettro di questa temporanea incertezza. Pertanto il puntuale update dell’afflusso merce e dell’entità dei carichi risultava strategico, sia per l’armatore (in fase di aggiornamento ETA nave e conseguente prontezza merce), che per il terminal/magazzino in termini di allocazione degli spazi idonei” prosegue il

racconto di Genoa Metal Terminal. Da ultima la spedizione ha dovuto affrontare anche due cause di forza maggiore figlie del momento storico vissuto a inizio estate. “In primis – prosegue la descrizione - abbiamo dovuto riprogrammare e modificare le liste di imbarco a causa di alcuni trasporti eccezionali bloccati dalle varie vicissitudini autostradali del primo tronco attorno al porto di Genova.

Ciò ha causato consegne in *late arrival* e purtroppo il taglio di alcune unità, bloccate *ad libitum* sull’ultimo tratto dell’autostrada A26. In seconda battuta il completamento del carico e l’intero imbarco è stato interamente svolto in pieno periodo di lockdown”.

Nonostante ciò, grazie alla collaborazione di tutti i lavoratori (chi in smart working e chi in prima linea, Genoa Metal Terminal ha raggiunto il non scontato obiettivo (visti i tempi in cui è stato portato a termine) di completare l’imbarco secondo i termini di resa prefissati, con piena soddisfazione di armatore, caricatori e ovviamente del terminalista. ■



Le ultime imprese di Lorenzini & C. nel porto di Livorno

terminal Lorenzini & C. è l'azienda leader nel porto di Livorno nell'ambito della movimentazione multipurpose, potendo contare su capacità tecniche, mezzi, personale e organizzazione in grado di imbarcare e sbarcare project cargo, container, impiantistica e merce varia. Nel 2019 la Lorenzini & C. ha movimentato circa 150.000 metri cubi di merce varia su oltre 50 navi ormeggiate alle banchine del terminal.

Non mancano le attività con elevato grado di difficoltà operativa. Tra queste l'azienda cita l'imbarco di due imponenti serbatoi di carburante progettati e realizzati da Gas and Heat, prestigiosa azienda del settore, che ha scelto la partnership con Lorenzini & C.

I due tank, dal peso superiore alle 350 tonnellate ciascuno e di 40 metri di lunghezza, sono stati trasportati via chiatte fino al terminal. Hanno attraversato un canale fluviale e raggiunto il porto grazie a una operazione di logistica integrata e alla collaborazione continua tra tutti i player coinvolti.

Le fasi di imbarco sono durate tre giorni, supervisionate continuamente dal personale del terminal. Il rizzaggio e la stabilizzazione del carico hanno richiesto grande professionalità e lavorazioni anche in quota, svolte nel totale rispetto delle normative sulla sicurezza del lavoro. Altro lavoro importante per livello di complessità ha riguardato l'imbarco di due importanti colli straordinari arrivati al terminal Lorenzini dalla città di Firenze con un convoglio di 75 metri di lunghezza.

La provenienza: Nuovo Pignone. Il carico è avvenuto sulla nave Imke, 160 tonnellate per il primo collo e 180 tonnellate il secondo. Oltre 6.000 metri cubi totali.

A proposito di questo segmento d'attività amministratore delegato del terminal, Daniele Grifoni, dice: "In merito al settore del project cargo non posso che esprimere soddisfazione per l'anno 2019, il 2020, viceversa, è caratterizzato da una forte incertezza degli investitori che visibilmente ha rallentato la produzione di progetti e spedizioni. Da sottolineare, comunque, la qualità riconosciuta



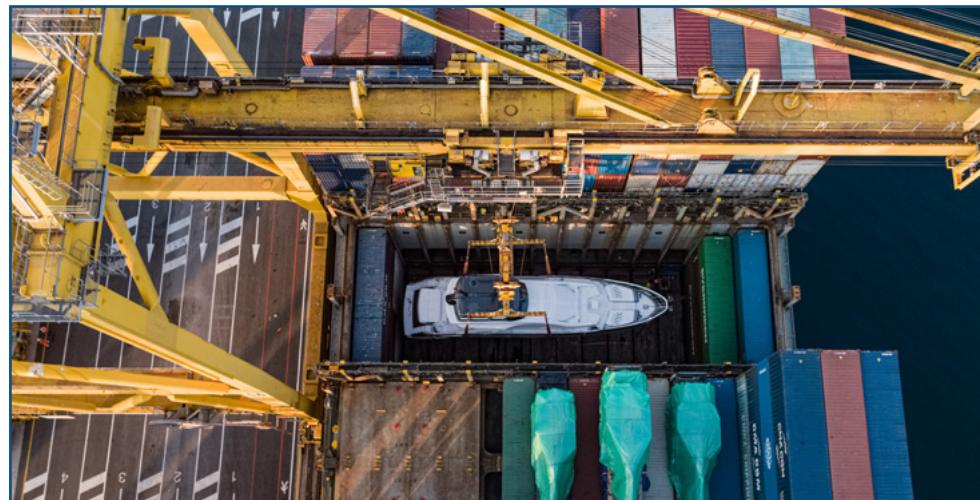
dei servizi che l'azienda esprime, con continuità, da anni. Questo, di fatto, è dovuto in gran parte alla grande professionalità del personale del terminal e ai continui investimenti in macchinari e tecnologie che con continuità l'azienda ha mantenuto negli anni per confermare la sua vocazione in questo settore strategico per il porto in cui operiamo oltre che per il retroporto".

Francesco Lorenzini, anch'egli amministratore delegato di Lorenzini & C., aggiunge: "È dal 1979 che operiamo con continuità nell'ambito del project cargo, offrendo servizi alle principali aziende italiane del settore. Continueremo a farlo in futuro, nonostante la difficile situazione mondiale di questo anno. Siamo altamente qualificati in merito e la tradizione che ci ha visti protagonisti nel porto di Livorno verrà mantenuta". ■

Trieste Marine Terminal e Compagnia Portuale Monfalcone sempre più attive nel break bulk

Le banchine di Trieste Marine Terminal e Compagnia portuale Monfalcone, entrambe parte del Gruppo TO Delta, rappresentano un punto di riferimento per il Nord Adriatico nell'imbarco e sbarco di carichi speciali sulle rotte tra Europa centrorientale, Far East e Americhe. "La professionalità delle maestranze, la posizione geografica particolarmente favorevole e gli ottimi collegamenti ferroviari costituiscono i punti di forza dell'offerta di Tmt e Cpm" sottolineano dal gruppo. Due yacht da 20 metri sono stati recentemente imbarcati a Trieste, con destinazione Long Beach, in California, su una portacontainer transoceanica. Entrambi sono stati posizionati all'interno della stessa baia, consentendo un considerevole risparmio in termini di spazio a disposizione sulla nave. "Proprio gli yacht, per loro caratteristica e per difficoltà di sollevamento, rappresentano una peculiarità nel campo dei carichi eccezionali, in grado di esaltare le capacità tecniche di Tmt nel settore dei breakbulk" afferma To Delta. La società che gestisce il terminal container del porto di Trieste opera regolarmente anche imbarchi e sbarchi di motori industriali, casse fuori sagoma, locomotive e altri carichi speciali. Le gru a disposizione sono in grado di sollevare fino a 140 tonnellate, ma con l'utilizzo di sistemi di sollevamento esterni si possono facilmente superare questo genere di pesi. Notevole anche l'ultimo imbarco portato a termine nel porto di Monfalcone, dove gli uomini di Cpm hanno gestito 370 casse di macchinari (prodotti da Danieli) con destinazione Stati Uniti e indirizzati a un enorme impianto di laminazione. La cassa di maggiori dimensioni pesava ben 148 tonnellate ed è stata imbarcata utilizzando in abbinata due delle gru di proprietà di Compagnia Portuale Monfalcone. Le 370 casse fatte salire a bordo della Bbc Dolphin facevano parte delle oltre 1.200 di un appalto composto da più spedizioni.

"Cpm, del resto, è ben nota per le sue capacità di pianificazione e di caricamento di un vasto assortimento di merci e prodotti su navi polivalenti. La complessità di queste operazioni è una pratica quotidiana per la società di Monfalcone" conclude il gruppo To Delta. ■



HB SHIPPING

Why To Choos Us?

Our company established in Genoa since 2009, the brokerage is comprised of a team of expert shipbrokers with past experience in world's leading commercial shipping sectors.

Our goal is to provide services of the highest standards to our clients giving solutions focused on ensuring complete client satisfaction, which operate in segments ranging from Heavy-Lift to Dry Bulk

PHONE NUMBERS:

MAIN:

+39 010 545561

PROJECT DESK:

+39 010 54556215

DRY DESK:

+39 010 54556203

MAIL: **HB@HBSHIPPING.IT**



Safe



Customer



Quality



www.hbshipping.it

Via Galimberti 7/1 16128 Genova Italia

Nave e terminal a braccetto per un impianto da 92 tonnellate

Nei porti di Marina di Carrara attualmente la maggior parte dei colli heavy lift e di merce in break bulk viene imbarcata da Mdc Terminal. Quest'ultimo è parte del gruppo Dario Perioli Spa, storica società spezzina fondata nel 1908 e dall'inizio degli anni sessanta operativa nel settore delle spedizioni. Questa realtà ha sempre mantenuto una particolare attenzione al settore del break bulk e del project cargo nonostante l'avvento del container utilizzato come mezzo di trasporto prevalentemente utilizzato dai caricatori.

Con una superficie pari a 22.500 mq, le due banchine Chiesa (190 metri di accosto e 9,5 di pescaggio) e Taliercio (220 metri di lunghezza e 9,5 di pescaggio), più quattro capannoni (da 1.000 mq ciascuno), Mdc Terminal da un paio d'anni è una delle banchine nel Mar Tirreno più attive nel comparto delle meri varie.

Nei mesi passati è stata di particolare rilievo l'operazione di imbarco di un *electrical trafo* da 92 tonnellate di peso e di dimensioni pari a 13,15 x 3,20 x 3,88 metri destinato in Algeria al porto di Bejaia. L'imbarco è stato eseguito presso Mdc Terminal sulla nave Titteri facente parte della flotta Cnan Med. L'impianto è stato caricato con l'utilizzo di gru di terra Gottwald HMK 260 E 150 tons, equipaggiata con quattro doppi penzoli (SWL 35.000 kg / ciascuno) e quattro grilli (SWL 30.000 kg ciascuno)

Oltre all'unità Titteri, Cnan Med dispone di altre due navi di proprietà: la portacontainer Tamanrasset e un'altra unità multipurpose ribattezzata Gouraya dotata, così come la gemella, di due gru di sollevamento da 250 tonnellate di portata e per questo dedicata appositamente all'imbarco di carichi heavy lift, break bulk e container.

Inoltre grazie alla partecipazione in Cnan Med la Dario Perioli può disporre di navi bulk di proprietà gemellabili che permettono di caricare colli anche fino a 460 tonnellate, consentendo così di soddisfare in maniera autonoma le esigenze dei maggiori operatori di project cargo italiani, europei e del bacino del Mediterraneo. Essendo la compagnia di bandiera algerina la compagnia viene utilizzata per la quasi la totalità dei trasporti in bulk di impianti e macchinari destinati prevalentemente all'industria algerina dell'oil&gas. ■



Terminal San Giorgio: un poker di sollevamenti eccezionali sulle banchine del porto di Genova

Terminal San Giorgio si è confermata anche negli ultimi dodici mesi come la banchina leader nell'handling portuale del project cargo al porto di Genova. Il terminal del Gruppo Gavio, tra le varie spedizioni effettuate, ha realizzato ben quattro operazioni di imbarco e sbarco da primato, legate a spedizioni eccezionali e lavori fra i più complessi mai realizzati nello scalo del capoluogo ligure. I clienti coinvolti sono stati Ansaldo Energia e Fagioli.

Ad agosto del 2019 è stata portata a termine un'operazione durata 6 giorni di lavoro operativo in banchina con il coinvolgimento di un ormeggio speciale per una chiatte utilizzata per lo sbarco di tre turbine Ansaldo di peso compreso tra 200 e 300 tonnellate cadasuna. Il trasporto è avvenuto con carrello ribassato in area dedicata. Gli spazi a disposizione del terminal hanno consentito il montaggio di gru esterne ad altissima portata per l'imbarco del materiale su nave dedicata ma sprovvista di gru di bordo. Il coordinamento tra i tecnici del terminal, le Autorità locali per l'ottenimento dei permessi speciali di ormeggio della chiatte e la favorevole disposizione delle aree in banchina hanno consentito di effettuare una performance notevole in termini di sincronizzazione logistica ed operatività.

A ottobre sempre dello scorso anno Terminal San Giorgio si era aggiudicata lo sbarco eccezionale delle tre mega gru, tra le più grandi d'Europa, necessarie ai lavori di costruzione del nuovo Ponte Genova San Giorgio. Si trattava di macchine in grado di raggiungere un'altezza di 130 metri e sollevare fino a 1.200 tonnellate. Le strutture e le attrezzature del terminal hanno permesso l'assemblaggio in banchina e il trasferimento immediato al cantiere del nuovo cavalcavia. L'operazione di sbarco, tra le più complesse avvenute nel porto di Genova, è stata possibile grazie alla collaborazione tra Terminal San Giorgio e Fagioli.

A dicembre sempre dello scorso anno il terminal del Gruppo Gavio ha movimentato un'enorme alternatore di Ansaldo Energia da 372 tonnellate. Costruito a Genova, questo macchinario era destinato a una centrale per la produzione di energia elettrica per uno dei principali operatori energetici della Cina. A rendere unico l'imbarco, oltre al peso, è stata la delicata fase di preparazione dell'alternatore durata alcuni giorni e realizzata presso le aree del Terminal San Giorgio dove, in equipe con i tecnici Ansaldo, è stato completato l'assemblaggio del macchinario che, per via delle dimensioni finali, non sarebbe stato altrimenti trasportabile via strada fino alla banchina d'imbarco. Un imbarco da record per l'intero porto di Genova per via delle 372 tonnellate di peso.

L'ultima impresa in ordine cronologico nella gestione di carichi fuori sagoma è avvenuta con l'imbarco delle mega gru utilizzate per la costruzione del nuovo ponte San Giorgio di Genova. Entrambe le operazioni portuali di imbarco e alcuni mesi dopo di sbarco, per un totale movimentato di oltre 2.500 tonnellate complessive, sono state affidate al terminalista dal Gruppo Fagioli che ha realizzato le movimentazioni e i sollevamenti dei carichi eccezionali per la ricostruzione del nuovo viadotto con performance di altissima eccellenza dal punto di vista tecnologico. ■



Turbine, pale eoliche e pezzi speciali per una fattoria di carote

Intergroup, nata nel 1986, ha negli anni acquisito una grande competenza nelle operazioni di project cargo, offrendo servizi personalizzati, incluso il sollevamento di mezzi e oggetti pesanti, operazioni di terminal portuale, stoccaggio, trasporto e assemblaggio di componenti fuori misura.

Negli anni Intergroup si è concentrata prevalentemente nelle operazioni "special cargo" in settori quali petrolio, gas, energia, minerario, metalli e progetti di infrastrutture, mega yacht e draghe, operando sia con clienti nazionali sia internazionali, acquisendo speciali competenze anche nel settore eolico sia a livello logistico, gestendo gli sbarchi delle pale eoliche, sia a livello di trasporto straordinario su strada, svolgendo il ruolo di intermediario per la consegna al cliente finale.

"Tra le varie attività di special cargo ricordiamo con particolare interesse e simpatia l'operazione svolta per la più grande fattoria di carote in Australia, che aveva deciso di rendersi autonoma nella produzione di energia installando 40 turbine eoliche sulla sua proprietà" racconta Pietro Di Sarno, direttore commerciale di Intergroup.

"Oltre alle attività 'ordinarie' di handling, siamo stati coinvolti in particolari procedure volte a mitigare il rischio di quarantena dei componenti".

L'operazione è stata particolarmente complessa: "Andavano movimentati pezzi speciali e turbine da 90 tonnellate con gru Gottwald HMK260 di grande portata e movimentate pale eoliche di lunghezza superiore a 40 metri utilizzando gru in combinata per sollevamenti particolarmente impegnativi che richiedevano estrema precisione e professionalità" prosegue nel racconto Di Sarno.

"Grazie a un parco mezzi composto da diverse gru Gottwald con portata compresa fra 63 e 100 tonnellate, forklift da 32 tonnellate, bilancini, distanziatori modulabili fino a 120 tonnellate e accessori per ogni esigenza di sollevamento e movimentazione, oltre a un team operativo di



alta professionalità, si è potuto far fronte a ogni esigenza specialistica che la gestione del parco eolico ha richiesto".

Per particolari esigenze di stoccaggio è stata creata un'apposita area di stoccaggio in adiacenza alle banchine portuali per gestione degli arrivi e partenze dei componenti secondo le esigenze del cantiere di installazione del parco.

Di Sarno aggiunge in conclusione che Intergroup per lo stoccaggio degli special cargo dispone di 40.000 mq all'interno del porto di Gaeta e di 20.000 mq all'interno del Distriport di Civitavecchia, quest'ultimo in posizione strategica perché a 100 metri dallo snodo ferroviario e a meno di 1 km dalle principali autostrade del paese. ■

Due enormi benne destinate a una gru portuale

Negrini, azienda specializzata nella produzione di attrezzature per macchine movimento terra (benne a polipo, mordenti, diaframmi e dragline) lo scorso febbraio ha consegnato all'azienda Italgru le prime di una più ampia serie di attrezzature commissionate con numeri non banali. Si trattava di attrezzature che vanno dai 24 ai 40 m³ di capacità e, più precisamente, di benne mordenti bivalve con funzionamento a quattro cavi.

"Negrini si occupa di analizzare e progettare l'attrezzatura e di conseguenza anche le fasi di carico e trasporto della benna stessa, seguendo un accurato piano progettuale con specifiche tecniche e disegni che verranno poi trasmessi al personale che si occuperà delle operazioni di preparazione e carico della benna" fanno sapere dalla società. "Sono attrezzature che vanno a operare in diversi settori fra cui porti, bonifiche, lavori marittimi e edilizia".

Nel caso specifico l'attrezzatura è stata caricata parzialmente smontata seguendo questa procedura: "Sul collo del camion, vicino alla cabina, sono stati posizionati i due bracci già agganciati al

bozzello superiore dell'attrezzatura. Distribuite su tutta la lunghezza del bilico, sono state caricate le due valve una di seguito all'altra. All'interno di una delle due valve è stata messa una cassa con le funi necessarie per il funzionamento della benna stessa; mentre all'interno dell'altra è stato inserito il bozzello inferiore della benna" raccontano da Negrini. Il carico è stato suddiviso in questo modo al fine di occupare in maniera omogenea il mezzo di trasporto e per consentire al trasportatore una guida il più possibile sicura e al cliente un montaggio rapido e immediato.

Come ultimo passaggio il trasportatore, dopo aver approvato il posizionamento del carico da parte del personale operante in azienda, ha provveduto a legare con catene e fasce speciali le varie parti che compongono l'attrezzatura. "Il principale problema da tenere in considerazione durante un carico di questo tipo è stabilire preventivamente il posizionamento sul camion delle varie parti in modo da garantire al trasportatore sicurezza nella guida e allo stesso tempo un montaggio comodo e il più immediato possibile per il cliente finale" conclude il produttore modenese.





SHIPPING ITALY.IT

Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia

UNA PUBBLICAZIONE DI
ALOCIN MEDIA SRL
PIAZZA DUCA DEGLI ABRUZZI 11/11
16167 GENOVA
P.I./C.F. 02499470991
SITO WEB: WWW.SHIPPINGITALY.IT

DIREZIONE & REDAZIONE
NICOLA CAPUZZO
CELL: + 393347889863
REDAZIONE@SHIPPINGITALY.IT
CAPUZZO.NICOLA@GMAIL.COM

SALES AGENT
RB MEDIA
VIA VESPUCCI, 45/5
16156 GENOVA
TEL: 010665246
CELL: +393475865515
R.MAESTRI@RB MEDIA. IT