



Il quotidiano on-line
del trasporto marittimo in Italia



EDIZIONE
2021



SHIPPING ITALY.IT

PDF
interattivo



PROJECT CARGO ITALY

Nicola Capuzzo *Direttore responsabile*

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Indice

1.	Introduzione	pag. 4
2.	Le dieci tendenze della filiera dell'impiantistica industriale per gli special cargo	pag. 5
3.	Il riorientamento delle imprese industriali verso il "green"	pag. 8
4.	Cambiano le rotte del project cargo per il 'caro noli' e la scarsa capacità di stiva	pag. 9
5.	I noli delle navi multipurpose in aumento fino al 2025	pag. 11
6.	Il caso Ever Given e le possibili conseguenze per il project cargo	pag. 13
7.	Due maxi spedizioni via treno verso Civitavecchia e la Svezia di Acciai Speciali Terni	pag. 14
8.	Un programma con Cdp per strutturare e favorire la logistica e l'export dell'impiantistica	pag. 15
9.	Reattori di Belleli e Walter Tosto salpati da Marghera e Ortona verso Germania e Grecia	pag. 17
10.	Decollato da Malpensa un boiler da oltre 88 tonnellate	pag. 18
11.	L'eccellenza meccanica made in Italy spedita via mare e via aerea da Italsempione	pag. 19
12.	'Condotte volanti' da Singapore all'Italia con Cargo Europe Department	pag. 20
13.	Missione compiuta per la spedizione aerea del David da Firenze a Dubai	pag. 21
14.	Dhl Global Forwarding Italy al lavoro per la Middle East Oil Refinery egiziana	pag. 22
15.	Ferest Shipping e la spedizione delle travi più lunghe del mondo	pag. 24
16.	Tre gru spedite dalla Sicilia all'isola di Bintan via traghetto, aereo e nave con Vector	pag. 25
17.	Sei caldaie extra-large trasportate in giro per l'Europa con il contributo di Fracht Italia	pag. 26
18.	BigLift prosegue con le spedizioni da Genova delle turbine di Ansaldo Energia	pag. 27
19.	Un progetto via mare, fiume, terra e cielo verso l'Algeria è l'ultima impresa di Iscotrans	pag. 28
20.	L'impresa di Iss Palumbo è una colonna da 365 tonnellate spedita dalla Romania all'Egitto	pag. 29
21.	Da Genova e Napoli via mare e fiume fino al Baden Württemberg: il project cargo dell'anno per Interglobo	pag. 31
22.	Dal nord Africa a Brescia su nave, chiatte e camion? Ci pensa l'esperienza di Fortune International	pag. 32
23.	Di Jas la prima spedizione heavy lift sbarcata alla nuova banchina Chawan a Singapore	pag. 34
24.	Dalla Cina a Porto Viro due serbatoi per un nuovo traghetto in costruzione	pag. 35
25.	Spedizione italiana per Danieli dalla Cina al Canada	pag. 37
26.	Rimorchiata dal Brasile all'India una piattaforma estrattiva a 4 nodi di velocità: merito di Augustea	pag. 38
27.	Polifunzionale e dalle dimensioni record: è Arcalupa, la super barge di Cimolai	pag. 39

28.	Master Projects & Logistics dal Mediterraneo guarda al Nord Europa	pag. 40
29.	Imbarchi di project cargo raddoppiati in dodici mesi al Trieste Marine Terminal	pag. 41
30.	Terminal Darsena Toscana: gateway selezionato per la partenza di un treno via nave	pag. 42
31.	Circumnavigazione d'Italia e trasporto marittimo-fluviale per una turbina da 334 tonnellate	pag. 44
32.	Doppietta in banchina a Civitavecchia per il terminal Traiana	pag. 45
33.	Con Ant. Bellettieri e Cilp il porto di Civitavecchia torna a occuparsi di heavy lift	pag. 46
34.	Sapir raddoppia gli imbarchi heavy lift per Sacmi a Ravenna	pag. 48
35.	Al Molo Polisettoriale di Taranto sono tornati i carichi break bulk	pag. 49
36.	Da Taranto già spedite mille pale eoliche nel 2021	pag. 50
37.	Parla italiano la logistica degli impianti per il Bapco Modernization Project in Bahrein	pag. 52
38.	A Taranto un pieno di project cargo grazie al nuovo parco eolico offshore	pag. 53
39.	Impresa eccezionale fra mare e terra in Montenegro per Cts	pag. 55
40.	Con il Gruppo Grimaldi 132 vagoni ferroviari in viaggio dalla Germania a Israele	pag. 56
41.	Record per Cma Cgm: quattro motori da 640 tonnellate trasportati da Trieste alla Corea	pag. 58
42.	Dal porto di Venezia fino all'India con un doppio trasbordo	pag. 59
43.	La scelta obbligata fra i porti dell'Adriatico e quelli del Tirreno	pag. 61
44.	Dall'Italia alla Nigeria con imbarco in quattro porti diversi	pag. 62
45.	"Il mercato dei noli marittimi alto ancora per i prossimi 2-3 anni"	pag. 63



Interglobo
INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDERS
PROJECT DIVISION

**L'ESPERIENZA
è nel nostro nome**

PROJECT

Valutazione, pianificazione, preparazione ed esecuzione: questa è l'essenza di ogni **progetto** di trasporto.
Dove l'arrivo è la perfetta interpretazione del viaggio.

interglobo.com

Nonostante un temporaneo rallentamento imposto dalla pandemia di Covid-19, il comparto delle spedizioni di colli di dimensioni e peso eccezionali sembra vivere un periodo di particolare dinamismo. Il comparto industriale e le società di spedizioni italiane continuano a rivestire un ruolo di primissimo piano sia sul territorio nazionale che, soprattutto, a livello internazionale. A trainare l'indotto sono in primis i grandi Epc contractor ma anche altre realtà produttive di dimensioni minori che continuano a tenere alto l'onore del made in Italy in giro per il mondo grazie a impianti e macchinari esportati soprattutto da e per Asia e Africa.

Da un punto di vista infrastrutturale negli ultimi dodici mesi, complici anche le chiusure di molti assi autostradali soprattutto intorno alla Liguria, altri scali del Centro-Nord Tirreno si sono fatti largo aumentando la propria quota di mercato fra i gateway privilegiati per l'esportazioni di project cargo. Se Genova e Savona-Vado sono risultati gli scali probabilmente più penalizzati sul fronte degli imbarchi di carichi break-bulk (semplicemente per l'estrema difficoltà di raggiungere le banchine via strada), altri porti come Spezia, Livorno e soprattutto Civitavecchia sono tornati a mettersi in evidenza. Così come in Adriatico soprattutto Trieste, ma anche Monfalcone, vedono un volume crescente di trasporti eccezionali transitare dalle proprie banchine, anche se Marghera e in parte Marina di Carrara (in particolare con i terminal riconducibili a F2i Holding Portuale) continuano a giocare la parte del leone. Altro scalo emergente in questo segmento di mercato è stato nel recente passato e sarà ancora nei prossimi mesi Taranto grazie soprattutto, ma non solo, al primo parco eolico offshore che a inizio 2022 sorgerà nel Mar Jonio a poca distanza dalle coste pugliesi.

Sul fronte del trasporto aereo la quasi totalità delle spedizioni di project cargo transita attraverso lo scalo varesotto di Malpensa che più di ogni altro è organizzato per ricevere aerei di grande portata e dimensioni, così come gli handler di terra hanno a disposizione superfici e attrezzature per accogliere le richieste di trasporti eccezionali per pesi e dimensioni. Alcuni trasporti degni di nota si sono visti negli scali toscani.

Di particolare rilevanza il fatto che negli ultimi dodici mesi si siano viste spedizioni di carichi extra-large avvenute anche via ferrovia (a cura in particolare di Acciai Speciali Terni), un esempio di organizzazione di trasporti intermodali impensabile per molti fino ad alcuni anni fa ma che invece stanno diventando una valida alternativa alla strada. Una menzione particolare merita anche il trasporto fluviale che dai porti di Marghera e di Chioggia sempre più frequentemente viene utilizzato per raggiungere gli impianti industriali della Lombardia.

In questo contesto un'eccellenza internazionale continua infine a essere rappresentata dalle società di spedizioni italiane che, grazie alle proprie competenze e specializzazioni, riescono ogni anno ad affermarsi a livello internazionale come partner affidabili e competitivi scelti da grandi Epc contractor e caricatori alla ricerca di specialisti a cui poter affidare la logistica di grandi impianti e macchinari industriali.

Buona lettura!

Nicola Capuzzo
Direttore responsabile



Le dieci tendenze della filiera dell'impiantistica industriale per gli special cargo

L'edizione 2021 dell'“Energy Industry Global Markets Forecast and Supply Chain Trends”, il consueto Rapporto annuale dell'Associazione Nazionale Impiantistica (Animp) sulle previsioni di mercato nell'ambito dell'industria energetica, è un appuntamento ormai divenuto tradizionale e di particolare interesse per tutti gli operatori italiani di ‘special cargo’, un segmento a forte valore aggiunto.

La presentazione del Rapporto - avvenuta il 15 ottobre in presenza a Milano - e giunta alla 6° edizione - ha visto la partecipazione di tutti i principali contrattisti italiani - in particolare, Ansaldo Energia, Maire Tecnimont, Saipem, TechnipEnergies e Wood Foster Wheeler - e di Daslav Brkic e Giacomo Franchini, Director della piattaforma SupplHi per la gestione della base fornitori.

Durante questo 2021, i fornitori di produttori di turbine, scambiatori di calore e apparecchiature in pressione ma anche valvole e pompe - hanno visto **buoni livelli di backlog** nei loro stabilimenti e lo stesso è atteso - per molti di loro - per i primi trimestri del 2022. Questo è dovuto agli elevati investimenti internazionali sanzionati nel 2019 che sono in corso di realizzazione.

Il settore sta affrontando **diverse priorità** - alcune rimangono invariate rispetto agli anni precedenti - mentre altre stanno emergendo per la prima volta come l'**escalation dei costi post-covid** delle materie prime e la necessità di una maggiore visibilità e coinvolgimento dei fornitori, inclusi quelli coinvolti negli ambiti di ‘special cargo’. **Cresce l'attenzione su ESG (Environmental,**

Contributo a cura
di Giacomo Franchini *

*Director - SupplHi

Social and Governance) e Sostenibilità con particolare focus sulla misurazione e riduzione delle emissioni carboniche.

Tra le **dieci tendenze** descritte nel Rapporto Animp, quelle più rilevanti per il settore spedizioni e trasporti via mare di carichi per progetti e impianti internazionali sono dieci:

Escalation dei costi post-Covid: il mercato delle materie prime ha registrato un aumento dei prezzi e sia l'offerta che la domanda sono state colpite da una serie di shock a breve termine che interagiscono in modi imprevedibili. Il costo per tutte le apparecchiature critiche si è adeguato di conseguenza con forti aumenti rispetto al 2019: per esempio, strutture in acciaio nell'intervallo +20% / +25%, cavi a bassa tensione nell'intervallo +55% / +65%.

La domanda su come gestire una prolungata escalation dei prezzi diventerà ora cruciale per il settore.

Capex challenge: quello che il mercato può pagare per sostenere l'autorizzazione di nuovi progetti rimane una delle priorità principali. I Contrattisti stanno definendo modi per tagliare qualsiasi “doppio livello” attraverso diverse decisioni di “make or buy” (bundle / unbundle). In questo contesto di numerose incertezze, è forte l'esigenza di certezze sui tempi e sui costi di qualsiasi fornitura.

Sostenibilità Esg: gli end users e le istituzioni finanziarie (banche, società di assicurazioni, ...) richiedono requisiti specifici per la misurazione della Sostenibilità ESG della Filiera di fornitura. La mancanza di una linea guida internazionale comune su come valutare le prestazioni Esg per i fornitori in impiantistica è stata



affrontata sin dal 2019 da Animp, attraverso un approccio collaborativo - valido a livello globale - e denominato "Supply Chain Esg Guideline".

Emissioni carboniche: le emissioni di Scopo 3 rappresentano oltre il 90% delle emissioni totali della maggior parte dei clienti e la misurazione delle emissioni di CO2 di un fornitore sono un nuovo requisito che richiede maggiore collaborazione. Fondi obbligatori per la ricerca e lo sviluppo di CO2 sono stati definiti a livello globale in diverse industrie al fine di accelerare il raggiungimento della neutralità carbonica. Ad esempio, l'International Chamber of Shipping (ICS) ha proposto un fondo di 5 miliardi di dollari per contributi obbligatori in ricerca e sviluppo da parte degli armatori di tutto il mondo. Infine, avere un portafoglio di prodotti o servizi per affrontare la riduzione e la rimozione di CO2 sta diventando un valore differenziante.

Local Content: le normative di Local Content variano da paese a paese (e.g Arabia Saudia, Emirati Arabi, ...) e richiedono un approccio ad hoc. Insieme al finanziamento delle Export Credit Agency (Eca), il contenuto locale è uno dei driver in grado di influenzare fortemente la Project Procurement Strategy. Inoltre, nel prossimo futuro potrebbe sorgere un diverso tipo di Local Content conseguente al Covid-19: il "nazionalismo" nella produzione industriale.

Transizione energetica: gli investimenti nell'idrogeno verde sono ancora in una fase iniziale (90 miliardi di dollari di Capex per gli impianti nel periodo 2020-2023 rispetto a 1.954 dollari nell'Oil&Gas tradizionale) con molti progetti in ritardo a causa di finanziamenti incerti e complesse JV.

Visibilità e coinvolgimento dei fornitori: i buyer che desiderano raggiungere la neutralità in termini di CO2 devono collaborare con i propri fornitori per ridurre realmente le proprie emissioni. Il rapporto con i fornitori è fondamentale e la visibilità e traccia-

bilità della filiera di fornitura sarà un requisito di base. Fondamentale è anche il passaggio da un modello di "monitoraggio" a un modello di "feedback e ricompensa".

Digitale e standardizzazione: la collaborazione sta diventando una chiave nel digitale per la standardizzazione (ad es. l'iniziativa Catena-X nel settore automobilistico). Un'alleanza per lo scambio di dati sicuro e standardizzato anche nel settore dell'impiantistica

dovrebbe essere prevista per le aree della gestione della qualità, della logistica, della manutenzione, della gestione della catena di approvvigionamento e della sostenibilità. Questo permetterà di usare la tecnologia per gestire i rischi, non solo finanziari, ma anche reputazionali e di sostenibilità.

Project Management: la Supply Chain sarà un mix di globale e locale. Le specifiche saranno maggiormente standardizzate, le attività di supporto saranno esternalizzate e le decisioni si sposteranno più velocemente. C'è scarsità di ruoli di progetto essenziali e i Project Manager hanno bisogno di nuovi strumenti per supportare le loro decisioni.

Politica industriale: il mondo industriale ha visto decenni di produttività stagnante con una pianificazione limitata e pochi indirizzi di politica industriale. La mancanza di finanza privilegiata sarà un problema crescente e per sostenere la crescita dei Fornitori nei prossimi anni questa tendenza dovrà essere invertita. Un nuovo "distretto industriale" digitale di attori interconnessi con una forte complementarità e infrastrutture digitali condivise potrebbe supportare visibilità costante e informazione ad alta velocità anche nelle complesse supply chain dell'impiantistica. Come affermato da Winston Churchill, l'impiantistica industriale non dovrebbe "mai lasciare che una buona crisi vada sprecata" e gli attori che meglio si adatteranno ed evolveranno attorno a questi macro-trend saranno coloro che si differenzieranno maggiormente negli anni successivi alla ripartenza post-Covid. ■

*I fornitori
di macchinari
e impianti
hanno visto
nel 2021
buoni livelli
di backlog nei loro
stabilimenti*

Careddu (Animp): "Dal comparto segnali positivi e incoraggianti"

Per il settore dell'impiantistica, dopo lo shock prodotto dalla pandemia di Covid-19, emergono "segnali positivi e incoraggianti". Lo ha affermato in una intervista a Teleborsa il presidente di Animp, Antonio Careddu, a margine del Convegno sui 'Trend di mercato per la filiera dell'impiantistica industriale'.

Il manager ha citato prezzo del petrolio a 80 euro al barile, l'aumento del prezzo del gas e la ripartenza della domanda aggregata mondiale, indicando che "ci sono tutti i presupposti per rinnovare le infrastrutture impiantistiche e costruirne eventualmente di nuove, molto meno impattanti da un punto di vista ambientale e sicuramente più efficienti".

"È chiaro che ci sono delle sfide davanti a noi - ha aggiunto - rappresentate dai noli, dall'incremento delle materie prime e da una volatilità dei prezzi che sicuramente non aiuta, ma la visione è sicuramente positiva".

Parlando della difficoltà di reperire personale qualificato, il vertice di Animp ha confermato che la ricerca "non è facile perché molto spesso l'attività si svolge all'estero" e perché si tratta di "trovare del personale che riesca velocemente ad utilizzare degli strumenti digitali e allo stesso tempo avere le conoscenze dell'impiantistica e dei processi".

"Per questo è importante un continuo *reskilling* del personale - ha affermato Careddu - e un accompagnamento delle nostre aziende, soprattutto le piccole e medie, per effettuare questa trasformazione". ■



Nella foto: Antonio Careddu



IL TERMINAL DEL FUTURO.



LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR

WWW.LORENZINITERMINAL.IT



Una pubblicazione recente di Animp (Associazione nazionale di impiantistica industriale) evidenzia che è diffusa la richiesta della costruzione di un sistema economico basato su processi produttivi più sostenibili e “green”, premendo sia per una riduzione dell’impiego delle energie da combustibili fossili, in modo da lasciare maggiori possibilità di sviluppo alle fonti rinnovabili, sia per la riconversione dei settori industriali grandi consumatori di energia e di materie prime (chimica, petrolchimica, siderurgia) verso processi produttivi ambientalmente più sostenibili di quelli attuali.

Su questa considerazione l’associazione ha chiesto alle aziende rappresentate di esprimere una valutazione articolando la domanda in due quesiti. Uno sull’interesse crescente mostrato dai grandi player dell’Oil&Gas nei confronti delle tecnologie applicate alle energie rinnovabili, l’altro sulla crescente attenzione delle aziende verso la riconversione dei processi produttivi tradizionali in processi più attenti alla salvaguardia dell’ambiente. Secondo Animp i grandi impiantisti dell’oil&gas da alcuni anni mostrano un crescente interesse verso i segmenti industriali delle tecnologie applicate alle energie rinnovabili. Quasi l’80% dei rispondenti considera naturale l’orientamento verso un comparto di potenziali grandi prospettive, per certi versi affine a quello che impiega le energie fossili e che può dare continuità all’azienda. Il 16% appare invece scettico, affermando che l’interesse verso le energie rinnovabili si esaurirà prima o poi.

La rilevazione Animp 2020 mostra un comparto industriale alle prese con una domanda che sta attraversando una fase di trasformazione senza precedenti negli ultimi 70 anni, per la rapidità di risposte da mettere in campo e per i dubbi sulla direzione da imboccare, perché ancora incerti i confini dei nuovi equilibri da

raggiungere.

Di seguito la sintesi degli elementi più significativi su quanto emerso dalla rilevazione:

- 1) Le aziende stanno affrontando con sforzi enormi le trasformazioni imposte dalla mutata situazione e sono in prevalenza ancora dentro la crisi.
- 2) Vedono di fronte a sé un mercato internazionale dalle prospettive incerte e imprevedibili, che non lascia ancora intravedere segnali significativi di ripresa.
- 3) L’epidemia Covid-19 le ha costrette a guardare internamente,

facendo forza sulle proprie conoscenze per trovare nuove soluzioni produttive e gestionali sollecitate da un ambiente esterno sempre più insofferente verso le attuali risposte. Gli eventuali possibili aiuti esterni non sembrano essere adeguati alle mutate esigenze.

4) Hanno investito molto, più che nel recente passato, per contrastare le pressioni esterne, sostenendo impegni rilevanti che in precedenza non avevano sopportato o lo avevano fatto ma in misura differente.

5) Apparentemente non sembrerebbero ancora del tutto pronte ad avviare un forte sforzo di investimento nelle tecnologie digitali ma, se si analizzano

le singole aree tecnologiche, sembrano molto attente a quanto sta proponendosi sul mercato. ma necessita di spinte propulsive strategiche ancora non mature.

6) Hanno una percezione pessimistica sul proprio futuro a breve e sul mercato cui si rivolgono (relativamente peggiore più per sé piuttosto che per i mercati di sbocco) e evidenziano speranze e timori per il futuro attendendo i prossimi sviluppi.

7) Le imprese esprimono un consistente desiderio di apertura verso nuove opportunità di collaborazione con altri comparti impiantistici e nuovi segmenti tecnologici vedendo favorevolmente un’eventuale apertura verso di essi da parte dell’associazione. ■

*La domanda
sta attraversando
una fase
di trasformazione
senza
precedenti
negli ultimi
70 anni*

Cambiano le rotte del project cargo per il 'caro noli' e la scarsa capacità di stiva



Rivedere le strategie di approvvigionamento e i mercati di acquisto, pianificare con maggiore anticipo le spedizioni, selezionare i partner più affidabili e preparati, ridurre il più possibile l'esposizione ai rischi correlati al trasporto via mare. Sono queste alcune delle contromisure che gli Epc contractor e gli stakeholder dello shipping hanno concordato come necessarie durante un confronto organizzato online da.

La sezione Logistica, Trasporti e **Animp** Spedizioni dell'Associazione nazionale di impiantistica industriale ha messo intorno a un tavolo armatori, caricatori, spedizionieri e broker attivi nel settore del project cargo per una discussione su quanto e come l'incremento dei noli marittimi (per effetto della scarsa offerta di stiva disponibile) stia impattando sulle catene logistiche e sul mercato dei carichi eccezionali.

"Mancano i container vuoti, mancano le navi e per questo dobbiamo fare i conti con l'impossibilità di spedire i carichi. Negli ultimi mesi la situazione è perfino peggiorata, al punto che in questo momento non si riesce a dare ai clienti né le tempistiche né la certezza di imbarcare le merci" ha esordito **Marco Caruana, branch manager projects director della società di spedizioni Multilogistics**. Che ha poi aggiunto: "Cambieranno le modalità d'acquisto da parte degli Epc contractor. Certezze ai caricatori si possono dare solo con tempistiche molto dilazionate e questo spesso non combacia con le esigenze del cliente». Caruana arriva a dire che "a un certo punto bisognerebbe porre un limite a questa schizofrenia del mercato; se si vuole stabilizzare il mercato dei noli marittimi (sia break bulk che container, ndr) a livelli nettamente più elevati può anche andare bene, l'importante è che il mercato rimanga stabile consentendo a chi deve spedire di poter pianificare le proprie strategie d'acquisto. Oggi non riusciamo nemmeno a sapere i noli di luglio...". A proposito di come si sia arrivati a questa situazione di insufficiente capacità di stiva e vertiginosa salita dei noli, l'esperto di spedizioni project cargo è del parere che "forse non è stato proprio del tutto casuale quello che è accaduto". Tradotto: le compagnie di navigazione del set-

tore container ci hanno messo del loro con i blank sailing che, nell'arco degli ultimi 12 mesi, hanno consentito di ridurre artificialmente l'offerta di stiva disponibile sul mercato.

Un'interpretazione rispedita al mittente da **Ignazio Messina, amministratore delegato dell'omonima shipping company genovese**, che, così come il collega Matteo Fortuna, executive managing director di Bbc Chartering, ha ricordato come "negli ultimi dieci anni gli armatori hanno sempre perso soldi" e "quando i noli erano negativi nessuno dei caricatori si preoccupava". Messina ha poi osservato che "l'evidenti criticità del trasporto marittimo su alcuni trade dovrebbero indurre un cambiamento degli acquisti da parte delle aziende, a sfavore delle esportazioni cinesi ad esempio, ma questo cambiamento ancora non lo vediamo".

In realtà, secondo le testimonianze portate dagli Epc contractor intervenuti al webinar di Animp, qualcosa di rilevante sta già avvenuto in questo senso. **Massimo Naldini, head of logistics department per Tecnimont**, ha raccontato ad esempio che, "per un progetto nella zona di San Pietroburgo nei mesi scorsi, proprio considerando l'evolversi della situazione del trasporto marittimo, abbiamo deciso di modificare i nostri approvvigionamenti. Oltre al prezzo dei noli preoccupa la scarsa disponibilità di stiva. Prima le spedizioni di organizzavano qualche settimana prima mentre ora non si trovano navi per i prossimi due mesi".

Una situazione che inevitabilmente ha richiesto urgenti correttivi: "Abbiamo modificato il nostro baricentro d'acquisto e una fornitura da 7.000 tonnellate di tubi che normalmente avremmo acquistato in Sud Corea abbiamo preferito farla arrivare per oltre il 50% dall'Italia a San Pietroburgo. Da parte nostra il cambio di strategia d'acquisto è stato immediato e ancora oggi dalla Corea stiamo aspettando alcuni ordini aggiuntivi di tubi che avevamo fatto nei mesi scorsi". Dall'Estremo Oriente a San Pietroburgo dodici mesi fa il nolo per spedire via mare un container era di 1.400 dollari, ad aprile era di 7-8.000 dollari e oggi è salito a 14.000 dollari.

Per evitare rischi Tecnimont ha deciso di "consolidare tutte le spedizioni per questo progetto e noleggiare con 4/5 mesi di an-

ticipo una nave che poi fortunatamente ha performato il lavoro come doveva. Purtroppo non è una cosa scontata perché negli ultimi mesi anche a noi, come a tutti, è capitato di avere a che fare con 'navi fantasma' che sono state dirottate, hanno lasciato a terra la merce, ecc.". Evidentemente preferendo altri carichi più remunerativi e venendo meno agli accordi presi in precedenza. In prospettiva futura il responsabile della logistica di Tecnimont ha confermato che le strategie d'acquisto e quindi la logistica subiranno stravolgimenti: "Spingeremo ancora di più sulla localizzazione delle forniture comprando il più possibile vicino al luogo dove sorgerà il progetto a cui lavoriamo. L'in-country value (le forniture locali, ndr) avrà sempre più valore".

Riflessioni condivise da **Lino Papetti, head of logistic di Saipem**, il quale ha esordito dicendo: "Ben venga anche una stabilizzazione del mercato dei noli verso l'alto, non avere certezze sui noli è un problema. Rischiamo di fare dei budget che non possiamo rispettare e questo è un problema dal punto di vista commerciale anche perché rende difficile competere con altre aziende, anche asiatiche". L'auspicio è che si stabilizzi non solo l'andamento dei noli per il trasporto via mare ma tutta la supply chain: "Se il nolo raddoppia lo spedizioniere rischia di non poter mantenere gli impegni presi. Oltre a ciò le tempistiche delle consegne anche nell'upstream non vengono mantenute perché tardano ad arrivare le materie prime (rame, acciaio, ecc.). Ci troviamo a dover fissare navi break bulk in anticipo ma magari poi rischiamo che il carico non sia pronto per essere spedito". Questo è un ulteriore rischio che gli Epc contractor devono assumersi anche a costo di 'prenotare' una nave che poi non potranno utilizzare.

Così come Tecnimont, anche Saipem "sta cercando di localizzare il più possibile gli approvvigionamenti vicino ai luoghi di installazione e infatti i contratti prevedono sempre più gli in-country value per andare a consegnare via camion o via treno ed evitare per quanto possibile il trasporto marittimo in questo momento" ha proseguito Papetti. "Non è sempre facile, però, e per questo sia negli acquisti che nelle spedizioni la scelta di partner affidabili e preparati (siano essi partner di business, freight forwarder o armatori) sta diventando ancora più importante".

Analizzando il mercato del project cargo **Adolfo Herrero, general manager Kestrel Italia**, ha aggiunto che "anche il settore dell'eolico si è messo in moto nel corso degli ultimi mesi e questo ha contribuito a 'mangiarsi' molta stiva disponibile, anche perché è un mercato che paga bene". Herrero concorda con la tesi secondo cui "deve cambiare il modo di lavorare" (più programmazione del lavoro a lungo termine, meno corsa al ribasso sui prezzi, ecc.) e si spinge a prevedere che "il prossimo anno il mercato potrebbe essere più stabile ma non è possibile stabilire dei limiti. L'equilibrio lo troverà autonomamente il mercato quando ci sarà più stiva disponibile anche grazie all'arrivo di nuove navi ordinate o già in costruzione".

Il suggerimento di **Matteo Fortuna, executive managing director di Bbc Chartering**, ai caricatori è stato questo: "Bisogna adattarsi e schedare navi e viaggi in anticipo; l'armatore con tante navi in questo momento può rappresentare un vantaggio perché garantisce più soluzione sia geograficamente che temporalmente. Noi ogni mese fissiamo 20-30 navi break bulk e posso dire che in questo momento è tutto sold out fino a fine luglio. Non aspettatevi un ribasso dei noli nei prossimi mesi". ■



FEREST SHIPPING è una società specializzata in spedizioni marittime nazionali ed internazionali.

- Fondata nel 1998 da un gruppo di operatori di lunga esperienza nel campo delle spedizioni marittime e terrestri, copre con la propria organizzazione l'intero ciclo del trasporto.
- FEREST SHIPPING vanta inoltre una lunga esperienza nel campo della Operazioni Doganali.
- Dal gennaio 2011 entra a far parte del gruppo logistico internazionale FEREST / MOVEST con l'obiettivo di proporre alla propria clientela una ampia gamma di qualificati servizi logistici, di trasporto e di consulenza a costi competitivi.

Sede Legale ed Operativa:

Via Marano, 1 Porto Nogaro - SAN GIORGIO DI NOGARO (UD)
Tel. +39 0431 66107 - Fax +39 0431 629207
info@ferestship.com
www.ferestship.com

Ufficio locale - Sede di Monfalcone:

Via Timavo 69/8 - Portorosega
34074 Monfalcone (GO)
Tel. +39 0481 40903
Fax +39 0481 40903

I noli delle navi multipurpose in aumento fino al 2025

Lallentamento delle restrizioni legate alla pandemia, insieme alle criticità che affliggono il contiguo segmento del trasporto container, stanno rappresentando una condizione ideale per l'incremento delle rate di nolo delle navi multipurpose ed heavy lift. Lo sostiene un'analisi di Drewry nella quale non solo si afferma che nel mese di luglio scorso si sia assistito a un nuovo picco dopo l'ultimo toccato nel 2008, ma anche che le tariffe di noleggio di queste unità sono destinate ad aumentare per tutto il resto dell'anno e almeno fino al 2025.

Nel dettaglio, secondo il Drewry's Multipurpose Shipping Forecaster della società di analisi e in particolare il suo Multipurpose Time Charter Index (che considera navi di varie taglie e tipologie), le tariffe medie per noleggi di un anno registrate a luglio sono superiori del 65% a quelle dello stesso mese del 2020 e di quasi il 50% più alte di quelle del luglio 2019. Nel complesso, questa fase di risalita si sta verificando dopo una decina d'anni di livelli

Questa fase di risalita dei noli si sta verificando dopo una decina d'anni di livelli bassi per il settore

bassi per il settore, dovuti per lo più alla 'containerizzazione' dei carichi break bulk e project cargo che invece ora, venuto meno il vantaggio di viaggiare a bordo di portacontainer, tornano a essere spediti su unità multipurpose.

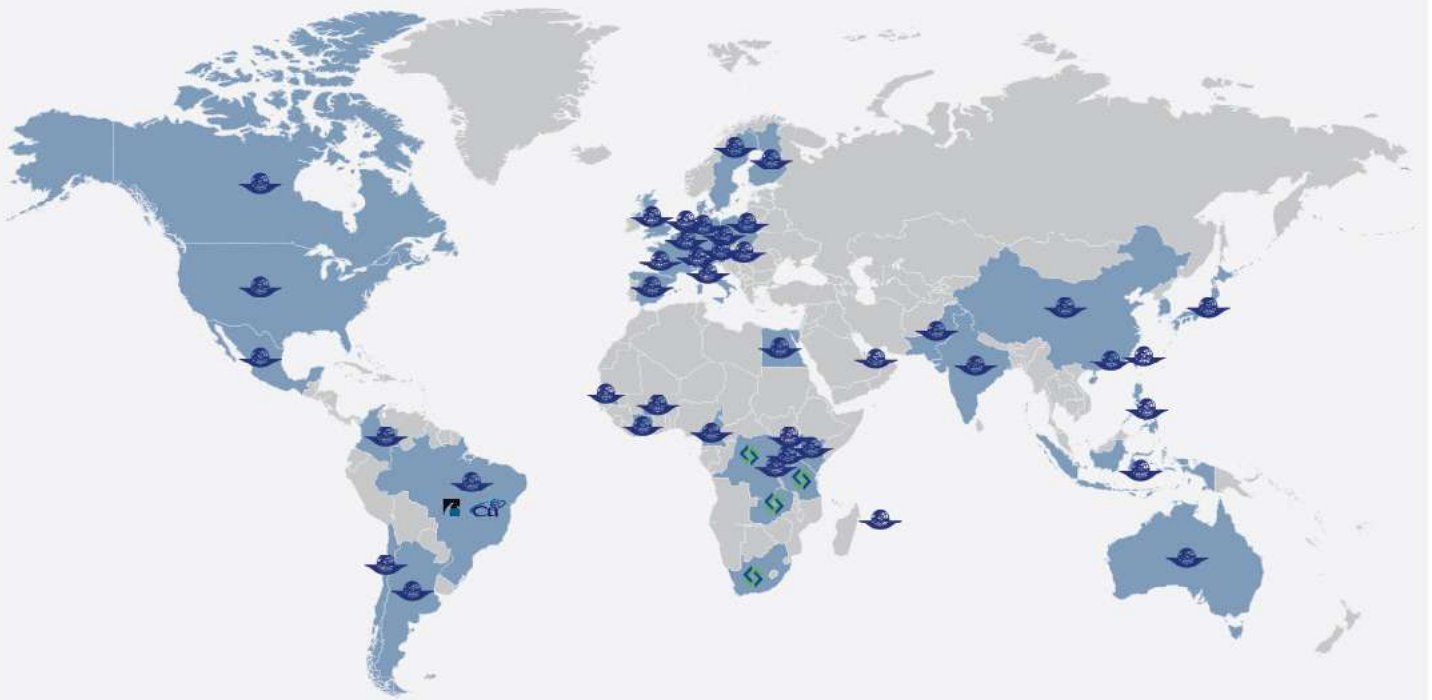
Drewry ha detto di aspettarsi che i noleggi per unità break bulk e heavy lift cresceranno dell'11,5% nel 2021, per poi assestarsi su un aumento del 3,5% all'anno da qui al 2025, come effetto della ripresa globale, di dinamiche legate all'aumento della produzione di acciaio in Cina, degli 'stimoli' fiscali statunitensi e del rimbalzo nei consumi degli Usa. La società di analisi ha anche precisato che solitamente sono i paesi in via di sviluppo, con i loro progetti di costruzione, a trainare la domanda di trasporto via mare a bordo di navi multipurpose o project cargo e che l'andamento

a rilento delle campagne vaccinali in alcuni di questi potrebbe rappresentare un ostacolo per il verificarsi delle sue previsioni, concludendo però la disamina dicendosi fiduciosa che nel complesso i valori possano continuare a salire come detto. ■





INTERNATIONAL FREIGHT FORWARDER



Fracht

+110 Offices Around the Globe

Argentina, Australia, Austria, Belgium, Brazil, Burkina Faso, Burundi, Cameroon, Canada, Chile, China, Colombia, Czech Republic, DR Congo, Egypt, Finland, France, Germany, Holland, Hong Kong, Hungary, India, Indonesia, Italy, Ivory Coast, Japan, Kenya, Mauritius, Mexico, Pakistan, Philippines, Poland, Rwanda, Senegal, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, Taiwan, Tanzania, UAE, Uganda, UK, USA, Zambia.



www.fracht.com
fracht@frachttag-bs.ch

Il caso Ever Given e le possibili conseguenze per il project cargo

Il trasporto marittimo è di gran lunga il mezzo di trasporto più utilizzato dagli operatori del settore dell'impiantistica industriale, ovvero gli EPC Contractors e gli *international freight forwarders*, in quanto consente che i materiali e le forniture necessarie (ovvero, il project cargo) raggiungano i siti del progetto in tutte le parti del mondo. Incidenti come quello verificatosi alla portacontainer Ever Given durante il transito nel Canale di Suez sono sempre possibili e l'impatto nonché le conseguenze durante l'esecuzione dei progetti possono essere notevoli.

Nessun project cargo era trasportato a bordo della nave portacontainer Ever Given; concentriamo quindi la nostra analisi sulla posizione del project cargo trasportato a bordo delle navi che hanno subito ritardi a causa dell'impossibilità di accedere al Canale di Suez. Per il trasporto di project cargo vengono generalmente utilizzati i formulari dei charterparty HEAVYCON e HEAVYLOFTVOY di Bimco, che contengono entrambi disposizioni dettagliate in merito al ritardo nelle varie fasi del trasporto, posto che il fattore tempo è cruciale per i carichi 'fuori sagoma'.

Una prima ipotesi da considerare è che una nave abbia ritardato il viaggio verso il porto di caricazione e non abbia rispettato la data di cancello. Entrambi i formulari prevedono che se la nave non è pronta per la caricazione entro la data di cancello, il noleggiatore può risolvere il contratto anche se il ritardo risulti dovuto a una circostanza non imputabile all'armatore. In caso di risoluzione del contratto da parte del noleggiatore, tuttavia, *"il proprietario non sarà responsabile per alcuna perdita o danno subito dal noleggiatore"* (cl. 8.h dell'HEAVYCON e cl. 6.g dell'HEAVYLIFTCON).

Contributo a cura
di **Avv. Enrico Salvatico ***

**presidente sezione Logistica di Animp
(Associazione italiana impiantistica industriale)*

Entrambi i formulari prevedono inoltre una clausola specifica relativa al "Canal Transit" (rispettivamente cl. 15 nell'HEAVYCON e cl. 22 nell'HEAVYLOFTVOY). La cl. 15 dell'HEAVYCON prevede una disposizione particolarmente rilevante in relazione all'incidente della Ever Given, in quanto afferma che *"qualora il transito del canale sia reso impossibile per motivi indipendenti dalla volontà del proprietario della nave, il noleggiatore debba pagare per tutto il tempo extra per il quale il viaggio è così prolungato"* sulla base della tariffa contrattualmente stabilita.

Una volta rimossa la causa del blocco del canale, ovvero l'incaglio della Ever Given, le navi in ritardo avrebbero proseguito il viaggio fino al porto di scaricazione dove, a causa del gran numero di navi improvvisamente "liberate", potrebbero aver dovuto aspettare a causa della congestione delle banchine. Le clausole dell'HEAVYCON (cl. 13.a) e dell'HEAVYLIFTVOY (cl. 12) prevedono, sul punto, che il tempo perso per congestione o per l'attesa dell'ormeggio sia considerato tempo di sosta; quindi il rischio del ritardo viene ancora trasferito sul noleggiatore.

Le disposizioni dei formulari standard più utilizzati appaiono, quindi, significativamente sbilanciate a favore degli armatori/proprietari delle navi in ritardo. Pertanto, affinché gli EPC Contractors e/o gli spedizionieri che agiscono in qualità di noleggiatori cerchino di evitare i problemi che un incidente marittimo come l'Ever Given potrebbe causare loro, è altamente raccomandabile che prestino la massima attenzione alle disposizioni del formulario che intendono utilizzare per il contratto di noleggio e negozino le opportune modifiche. ■

250+
specialists

110+
countries

\$2.13b+
annual revenue

18,200+
members of staff

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

Due maxi spedizioni via treno verso Civitavecchia e la Svezia di Acciai Speciali Terni



Nella foto: I vagone a 32 assi utilizzato da Pasquinelli Trasporti per Acciai Speciali Terni

Dallo stabilimento di Acciai Speciali Terni a fine 2020 hanno 'preso il largo' via treno due diverse maxi forniture destinate rispettivamente alla Svezia e al porto di Civitavecchia (in questo secondo caso per ulteriore trasferimento via nave). Verso il paese scandinavo si è diretto un rotore del peso di 150 tonnellate. Destinazione finale del treno, la cui trazione è stata gestita da Mercitalia Rail, è la città di Oxelösund, lungo la costa orientale del paese, a circa 2.500 km da Terni. All'operazione hanno collaborato la bergamasca Lo.Tra.Fer. (Logistica e Trasporti Ferroviari) e Z&C Logistica, società di Cividale Del Friuli specializzata in servizi per il project cargo.

Dalla Divisione Fucine di Ast sono partiti in un'altra occasione quattro cilindri per laminatoi, manufatti tutti di peso compreso tra le 180 e le 230 tonnellate la cui spedizione è stata curata da Pasquinelli Trasporti (che di trasferimenti simili a questo ne ha portati a termine altri tre nel 2021). Si è trattato di "pezzi unici, ad oggi i più pesanti mai prodotti e mai trasportati su rete ferroviaria" ha spiegato il gruppo siderurgico.

Per il trasporto dei quattro elementi è stato utilizzato un carro speciale di 32 assi che ha viaggiato da Terni fino al porto di Civitavecchia, dove i cilindri sono stati imbarcati su nave per varie destinazioni nel mondo. ■





augustea

maritime transportation ltd



Towage
Salvage
Heavy Lifting & Transport
Engineering



www.augustea.com chartering.offshore@augustea.com

Un programma con Cdp per strutturare e favorire la logistica e l'export dell'impiantistica

Maire Tecnimont UP' è un programma del Gruppo Maire Tecnimont destinato al rafforzamento del proprio indotto industriale in Italia e al consolidamento dei rapporti con la filiera strategica, in una visione di performance integrata di tutta la catena del valore, che aumenti la competitività e la capacità di innovare delle imprese coinvolte nel processo di esportazione dell'impiantistica italiana. Il tutto nella convinzione che larga parte delle performance di business all'estero sia resa possibile proprio grazie alla supply chain italiana che è la vera protagonista di questo programma.

Il piano di crescita prevede in particolare attività di sviluppo delle competenze destinate ad aree come co-engineering, innovazione di prodotto e processo, project management, gestione del credito, digitalizzazione e la finalizzazione di partnership strategiche nei mercati esteri. "Una delle sfide che i clienti pongono ai grandi Epc internazionali è infatti lo sviluppo di contenuto locale nell'esecuzione dei progetti. Gli investimenti devono includere la possibilità di re-

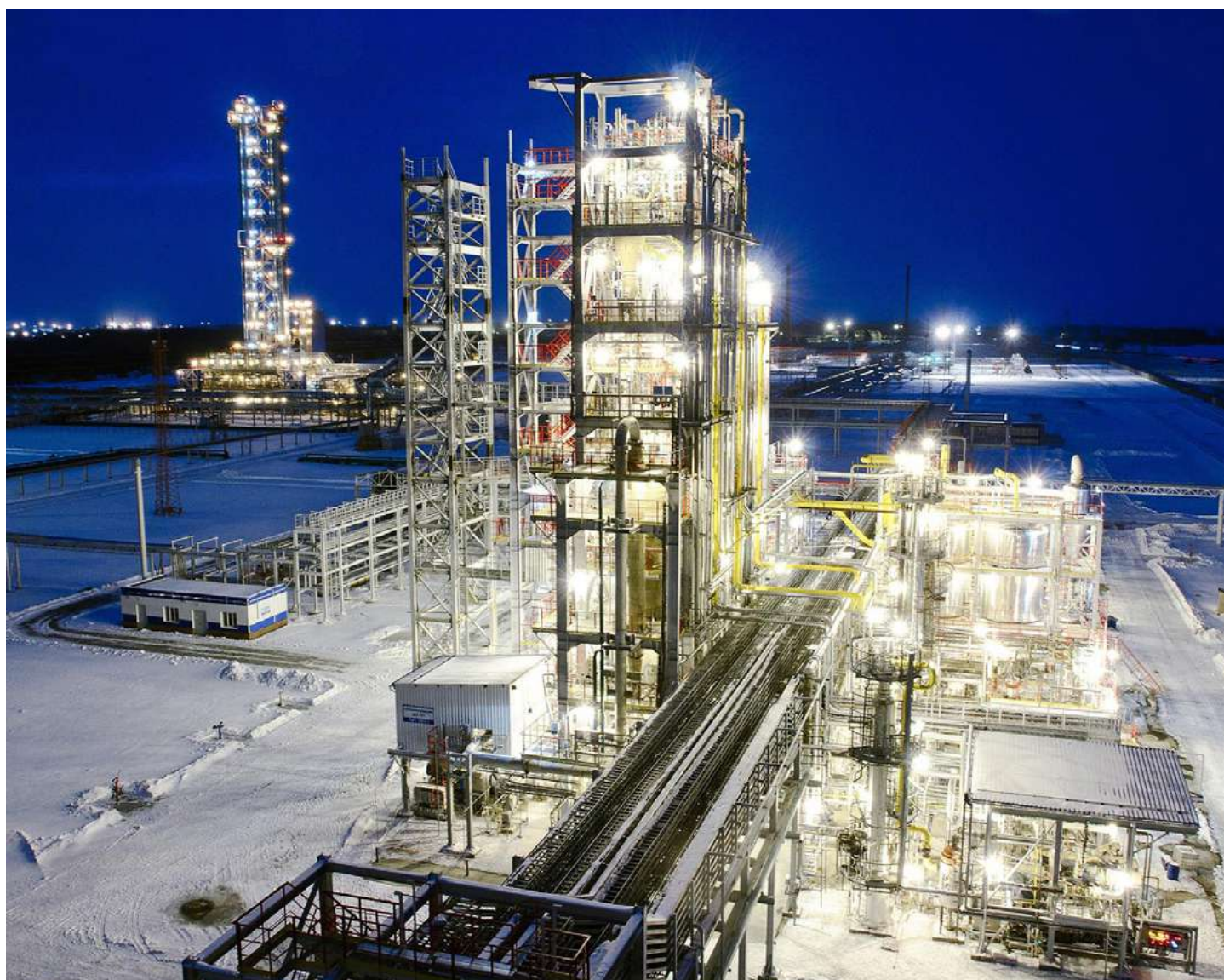
alizzare filiere produttive sul territorio. È questa l'opportunità per le eccellenze italiane - a cui il gruppo Maire Tecnimont affida mediamente dal 30 al 40% dei propri fabbisogni di materiali,

macchine, package e componenti - di rimanere competitivi, consolidando il proprio posizionamento sul mercato ed esportando il knowhow e la tecnologia italiani" spiega l'azienda in una nota.

"In Italia abbiamo delle competenze formidabili nel settore della trasformazione delle risorse naturali" ha commentato Pierroberto Folgiero, amministratore delegato di Maire Tecnimont, in occasione della firma dell'accordo strategico. "Con Cassa Depositi e Prestiti facciamo un altro passo decisivo per supportarle all'estero, dotandole di strumenti per rafforzarsi e adattarsi a quelle geografie dove occorre au-

mentare la sinergia con le imprese locali, un driver fondamentale di competitività. Il nostro settore dell'impiantistica deve saper coniugare filiera italiana e local content in un modello sempre vincente, che confermi la grande capacità italiana di esportare imprenditorialità nel mondo". ■

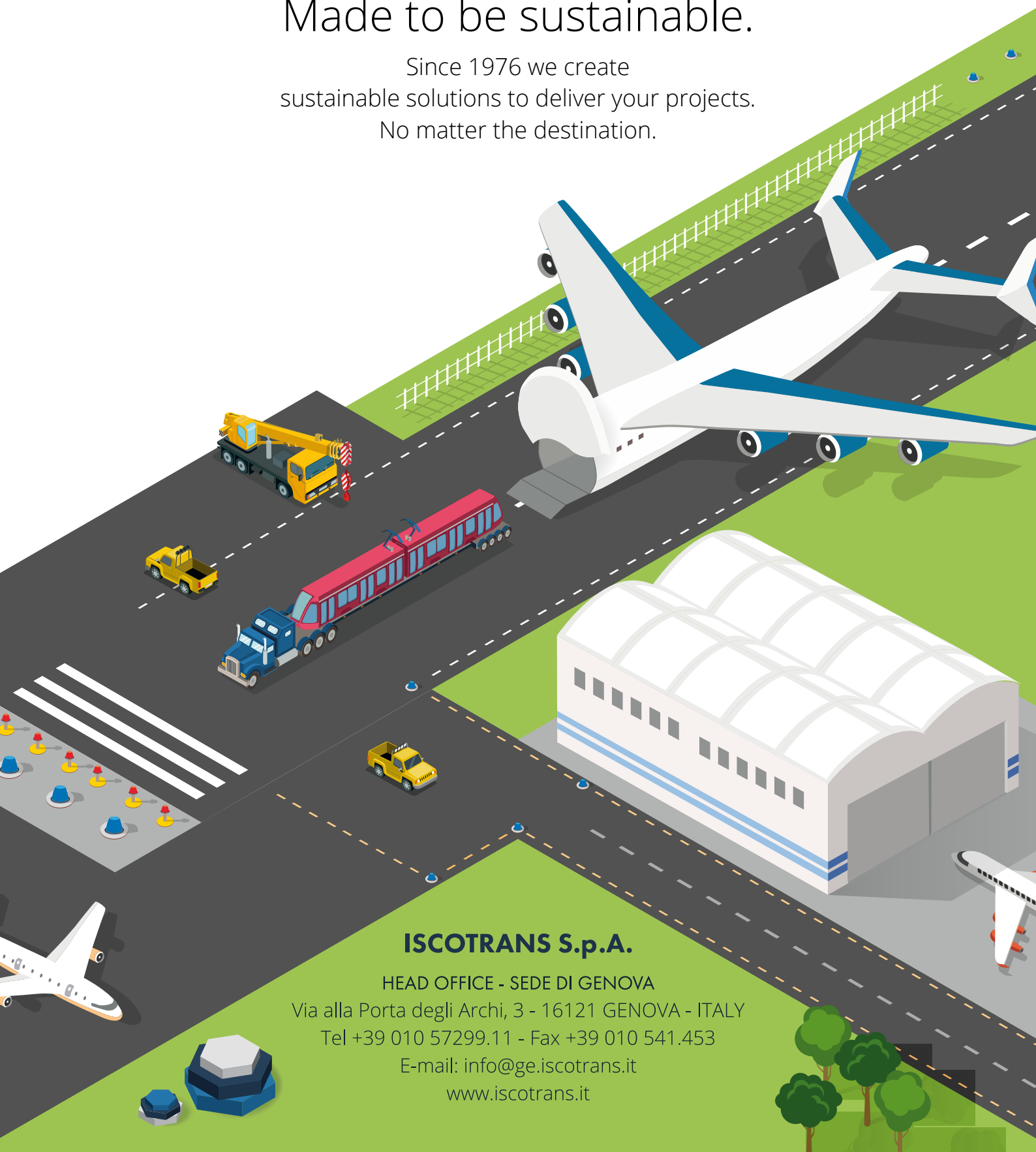
*Larga parte
delle performance
di business
all'estero
è resa possibile
grazie alla
supply chain
italiana*





Made to be sustainable.

Since 1976 we create
sustainable solutions to deliver your projects.
No matter the destination.



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

Reattori di Belleli e Walter Tosto salpati da Marghera e Ortona verso Germania e Grecia

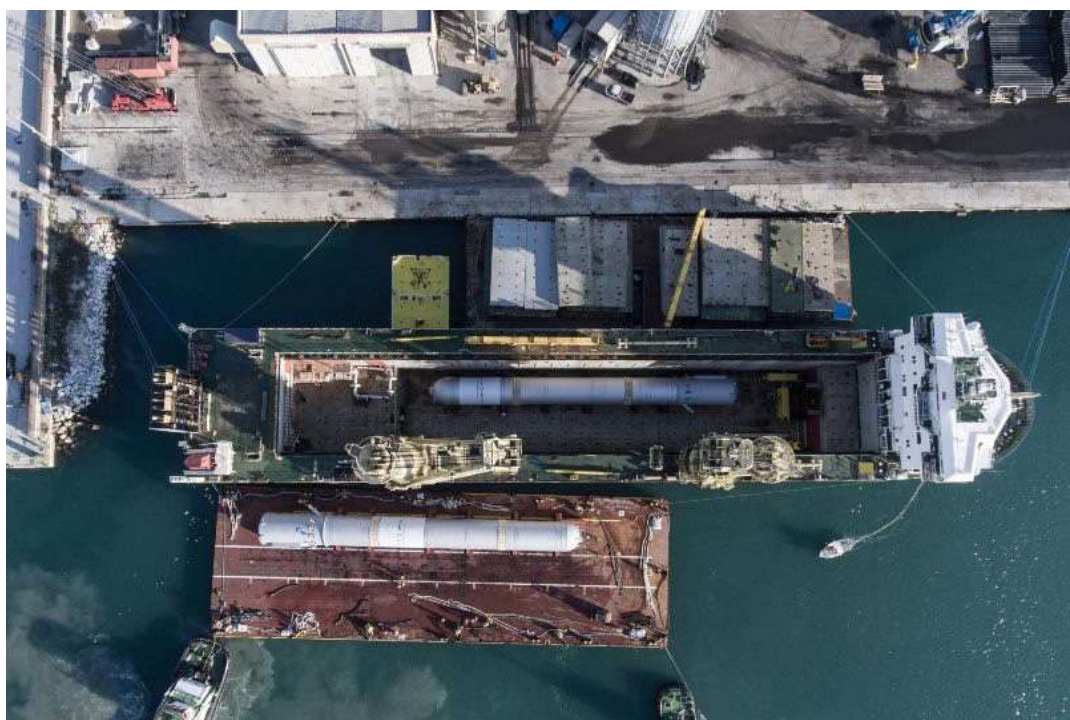
Due reattori di idrotrattamento realizzati da Belleli Energy nei suoi impianti di Mantova e Ortona, ultimati lo scorso 11 maggio, hanno viaggiato verso la destinazione finale in Baviera via mare e fiume.

Come spiegato dall'azienda, i due maxi impianti, realizzati in CrMoV e del peso rispettivamente di 600 e 660 tonnellate, sono salpati da porto Marghera su una nave che li ha sbarcati a Rotterdam. Dallo scalo olandese, i reattori sono stati caricati via barge sul canale Reno-Meno-Danubio fino all'arrivo nella raffineria Bayernoil di Neustadt an der Donau, in Baviera.

Dalle immagini diffuse dalla stessa Belleli Energy si nota inoltre la presenza degli impianti a bordo della chiatra Mastro Peppe 1895 di proprietà della stessa azienda mantovana

(e che probabilmente è stata utilizzata per il trasporto sul Po da Mantova verso Venezia), così come su di una nave di Jumbo, compagnia specializzata nel segmento heavy lift, che invece verosimilmente avrà in carico il trasporto tra Italia e Olanda.

Riguardo la produzione dei due reattori, commissionata da Fluor, società statunitense che ha agito come contractor, Belleli ha evidenziato che questa è avvenuta nel giro di 10 mesi "incluso l'acquisto dei materiali", chiudendosi addirittura in anticipo di 4 settimane. È partita invece da Ortona un'altra maxi-fornitura, realizzata in questo caso unicamente dalla 'casa madre' di Belleli, ovvero Walter Tosto. L'impianto in questione (una CCR Platforming Process Unit Reactor) è lungo 46 metri, ha un diametro di 2 e un peso di 166 tonnellate; la sua peculiarità è di essere composta da quattro reattori saldati tra loro. La struttura è stata consegnata per essere installata presso un impianto petrolifero nella città di Corinto. ■



Decollato da Malpensa un boiler da oltre 88 tonnellate

Lavoro di squadra a Malpensa da parte del duo Airport Handling - Beta Trans, con la compagnia aerea Volga Dnepr e lo spedizioniere Fracht Italia per l'invio negli Stati Uniti di un boiler da oltre 88.000 kg destinato a un impianto petrolifero.

Le caratteristiche particolari del carico e la sua delicatezza hanno infatti richiesto uno studio accurato, con numerosi momenti di confronto tra i vari operatori coinvolti, inclusa una visita nella sede del produttore (un'azienda lombarda) di rappresentanti della stessa Fracht, di Airport Handling, di Betatrans e di AirBridgeCargo (in rappresentanza di Volga Dnepr) che si è svolta all'inizio di settembre.

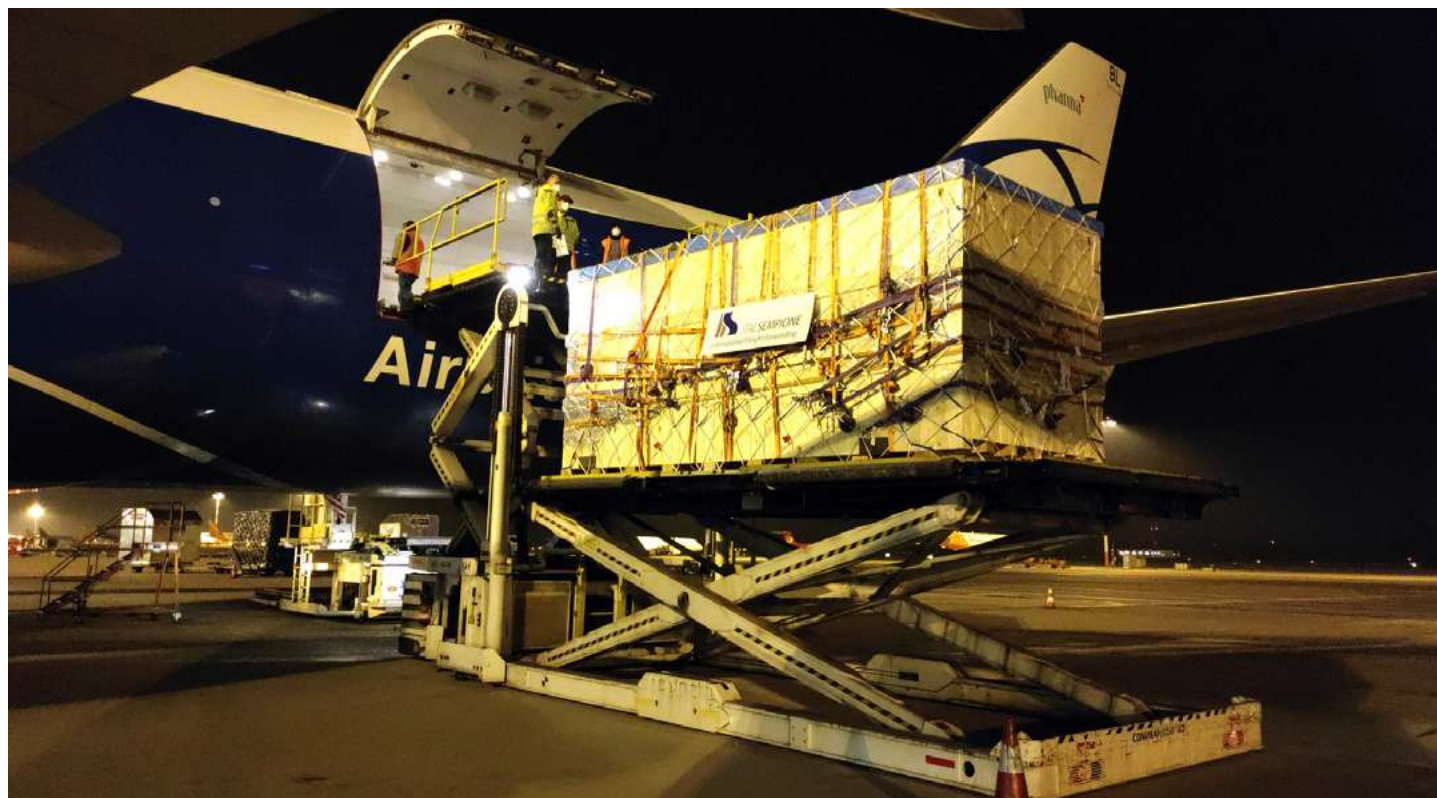
Tra gli elementi da evidenziare c'è anche il fatto che oltre al boiler, il carico da spedire negli Usa comprendeva anche la relativa skid (una 'culla'), realizzata a parte dallo stesso produttore, da 8.900 Kg, per un peso complessivo quindi di 92.900 kg circa.

Il via alle operazioni di trasferimento si è avuto lo scorso 10 settembre, quando boiler e skid sono stati caricati separatamente su due diversi mezzi per il viaggio verso Malpensa, una scelta compiuta per permet-

re il passaggio su strada senza intoppi e per maggiore fluidità. Dal sito del produttore, i due autoveicoli hanno viaggiato nella notte per arrivare la mattina seguente a Malpensa. Nello scalo, il boiler è stato infine 'travasato' sul suo skid, e quindi spostato in un'area più defilata dell'aeroporto nella quale (sotto sorveglianza di un servizio di security) ha atteso l'arrivo del 'suo' aereo. Il quale - un Antonov 124-100 - è quindi atterrato nello scalo varesino il 14 settembre alle 7.45. A quel punto le complesse operazioni preparatorie hanno previsto un ulteriore passaggio fondamentale, e cioè l'approntamento (curato da Volga Dnepr) di una ulteriore skid specifica per il viaggio aereo sulla quale i due pezzi precedentemente combinati sono stati infine collocati e fissati. Poi il trasferimento a bordo del carico con l'impiego di due gru Forti, rispettivamente da 250 e 350 tonnellate di capacità di sollevamento. L'epilogo è stato il decollo, alle 21 del 14 settembre, alla volta dell'aeroporto di Lincoln, in Nebraska, dove il carico di boiler e culla è stato sbarcato e si è avviato - questa volta restando 'unito' - verso la sua destinazione finale. ■



L'eccellenza meccanica made in Italy spedita via mare e via aerea da Italsempione



Le crescenti difficoltà che il 2021 ha riservato al trasporto delle merci non hanno fortunatamente frenato il comparto della meccanica Italiana e il team di specialisti project cargo di Italsempione si è fatto trovare pronto quando è stato chiamato a supportarne lo sviluppo. In pieno periodo pandemico l'azienda di spedizioni lombarda ha infatti portato a compimento in pieno periodo pandemico una serie di importanti spedizioni oversize in varie aree del mondo: dall'Estremo Oriente al subcontinente Indiano, dal Mediterraneo al Nord America.

Su tutti spicca la spedizione di un macchinario per il taglio laser delle lamiere che l'azienda con headquarter a Vittuone (Milano) ha trasportato nel Guangdong in Cina, gestendo l'intera filiera di trasporto a partire dal ritiro in Piemonte e sino al cliente, grazie anche all'ausilio del proprio partner cinese che ha curato nei dettagli le operazioni locali e dell'ultimo miglio. Le casse, che raggiungevano un peso totale di oltre 55 tonnellate, sono state consegnate all'aeroporto di Malpensa e sbarcate all'aeroporto di Shenzhen per poi raggiungere la destinazione finale con il noleggio di camion dedicati.

Sempre per via aerea, Italsempione ha concluso con successo il trasferimento di un'altra commessa di macchinari di taglio laser, stavolta destinati in India. Una spedizione door-to-door dall'alto valore commerciale, transitata all'aeroporto di New Delhi e consegnata presso un impianto di produzione di Gurgaon nella periferia della capitale.

Passando al via mare è stato di particolare rilievo il trasferimento di un'intera linea per la vulcanizzazione di pneumatici dalla

Lombardia alla Thailandia nell'arco di 30 giorni. Nonostante le periodiche condizioni di congestione a cui è sottoposto il porto di Bangkok e il problema della carenza di container vuoti nei terminal Italiani, Italsempione è riuscita a garantire al cliente partenze costanti e regolari, rispettando i vincoli imposti dalla lettera di credito.

La rete di partners affidabili su cui la società di spedizioni può contare ha poi consentito la movimentazione via mare di due impianti di zincatura con imbarchi paralleli dai porti di Genova e Amburgo (Germania) destinati in Egitto e Stati Uniti. In entrambi i casi per la tratta stradale sino al porto d'imbarco è stato necessario l'ottenimento dei permessi stradali e l'ausilio della scorta della polizia per via della larghezza delle casse, che raggiungevano una larghezza di quasi 4 metri e un'altezza di oltre 350 centimetri, per un peso di 42 tonnellate a pezzo.

Non solo outbound ma anche gestioni inbound per l'azienda di Vittuone, che nello scorso Febbraio e a cavallo del Capodanno Cinese è stata chiamata a trasportare via mare dalla Cina a Verona una serie di compressori fuori sagoma necessari per il completamento di un nuovo impianto di una delle maggiori aziende italiane produttrici di ossigeno ed azoto.

Antonio Refaldi, direttore della divisione Air&Sea di Italsempione, si dice soddisfatto dei risultati conseguiti e del consolidamento della rilevante posizione raggiunta dall'azienda nel mercato del project cargo, confermando che la gestione di trasporti speciali, via mare e via aerea, rimarrà una delle priorità anche per i mesi a venire. ■

*La gestione
di trasporti speciali,
via mare
e via aerea,
rimarrà
una delle priorità
anche per i mesi
a venire*

‘Condotte volanti’ da Singapore all’Italia con Cargo Europe Department



Cargo Europe Department, primario player italiano attivo nella logistica e nelle spedizioni project and air cargo sale agli onori delle cronache per un importante trasporto aereo in importazione fra la Malesia e l'Italia appena portato a termine. A raccontare nel dettaglio ad AIR CARGO ITALY l'operazione, “una delle più appaganti e impegnative della mia vita professionale” ha detto, è stato Giuseppe Battaglia, amministratore e direttore della società di spedizioni siciliana con sede a Catania.

Le caratteristiche particolari del carico e le sue forme irregolari hanno richiesto uno studio accurato e numerosi momenti di confronto tra i vari partner coinvolti dallo spedizioniere. L'importazione comprendeva il ritiro fisico delle condotte presso il produttore, il relativo imballaggio e messa in sicurezza, stoccaggio presso un magazzino a Singapore dove l'azienda dispone di circa 7.000 mq di aree. “Considerato il breve preavviso e le tempistiche ridotte per organizzare il servizio, tutti i team coinvolti, ovvero Malesia, Singapore e Italia, hanno lavorato a stretto contatto, giorno e notte, senza sosta per 4 giorni consecutivi. Il via alle operazioni di trasferimento si è avuto lo scorso 1 Ottobre” riassume Giuseppe Battaglia.

La spedizione ha richiesto l'utilizzo di 16 full truck a origine solo per il trasferimento in aeroporto. L'aereo charter noleggiato e utilizzato per il trasporto è stato un Antonov An-124-100 che ha una lunghezza di 69 metri e un'apertura alare pari a 73,3 metri, uno degli aerei cargo più grandi al mondo. La spedizione è partita dall'aeroporto di Singapore il 5 Ottobre per atterrare a Malpen-

sa il 06 Ottobre alle 20:15.

In Italia sono state attivate tutte le complesse operazioni di ricezione dell'aeromobile alle quali erano presenti personalmente i vertici di Cargo Europe Department: oltre a Giuseppe Battaglia, anche Ana Maria Bordeanu, Viviana Massa e Marco Balan.

“Fra i servizi particolari predisposti figura l'approntamento su pista di circa 30 unità dolly con pianale a due assi, due forklift e dieci persone per la movimentazione fisica dei pezzi coadiuvata dall'handler di terra Mle (Malpensa Logistica Europa)” prosegue il racconto della società di spedizioni siculo, aggiungendo che le operazioni di svuotamento e distribuzione dei colli è durato tutta la notte terminando alle ore 5:30 del mattino. Il giorno seguente è stata curata l'operazione doganale e il relativo controllo radio-metrico. Ottenuta la prontezza doganale è stata organizzata una carovana composta da 12 autotreni che hanno portato a termine la consegna dei carichi presso la sede del cliente finale. I partner di questa commessa sono stati Solex Logistics, Air Ocean Cargo Spa e MLE - BCube Malpensa.

Il committente fa parte di un raggruppamento d'impresa e multinazionali specializzate nella costruzione e produzione di impianti industriali dediti alla produzione di semi conduttori presenti in tutto il mondo.

L'epilogo positivo e il completamento puntuale di quest'operazione ha permesso a Ced di chiudere un contratto continuativo che avrà durata di altri due anni per effetti del quale l'azienda prevede numerose spedizioni di altre condotte via mare e aerea. ■

Missione compiuta per la spedizione aerea del David da Firenze a Dubai

Sono stati la società di spedizioni italiana Otim (Organizzazione Trasporti Internazionali e Marittimi), il vettore aereo Cargolux, Cierre Trans e la società di logistica Chimar i protagonisti principali del trasporto dall'Italia agli Emirati Arabi Uniti del David di Michelangelo (una replica dell'opera originale).

Dopo tanta attesa, è stata svelata la copia stampata in 3D del David di Michelangelo che costituisce il cuore del Padiglione Italia di Expo Dubai, in una breve cerimonia con il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, il Commissario per l'Italia, Paolo Glisenti, il presidente di Fincantieri Giampiero Massolo, il sindaco di Firenze Dario Nardella e le autorità

emiratine. Il David di Michelangelo è stato riprodotto a grandezza naturale in resina grazie a uno straordinario progetto di digitalizzazione. La società di spedizioni Otim ha reso noto che solo per le fasi di movimentazione dal museo di Firenze della riproduzione in dimensioni reali del David (6 metri di altezza) hanno operato 12 persone, due camion e una gru per trasferire, accomodare e imballare il carico che successivamente è stato imbarcato su un aereo merci di Cargolux. ■



• say where and when



www.freschieschiavoni.eu



HEAD OFFICE - CARGO TERMINAL

Via Monzese, 34 - 20052 Vignate (MI)
+ 39 02959395211

BRANCHES

Liscate: +39 02959395342
Malpensa: +39 02959395120
Bologna: +39 0516650734
Firenze: +39 055448471

OUR CERTIFICATIONS AND COMPLIANCES

- UNI EN ISO 9001:2015
- AGENTE REGOLAMENTATO ENAC
- AEOF
- VGM/SOLAS
- GDP
- CEIV COMPLIANCE
- HACCP COMPLIANCE
- TAPA TSR
- TAPA FSR

Dhl Global Forwarding Italy al lavoro per la Middle East Oil Refinery egiziana

La divisione 'Industrial Project' di Dhl Global Forwarding Italy sta gestendo da gennaio 2021 un ambizioso progetto per conto di un primario cliente egiziano, leader nel campo della raffinazione in Nord Africa. Le spedizioni sono dirette alla Middle East Oil Refinery (Midor), una raffineria a circa 32 km a sud-ovest di Alessandria d'Egitto. Il progetto include varie forniture provenienti da India, Nord Europa e Italia ed è guidato dalla control tower 'Industrial Project' di Pozzuolo Martesana, che ne gestisce le attività di pre-spedizione, inclusa la parte documentale del progetto.

Il trasporto, che avviene per lotti mensili di circa 5.000 metri cubi per un totale di 100.000 freight/ton, coinvolge dei macchinari di processo volti a stabilizzare ex-ante la temperatura di raffinazione del petrolio.

Dal punto di vista tecnico, oltre all'utilizzo delle gru portuali al momento sia dell'imbarco sia dello sbarco, la particolare natura del carico ha richiesto diversi accorgimenti. Si è rivelato infatti necessario uno studio ingegneristico ad hoc che ha valutato le forze laterali che si generano durante la navigazione per ottenere un adeguato rizzaggio del carico: in tal modo si è potuto garantire la sicurezza della navigazione, evitando scormimenti e possibili danneggiamenti del carico.

Il progetto sta procedendo regolarmente e avviando a tutte le criticità: la particolarità di questa spedizione risiede nel fatto che, nonostante le restrizioni locali, Dhl continua a performare rispettando i propri standard d'eccellenza. Tutto ciò avviene gra-

zie al network interno dedicato alla movimentazione del project cargo, che fornisce la specializzazione necessaria durante le operazioni di carico e scarico sino alla consegna finale.

Un altro elemento di successo è l'utilizzo del Material Management System (Mms), un sistema informatico di gestione dei progetti sviluppato negli anni dalla divisione project di Dhl che conta circa 700 persone in 150 Paesi: in tal modo sono garantiti la visibilità e il tracciamento puntuale lungo tutta la filiera di movimentazione di ogni singolo articolo del progetto in tempo reale, caratteristiche sempre più importanti data la complessità dei progetti negli ultimi tre anni.

Rimanendo in tema di sostenibilità, la corsa alla riduzione delle emissioni nocive ha creato nuove opportunità di business che richiedono un'ulteriore specializzazione nell'ambito del project cargo. È il caso della realizzazione dei parchi eolici e del revamping degli impianti di raffinazione, ovvero il rinnovamento delle tecnologie e dei macchinari nei vecchi impianti di raffinazione, volti a diminuire le emissioni di sostanze volatili nocive.

Dhl, cercando di anticipare la tendenza di mercato, ha avviato da tempo il percorso di specializzazione nella movimentazione di impianti "green" e questa spedizione ne è un chiaro esempio, trattandosi appunto di componenti volte al rinnovamento dell'impianto.

Laddove il progetto lo permetta, si dà la precedenza all'utilizzo di modalità di trasporto meno impattanti, perseguendo in questo modo il programma globale di sostenibilità del gruppo. ■

*Necessario
uno studio
che ha valutato le
forze laterali che si
generano in naviga-
zione per ottenere
un adeguato
rizzaggio del carico*



Ferest Shipping e la spedizione delle travi più lunghe del mondo

Maisurano 170 metri di lunghezza per 6.500 tonnellate ciascuna le due travi spedite recentemente da Ferest Shipping e realizzate da Cimolai Spa per conto di All-Seas, una delle principali compagnie internazionali attive nel campo offshore. A completamento di un progetto avanguardistico durato oltre due anni, la casa di spedizioni Ferest Shipping con uffici a Porto Nogaro e Monfalcone, ha ricevuto mandato di agenzia da parte dell'azienda svizzera Allseas per coordinare tutti i movimenti della chiatta Iron Lady nelle diverse fasi d'ingresso, posizionamento e uscita dal orto di Monfalcone.

Le travi imbarcate sulla chiatta sono state inviate al porto di Rotterdam per essere poi installate sulla Pioneering Spirit, la nave offshore più grande al mondo impiegata in lavori di assistenza alle piattaforme estrattive.

La spedizione in questione è stata effettuata lo scorso mese di agosto e ha richiesto, per il suo completamento, l'assistenza degli agenti della Ferest Shipping che hanno organizzato, con tutte le parti

coinvolte, i molteplici movimenti necessari a garantire la buona riuscita dell'imbarco.

Ferest Shipping ha inoltre operato, fin dall'inizio dell'incarico, in qualità di rappresentante fiscale in Italia della Ses (Société d'Exploitation du Pioneering Spirit NV), società belga armatrice della nave Pioneering Spirit per la quale continua a operare nell'ambito degli altri progetti ancora in corso. ■



Tre gru spedite dalla Sicilia all'isola di Bintan via traghetto, aereo e nave con Vector



Nel periodo tra Aprile e Maggio di quest'anno la società di spedizioni Vector ha seguito un delicato trasporto di tre gru destinate all'isola indonesiana di Bintan.

L'azienda con sede a Castellanza (Varese), che risulta essere stabilmente tra i primi 15 spedizionieri aerei nazionali, è stata contattata da un partner che manifestava il bisogno di movimentare urgentemente tre gru da sollevamento dalla Sicilia a Bintan Island, via aerea. Le macchine da sollevamento, di quasi 10 metri di lunghezza e 10 tonnellate di peso ciascuna, sono state posizionate su apposite piattaforme ingegnerizzate dalla ditta mittente in collaborazione con lo spedizioniiere e il vettore aereo al fine di ottimizzare l'ingombro sul volo e semplificare quanto più possibile la manovrabilità dei colli.

Le gru e le componenti accessorie sono state ritirate in Sicilia, provincia di Trapani, a mezzo di cinque camion, in collaborazione con la società RG shipping di Milano, da anni partner fidato di Vector per i trasporti eccezionali e fuori-sagoma. I camion si sono imbarcati al porto di Palermo per un successivo sbarco a Genova e inoltre fino all'aeroporto di Malpensa.

*Vector
ha scelto
AirBridgeCargo
come partner
del progetto
e vettore
per il trasporto
aereo delle gru*

Vector ha scelto AirBridgeCargo come partner del progetto e vettore per il trasporto aereo delle gru. La merce è stata caricata su un aereo B747 attraverso la *nose cargo door* che permette il carico di spedizioni fuorimisura dalla parte frontale dell'aeromobile. Preziosa è stata anche la collaborazione con il personale di Alha, handler aeroportuale dello scalo.

Il carico è volato da Malpensa a Mosca e da lì hanno proseguito fino a Singapore dove all'arrivo erano pronte le attrezzature necessarie per lo scarico e il posizionamento diretto sui camion prenotati per la consegna. terminate le procedure, i mezzi hanno fatto rotta verso il porto di Singapore dove si sono imbarcati per Bintan Island dove ha avuto luogo la consegna *on-site* nei tempi concordati con il cliente.

"Sentirci parte di un progetto della nostra clientela ci dà la spinta per superare ogni ostacolo che inevitabilmente si incontra sul percorso e per perseguire l'obiettivo comune che è il successo dell'operazione" fanno sapere da Vector, azienda che gestisce regolarmente trasporti eccezionali e project cargo aerei e marittimi, spesso con l'utilizzo di mezzi di trasporto in full charter. ■

Sei caldaie extra-large trasportate in giro per l'Europa con il contributo di Fracht Italia

Fracht Italia, società parte del gruppo svizzero Fracht AG, tramite il network del gruppo che conta oltre 115 uffici di proprietà in tutto il mondo, è specializzata nella logistica e nelle spedizioni di progetti complessi, in tutte le fasi caratterizzanti, dall'ingegneria alla programmazione, sino alla consegna finale. Un esempio recente riguarda la spedizione, per conto di un importante cliente, leader di mercato, di sei caldaie e i relativi accessori da vari siti di produzione dislocati in Europa al sito di Gelsenkirchen.

In particolare, le sei caldaie, componenti più delicati dell'impianto, sono state prodotte in Romania; le dimensioni delle caldaie sono 21 metri di lunghezza, 6 metri di larghezza e 4 metri di altezza, ciascuna avente un peso di 220 tonnellate.

L'approccio di Fracht è necessariamente molto tecnico e, come per tutti i progetti più complessi, prima di effettuare i trasporti, è stato effettuato un sopralluogo e uno studio di fattibilità, al fine di valutare la metodologia migliore per consegnare la merce, e le eventuali criticità.

In questo caso, è stata individuata una banchina fluviale nei pressi del cantiere, che ha richiesto lo studio della capacità portante, in vista delle operazioni di sbarco, così come sono stati studiati i ponti lungo il percorso dalla banchina al cantiere, e successivamente monitorati per verificare che il trasporto non arrecasse danno agli stessi.

L'ufficio di project cargo engineering di Fracht Italia ha avuto un ruolo importante in tutta l'attività di studio e preparazione,

insieme a tutti gli attori coinvolti, al fine di valutare e prevenire importanti criticità che, se non tempestivamente affrontate, avrebbero determinato consistenti ritardi e costi aggiuntivi.

Un'altra particolare criticità di questo trasporto riguarda le tempistiche di consegna, molto strette, in base agli accordi contrattuali con l'*end user*, rese ancora più sfidanti a causa del periodo di trasporto (febbraio 2021) durante il quale le condizioni di navigabilità lungo il Danubio sono solitamente proibitive.

Infatti, a causa dei pesi e delle dimensioni dei colli, è stato necessario noleggiare tre chiatte fluviali per il trasporto di due moduli ciascuna, sino al porto fluviale più vicino al cantiere. La programmazione, in questa fase, ha avuto un ruolo fondamentale nella buona riuscita delle attività.

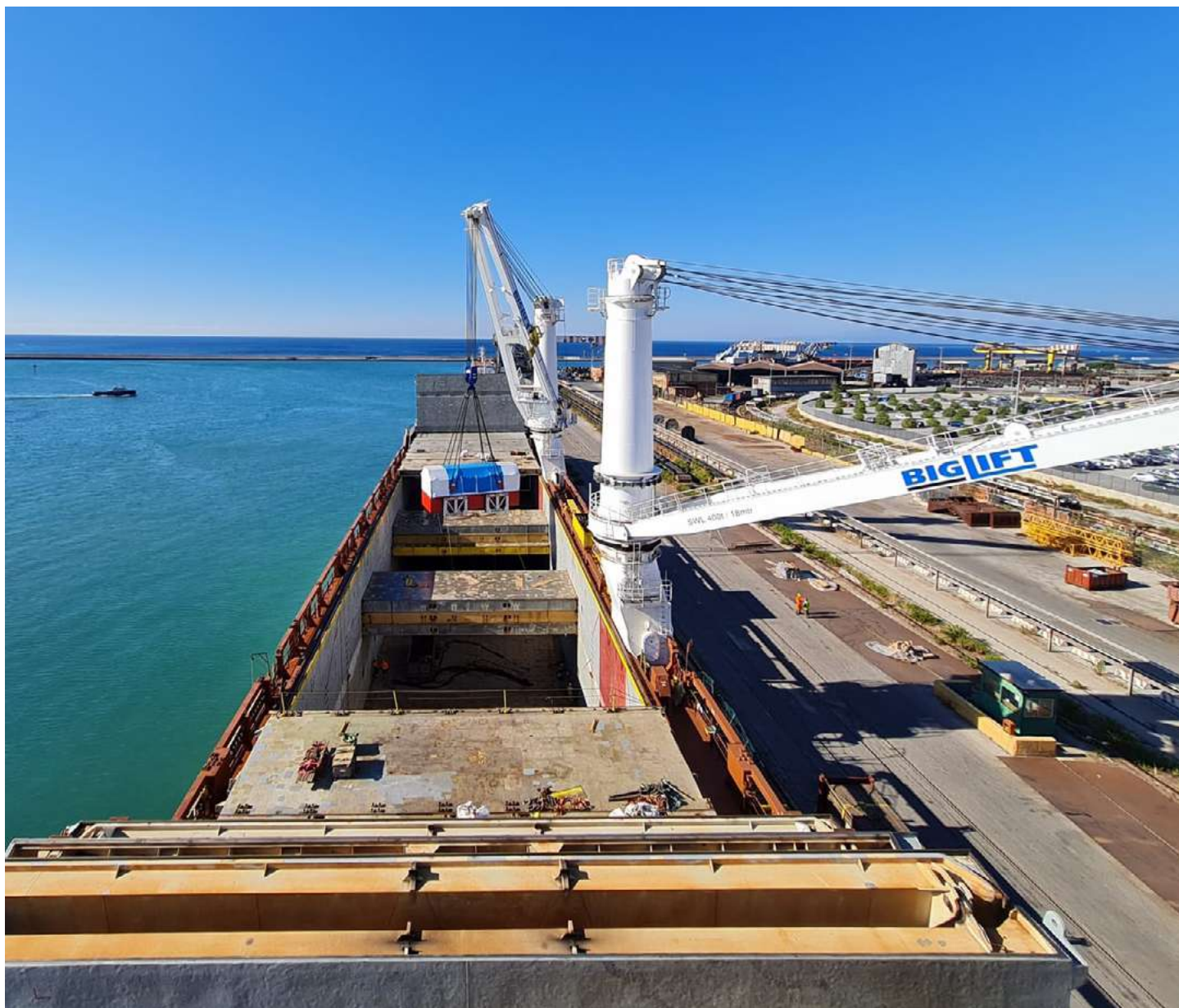
Il project manager che ha gestito la spedizione insieme al suo team dedicato ha infatti monitorato le condizioni di navigabilità per definire la partenza della chiatta e calcolato il *transit time* al fine di organizzare le attività di sbarco e consegna in Germania. A destino è stato necessario impiegare due gru da 500 tonnellate di portata di capacità ciascuna in grado di sollevare in accoppiata i moduli dalla chiatta e posizionarli direttamente sul mezzo di trasporto composto da 20 assi idraulici.

Tutte le attività sono state monitorate da personale Fracht presente in loco, sia all'origine che a destino, e grazie al lavoro di squadra che un network specializzato in project cargo consente, le consegne sono avvenute del rispetto dei tempi richiesti dal cliente. ■

*Sei caldaie
da 220
tonnellate
ciascuna che
misurano 21 metri
di lunghezza,
6 di larghezza
e 4 di altezza*



BigLift prosegue con le spedizioni da Genova delle turbine di Ansaldo Energia



Dopo aver completato con successo l'imbarco della turbina 'Monte Bianco' da 578 tonnellate nel mese di dicembre 2020, la nave Happy River della compagnia olandese Big Lift Shipping, rappresentata dal broker genovese Hb Shipping, nel mese di settembre 2021 ha scalato nuovamente il porto di Genova per un altro imbarco portato a termine in collaborazione con Fagioli.

Il generatore, denominato 'TRXL63' e del peso totale di 310 tonnellate, è stato caricato con gru di bordo (400 tonnellate di portata ciascuna) nei pressi della banchina ex-Ilva con destinazione la centrale termoelettrica di Turbigo (Milano).

"Da rilevare come Ansaldo Energia negli ultimi anni abbia incrementato la produzione di turbine a gas dal basso impatto ambientale; le riduzioni in termini di emissioni (Co2/Nox) e un minor utilizzo di combustibili fossili contribuiranno forse a ulteriori richieste e conseguenti spinte produttive" fanno sapere da Hb Shipping. "Grazie a questi adeguamenti a favore di una marcata 'green policy' in un prossimo futuro è probabile immaginare un ulteriore aumento

della necessità di trasporto, elaborando la miglior soluzione e coniugando in tal modo le unità in uscita con il mezzo più idoneo".

Secondo la società di brokeraggio navale la banchina di Genova Cornigliano, in quanto adiacente all'aeroporto Cristoforo Colombo, ricopre una posizione non ottimale quanto a limitazioni fisiche: "Ottima per quanto riguarda l'integrazione tra fase industriale e logistica, ma restrittiva riguardo le dimensioni massime delle attrezzature navali. È chiaro che in tal senso il concetto di 'airdraft' (cono aereo) rappresenta un ostacolo".

Hb Shipping aggiunge come, "nell'ultima spedizione appena descritta, le maggiori difficoltà che hanno reso non facile la ricerca della nave idonea per l'imbarco della turbina sono legate in primis al peso del carico e all'obbligo di utilizzare bandiera comunitaria per effettuare servizio di cabotaggio, e in secondo luogo restrizioni legate alle particolari caratteristiche della banchina di imbarco".

BigLift si dice molto soddisfatta di aver preso parte a questo progetto in quanto le navi della sua flotta soddisfano le limitazioni imposte dall'accosto. ■

Un progetto via mare, fiume, terra e cielo verso l'Algeria è l'ultima impresa di Iscotrans

Iscotrans, società di spedizioni internazionali basata a Genova e specializzata in carichi heavy lift e logistica per grandi impianti, ha completato nel recente passato le spedizioni per un progetto europeo strategico in Algeria. Il lavoro, della durata di circa due anni, ha richiesto una delicata fase di preparazione e un notevole coordinamento tra gli uffici italiani e algerini della società, l'ufficio spedizioni del cliente e i project manager coinvolti per soddisfare le richieste del cliente finale.

L'impianto, una stazione di compressione del gas, ha richiesto l'utilizzo di svariate metodologie di trasporto, dalle navi noleggiate alla spedizione di parcels aerei, passando per l'utilizzo di barge fluviali, per un totale di circa 6.000 tonnellate di merce.

La particolare resa a destino, DDP Construction site in Algeria, ha richiesto e impiegato competenze di project management ben consolidate nel team Iscotrans al fine di gestire tutti gli aspetti di progetto: dall'operatività alla gestione finanziaria.

L'azienda genovese, tramite i suoi uffici esteri e il network di proprietà (Tandem Global Logistics), ha supportato il cliente con

funzioni di *expediting*, supervisione, coordinamento e shipping per gli ordini effettuati dal main contractor in tutto il mondo e, in particolare, in Far East, Nord ed Est Europa e Italia.

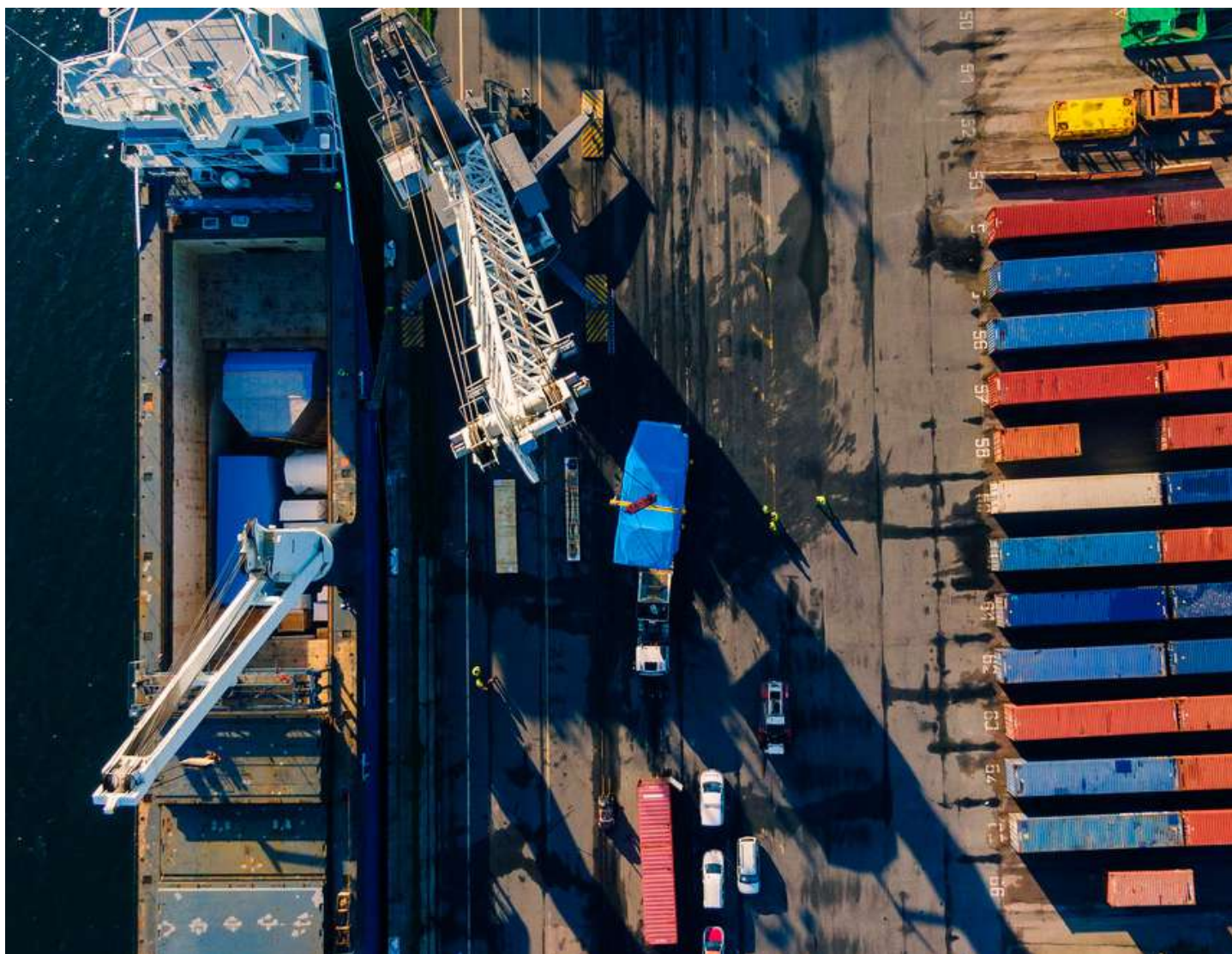
I pezzi più critici, aventi altezza e larghezza di circa 700 metri cubi e peso prossimo alle 100 tonnellate, hanno richiesto l'utilizzo di mezzi speciali per il trasferimento a banchina fluviale, roll on e roll off su chiatta per successivo imbarco su nave charter heavy lift.

A destino la movimentazione non è stata meno complessa.

Lo stretto coordinamento con gli uffici algerini di Iscotrans e le autorità governative ha permesso di trasferire efficacemente il materiale al sito industriale nonostante le notevoli dimensioni che hanno richiesto interventi di opere civili quali interruzione dell'energia elettrica per un'intera regione, sbanamenti, riempimenti e bypass stradali.

Il progetto aggiunge un altro successo alla consolidata esperienza di Iscotrans che dal 1976 affianca con soddisfazione le maggiori imprese italiane e internazionali che operano nei settori dell'oil & gas, *energy* e *civil construction*. ■

*I pezzi
più critici
hanno richiesto
l'utilizzo
di mezzi
speciali per
il trasferimento
a banchina*



L'impresa di Iss Palumbo è una colonna da 365 tonnellate spedita dalla Romania all'Egitto



Iss Palumbo, azienda attiva nel settore spedizioni e logistica a livello nazionale e internazionale per carichi speciali e impiantistica si è cimentata nel corso dell'anno passato nella gestione e coordinamento della spedizione di una colonna con dimensioni 69 x 7,5 x 7,5 metri e peso pari a 365 tonnellate dalla Romania all'Egitto. Il carico in questione è stato ritirato nella zona di Bucarest e trasferito su strada fino al porto fluviale di Oltenia, in Romania. Una volta giunto al porto è stato caricato su una chiatta per raggiungere il porto di Costanza dove è stata eseguita l'operazione di trasferimento ship to ship per imbarco sulla nave oceanica BBC Pearl. Il carico ha poi raggiunto il porto di El Dekheila, in Egitto, ed è stato sbarcato su camion per la consegna finale al cantiere. Il progetto, uno dei tanti che annualmente gestisce Iss Palumbo, consisteva nella gestione delle spedizioni di materiale proveniente da multiple origini con destinazione finale Alessandria d'Egitto e ha coinvolto diversi uffici del gruppo, incluse le filiali in Egitto, Regno Unito e Dubai, oltre al quartier generale di Livorno, in Italia. Iss Palumbo ha curato, coordinato e controllato tutte le fasi della spedizione, a partire dalla verifica della documentazione tecnica, la stipula di polizze assicurative, il noleggio delle navi dedicate e la

gestione dei colli eccezionali.

La complessità e le criticità legate a questa specifica spedizione si sono riscontrate sia nelle dimensioni sia nelle caratteristiche strutturali delle unità eccezionali che sono state superate grazie alla accurata pianificazione delle operazioni da parte della società di spedizioni livornese. "La realizzazione del progetto e il suo relativo successo sono frutto di un team giovane e appassionato che trova supporto in un'azienda con alle spalle una esperienza nel settore di oltre mezzo secolo, delle forti tradizioni e continuità nelle funzioni dirigenziali e manageriali" fa sapere Iss Palumbo.

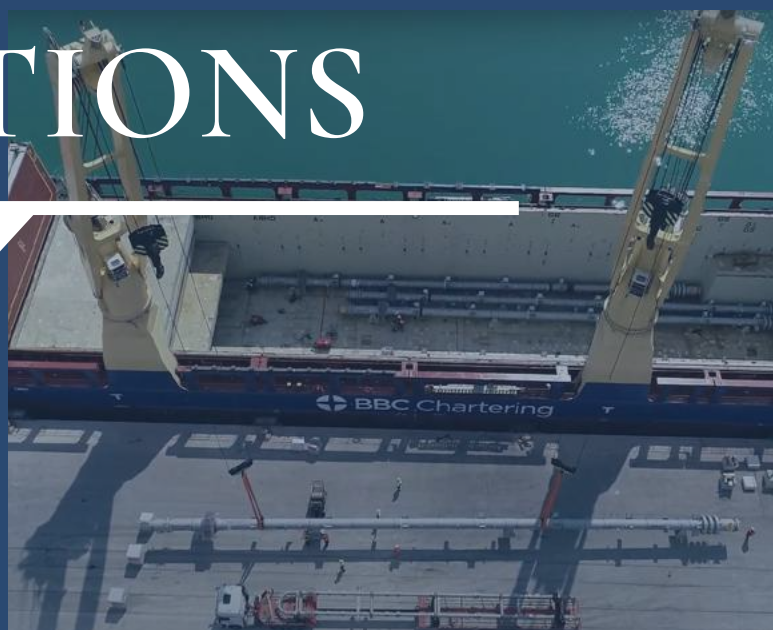
Nel 2012 la partnership strategica con Inchcape Shipping Services (società leader mondiale nel campo marittimo che vanta oltre 230 uffici dislocati in 60 paesi nel mondo) ha dato vita all'attuale Iss Palumbo: "Un perfetto connubio tra professionalità, esperienza e presenza a livello mondiale".

Tuttora guidata dalla famiglia Palumbo, la società a così ampliato la propria offerta di servizi, specializzandosi nella gestione di grandi progetti industriali potendo vantare un know how specifico nel settore oil&gas fornendo soluzioni di logistica integrata, logistica portuale e di servizi marittimi. ■



TRAIANA srl

CIVITAVECCHIA PORT - ITALY



WE HAVE A SEA OF
SOLUTIONS

WWW.TRAIANA.IT ■ TRAIANA@TRAIANA.IT



Da Genova e Napoli via mare e fiume fino al Baden Württemberg: il project cargo dell'anno per Interglobo

I servizi della Project Cargo Division della società di spedizioni Interglobo sono sempre personalizzati per ogni singolo contratto, per ogni cliente e per ogni esigenza e puntano a soddisfare compiti complessi.

Il più recente esempio dell'impegno e dell'attenzione che Interglobo riserva al mondo dell'impiantistica e dei trasporti eccezionali sono state la progettazione e l'esecuzione del trasporto di una turbina AE 94.3A (del peso di 330 tonnellate per 300 metri cubi) e relativi generatore (308 tonnellate per 196 mc) e trasformatore (230 tonnellate per 163 mc) dagli stabilimenti italiani di produzione fino al posizionamento su fondazione dell'impianto MAR4 di Marbach, land del Baden-Württemberg in Germania. Dimensioni e pesi estremamente critici per un trasporto su gomma hanno fatto optare per un imbarco in break bulk da Napoli e Genova per poi sfruttare via chiatte 800 km dell'efficiente rete fluviale da Anversa, lungo il Reno prima e il Neckar poi, fino a giungere a Marbach. Non disponendo di un porto fluviale sufficientemente vicino all'impianto MAR4 ove sbarcare il team di Interglobo ha provveduto a in-

*I servizi
della project
Cargo division
della società
di spedizioni
Interglobo
sono sempre
personalizzati*

dividuare, progettare e predisporre un sito adeguato a ospitare operazioni complesse di heavy-lift in totale sicurezza. Le criticità dovute alla difficoltà di attracco in sicurezza, al limitato spazio di manovra a disposizione delle due gru da 650 tonnellate e al vincolo di completare le operazioni nell'arco delle 48 ore di un weekend per ridurre al minimo i disagi alle aziende limitrofe hanno comportato che ogni singolo movimento fosse studiato, programmato ed eseguito con la massima perizia.

A coronamento del risultato ottenuto le operazioni di posizionamento su fondazione di tutte le macchine sono avvenute con l'ausilio di uno specifico *gantry system* modulabile col quale è stato possibile garantire la massima flessibilità nel rispetto delle tempistiche richieste dal committente della spedizione.

"E sono proprio la flessibilità, l'energia, la passione, l'impegno costante, l'affidabilità, la coerenza e la trasparenza i valori con i quali la Project Cargo Division di Interglobo ha gestito questo progetto e con i quali porta avanti ogni singolo progetto, ogni giorno" è il commento dell'azienda. ■



Dal Nord Africa a Brescia su nave, chiatta e camion? Ci pensa l'esperienza di Fortune International

Per la società di spedizioni milanese Fortune International il trasporto 'project cargo dell'anno' appena trascorso è stata la spedizione di una decina di colli da oltre sette metri di diametro e più di cinque metri di altezza ciascuno. Un'importazione dal Nord Africa fino alla Lombardia via nave, chiatta e camion.

"Date le dimensioni davvero eccezionali i colli spediti hanno necessariamente dovuto proseguire il proprio viaggio dal porto di Chioggia via fiume con una chiatta fino a Mantova, per poi effettuare un ultimo tratto fino a Brescia via strada. Anche in questo

caso a bordo di camion eccezionali muniti di idonei permessi stradali e debitamente scortati, viaggiando di notte, smontando semafori e rimuovendo ogni tipo di ostacolo" racconta Paolo Federici, vertice e fondatore di Fortune. La nave che li ha trasportati in Italia dal Nord Africa al porto di Chioggia è stata interamente noleggiata per l'occasione e il piano di carico studiato dall'ufficio di Milano di Fortune. "Noi che abbiamo una certa età ricordiamo con nostalgia i tempi quando lo *shipping* era un'arte e per caricare una nave serviva saper predisporre un piano di stivaggio.

Avevamo un elenco di casse, gabbie, fasci delle misure più diverse. Ogni collo con peculiarità tutte sue (non sovrapponibile, non caricabile in coperta, da movimentare solo con il forklift, da assoggettare ad ancoraggio e fissaggio a bordo, magari da saldare al piano della stiva) ed era necessario fare calcoli precisi per stivare in maniera corretta ogni cosa.

Un calcolo sbagliato voleva dire che, al momento dell'imbarco, quella certa cassa non entrava

nello spazio predisposto e tutto dovesse essere rifatto daccapo" ricorda Federici.

"Poi - conclude - qualcuno ha avuto un'idea geniale: se gli imballi diventano tutti uguali, caricare una nave diventa un gioco da ragazzi ed è così che è nato il container.

Però ci sono merci che non possono viaggiare in container: quei colli che hanno misure o pesi eccezionali, molto superiori alla capacità di carico di un container. Ecco allora che in quei casi per la spedizione bisogna tornare a riferirsi agli artisti dello shipping". ■



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 (MAROCCO)
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

Di Jas la prima spedizione heavy lift sbarcata alla nuova banchina Chawan a Singapore

Nei primi mesi del 2021 Jas Projects, la business unit dell'italiana Jas Worldwide dedicata alle spedizioni di project cargo, si è aggiudicata il trasporto di 8.800 tonnellate di merce breakbulk incluso il trasporto di colli heavy lift sino a 300 tonnellate di peso unitario con destinazione finale Singapore. Per conto della società Linde Engineering, l'azienda con headquarter a Brema, in Germania, ha studiato e implementato una soluzione di trasporto personalizzata e innovativa sulla base delle esigenze del cliente e delle peculiarità del materiale da spedire.

La 'divisione Progetti' di Jas in Germania, titolare del contratto, si è potuta avvalere della collaborazione e assistenza del network di Jas Projects a livello Globale e in particolare delle filiali di Singapore, Shanghai in Cina e Seoul in Corea.

L'aspetto innovativo si evidenzia nel fatto che è stato il primo operatore logistico a utilizzare come porto di sbarco la nuova banchina di Chawan nel porto di Jurong a Singapore. Lo scopo del lavoro completo prevedeva la spedizione via mare su nave oceanica da quattro porti d'imbarco differenti e includeva il trasbordo su chiatte a Singapore sino allo sbarco in banchina (roll-off).

Jas Worldwide, spedizioniere internazionale di proprietà privata (fondata e controllata da Biagio Bruni) e fornitore di servizi logistici, può vantare un network composto da 227 uffici in oltre 100 paesi e oltre 4.200 dipendenti (anche grazie ad alleanze strette con agenti qualificati stabilite nel corso degli anni).

Nel 2011 la divisione Progetti è stata creata dal gruppo per soddisfare le esigenze specifiche della logistica di progetto che coinvolgono principalmente società d'ingegneria, approvvigionamento e costruzione (EPC) come clienti. 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 comprovata esperienza nel settore. ■



Dalla Cina a Porto Viro due serbatoi per un nuovo traghetto in costruzione

La società di spedizioni Savino Del Bene è stata protagonista nei mesi scorsi del trasporto dalla Cina (Shanghai) all'Italia di due serbatoi di gas naturale liquefatto e relativi accessori destinati a una nave in costruzione presso il Cantiere Navale Visentini di Porto Viro.

Le dimensioni dei due serbatoi erano 22,5 metri di lunghezza, 5,32 di larghezza e 5,48 di altezza con peso unitario di 104 tonnellate ciascuno.

Il trasporto dall'Estremo Oriente al porto di Marghera per conto del produttore di motori marini Wartsila è avvenuto tramite una nave charter part-cargo bigata e la distanza fra il porto di origine e quello di destinazione è stata di 40 giorni.

Una volta a Marghera, per via delle dimensioni, i due colli principali sono stati sbarcati in banchina, reimbarcati su una chiatta (tramite l'utilizzo delle gru del porto) e trasportati via fiume fino alla banchina del Cantiere Navale Visentini dove sono giunti dopo due giorni di transito).

I restanti colli facenti parte della stessa spedizione, invece, una volta sbarcati a Marghera sono stati trasportati fino a destinazione



via strada utilizzando camion standard. Una volta che la chiatta è arrivata presso la banchina del cantiere, per lo sbarco dei due enormi serbatoi sono state utilizzate due gru da 250/300 tonnellate di portata e trasportati alla destinazione finale mediante l'utilizzo di carrelli Spmt. Della spedizione curata da Savino Del Bene facevano parte 6 colli, del peso complessivo di 210,4 tonnellate e per un volume di 1.322,1 metri cubi. ■





GRIMALDI GROUP

Worldwide Shipping and Logistics

Maritime Transport and Logistics Solutions for any type of

**ROLLING CARGO • EARTH MOVING EQUIPMENT • STANDARD AND SPECIAL CONTAINERS
FORESTRY PRODUCT • PROJECT AND HEAVY LIFT CARGOS**




GRIMALDI GROUP

Via Marchese Campodisola, 13
80133 Naples - ITALY

Phn +39 081 496 111
switchboard@grimaldi.napoli.it

www.grimaldi.napoli.it

Spedizione italiana per Danieli dalla Cina al Canada

La casa di spedizioni Aprile (project division) nei mesi passati ha preso attivamente parte al trasporto di 71 colli dal porto di Shanghai, in Cina, fino a Sault Saint Marie, in Canada, con transito attraverso lo scalo di Hamilton. I numeri della spedizione sono stati: 71 colli, 614,05 tonnellate di peso e 1.100 metri cubi di volume. Il cliente era Danieli e gli impianti dettinati a un impianto siderurgico Algoma.

I colli sono stati trasportati dalla Cina al Canada tramite una nave charter part-cargo bigata con un tempo di transito di 45 giorni.

Nel porto di Hamilton i colli con dimensioni standard una volta sbarcati sono stati caricati su camion e trasportati via strada fino al sito di destinazione finale dove sono arrivati dopo 8 giorni di viaggio. I colli principali, invece, di cui i più pesanti da 83 e 89,7 tonnellate, per via proprio del loro peso e delle dimensioni che ne impedivano il trasporto stradale, una volta sbarcati al porto di Hamilton sono stati caricati su trailer tramite gru e imbarcati su una chiatta che li ha trasportati fino alla banchina del sito di destinazione finale. ■



Rimorchiata dal Brasile all'India una piattaforma estrattiva a 4 nodi di velocità: merito di Augustea

Nel corso dell'anno appena trascorso la Augustea Maritime Transportation Ltd, divisione trasporti del Gruppo Augustea, ha fatto parlare di sé per due imprese particolarmente importanti. La prima, salita agli onori delle cronache mondiale e mediaticamente molto significativa, è stata il contributo determinante dato con l'impiego del rimorchiatore Carlo Magno al disincaglio della portacontainer Ever Given nel canale di Suez.

Meno noto ma certamente più impegnativo è stato invece il rimorchio della piattaforma estrattiva Petrobras XII da Campos Field, al largo del Brasile, ad Alang, in India. Questo rimorchio d'altura, avvenuto a fine 2020, è stato il frutto di un contratto siglato dal Gruppo Augustea con uno dei maggiori cash buyer a livello mondiale che prevedeva: l'assistenza presso il giacimento in cui operava l'unità per le attività di disconnessione dal sistema di ormeggio, il rimorchio della piattaforma fino al caniere di smaltimento indiano e la consegna materiale dell'unità ai rimorchiatori locali all'arrivo ad Alang.

L'unità scelta da Augustea per effettuare il rimorchio è stata l'AHT Carlo Martello (155 tonnellate di bollard pull e 10.880 BHP di potenza costruita nel 2009 dal cantiere Rosetti Marino di Ravenna. Si tratta di un'imbarcazione gemella del Carlo Magno utilizzata, come detto, per le operazioni di disincaglio della Ever Given. Si tratta di un rimorchiatore d'altura particolarmente

adatto per rimorchi oceanici, in quanto possiede una buona autonomia ed è alimentato a Marine Gasoil / Very low sulphur fuel oil.

Le tempistiche del lavoro appena descritto fra Sud America e Asia sono le seguenti: il rimorchiatore è salpato da Rotterdam a fine Novembre 2020, dopo aver navigato 5.250 miglia ha raggiunto Rio De Janeiro circa 20 giorni dopo, dopo una breve sosta per rifornimento il rimorchiatore si è diretto sul Campos Field per prestare supporto durante le fasi di preparazione dell'unità e il 31 Dicembre il convoglio ha lasciato le acque brasiliane giungendo ad Alang a fine Marzo. La distanza di 8.900 miglia è stata coperta a una velocità media di 4 nodi.

Diverse sono state le criticità affrontate e fra queste l'autonomia del bunker che ha imposto al rimorchiatore rifornimenti di combustibile accuratamente pianificati (uno allargò della Namibia, e quello successivo a Port Louis nelle Mauritius).

Correnti, venti e condizioni meteorologiche e lavori come questo giocano poi un ruolo determinante sulla durata del rimorchio, sull'autonomia di combustibile e impongono un'accurata pianificazione del viaggio e delle eventuali azioni correttive.

Le competenze dell'equipaggio e il supporto dal personale a terra hanno grande valore per la buona riuscita del lavoro, così come lo hanno il continuo scambio di informazioni con i servizi di previsioni meteo soprattutto in aree di mare critiche. ■



Polifunzionale e dalle dimensioni record: è Arcalupa, la super barge di Cimolai

Le dimensioni sono da record: 127,2 metri di lunghezza, 31,5 metri di larghezza, 6,5 metri di altezza e 3.800 tonnellate LSW di peso; la sua missione è il trasporto di carichi eccezionali.

Si chiama Arcalupa ed è la super barge progettata e costruita da Cimolai Spa negli stabilimenti di San Giorgio di Nogaro (Udine) in classe ABS, con materiali certificati sia in termini di resistenza che di sicurezza, con una capacità di carico pari a 14.000 tonnellate e una portata del ponte di coperta pari a 30 tonnellate al metro quadro. Una chiatta del valore di circa 30 milioni di euro funzionale a lavori e commesse in portafoglio Cimolai, ma che può anche essere noleggiata da terzi.

Arcalupa è dotata di apposite torri di galleggiamento, che le fanno raggiungere le 4.200 tonnellate LSW di peso, attraverso le quali è possibile sommergere il ponte in circa 13 ore, creando così un bacino galleggiante per il varo e il trasporto di manufatti con una capacità di carico molto importante, pari a 9.800 tonnellate. La chiatta si muove al traino di rimorchiatori ed è in grado di trasportare, grazie alla sua peculiare polifunzionalità, qualsiasi tipo di struttura (piloni di calcestruzzo, paratoie, gru portuali, moduli in acciaio per l'oil & gas) o imbarcazioni, comprese le navi da crociera.

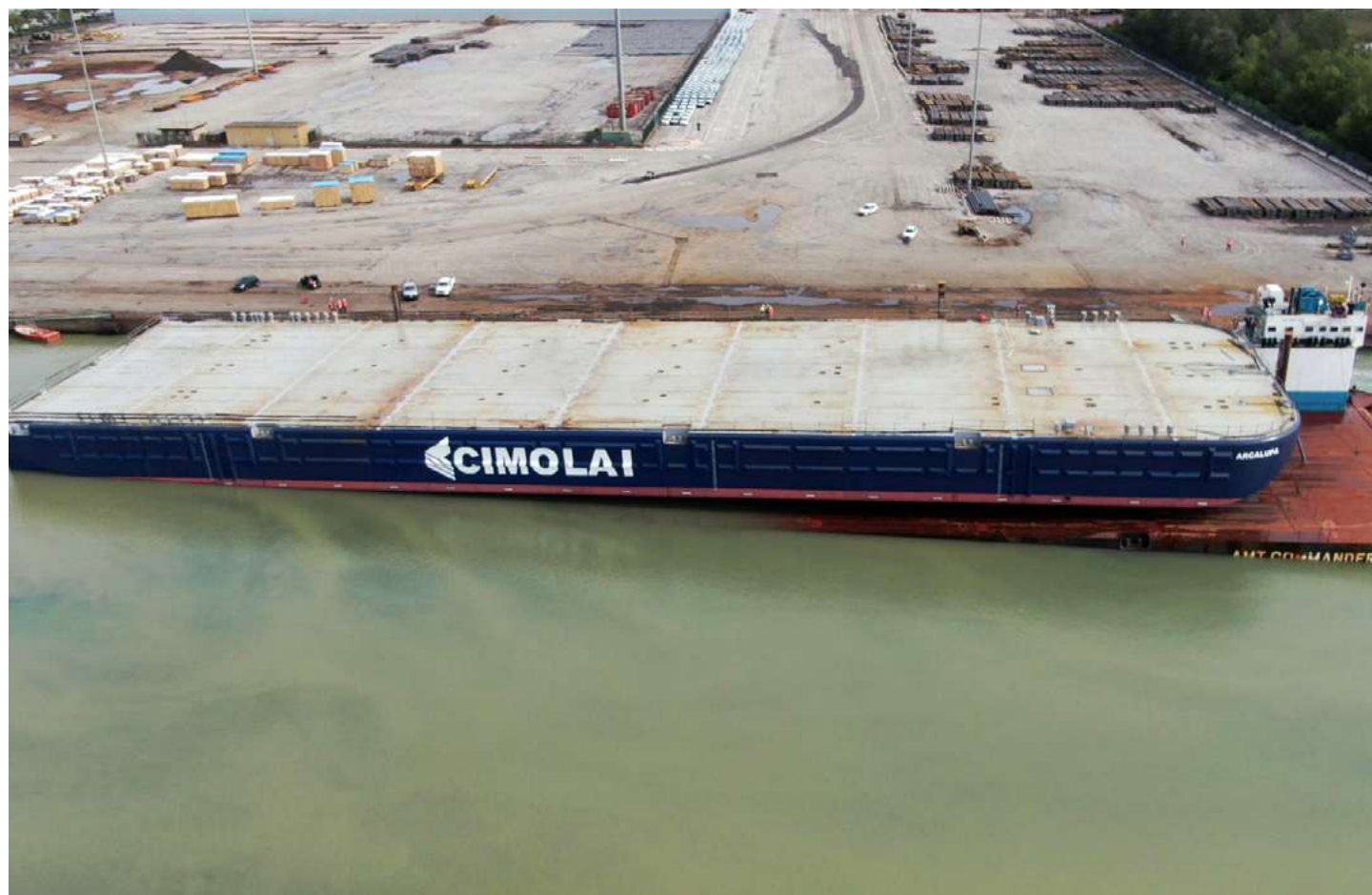
Proprio il trasporto di una grande nave ha visto protagonista Ar-

calupa lo scorso marzo quando, attraverso una delicata manovra, ha accolto lo scafo della Seabourn Venture, nave da crociera extra-lusso firmata da T. Mariotti, costruita presso i cantieri Cimar di San Giorgio di Nogaro e salpata a bordo della barge fino al porto di Trieste. Dal capoluogo giuliano, una volta resa galleggiante, la Seabourn Venture ha compiuto un viaggio di 1.200 miglia nautiche, costeggiando tutta la penisola in direzione

Genova, per l'allestimento finale. Un'impresa resa possibile grazie alla professionalità di tecnici, piloti, ormeggiatori e operai specializzati Cimolai, oltre che alla proficua collaborazione con le Capitanerie di Porto di San Giorgio, Monfalcone e Trieste e al prezioso supporto della Banca di Cividale. Con oltre 70 anni di storia, Cimolai Spa ha attualmente un giro d'affari che si aggira intorno ai 500 milioni di euro e impiega oltre 3000 lavoratori, di cui 1500 diretti, in progetti iconici in tutto il mondo. Tra questi spicca il telescopio più grande del pianeta, l'ELT (Extremely Large Telescope) in Cile, il padiglione degli Emirati

Arabi Uniti all'EXPO 2021 di Dubai, lo stadio di Al Bayt in Qatar, le paratoie per il nuovo canale di Panama, la stazione della metropolitana "Oculus" di Calatrava a Ground Zero a New York. In Italia, tra le altre opere, Cimolai Spa ha costruito il nuovo terminal dell'Aeroporto di Fiumicino a Roma e la stazione ferroviaria alta velocità di Reggio Emilia. ■

*Dimensioni
sono 127,2
metri di
lunghezza,
31,5 di larghezza,
6,5 di altezza
e 3.800
tonnellate di peso*



Master Projects & Logistics dal Mediterraneo guarda al Nord Europa



Master Projects & Logistics, società del Gruppo Tarros, offre soluzioni specifiche per il trasporto marittimo, per il project cargo e la merce varia, ed è in grado di completare l'offerta proposta dal gruppo garantendo così un servizio a 360°.

Master Projects & Logistics assicura un supporto completo e specifico in considerazione delle varie tipologie di merce oggetto del trasporto, valutando di volta in volta la soluzione più consona ed appropriata. Grazie ad una rete fidata di armatori, insieme alla rete di corrispondenti costruita negli anni e all'appartenenza al Projects & Heavy Lifts Cargo Network è in grado di fornire soluzioni per spedizioni verso ogni destinazione.

Gianni Lena, chartering & logistic manager di Master Project & Logistics ha raccontato che il Gruppo Tarros, di cui l'azienda fa parte, "è arrivato alla conclusione del ciclo di carichi eccezionali spediti e destinati a un grosso impianto per la produzione di energia che ci ha visto impegnati per più di due anni con imbarchi regolari e che ci ha dato la possibilità di acquisire esperienza specifica nella logistica a supporto dello sviluppo energetico".

La spedizione che ha presentato maggiori criticità è stata nel corso

del 2021 il trasferimento di un Tfc Winding Pack di dimensioni 16,5 x 9,78 x 2,76 metri e peso 200 tonnellate da La Spezia a Marghera. Non potendo essere trasferito via strada, a causa delle sue dimensioni, è stato studiato un trasporto via mare.

"Dato il periodo delicato, che vede la carenza di stiva e ogni tipo di mezzi, è stato fatto un lavoro faticoso per coordinare con tutti i partner la disponibilità di Spmt, sovrapponti, gru, nave, banchina e manodopera nello stesso tempo, in modo da performare le operazioni nel migliore dei modi, ottimizzando tempistiche e costi, al fine di soddisfare il cliente" aggiunge Lena.

Un'altra spedizione rilevante di quest'anno è stata anche l'imbarco di 1 Tf Coil di dimensioni 18 x 10 x 5 metri e peso 420 tonnellate da porto Marghera con destinazione finale il sito di Cadarache in Francia. L'obiettivo di Master Project & Logistics è ora quello di allargare il campo di azione dallo storico bacino del Mediterraneo per espanderci ed essere di supporto nel corridoio con il Nord Europa, da sempre sponda utilizzata dal project cargo. In quest'ottica stiamo sviluppando alleanze con corrispondenti in Olanda, Belgio e Germania". ■



Imbarchi di project cargo raddoppiati in dodici mesi al Trieste Marine Terminal

Trieste Marine Terminal è uno dei terminal di riferimento per i mercati del Nord Italia e del Centro-Est Europa non soltanto per il traffico containerizzato gestito via ferrovia e su strada, ma in modo sempre crescente anche per quanto attiene la movimentazione dei project cargo.

Il Molo VII del porto di Trieste ha, attraverso investimenti mirati, anticipato il trend per il quale questo genere di traffici si sta spostando anche su navi portacontainer ed è oggi pronto a gestire queste spedizioni.

L'andamento di mercato degli ultimi anni segna, infatti, una crescita importante nel settore project cargo per Tmt: raddoppiati i colli imbarcati, sbarcati o trasbordati sulle banchine. Nel 2019 il terminal del Molo VII ha gestito 44 colli mentre il dato del 2020 si attesta ad 88 unità con un peso medio di 48 tonnellate mentre il record è stato di 95,5 tonnellate per singolo collo.

Il 2021 continua a mostrarsi un anno prolifico per il Molo VII di Trieste che vede offrire i propri servizi alle aziende produttrici di manufatti meccanici di alta precisione, di forgiati, di motori, di macchinari specifici ad esempio per la lavorazione della pietra o del legno, così come i cantieri navali che costruiscono imbarcazioni da diporto.

Tra gennaio ed agosto del 2021 al Tmt sono stati movimentati 63 colli, per un peso medio di 51,5 tonnellate. Particolarmente significativa è stata l'operazione di trasbordo di un dryer drum del peso di 90 tonnellate, giunto via mare su barge e imbarcato dopo pochi giorni su nave portacontainer, destinazione Cina, utilizzando le attrezzature in dotazione al terminal.

Tecnicamente questo trasbordo ha previsto un progetto suddiviso in tre passaggi. Il primo riguardava l'accosto della barge che è avvenuto come di consueto in testata di molo; il personale di Tmt ha provveduto al derizzaggio del cilindro a bordo della chiatta, per

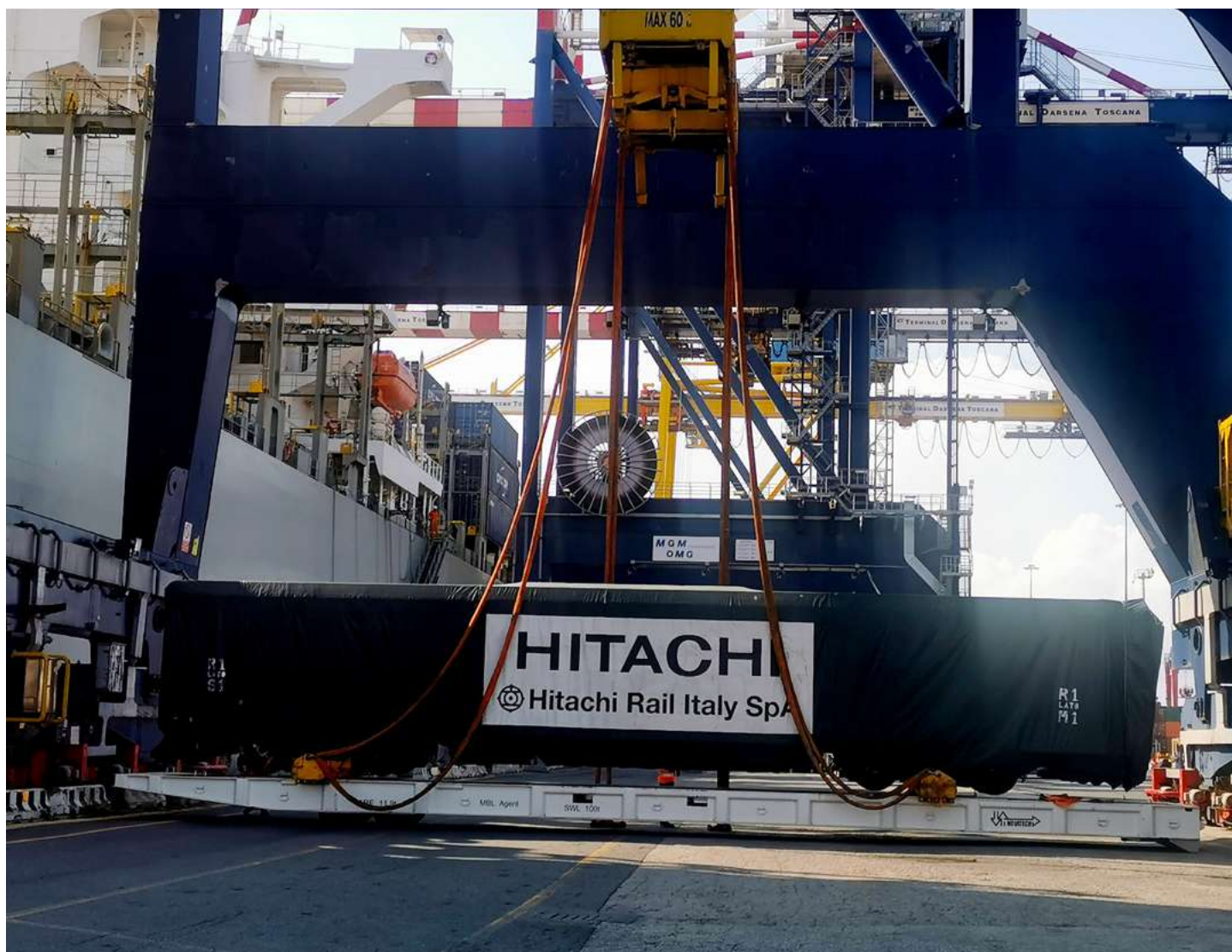
poi procedere alla sua imbragatura con delle speciali fasce tessili. Successivamente, come secondo step, il collo è stato posizionato su due selle e quindi su una coppia di trailer allineati, appositamente predisposti per poter gestire la lunghezza di 22,50 metri del collo, e dati i due soli punti d'appoggio. Una ralla ha poi guidato il convoglio di trailer fino a sottobordo dove il cilindro è stato issato a bordo per mezzo delle gru di banchina. Infine, il terzo passaggio delicato, a bordo, è stato il posizionamento su flat modulari che ha consentito un rizzaggio pratico e veloce, che per il trasporto di project cargo rappresenta un plus delle navi portacontainer rispetto alle navi convenzionali.

“È un lavoro di pianificazione ad hoc per trovare la soluzione operativamente migliore sulla base dei colli da movimentare e dei mezzi a disposizione in rapporto alla tipologia e le peculiarità del carico” spiega Roberto Menis, chief operation officer di Trieste Marine Terminal. In questo scenario l'attenzione al prodotto movimentato è massima, a partire dall'approvvigionamento dei materiali più idonei per garantirne la sua integrità. “Il nostro obiettivo è proteggere le merci da urti o micro abrasioni, utilizzando tutte le premure tecnologiche a nostra disposizione come, ad esempio, i dispositivi elettronici che garantiscono la tensione uniforme delle fasce di sollevamento. I materiali utilizzati sono certificati e selezionati in modo specifico per la tipologia di carico gestito, dal fardaggio, alle fasce tessili, dai grilli alle catene: ogni dettaglio conta” prosegue Menis.

Che poi ancora aggiunge: “Movimentare project cargo in un terminal container è una sfida che richiede grande impegno, puntualità e perfezione. Per questo in Tmt poniamo la massima attenzione a due fattori chiave: alla formazione e alla preparazione del personale preposto e al rapporto con i nostri clienti per assicurare un flusso ottimale delle informazioni in ogni fase operativa”. ■



Terminal Darsena Toscana: gateway selezionato per la partenza di un treno via nave



Il Terminal Darsena Toscana del porto di Livorno si propone come gateway ideale per il project cargo e le merci non containerizzate provenienti dalle aree del Nord-Est e del Centro Italia mettendo sul piatto un'ampia area dedicata esclusivamente alle operazioni su carichi fuori sagoma (Cfs).

In questo segmento di business Tdt è riuscita ad acquisire un traffico molto importante riguardante la spedizione, con navi della compagnia Cma Cgm, di littorine per la costruzione di due nuove linee della metropolitana di Callao in Perù. Il lavoro, che si è articolato in 7 spedizioni da 6 treni ciascuna per un totale di 42 vagoni, risultava molto complesso per la tipologia e la dimensione e il peso del carico e per lo spazio dedicato a bordo.

Pochi giorni prima della data del previsto imbarco, le littorine sono arrivate in banchina al terminal via camion e sono state scaricate a terra per essere successivamente coperte con telo cover jolly personalizzato Hitachi. I treni, lunghi circa 18 metri e pesanti dai 30 alle 35 tonnellate ciascuno, il giorno dell'imbarco sono stati ricaricati su Mafi e trasferiti in banchina per essere movimentati con la gru del terminal avente portata massima 90 tonnellate.

Marcello Velardi, il project manager della Ricolfi & C, lo spedizioniere coinvolto nella spedizione, evidenzia come Tdt li abbia "egre-

giamente supportati nella ricezione e imbarco di questa tipologia di merce. Abbiamo apprezzato la competenza e la disponibilità di tutti gli interlocutori, nonché la capacità di affrontare e risolvere le problematiche che un simile lavoro, per complessità e delicatezza, porta inevitabilmente con sé".

Il Terminal Darsena Toscana, a tutela della sicurezza e dell'integrità del personale e della merce, ha dovuto pianificare in anticipo e con estrema meticolosità tutte le varie fasi; dal sollevamento al posizionamento a bordo e conseguente rizzaggio, tenendo in considerazione tutte le forze di accelerazione della nave che il carico avrebbe dovuto affrontare durante la tratta marittima.

Anche grazie a quest'attenta e scrupolosa pianificazione di tutte le varie fasi operative, le operazioni e il trasporto si sono svolte senza alcun problema o danneggiamento della merce sia nelle fasi di imbarco e sbarco che nella tratta marittima. Congiu, il perito nominato dalla compagnia di navigazione Cma Cgm, a proposito di questa spedizione sottolinea che "il momento di maggiore criticità è stato il corretto posizionamento a bordo dei vagoni in quanto gli spazi dedicati (3 vagoni per stiva) erano veramente ridotti ma la professionalità e le abilità dell'operatore della gru al Tdt sono risultate essere determinanti affinché l'imbarco sia andato a buon fine". ■



#CED
**Our Sport is
Transport!**

Il nostro impegno consiste nel progettare la migliore
soluzione logistica garantendo le migliori tempistiche
ad elevata qualità di servizio



SERVICES

Trasporto cargo aereo
Trasporto road domestico ed internazionale
Trasporto via container
Trasporto intermodale via treno
Distribuzione regionale ed internazionale
Furgoni dedicati per tratte esprime Italia ed Europa



SPECIALITIES

Trasporti di merci pericolose
Gestione fiere ed eventi in white glow service
Import & Export Door to Door
Operatore doganale
Deposito Fiscale Iva
AOG service ritiro e consegna in aeroporto



CONTACT US
+39 340 561 2902
+39 095 587 2886

www.cargoeuropedepartment.com
pricing@cargoeuropedepartment.com

Circumnavigazione d'Italia e trasporto marittimo-fluviale per una turbina da 334 tonnellate

Il 7 aprile scorso, ancora una volta il porto di Marghera si è rivelato risolutivo per la gestione di un trasporto eccezionale: una gas turbina prodotta da Ansaldo Energia da 334 tonnellate (lunghezza 10,9 metri, larghezza 5,3 e altezza 5) e uno statore da 300 tonnellate (lunghezza 9,8 metri, larghezza 4,3 e altezza 4,7) che da Genova dovevano raggiungere la centrale termoelettrica di Turbigo (Milano). I due manufatti sono stati scaricati dalla nave Fairlane alla chiatta Ticino a Marghera presso la banchina Sali del Terminal Multi Service (gruppo F2i Holding Portuale) per poi viaggiare lungo l'asta fluviale in direzione Cremona.

Se la distanza tra Genova e Turbigo è di circa 190 km, le dimensioni e il peso della turbina e dello statore non permettevano un trasporto stradale convenzionale, data la morfologia del nostro Paese e le limitazioni imposte da ponti, rotonde ed edifici.

L'unica soluzione percorribile è stata caricare il carico su una nave heavy lift, fare il periplo dell'Italia per sbarcare a porto Marghera, unico scalo italiano che consente l'intermodalità fluvio-marittima, e quindi la continuazione del viaggio su chiatta fino a Cremona da dove è stato possibile raggiungere via terra Turbigo per l'installazione della turbina.

L'intera operazione, dalla logistica piuttosto complessa, è stata gestita da Fagioli Spa che ha curato il trasporto dei pezzi su carrelli modulari, dall'area di costruzione fino alla banchina di imbarco a Genova e poi lo sbarco al porto di Marghera dalla nave direttamente su chiatta - resa disponibile dal dipartimento fluviale della stessa società con sede a Venezia - la movimentazione da chiatta a terra, una volta raggiunto il porto fluviale di Cremona, tramite un sollevatore idraulico. Quindi, il collo eccezionale è stato posizionato su carrelli "16 assi Smt" e stoccata in attesa del trasporto via terra, che ha richiesto un ulteriore posizionamento su carrelli "2 x 16 assi". La turbina ha iniziato così il suo viaggio verso la destinazione finale non privo di

difficoltà da superare, tenuto conto delle dimensioni del convoglio che sfiorava gli 85 metri di lunghezza.

Maxi-imbarco ro-ro dalla banchina alla nave per Macchi

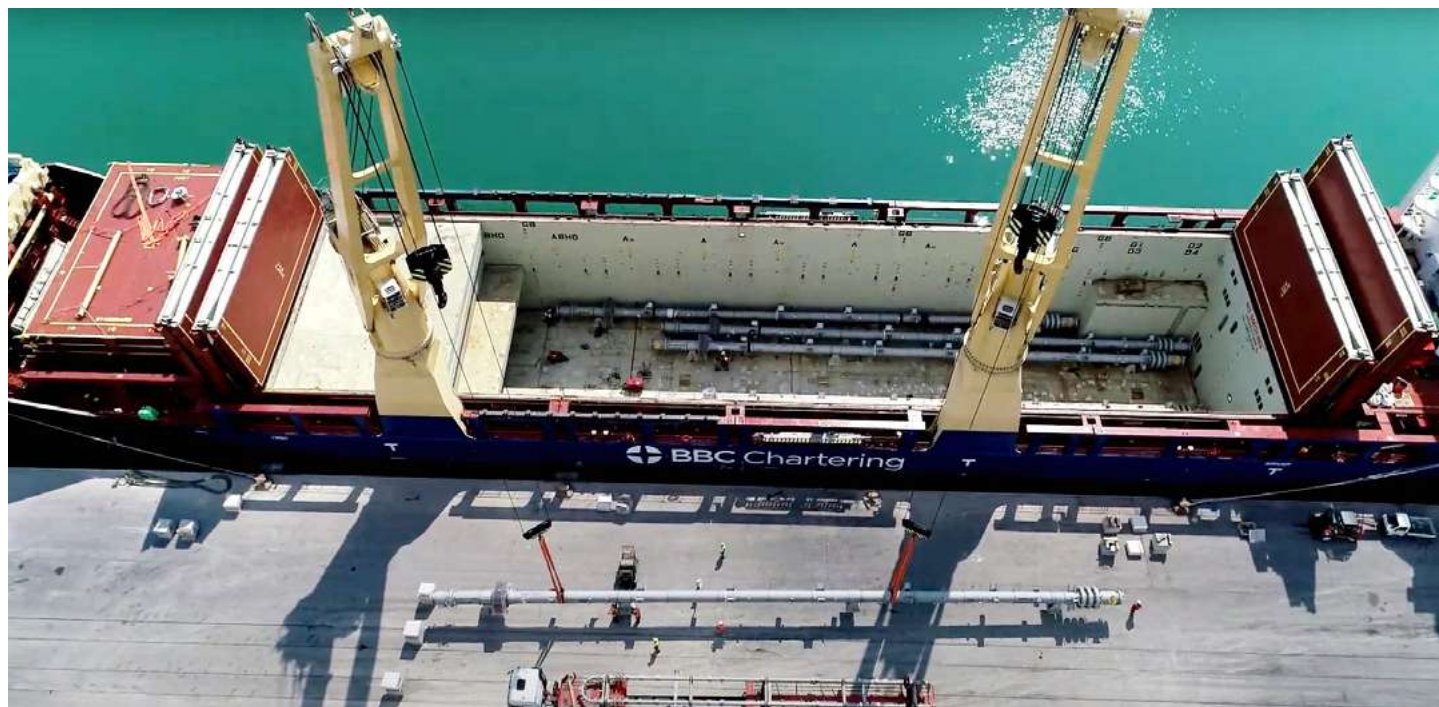
Un altro colpo messo a segno dallo scalo lagunare nella movimentazione di pezzi fuori misura è stato l'imbarco ro-ro, avvenuto lo scorso luglio, sulla nave deck carrier Topaz Moskva, di due enormi caldaie plug&play dirette in Arabia Saudita.

Si tratta di prodotti della società Macchi, divisione della Sofinter Spa, che ha aperto un proprio stabilimento a porto Marghera sei anni fa per poter usufruire di una vasta area di assemblaggio di caldaie fuori sagoma in prossimità delle banchine da cui farle salpare poi per il mercato di destinazione. Il trasferimento in sicurezza delle caldaie Macchi è stato garantito anche grazie al consolidato rapporto di collaborazione con Fagioli che ha movimentato i pezzi con i suoi carrelli Smt dallo stabilimento fino a bordo della nave in modalità roll on-roll off. A richiedere il know how consolidato dello scalo lagunare - e in particolare del Terminal Multi Service di F2i Holding Portuale - non solo il peso delle caldaie, pari a 400 tonnellate ciascuna, ma anche le dimensioni dei pezzi pari a 20,75 metri x 12,7 x 12,45. La spedizione, con destinazione Arabia Saudita, è stata gestita da Mammoet con sede centrale in Olanda e una presenza consolidata ormai da un ventennio in Italia (sede a Milano) in grado di fornire il full service nel settore heavy lift e trasporto sia per merci destinate al mercato italiano, sia per spedizioni internazionali.

Al successo dell'operazione ha contribuito la collaborazione tra F2i (terminal Multiservice e Transped a Marghera) e Mammoet, che vede i due gruppi cooperare secondo le proprie competenze attraverso una joint venture chiamata Pdc-Mammoet nata per operare nel porto di Carrara ma poi estesa a tutte le infrastrutture controllate da F2i Holding Portuale. ■



Doppietta in banchina a Civitavecchia per il terminal Traiana



La Traiana Srl, impresa portuale ex art.16 e terminalista ex art.18 del D.Lgs.n.84/94, mette a disposizione sin dal 1946 la sua esperienza nel mondo dello shipping e della logistica, con elevata competenza anche in ambito doganale. Il *know-how* accumulato negli anni fa sì che i servizi offerti siano estremamente curati e seguiti nei minimi dettagli, supportati dai rapporti consolidati con diversi armatori nave per il tramite della consociata Agenzia Marittima Alberto La Rosa Srl. Attualmente Traiana dispone all'interno del porto di Civitavecchia di un terminal che si estende su oltre 50.000 mq., con due magazzini coperti per complessivi 4.500 mq., tre fasci di binari ferroviari e l'utilizzo esclusivo di una banchina (la n.23) lunga

390 metri, con pescaggio di 13,5 metri.

Presso questo terminal vengono movimentate varie merci alla rinfusa e in break-bulk, con un occhio di riguardo per il project cargo. La stessa si è recentemente dotata di gru Liebherr di ultima generazione che hanno permesso di ampliare, affiancandosi alle già presenti gru Fantuzzi Reggiane, l'ottima dotazione del parco mezzi, completato da numerosi carrelli elevatori con capacità di sollevamento sino a 45 tonnellate, nonché di *spreader* modulabili e *lifting equipment*.

I mezzi in dotazione a Traiana, unitamente alle gru di bordo della nave BBC Arkhangelsk e della BBC Austria, sono stati utilizzati per poter portare a termine uno degli imbarchi storicamente più consi-

stenti effettuati nello scalo laziale che ha avuto luogo nel mese di giugno appena trascorso.

Più nel dettaglio si è trattato di un carico destinato a tre diversi scali in Russia, Thailandia e Cina, che ha comportato lo stivaggio di più di 8.000 metri cubi di project cargo composto da colli lunghi oltre 70 metri con pesi sino a 400 tonnellate. L'imbarco simultaneo delle due navi BBC è stato possibile grazie alla già lunghezza della banchina n.23 (come detto un accosto di 390 metri) e ai numerosi mezzi e personale specializzato messi a disposizione dal terminal Traiana. Le idonee e ampie aree di stoccaggio hanno inoltre permesso di depositare la merce da spedire con congruo anticipo.

Per il posizionamento dei colli dai piazzali di deposito a sottobordo delle due navi, oltre ai mezzi in dotazione, sono stati utilizzati carrelli di una ditta specializzata. Le operazioni di stivaggio e rizzaggio si sono completate con i lavori di saldatura eseguiti da ditta locale, partner consolidato della Traiana per questa tipologia di operazioni. ■



Con Ant. Bellettieri e Cilp il porto di Civitavecchia torna a occuparsi di heavy lift



I 2021 è stato un anno di ripresa per il porto di Civitavecchia in un traffico, quello del project cargo, che in passato ha visto lo scalo laziale in prima linea. Posizionato al centro della Penisola, con fondali naturali da oltre 15 metri di pescaggio, Civitavecchia si ricandida a essere un importante hub logistico per la movimentazione di carichi heavy lift.

Più in dettaglio l'Agenzia marittima e casa di spedizione Ant. Bellettieri, la più antica agenzia marittima del porto di Civitavecchia fondata nel 1883, in sinergia con l'impresa portuale Cilp ha effettuato nel corso del 2021 oltre 20 imbarchi di project cargo sia su navi ro-ro che lo-lo.

Con a disposizione spazi oltre 40.000 metri quadrati di superfici operative in prossimità delle banchine d'imbarco le aziende hanno potuto movimentare e imbarcare nei mesi passati pezzi pesanti con

carichi fino a 150 tonnellate. Di particolare valore le aree dotate anche di raccordo ferroviario per permettere la movimentazione di carichi extra-large trasportati su ferro.

Il parco mezzi di sollevamento è composto da gru di terra, fork lift di varia portata fino a 40 tonnellate, reach stacker, bilancini di diverse portate, ecc.

Nel corso degli ultimi dodici mesi alcuni carichi pesanti ed extra-large sono stati movimentati, 'lavorati' e imbarcati con destinazione finale la Cina e il Medio Oriente. Gli imbarchi portati a termine con successo quest'anno sono il miglior biglietto da visita affinché il project cargo torni a rappresentare un settore trainante per il porto di Civitavecchia, scalo dove l'accoppiata Ant. Bellettieri - Cilp si propone per soddisfare tutte le esigenze sia dei caricatori che dei vettori marittimi. ■

BETTER WAYS

**MAKING SUPPLY CHAINS
MORE SUSTAINABLE EVERY DAY**



Sapir raddoppia gli imbarchi heavy lift per Sacmi a Ravenna

Forti investimenti in mezzi d'avanguardia e nella formazione di personale specializzato hanno fatto di Sapir uno dei terminal di punta in Mare Adriatico nell'imbarco e sbarco di project cargo. La società, utilizzando gru in abbinata, è in grado di sollevare in autonomia pezzi di dimensioni eccezionali anche fino a 400 tonnellate di peso, dove in altri porti è necessario utilizzare navi heavy lift. Inoltre, la disponibilità di 200.000 mq di piazzali adiacenti alle banchine offre ai clienti ampi spazi per lo stoccaggio e la possibilità di effettuare in loco l'assemblaggio dei componenti destinati all'imbarco e di svolgere attività di cantieristica.

Il terminal gestisce operazioni di imbarco di impiantistica industriale e offshore, anche di dimensioni eccezionali, ma il traffico più significativo in tale comparto, per continuità ma anche per le capacità tecniche e professionali che richiede, è quello derivante dalla partnership di lunga data col Gruppo Sacmi.

L'azienda di Imola, con 80 aziende di produzione, distribuzione e servizio presenti in 27 Paesi, è leader internazionale nella produzione di impiantistica industriale. Sapir cura soprattutto l'imbarco di presse per l'industria ceramica dirette al sud est asiatico (spedizioniere Italiansped).

È un traffico in graduale crescita (con l'ovvia eccezione del 2020): nel 2019 erano state imbarcate in Sapir 33 presse e quest'anno il numero è già raddoppiato, di peso variabile a partire da 30 tonnellate (15 di queste di peso superiore alle 120 tonnellate).

La gestione di questi impianti è particolarmente complessa: la differenza di peso (fino a 160 tonnellate) e dimensioni, la necessità di adattarsi a sempre differenti piani di carico, richiedono flessibilità da parte degli operatori e disponibilità di gru performanti per portata, sbraccio, visibilità dalla cabina, quali le due Liebherr 600 di cui è dotato il terminal. Ciascuna ha 208 tonnellate di portata, sbraccio di 58 metri, cabina a 30 metri di altezza.

L'offerta del Gruppo Sapir nel settore è integrata da Terminal Nord e



Terminal Container Ravenna (T.C.R.). Terminal Nord ben si presta a ricevere navi di maggiori dimensioni in quanto, sito in un ampio bacino in prossimità dello sbocco del canale, rende agevole la manovra di accosto. T.C.R. negli anni si è specializzato negli imbarchi e sbarchi di pezzi speciali, break bulk & heavy lift su navi porta container, operazioni realizzabili con gru di banchina con portata fino a 70 tonnellate a gancio. Per pezzi oltre questa portata vengono utilizzate le gru mobili di Sapir e, grazie a questa sinergia, T.C.R. è altamente competitivo anche in questo settore. ■



Al Molo Polisettoriale di Taranto sono tornati i carichi break bulk



Continuano le attività portuali che vedono in primo piano il Molo Polisettoriale di Taranto, infrastruttura di cui è concessionario la San Cataldo Container Terminal Spa (Scct) del gruppo turco Yilport che ha ospitato in questo primo anno di attività diverse importanti operazioni di project cargo e break bulk. Un ritorno graduale ma continuo di un'attività di imbarco e sbarco presso una delle più importanti infrastrutture portuali del Mediterraneo.

Nel dettaglio Scct ha gestito la movimentazione di alcune piattaforme petrolifere dallo yard alla banchina e il carico a bordo nave con le operazioni di stivaggio e rizzaggio della merce. Operazioni complesse e particolarmente delicate sia per il peso delle piattaforme che per lo stesso valore industriale e tecnologico delle stesse.

Da rilevare che queste attività sono state svolte da Scct in collaborazione con le aziende del territorio leader nella movimentazione di carichi eccezionali. In dettaglio la movimentazione di due piattaforme è stata eseguita con l'ausilio di mezzi terrestri all'avanguardia. Una piattaforma era lunga 30 metri, larga 25, alta 6,60 e con un peso di 440 tonnellate mentre la seconda misurava 30 metri di lunghezza, 25 di larghezza, 10,9 di altezza e 630 tonnellate.

Successivamente Scct ha curato le operazioni di scarico e stoccaggio di una nave special cargo contenente oltre 100 tubazio-

ni in Prfv dal peso unitario di circa 15 tonnellate, un diametro esterno di 1,8 metri e della lunghezza di 13,3 metri.

Nei primi sei mesi invece come break bulk il terminal ha organizzato lo scarico e lo stoccaggio di generatori per impianti eolici: la gestione operativa e organizzativa di tale servizio ha soddisfatto il committente, un'azienda del Nord Europa leader nel settore della produzione di turbine eoliche, che ha sottoscritto un accordo biennale con Scct confermandolo quale loro hub del Sud Italia per l'arrivo e lo stoccaggio dei generatori.

Infine da agosto 2021 il terminal del Gruppo Yilport ha iniziato le attività di scarico, stoccaggio dei componenti del parco eolico off-shore che sarà realizzato nella rada del porto di Taranto e vedrà il terminalista impegnato nelle attività di movimentazione per oltre tre mesi.

La general manager del San Cataldo Container Terminal, Raffaella Del Prete, ha espresso soddisfazione per la professionalità e il know-how dimostrati dai lavoratori e dai partner di progetto durante le attività di movimentazioni per carichi eccezionali e break bulk, dimostrando che anche in questo campo potrebbero essere decisamente interessanti le prospettive future per il cluster ionico che vanta importanti realtà industriali potenzialmente interessate al project cargo marittimo in ambito energia, impianti/macchinari, aerospazio, veicoli speciali, difesa e cantieristica. ■

Da Taranto già spedite mille pale eoliche nel 2021

Nel 1980 nasce Peyrani Sud, società che opera nel settore dei trasporti eccezionali, dei grandi sollevamenti e come impresa portuale nei porti di Taranto e Brindisi.

Il parco mezzi e attrezzature conta 32 unità di trasporto, con portata sino a 300 tonnellate, 10 gru autocarrate con capacità di sollevamento fino a 750 tonnellate, 11 gru portuali, carrelli sollevatori con portata sino a 48 tonnellate, piattaforme aeree, benne, tramogge, escavatori e pale gommate.

Proprio in ambito portuale Peyrani Sud gestisce quotidianamente le operazioni di imbarco, sbarco, movimentazione e stoccaggio nelle sue aree in concessione di merci di vario tipo: container, general cargo, rinfuse (minerale di ferro, carbone fossile, coke, fertilizzanti, sansa, calce, nocciolino, ecc.), ma soprattutto impiantistica e project cargo fuori sagoma ed heavy lift (turbine, generatori, impianti eolici, carpenterie).

Da diversi anni questa azienda è il partner esclusivo a Taranto delle società Vestas e Dsv, per le quali gestisce tutta la logistica portuale, sia in import per gli impianti completi, che in export per le pale prodotte presso lo stabilimento di Taranto e destinate in tutto il mondo.

Nello specifico Peyrani Sud gestisce le operazioni di carico in stabilimento, navettamento sino al porto di Taranto,

scarico, stoccaggio, ricarico, avvicinamento sotto bordo e imbarco delle pale eoliche, il cui standard attuale prevede una lunghezza di 65 metri e un peso di 15 tonnellate cadauna. Nei primi nove mesi del 2021, la società ha già movimentato oltre 1.000 pale destinate in America, Asia, Europa e ha sbarcato alcune centinaia di impianti completi destinate a siti ubicati nel territorio nazionale. I recenti investimenti, tra cui l'acquisto della gru autocarrata tralicciata più grande al mondo e di nuovi semirimorchi speciali per trasporto eccezionale, testimoniano il processo di crescita intrapreso da Peyrani e consentiranno una sua maggiore presenza sul mercato sia in Italia che all'estero.

Le origini del Gruppo Peyrani risalgono al secolo scorso, proprio nel 2021 ricorre il centenario della fondazione della Fratelli Peyrani. L'azienda, di origini piemontesi, opera da decenni a livello nazionale e internazionale (anche con due unità operative stabili in Brasile dal 1996) e consolida la sua presenza nel Sud Italia negli anni '60 del secolo scorso con la costruzione dello stabilimento Italsider di Taranto. ■





HB SHIPPING

PHONE NUMBERS:

MAIN:

+39 010 545561

PROJECT DESK: :

+39 010 54556215

DRY DESK:

+39 010 54556203

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

MAIL: **HB@HBSHIPPING.IT**



Safe



Customer



Quality



www.hbshipping.it



Via Galimberti 7/1 16128 Genova Italia



Parla italiano la logistica degli impianti per il Bapco Modernization Project in Bahrein

Fel 1980 nasce Peyrani Sud, sagioli, società italiana di engineering attiva a livello internazionale nei trasporti, movimentazioni speciali, sollevamenti e spedizioni, si è occupata dal 2019 al 2021 delle attività di project logistics per il 'Bapco Modernization Project', un progetto svoltosi sulla costa orientale del Bahrein che ha riguardato l'ampliamento della capacità di una raffineria di petrolio esistente.

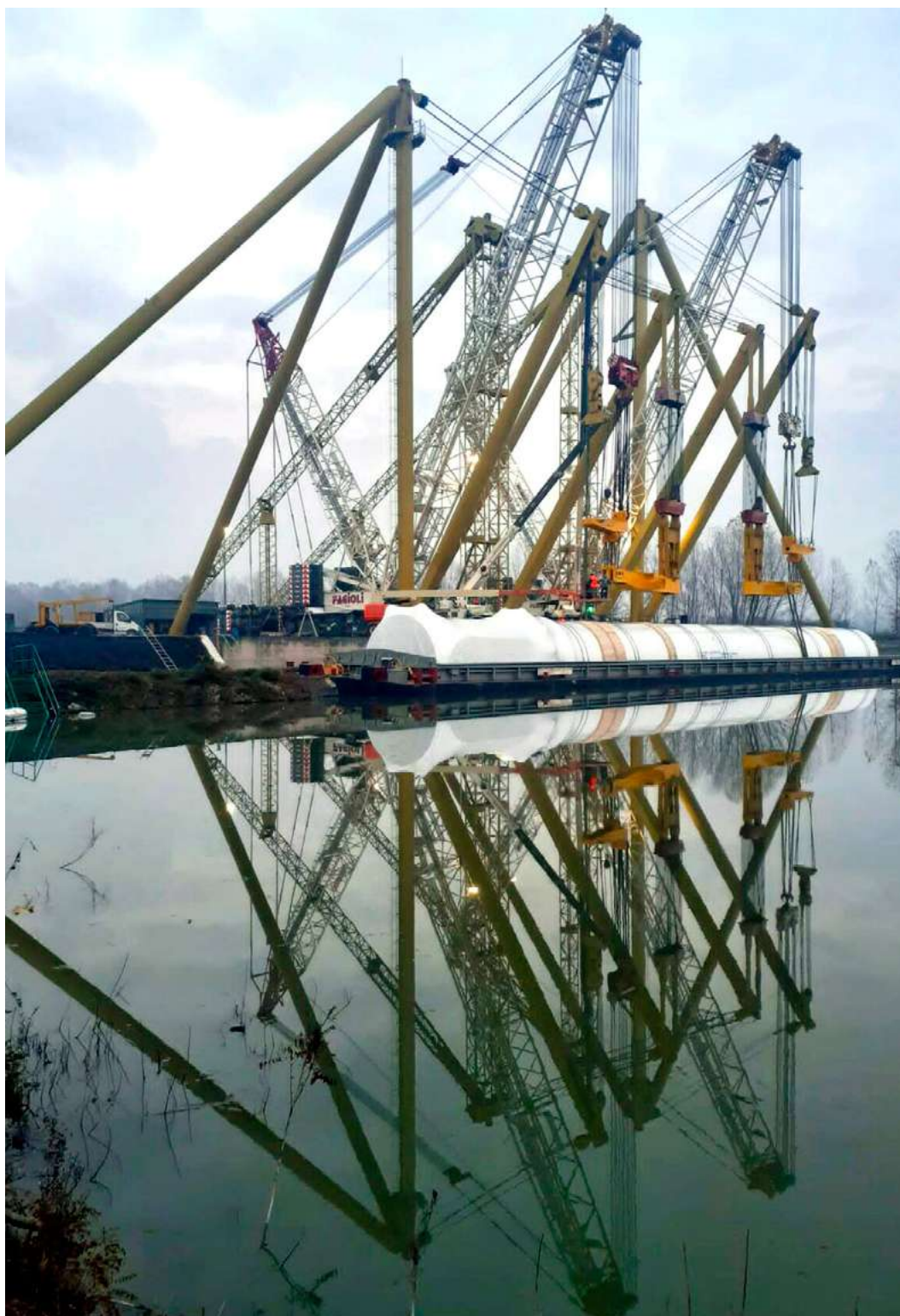
Nel dettaglio l'attività dell'azienda di Sant'Illaria d'Enza ha riguardato la movimentazione di circa 700.000 unità paganti. La quantità di materiale gestito da Fagioli è stata di circa 6.500 colli con pesi che hanno raggiunto le 1.000 tonnellate. Complessivamente 1.260 manufatti sono stati trasportati in cantiere via strada una volta giunti in Bahrein, mentre 473 pezzi fuori sagoma sono stati movimentati con 47 chiatte fino al porto di Khalifa Bin Salman.

La movimentazione del materiale proveniente da tutto il mondo, compresa l'Italia, è stata organizzata dalla filiale Fagioli di Milano in stretta collaborazione con la filiale Fagioli Abu Dhabi e operando con la filiale Fagioli Bahrein, che si è occupata della gestione di tutti i manufatti in arrivo dal Medio Oriente, compreso il trasporto fino al cantiere dei pezzi più pesanti. Un team di Fagioli Milano, ha seguito le operazioni in loco al fine di verificare, controllare e riferire al cliente le operazioni di aggiornamento eseguite.

Per questo impegnativo progetto, uno dei più grandi mai eseguiti da Fagioli in Medio Oriente a livello

globale, l'azienda guidata dall'amministratore delegato Fabio Belli ha messo in campo la sua comprovata esperienza nell'organizzazione, nel coordinamento ed esecuzione di attività di spedizione, logistica e trasporto.

La società emiliana è infatti una delle poche al mondo a offrire allo stesso tempo i servizi di 'project shipping', di trasporto e sollevamenti eccezionali, coordinando e controllando tutte le fasi di spedizione compreso il rilascio di tutta la documentazione, la pianificazione dei trasporti, le polizze assicurative e lo stato, in tempo reale, di tutte le operazioni door-to-door (dall'area di fabbricazione fino all'installazione finale). Tra gli aspetti più impegnativi seguiti da Fagioli la gestione della movimentazione del materiale costruito in ogni continente con destinazione finale Bahrein, realizzata grazie all'approfondita conoscenza del mercato per ciò che concerne le compagnie di navigazione che offrono servizi di linea sia per il convenzionale che per i container e il noleggio di navi specializzate per il trasporto di pezzi pesanti. ■



A Taranto un pieno di project cargo grazie al nuovo parco eolico offshore



A Taranto sorgerà a inizio 2022 il primo parco eolico offshore d'Italia e del Mediterraneo. Lo specchio di mare interessato è di circa 131.000 mq e si trova a circa 2 chilometri e mezzo dalla costa.

Il parco eolico marino che sorgerà al largo di Taranto, costituito da 10 turbine da 3 MW ciascuna e una capacità complessiva dunque di 30 MW, si basa su una tecnologia che prevede un basso impatto dal punto di vista ambientale. La produzione stimata è di 55.600 MWh l'anno in grado di servire il fabbisogno di 18.500 famiglie. L'intero progetto verte su fondazioni monopalo con un diametro di 4,5 metri, lunghezza totale di circa 50 metri, per 400 tonnellate di acciaio. Su queste fondazioni saranno installate le torri da 80 metri e i rotori da 135 metri di diametro.

Le attività di movimentazione a terra dei monopali sono state affidate a Marraffa, azienda pugliese specializzata nei trasporti eccezionali, sollevamenti e logistica, accreditata come azienda portuale presso lo scalo di Taranto.

Il parco eolico offshore nel Mar Grande di Taranto è il primo ad aver ottenuto la piena autorizzazione, a fronte di oltre 20 progetti presentati a partire dal 2008. È il primo impianto di questo tipo installato nel Mediterraneo, facendo da apripista ad altri due parchi che saranno realizzati in Sicilia e Sardegna, tutti firmati dalla matita dello stesso progettista.

L'impianto entrerà in esercizio nei primi

mesi del 2022 a fronte di un investimento di circa 80 milioni di euro promosso dalla società Renexia Services del gruppo Toto Holding, mentre la gestione dell'impianto verrà affidata alla società Beleo-lico. Lo specchio di mare interessato è pari a 131.000 mq, si trova a circa 2 chilometri e mezzo dalla costa, mentre l'area demaniale marittima interessata dal progetto è di 455 mq. ■



Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.



TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia. Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.



TDT

GIP GROUP

Tel. + 39 0586.258207 – customer.service@tdt.it – www.tdt.it

Impresa eccezionale fra mare e terra in Montenegro per Cts

Le stazioni elettriche montenegrine stanno vivendo una fase di importanti interventi di aggiornamento delle loro centrali. Il volano per questi investimenti è sicuramente l'infrastruttura di interconnessione Italia - Montenegro, inaugurata da Terna nel 2019 e che consente ai due Paesi di scambiare elettricità in maniera bidirezionale.

Il "ponte elettrico" completamente "invisibile", poiché sottomarino e interrato nella parte terrestre, permette di diversificare gli approvvigionamenti, rafforzare l'affidabilità, l'efficienza, la sicurezza, la sostenibilità ambientale e la resilienza delle reti elettriche delle due sponde adriatiche e consentirà di sfruttare pienamente il potenziale di produzione da fonti rinnovabili, svolgendo il ruolo di piattaforma di scambio di elettricità tra paesi dell'est e dell'ovest.

In questo contesto Cts (Compagnia Trasporti e Spedizioni) è stata impegnata, su incarico di Comark, società con sede in Croazia, nelle operazioni di trasporto e posizionamento di due trasformatori dal peso di 198 tonnellate ciascuno installati rispettivamente nelle sottostazioni di Podgorica e Lastva grbaljska. Il progetto, allo studio da inizio 2020, ha subito notevoli rallentamenti a causa della pandemia di Covid-19, vedendo finalmente la sua realizzazione a inizio 2021.

I trasformatori, prodotti in Cina, sono arrivati in Montenegro via mare, approdando al porto di Bar. Da lì il primo impianto è stato caricato e trasferito via strada, su viabilità ordinaria, fino alla centrale di Podgorica. Per questo trasporto sono stati utilizzati carrelli semoventi Spmt e una speciale attrezzatura, progettata e realizzata da Cts allo scopo di contenere gli ingombri in altezza entro la sagoma consentita nelle viabilità stradali percorse,



ma soprattutto entro dimensioni che consentissero il passaggio attraverso alcune gallerie. Il trasporto del secondo trasformatore ha richiesto una progettazione più complessa, poiché è stato necessario l'utilizzo di una chiatta marittima. Il convoglio eccezionale con a bordo il trasformatore è stato imbarcato al porto di Bar e, dopo un percorso lungo costa di circa 46 miglia, ha attraversato le bocche di Cattaro e ha proseguito la navigazione fino alla località di Opatovo. Da qui il convoglio è stato sbarcato e ha proseguito via terra fino alla stazione di Lastva grbaljska, dove il trasformatore è stato posizionato sul basamento finale pronto per essere messo in funzione.

Cts ha impegnato le sue competenze specifiche nel compimento di questo progetto, mettendo in risalto le capacità del proprio ufficio tecnico, che ha sviluppato tutta l'ingegneria necessaria alla realizzazione delle attrezzature e lo studio di fattibilità complessivo. Tutti i mezzi e le attrezzature necessarie per la realizzazione delle varie fasi di progetto dal sollevamento, al trasporto, alla installazione in opera finale, sono stati trasferiti dalla sede Cts di Roncalcei di Ravenna al porto Montenegrino. Il convoglio eccezionale, dal peso complessivo di 350 tonnellate, era composto da due carrelli Spmt da 11 assi, per una lunghezza di 45 metri totali. L'intero progetto, che ha richiesto 40 giorni di lavoro per essere completato, ha visto impegnati quattro operatori specializzati Cts. ■



Con il Gruppo Grimaldi 132 vagoni ferroviari in viaggio dalla Germania a Israele

I Gruppo Grimaldi, in partnership con il suo cliente Logistics Plus Projects (Europe), è stato selezionato per fornire servizi marittimi e logistici per la spedizione di 132 vagoni ferroviari dalla Germania a Israele.

Nel 2018, il fornitore di soluzioni di trasporto Siemens Mobility e la società statale Israel Railways (Isr) hanno firmato un contratto da 900 milioni di euro per la consegna di 60 treni regionali Desiro HC nei successivi dieci anni. Questo contratto ha una grande importanza strategica poiché per la prima volta nella storia dell'azienda Siemens ha venduto treni completi a Israele. Inoltre, per la prima volta la piattaforma ferroviaria Desiro HC è stata venduta al di fuori della Germania. Per questi convogli Siemens Mobility ha richiesto un servizio di trasporto affidabile, veloce e soprattutto sicuro, ma i treni Desiro HC non erano stati inizialmente progettati per l'esportazione e pertanto non avevano alcuna predisposizione per la movimentazione tramite gru. Per superare questa criticità è stata fondamentale la partnership tra il Gruppo Grimaldi e Logistics Plus Projects (Europe), che hanno studiato e implementato insieme un'apposita soluzione di trasporto.

In particolare, per questo progetto il Gruppo Grimaldi ha acquistato 20 roll trailer da 80 piedi (circa 24 metri), mentre Logistics Plus Projects (Europe) ha progettato un sistema di binari compatibile con questi rimorchi e ha fornito le rampe utilizzate per la movimentazione dei vagoni nei porti di Amburgo e Ashdod.

Dal mese di ottobre 2020, Grimaldi ha portato a termine con successo la spedizione di 13 dei 24 lotti di carrozze nuove, per un totale di 66 vagoni di 27 metri e 50 tonnellate (in media). In una prima fase questi carichi vengono opportunamente trasportati e sistemati dal terminal Unikai di Amburgo (società partecipata dal Gruppo Grimaldi) sui roll trailer appositamente ordinati dal Gruppo Grimaldi e attrezzati da Logistics Plus per questo progetto. Successivamente, le navi con-ro di Acl (Atlantic Sun e altre unità gemelle della compagnia del Gruppo Grimaldi) trasportano i vagoni da Amburgo ad Anversa; infine, le carrozze lasciano il principale hub del gruppo partenopeo in Nord Europa a bordo delle navi porta auto Grande Scandinavia e Grande Ellade per arrivare ad Ashdod. Tutti i 132

vagoni raggiungeranno Israele entro la fine del 2021.

La flotta del Gruppo Grimaldi è composta da circa 140 navi, di cui quasi 130 di proprietà, con un'età media notevolmente inferiore alla media del settore. Si tratta di unità moderne e tecnologicamente avanzate, distribuite su servizi regolari in una rete che collega oltre 140 porti in 50 paesi e 4 continenti.

Le società del Gruppo operano diversi tipi di navi. Unità ro-ro e ropax sono impiegate su rotte marittime a corto raggio nelle aree del Mediterraneo, del Baltico e del Mare del Nord. Navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) e ro-ro multipurpose, progettate per garantire la massima flessibilità e accogliere qualsiasi tipo di merce rotabile (camion, trattori, autobus, escavatori, ecc.) e carico speciale (vagoni ferroviari, elicotteri, ecc.), servono rotte nel Mar Mediterraneo nell'ambito del network Grimaldi Euromed, nonché i flussi commerciali tra Europa e Nord America. Navi multipurpose con-ro e ro-ro sono impiegate per il trasporto di container e merci rotabili su rotte transoceaniche; grazie alla combinazione delle rampe di poppa e delle gru in coperta, consentono il carico simultaneo e indipendente di diverse tipologie

di merci. Appartengono a questa categoria le navi che operano tra il Nord America e il Nord Europa e quelle che collegano il Vecchio Continente, la costa orientale del Nord e del Sud America e l'Africa occidentale.

Tutti questi tipi di navi consentono il trasporto di diverse tipologie di merci, inclusi carichi pesanti e speciali, fino a oltre 350 tonnellate. Le navi del Gruppo Grimaldi sono infatti dotate di rampe larghe, flessibili ed estremamente robuste e ponti sollevabili che consentono il carico di unità di carico pesanti e/o fuori misura. ■

*Tutti i
132 vagoni
raggiungeranno
Israele
partendo dalla
Germania
entro la fine
del 2021*



RAVENNA PORT HUB



SAPIR, TCR, TERMINAL NORD: I PROFESSIONISTI PIÙ AFFIDABILI, I MEZZI PIÙ PERFORMANTI

Ceramici, fertilizzanti, ferrosi, pezzi speciali e impiantistica, liquidi, auto e trailer su Ro-Ro, merci in container dry e reefer

BANCHINE
2.700 m

MAGAZZINI
129.000 m²

PIAZZALI
418.000 m²

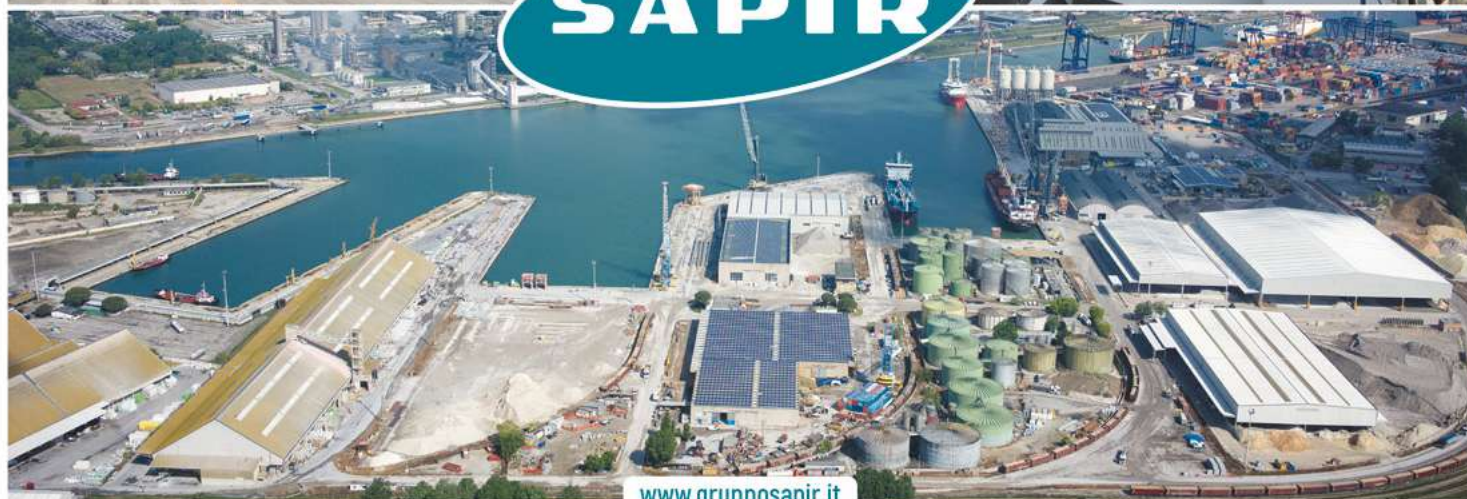
SERBATOI
84.000 m³

BINARI FERROVIARI
14.400 m

SOLLEV. PEZZI ECCEZIONALI
oltre 400 ton



GRUPPO
SAPIR



www.grupposapir.it

Record per Cma Cgm: quattro motori da 640 tonnellate trasportati da Trieste alla Corea



La divisione Project Cargo della compagnia di navigazione Cma Cgm nei mesi passati in Italia ha messo a segno un imbarco con conseguente trasporto da primato per il mercato dei carichi breakbulk e fuori sagoma su nave portacontainer. “Per l’Italia abbiamo battuto il carico record in peso su una nave portacontainer con un unico scalo nel Mediterraneo, caricando quattro motori Lng da 160 tonnellate ciascuno sulla nostra nave Cma Cgm Corneille con rotta dall’Italia alla Corea. Questo risultato è stato reso possibile grazie a mesi di pianificazione strategica in collaborazione con il cliente, il team di progettazione e il terminal Tmt di Trieste” fa sapere la compagnia. “Per assicurare la buona riuscita di questa operazione, mantenendo sempre le aspettative del cliente al centro della nostra attività, è stato essenziale ascoltare le necessità, i desideri e le sfide dei clienti, andando così oltre il solo trasporto marittimo” prosegue il racconto di Cma Cgm. “Ci siamo occupati quindi sia del percorso del carico XXL dalla A alla Z, che della conoscenza della storia della merce non limitatamente alla parte via mare, ma del suo percorso dalla sede del caricatore alla destinazione del ricevitore. In questo caso specifico, questa spedizione record è arrivata al terminal via mare e, come pianificato insieme a tutti gli altri attori coinvolti, è stato necessario

*Battuto
il carico record
in peso
su una nave
portacontainer
con un unico
scalo nel
Mediterraneo*

impiegare una gru aggiuntiva, coinvolgere periti, scambiare con loro i dettagli tecnici delle nostre navi, studiare le posizioni più adeguate a ospitare a bordo quegli eccezionali componenti e, infine, assicurare un adeguato sollevamento e fissaggio per rispettare la sicurezza del carico”.

Il project cargo da record è stato sistemato sotto coperta in due apposite baie su due letti di flat rack, assicurando in questo modo un viaggio protetto fino alla destinazione a Busan dove è stato scaricato senza criticità particolari. La posizione a bordo era stata studiata in base alle caratteristiche delle gru che sarebbero state utilizzate ai porti di imbarco e sbarco, così come la nave è stata ormeggiata conformemente alle necessità relative all’imbarco di quei grandi motori.

“Oggi i clienti possono far affidamento su di noi anche per carichi di tali dimensione e peso” sottolineano con orgoglio da Cma Cgm. “A proposito di spedizioni break bulk ogni anno nei porti del Nord, Centro e Sud Italia imbarchiamo casse, barche, frigoriferi industriali, condizionatori, silos, trasformatori, presse, vagoni, anelli e altro. L’intero ambito dell’attività break bulk è gestito da scrupolosi gruppi di esperti, collocati in hub strategici in tutto il mondo per garantire sempre la prossimità ai clienti”. ■

Dal porto di Venezia fino all'India con un doppio trasbordo

La spedizione fuori sagoma dell'anno per Maersk Line in Italia ha riguardato l'imbarco in modalità breakbulk presso il porto di Marghera (Venezia) di un macchinario destinato allo scalo di Nhava Sheva, in India. La peculiarità operativa di questo trasporto è consistita nella combinazione di dimensioni di merce impegnative con la presenza di un articolato *routing* oceanico che ha previsto ben due trasbordi a Trieste e Port Said, in Egitto. Il complesso sistema di lashing, composto da oltre 30 elementi tra catene e funi, ha richiesto importanti interventi presso i vari porti toccati ai fini del derizzaggio e successivo rizzaggio del collo a bordo nave in oc-



Per questa spedizione dall'Italia previsti ben due trasbordi a Trieste e Port Said, in Egitto

casione di ogni trasbordo effettuato. Il collo in questione aveva un peso superiore a 75 tonnellate distribuite su una lunghezza di circa 15 metri.

Tale scenario particolare, reso ancora più sfidante dalla necessità di unire tutti i terminal coinvolti, gli uffici aziendali preposti – sia commerciali che operativi – e i planner delle diverse navi in un unico sforzo di integrazione informativa, è stato ottimamente gestito da Maersk e ha condotto al risultato finale di una completa riuscita della spedizione, senza alcuna criticità particolare riscontrata. ■



A low-angle, upward-looking shot of a massive circular structure, likely a ship's hull section, being hoisted by several yellow tower cranes. The structure is composed of numerous wooden planks and is illuminated by bright spotlights from above. The background is a dark night sky.

We like to think BIG

bbcargo@trieste-marine-terminal.com



TRIESTE MARINE TERMINAL
OUR NETWORK YOUR SUCCESS

La scelta obbligata fra i porti dell'Adriatico e quelli del Tirreno



Nel mese di settembre 2021 la nave Jolly Vanadio è stata 'dirottata' verso il porto di Koper per un imbarco eccezionale destinato a Duqm in Oman. Un carico di project cargo da 3.300 metri cubi per 580 tonnellate composto da: 9 trailer carichi con alcune sottostazioni mobili allestite a generatore industriale, suddivisi in 3 set da 3 unità con lunghezza di 13, 17 e 21 metri, con un peso rispettivamente di 24, 44 e 78 tonnellate, oltre ad altre tonnellate di merce varia stivata in casse e pallet, contenenti accessori e componentistica varia di impiantistica, carichi su 14 x 40' platform, 1 x 20' platform e 5 x 40' contenitori high cube.

Con questa operazione il Gruppo Messina conferma e rafforza la sua presenza e ribadisce la sua capacità di risposta tecnica nel mercato del project cargo, dei carichi eccezionali e dell'impiantistica.

Le caratteristiche delle navi Jolly della compagnia Ignazio Messina & C. hanno ottimizzato e ridotto i tempi di sosta, tutt'oggi detentrici del primato di navi ro-ro portacontainer più grandi mai costruite al mondo. Le Jolly con la loro eccezionale rampa di poppa, in grado di reggere carichi fino a 350 tonnellate, permettono di imbarcare facilmente e velocemente pezzi eccezionali, project cargo, impiantistica e rotabili di ogni genere.

"L'anno scorso abbiamo scalato il porto di Ravenna, quest'anno il porto di Koper e credo che per alcuni carichi saremo costretti sempre di più a utilizzare i porti dell'Adriatico anche se, purtroppo, in alcuni casi le nostre navi sono troppo grandi o, meglio, pesano troppo rispetto ai fondali esistenti" spiega Ignazio Messina, amministratore delegato della shipping company genovese. "A causa delle disastrose condizioni delle autostrade liguri non si possano più imbarcare pezzi eccezionali oltre un certo limite di peso e di volume dal porto di Genova, porto che è il nostro

capolinea dei servizi marittimi e dove gestiamo un terminal multipurpose".

Messina inoltre aggiunge: "Peraltro è proprio la vocazione multipurpose quella che recentemente stiamo sempre più sviluppando anche come terminal nel porto di Genova e per la quale stiamo registrando grande interesse da parte della clientela, grazie anche all'offerta della logistica terrestre che possiamo offrire e garantire proprio per questa tipologia di merce".

Nei primi mesi del 2021 al nostro terminal lmt (Intermodal Marine Terminal) abbiamo movimentato carichi di tubi, di profilati di cemento, di project cargo e a breve auspichiamo di acquisire anche altri traffici di coil, lamiera, yacht e carichi similari. "Ormai quella del traffico container tende a diventare una vocazione esclusiva e, per questo motivo, alcuni traffici non tenevano più in considerazione il porto di Genova, ma noi stiamo cercando di riportare a Genova questi traffici 'meno smart' dei container ma non meno importanti e che, anzi, possono generare un valore aggiunto maggiore, potendo il nostro gruppo offrire anche il passaggio a magazzino all'interno del porto e la logistica terrestre" precisa Messina.

I magazzini del terminal lmt, ampi e con grandi altezze interne, sono dotati di carroporti di elevata portata adatti alla movimentazione di pezzi eccezionali, per scaricarli dai camion e unitizzarli su flat rack o Mafi per l'imbarco sulle navi.

Sia il Terminal lmt sia le navi Jolly sono dotate di ralle (tugmaster) con elevate prestazioni di carico e di potenza per imbarcare autonomamente pezzi pesanti con *gross combination weight* fino a 140 tonnellate, con una pendenza della rampa del 6% ma, con un'inclinazione della rampa inferiore, il peso totale del convoglio può aumentare ancora di oltre il 40%. ■

Dall'Italia alla Nigeria con imbarco in quattro porti diversi

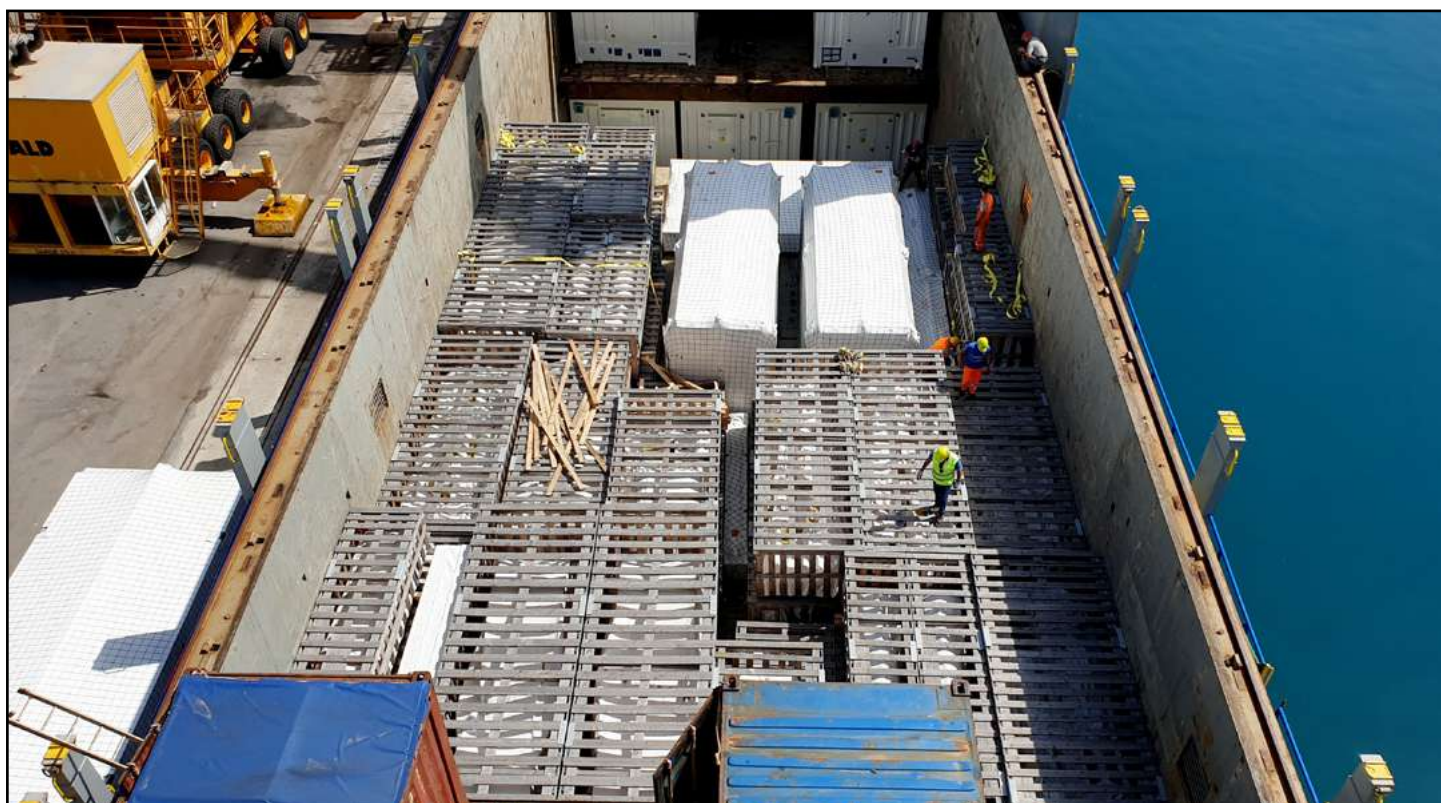
Nel mese di maggio del 2021 la compagnia di navigazione Universal Africa Lines (Ual) è stata incaricata di trasportare dall'Italia alla Nigeria 11.000 tonnellate di carichi fuori sagoma destinati al progetto dello stabilimento Anoh Gas. Quattro sono stati gli scali marittimi di partenza della merce nello Stivale mentre Port Harcourt a Onne, in Nigeria, è stata la destinazione.

Dovendo imbarcare da Livorno, Vibo Valentia, Bari e Ancona è stato scelto di noleggiare due navi (Vega e Esen) che sono state rimpie anche con colli di altri caricatori prima di salpare alla volta della Nigeria. Le operazioni di imbarco di carichi fuori sagoma lunghi fino a 70 metri sono state rese possibili dalle

*Noleggiate
le due navi
Esen e Vega
per imbarcare
Livorno,
Vibo Valentia,
Bari
e Ancona*

gru di bordo della nave con capacità fino a 60 tonnellate ciascuna.

“Per via delle dimensioni del carico e della necessità di ospitare in stiva anche altre spedizioni lo spazio disponibile era limitato ed è stato necessario individuare soluzioni e calcoli ad hoc per imbarcare tutto il materiale previsto su due livelli. Per l'occasione sono state messi a disposizione del cliente anche numerosi container vuoti riempiti con attrezzature varie al fine di accelerare e semplificare l'imbracco e lo stivaggio in coperta dei colli che non risultavano extra-large” ha spiegato il direttore generale di Ual Chartering, Morten Moeller. Una volta portata a termine questa spedizione tutti i container vuoti utilizzati sono stati reinseriti nella consueta rotazione offerta dalla compagnia fra i porti Europei e il West Africa. ■



“Il mercato dei noli marittimi alto ancora per i prossimi 2-3 anni”

In occasione di un convegno organizzato da Animp e dedicato alle criticità con cui i caricatori di impianti e project cargo si trovano a dover fare i conti nei trasporti via mare (leggi la sintesi), il managing director di Bbc Chartering Genoa, Matteo Fortuna, è intervenuto per offrire il proprio punto di vista sul tema lasciando poche speranze nel breve termine.

“Negli ultimi dieci anni gli armatori hanno sofferto, molte compagnie sono andate a gambe all’aria perché i noli erano troppo bassi. Il trasporto via nave stava per sparire...ne abbiamo visti sparire almeno 12 piccoli armatori con 2 o 3 navi. Ora invece quello che è avvenuto (la ripresa della domanda di trasporto via mare, ndr) è stato troppo rapido” ha detto Fortuna, rispondendo come segue alle critiche sui noli troppo elevati: “Gli utili che il nostro armatore Bbc Chartering farà quest’anno verranno reinvestiti per fare nuove navi”. Dettò ciò, concorda sul fatto che sia auspicabile “una stabilizzazione del mercato per rendere la filiera più efficiente”.

I consigli utili per gli operatori che vogliono spedire carichi break bulk sono questi: “Bisogna adattarsi e schedare navi e viaggi in anticipo; l’armatore con tante navi in questo momento può rappresentare un vantaggio perché garantisce più soluzioni sia geograficamente che temporalmente. Noi ogni mese fissiamo

*“Auspicabile
una stabilizzazione
del mercato
dei noli
marittimi
per rendere
la filiera
più efficiente”*

20-30 navi break bulk e posso dire che in questo momento è tutto sold out fino a fine luglio. Non aspettatevi un ribasso dei noli nei prossimi mesi”. Oltre a ciò ha aggiunto: “Il mercato resterà alto per i prossimi 2-3 anni e in futuro sarà mediamente più alto

in termini di noli. Mi rimane solo il dubbio se questa situazione sia stata casuale o indotta” è il riferimento di Fortuna a una possibile azione congiunta e simultanea da parte dei global carrier del trasporto container per creare le condizioni necessarie a una salita rapida dei noli (attraverso una riduzione della stiva disponibile). Rivolgendosi agli Epc contractor con cui è stato messo a confronto da Animp durante il convegno online, il numero uno di Bbc Chartering in Italia ha detto: “Suggerisco di ridurre il numero dei partecipanti ai tender ed essere più rapidi nel fissare le navi e nei processi decisionali”. A questo suggerimento il direttore della logistica di Saipem, Lino Papetti, ha risposto che loro

sono ormai “in grado di chiudere un bid nell’arco di 72 ore”, ritenendo preferibile “più che ridurre il numero dei bidder, cosa che avvantaggerebbe i player più grandi, selezionare quelli più preparati”.

Infine da Fortuna è arrivato un avvertimento nella scelta delle controparti armatoriali: “Chi fa l’operatore senza navi avrà difficoltà; chi non ha le navi (proprie, ndr) probabilmente non performerà”. ■

Aperta da Rhenus in Italia una nuova divisione dedicato al project cargo

Dopo avere lo scorso luglio ampliato la propria rete operativa in Toscana ed Emilia Romagna, la società di spedizioni e logistica Rhenus Italy ha aperto ora in Italia una nuova divisione dedicata ai trasporti di project cargo.

“L’apertura della divisione Rhenus Project in Italia punta a consolidare lo sviluppo della struttura Rhenus a supporto dei nostri clienti con presenza dedicata sul territorio, dove le spedizioni più complesse devono essere gestite da personale altamente specializzato” ha spiegato a SHIPPING ITALY il country manager air & ocean Emanuele Orso. Che poi aggiunge: “La divisione Rhenus Project Italia punta ad aumentare i traffici nei settori riguardanti Energy (oil&gas, eolico, idroelettrico, etc), machinery e industrial project. Siamo certi che la presenza in loco del team progetti, in sinergia con il network Rhenus worldwide, contribuirà a portare importanti benefici e risultati a tutto il gruppo”.

Lo stesso Emanuele Orso ha dato il suo personale benvenuto al nuovo team dedicato al mercato del project cargo composto da un gruppo di quattro professionisti con una consolidata esperienza in questi segmento d’attività: al vertice della divisione è stato nominato Jacopo Signani (in arrivo da Savino Del Bene), operations manager è Andrea Gabbi (ultima esperienza in Dsv) e senior coordinator Elisa Brocchieri (da Bollorè Logistics). ■





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

RBMEDIA

Via Vespucci, 45/5

16156 GENOVA

TEL: 010665246

CELL: +393475865515

R.MAESTRI@RBMEDIA.IT