



SHIPPING ITALY



SUPPLYCHAINITALY AIRCARGOITALY

PDF
interattivo



PROJECT CARGO ITALY

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NICOLA CAPUZZO
DIRETTORE RESPONSABILE

EDIZIONE
2023



ALOCIN MEDIA SRL

IL GRUPPO EDITORIALE
SPECIALIZZATO
NELL'INFORMAZIONE B2B
SU SHIPPING,
CARGO AEREO,
LOGISTICA
E SUPER YACHT



SCOPRI LA NOSTRA
PROPOSTA
DI CONTENUTI
VERTICALI SUL WEB,
SUI **SOCIAL**
E ISCRIVENDOTI
ALLE **NEWSLETTER**.
LE TUE NEWS
QUOTIDIANE
SONO
A PORTATA DI UN
CLICK SU PC E MOBILE.



SHIPPINGITALY

SUPER YACHT **24**

AIRCARGOITALY **S**UPPLYCHAINITALY



epi/ra/bee



Terminal San Giorgio
Gavio Group

The multipurpose choice in Genoa

www.terminalsangiorgio.it



L'IMPIANTISTICA IN PRIMA LINEA VERSO GLI OBIETTIVI GREEN	PAG. 5
DHL GLOBAL FORWARDING E L'IMPRESA A MARGHERA DEI DUE REATTORI DA OLTRE 900 TONNELLATE	PAG. 7
WALTER TOSTO E BBC NEL TRASPORTO DI QUATTRO ENORMI IMPIANTI DALLA ROMANIA ALLA CINA	PAG. 8
TRASPORTO FERROVIARIO, MARITTIMO E FLUVIALE PER UN ROTORE FORGIATO AFFIDATO A FRACHT ITALIA	PAG. 10
RHENUS LOGISTICS PROTAGONISTA DI UN GRANDE PROGETTO FRA ITALIA, STATI UNITI E RESTO DEL MONDO	PAG. 11
MAXI SPEDIZIONE HEAVY LIFTY E FUORI SAGOMA CURATA DA JAS IN ARABIA SAUDITA	PAG. 13
GASTALDI HA SUPERVISIONATO L'IMBARCO DI 10.500 MC E 1.650 TONNELLATE DI CARICHI SPEDITI DALLA TOSCANA	PAG. 14
GRANDI TRAVI IN VIAGGIO VERSO LA SARDEGNA A BORDO DELLE NAVI GRENDI	PAG. 16
IL SERVIZIO TAILOR MADE DI TARROS PROJECT CARGO GUARDA AL NORD EUROPA	PAG. 17
PER VECTOR UNA SPEDIZIONE ECCEZIONALE A MALPENSA CON IMBARCO DAL NASO DELL'AEREO	PAG. 19
LA SPEDIZIONE DELL'ANNO PER CTS: UN MANUFATTO CON ALTEZZA ECCEZIONALE E TRASPORTO PARTICOLARE	PAG. 20
UNA FABBRICA DI MATTONI SMONTATA E SPEDITA VIA NAVE DA RAVENNA	PAG. 22
UN INTERO IMPIANTO INDUSTRIALE SBARCATO IN 18 ORE A TERMINAL SAN GIORGIO	PAG. 23
DAL GENOA METAL TERMINAL HA PRESO IL LARGO UN INTERO LAMINATOIO SMONTATO	PAG. 25
ITALSEMPIONE E LA SFIDA VINTA DEL PROJECT CARGO DA OLTRE 50 TONNELLATE PER SHANGHAI	PAG. 26
FORTUNE INTERNATIONAL CON EZ LINK PER IL TRASPORTO DI UNO YACHT A VELA DALL'ITALIA A TAIWAN	PAG. 27
LA TALPA PER LA NUOVA GALLERIA DEL BRENNERO TRASPORTATA DA PORTO MARGHERA A VARNA	PAG. 29
SPECIALI FLAT RACK ACQUISTATI DA IGNAZIO MESSINA & C. PER SERVIRE ANCORA CARICHI PROJECT	PAG. 30
A MANFREDONIA È NATA PQUADRATO AL SERVIZIO DEL MERCATO DEL VENTO	PAG. 32
PRIMO IMBARCO PROJECT CARGO PER SIR AL PORTO DI TARANTO	PAG. 33
ESORDIO DI EST TERMINAL NEL PORTO DI AUGUSTA CON UNO SBARCO DI PROJECT CARGO	PAG. 35
INTERGLOBO PROJECT CURA LA SPEDIZIONE DI 12 ANELLI INTERSTADIO TRA IL BELGIO E LA GUYANA FRANCESE	PAG. 37
I NUOVI TRAM DI MILANO ARRIVANO VIA NAVE CON GRIMALDI ATTRAVERSO I PORTI DI SAVONA E RAVENNA	PAG. 38
MARCO CAFFIO SHIPPING E FORWARDING AGENCY: UN'OPERAZIONE HEAVYLIFT DI GRANDI DIMENSIONI NEL PORTO DI TARANTO	PAG. 40
IL PROJECT CARGO ITALIANO POTRÀ FARE A LUNGO AFFIDAMENTO SULL'INDUSTRIA OIL&GAS	PAG. 41
PROJECT CARGO E TRASPORTI ECCEZIONALI SEMPRE CRITICI, "MA NON SUL PO"	PAG. 41
CADUTO IN MARE AL LARGO DI ANCONA UN PROJECT CARGO PARTITO DA MARGHERA	PAG. 42
ESORDIO DI EST TERMINAL NEL PORTO DI AUGUSTA CON UNO SBARCO DI PROJECT CARGO	PAG. 42
BAKER HUGHES SBARCA NEL PORTO DI CORIGLIANO CALABRO CON UN MAXI INVESTIMENTO	PAG. 43
IMBARCO ECCEZIONALE DI MODULI BAKER HUGHES DA TARANTO PER L'IRAQ	PAG. 43
IL GOVERNO CI RIPENSA, NIENTE SOLDI PER L'EOLICO OFFSHORE A TARANTO E AUGUSTA	PAG. 44
ACCORDO TRA FHP HOLDING PORTUALE E TENARIS: PIÙ TRAFFICI IN ARRIVO A CARRARA	PAG. 44
RUSSO (CAFIMAR) ANNUNCIA L'ACQUISTO DI UNA NUOVA BARGE PER SOMAT	PAG. 45
SBARCATO A ORISTANO UNA GRU MOBILE PER L'IMPRESA PORTUALE SIR	PAG. 45
IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA	PAG. 46



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

L'IMPIANTISTICA IN PRIMA LINEA VERSO GLI OBIETTIVI GREEN

Il settore dell'impiantistica italiana e tutta la supply chain hanno un impatto molto importante nell'economia nazionale rappresentando l'11% del Prodotto Interno Lordo ed il 75% delle esportazioni". Lo ha affermato il presidente di ANIMP in occasione del focus dell'Associazione Nazionale della Impiantistica Industriale - ANIMP che, a pochi giorni dall'avvio della COP28 sul clima negli Emirati Arabi Uniti, ha riunito a Milano il 7 novembre scorso la sua Sezione Componentistica.

Secondo l'analisi ANIMP, per quanto riguarda i processi produttivi attuali, la filiera Italiana dell'impiantistica industriale è in prima linea per tragguardare gli obiettivi di sviluppo sostenibile e per guidare le transizioni energetiche e digitali.

Si tratta di un impegno che è stato definito culturale e che hanno assunto e stanno assumendo o le imprese a tutti i livelli, per raggiungere gli obiettivi di riduzione della CO2 nelle proprie attività. Si assiste ad una progressiva e maggiore attenzione alla sostenibilità dei processi produttivi

nonché a quanto questo comporta in termini di approvvigionamento energetico e di soluzioni di efficientamento.

Oltre il 60% delle aziende mostra infatti di avere fissato obiettivi di decarbonizzazione dei processi produttivi e di avere messo in atto azioni per misurare le emissioni di CO2.

Dai dati e dall'analisi di ANIMP, per quanto riguarda la sensibilità delle aziende agli obiettivi di sostenibilità, il 53% delle grandi imprese ha messo in atto azioni per misurare le emissioni di CO2 Scope 1-2-3 (dirette, indirette, e quelle legate alla catena logistica e degli approvvigionamenti); il 50% delle PMI mostra di misurare le emissioni dirette (Scope1), in percentuale minore quelle indirette (Scope 2) e della supply chain (Scope 3). Inoltre, oltre il 60% delle PMI e più del 50% delle grandi imprese è attivo nelle soluzioni e applicazioni che riguardano efficientamento e transizione energetica.

Un'attenzione particolare merita il settore dello shipping e dei trasporti marittimi nel quale l'Unione Europea ha fissato ambi-

ziosi obiettivi di riduzione delle emissioni, che si sono tradotti in specifiche normative di settore. Tali normative sono destinate a ridefinire in modo radicale le coordinate all'interno della politica verso la transizione climatica in questo settore.

L'analisi dell'impatto della decarbonizzazione nel settore dei trasporti marittimi è stato peraltro il focus del recente convegno organizzato dalla sezione Logistica e Trasporti di ANIMP in collaborazione con a sezione Energia e che si è svolto il 22 novembre scorso a Milano.

L'inserimento, a partire dal 1 gennaio 2024 delle emissioni dello shipping nel mercato del carbonio avverrà in maniera graduale imponendo alle compagnie marittime di restituire una quota di emissione per tonnellata di CO2 equivalente emessa e, nel caso le quote ricevute non siano sufficienti a coprire le emissioni prodotte dalle loro navi, si dovranno comprare all'asta o da altre aziende quote di emissione europee il cui prezzo seguirà le regole della domanda e dell'offerta.

Tuttavia, dall'analisi degli esponenti di settore presenti al convegno ANIMP emerge che il futuro della mobilità e della produzione di energia elettrica dipenderà ancora per molto tempo dal petrolio.

Con tutto ciò che ne consegue in termini di impatto sulla filiera ed il mondo della logistica e delle spedizioni di project cargo che potrà sommare i tradizionali servizi offerti al mondo dell'oil & gas a tutti i nuovi progetti nel campo delle energie rinnovabili.

Per quanto lo shipping resti un settore conservatore e resistente al cambiamento, il trasporto marittimo ha dimostrato nel corso degli anni di essere un'industria altamente resiliente e adattabile. Al suo interno vi è la chiara consapevolezza che ci troviamo all'apice di una nuova era e probabilmente vedremo cambiamenti significativi nei prossimi anni che rimodelleranno l'intera industria.

Più complesso il tema della cosiddetta "green finance": metà delle aziende ritiene di avere prodotti/servizi finanziari non adeguati per raggiungere gli obiettivi di transizione energetica.

Oltre la metà delle aziende sia di grandi dimensioni che PMI manifesta infatti intenzione di avvalersi di finanziamenti (privati e/o pubblici), ma metà di esse riscontrano criticità per la partecipazione ai bandi comunitari, nazionali e regionali (a causa delle tempistiche, complicazioni burocratiche, scarsa trasparenza e/o comprensione nei criteri di aggiudicazione, ecc.).

Pertanto anche per il 2024 il settore dell'impiantistica sembra caratterizzato da una crescita ed una accelerazione degli investimenti e dello sviluppo tecnologico nei settori 'green' orientati alla difesa dell'ambiente, alla circolarità delle nostre economie nonché al contenimento del riscaldamento globale. ■





SASSUOLGRU

**NOLEGGIO GRU E MACCHINARI
MOVIMENTAZIONI INDUSTRIALI
SOLLEVAMENTI E MONTAGGI**

Via Trentino Alto Adige, 3
41049 Sassuolo (MO)
Tel. +39 0536 805617
+39 0536 803071
Fax +39 0536 804293

info@sassuolgru.it

WWW.SASSUOLGRU.IT



**MOVIMENTAZIONI INDUSTRIALI
SOLLEVAMENTI SPECIALI
TRASPORTI ECCEZIONALI**

Via dello Stagnino, 6/8
48125 Roncalceci (RA)
Tel. +39 0544 569611
Fax. +39 0544 569696

Via dell' Elettricità, 39
30175 Marghera (VE)
Tel. +39 041 931703 / +39 041 926956
Fax +39 041 931634

info@ctstrasporti.it

WWW.CTSTRASPORTI.IT



SCAN ME



**COSTRUZIONI MECCANICHE
MONTAGGIO IMPIANTI
CAPANNONI INDUSTRIALI**

Via dello Stagnino, 6
48125 Roncalceci (RA)
Tel. +39 0544 1650092

info@rbm-srl.com

WWW.RBM-SRL.COM

Email: info@ctstrasporti.it



www.ctstrasporti.it

DHL GLOBAL FORWARDING E L'IMPRESA A MARGHERA DEI DUE REATTORI DA OLTRE 900 TONNELLATE

Ad agosto 2023 la divisione Industrial Project di DHL Global Forwarding ha gestito un complesso progetto di spedizione per conto di ExxonMobil, una delle principali compagnie petrolifere statunitensi che opera sul mercato europeo coi marchi Esso e Mobil. La spedizione riguardava due reattori di circa 32 metri di lunghezza e oltre 1.200 metri cubi l'uno, per un peso totale di oltre 900 tonnellate, prodotti da Tubital, azienda di Marghera specializzata nella progettazione e produzione di attrezzature per impieghi gravosi per il settore Oil & Gas, e destinati alla sede di Southampton (UK) di ExxonMobil.

Sin dalle primissime fasi, iniziate ad aprile, la spedizione ha presentato enormi criticità, nonostante i reattori si trovassero a meno di 5km dal porto di Marghera, poiché le dimensioni e il peso erano molto importanti. Vi era, infatti, una sola via percorribile, ovvero la Strada Statale 309

Romea con ingresso nel porto di Marghera dal lato del Terminal Transped. Questa via però includeva due ponti, lunghi circa 13 e 15 metri, che passavano sopra due piccoli canali (Menegon e Lusore) e che si sono rivelati la chiave per l'ottima riuscita di questo trasporto.

Al fine di ottenere i permessi stradali necessari per il transito sopra i due ponti da parte di Anas, la filiale italiana di DHL Global Forwarding ha presentato una relazione preliminare con le risultanze delle verifiche ingegneristiche di Livello 2 (studi effettuati nel 2019 per un trasporto meno ingombrante e pesante), le quali però erano negative per il trasporto attuale che prevedeva un carico di oltre 700 tonnellate per ogni convoglio (merce più attrezzatura) e le ipotesi che il trasportatore intendeva assumere per le verifiche tensionali di Livello 3 e 4 sui ponti. Una volta ottenuta da Anas la conferma sulle ipotesi progettuali e di calcolo, DHL Global

Forwarding ha eseguito specifiche indagini diagnostiche sui due ponti, che hanno incluso: prove sclerometriche, pacometriche, ultrasoniche e georadar, più eventuali spacchi e prelievi locali di calcestruzzo e barre di acciaio dove possibile.

I primi risultati sulla portata dei ponti erano però insufficienti secondo Anas per dare un verdetto di fattibilità del trasporto. Vista l'incertezza sulla portata dei ponti e sulle tempistiche per verificarla appieno e l'urgenza del cliente, si è dunque pensato a un'alternativa e, dopo varie ricerche, è stata individuata la soluzione dei sovrapponti. Ovvero un composto di 4 elementi metallici (lastre) spesse 64 cm che sono state adagiate sopra i due ponti aumentandone la resistenza e favorendo lo scarico del peso sul tratto di strada antecedente/successivo al ponte stesso. Questa soluzione ha consentito a DHL Global Forwarding di ottenere l'approvazione, ma Anas ha richiesto che il trasporto venis-

se effettuato in unica soluzione (non "a spola"), in una sola notte e previa adeguata deviazione del traffico e rimozione degli ostacoli.

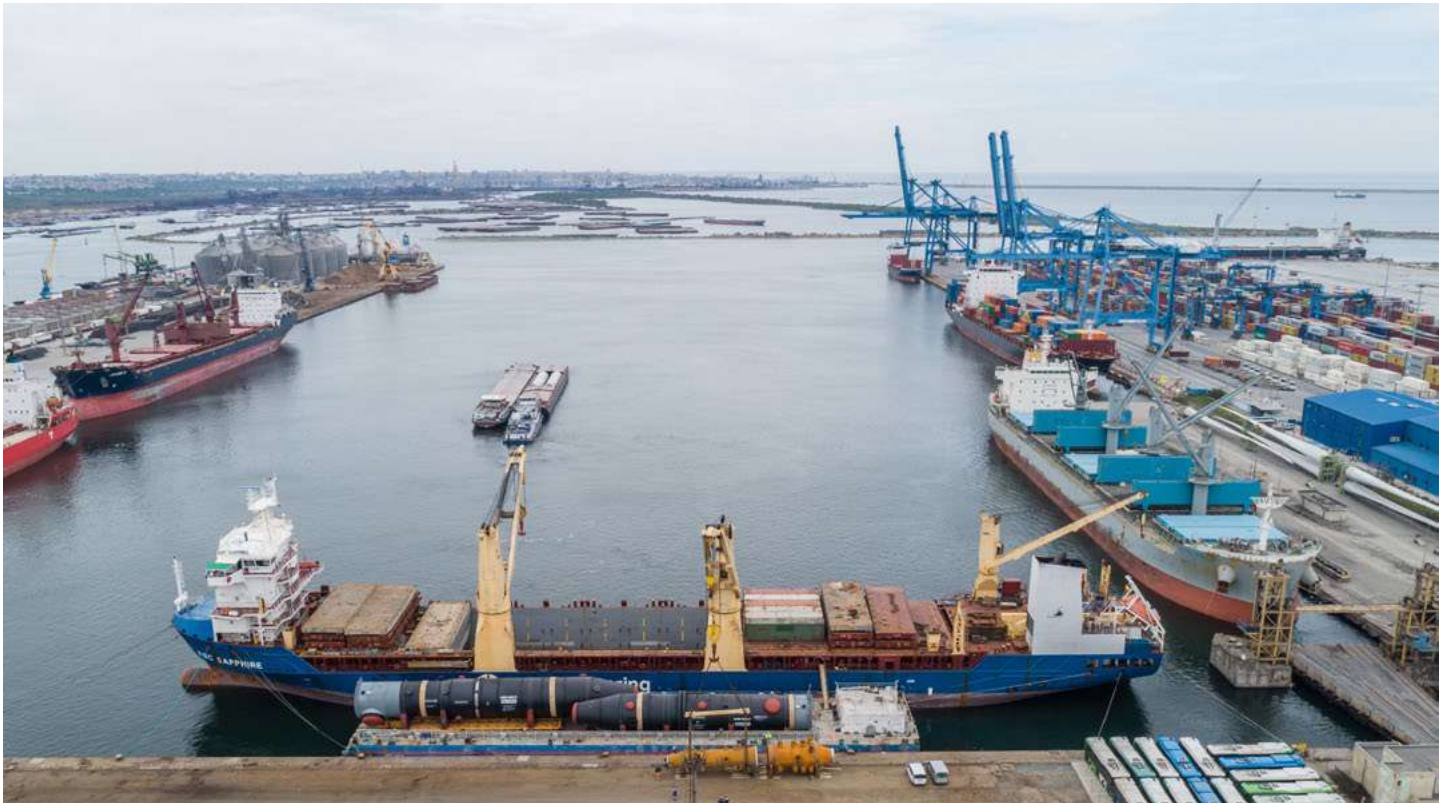
Per la realizzazione del trasporto sono stati scelti due convogli di trasportatori modulari semoventi (SPMT), rimorchi costituiti da moduli multiasse progettati per il trasporto di carichi pesanti e di grandi dimensioni, composti da quattro file di coppie di pneumatici e ventisei assi cadauno. Gli SPMT offrono la possibilità di sterzare le ruote a 360 gradi, consentendo la massima flessibilità di movimento. Inoltre, l'altezza del ponte può essere regolata idraulicamente, per il sollevamento o l'abbassamento del carico, e il piano resta dritto, nel momento in cui le ruote passano sopra un ostacolo, come i sovrapponti, garantendo che la merce rimanga stabile.

"Quello per ExxonMobil è stato uno dei più complessi trasporti gestiti negli ultimi anni, che la nostra divisione ha affrontato con competenza e cura, rispondendo in modo puntuale alle esigenze di sicurezza espresse da Anas e alle tempistiche di consegna di ExxonMobil" ha dichiarato Daniele Ronchi, Operations manager - Industrial projects di DHL Global Forwarding Italia.

Il trasporto stradale è avvenuto con successo la notte del 30 agosto a cui sono seguite le operazioni di imbarco su nave a Marghera i primi di settembre. La nave ha poi dovuto caricare altro materiale, sempre per lo stesso cliente inglese, dai porti di Marina di Carrara e di Ancona, e ha effettuato lo scarico di tutta la merce a Southampton, dove la filiale inglese di DHL Global Forwarding ha ricevuto la merce e gestito la consegna finale al cantiere del cliente a metà settembre. ■



WALTER TOSTO E BBC NEL TRASPORTO DI QUATTRO ENORMI IMPIANTI DALLA ROMANIA ALLA CINA



Due enormi apparecchiature e due generatori del peso rispettivamente di 514 e 735 tonnellate sono stati prodotti dalla società Walter Tosto WTB Romania e trasportati su chiatta attraverso il fiume Danubio fino al porto di Costanza, in Romania, e da lì trasbordati sulla nave oceanica BBC Sapphire grazie alle gru della nave.

Le operazioni di carico si sono svolte senza intoppi grazie all'attenta pianificazione e all'esecuzione del team logistico di Walter Tosto e BBC Chartering, con inclusi il comandante della nave, il port captain e l'equipaggio.

Questi macchinari hanno attraversato l'oceano per essere infine sbarcati a Weifang, in Cina, e raggiungere l'impianto di destinazione a Shandong dove erano destinate all'installazione.

BBC nella descrizione di questo trasporto sottolinea come si sia trattato di un'importante spedizione, molto ben discussa e pianificata nei dettagli con largo anticipo per consentire a tutte le parti coinvolte, merchant e carrier, di analizzare tutti gli aspetti tecnici come il sollevamento dalla chiatta e il posizionamento dei vari colli a bordo della nave oceanica, compresi il rizzaggio, il fissaggio e la consegna del carico sul molo utilizzando le gru della nave.

La criticità di questa spedizione è stata la pianificazione e il coordinamento tra la produzione degli articoli in Romania, la chiatta richiesta e la specifica nave oceanica della flotta BBC necessaria per questa particolare navigazione.

Un'importante sinergia tra Walter Tosto e BBC ha permes-

so un'efficiente organizzazione e sviluppo di questo particolare viaggio sia dal punto di vista commerciale che tecnico, ogni

aspetto è stato studiato e pianificato mesi prima della posizione della chiatta e della nave oceanica. ■





 www.sirspa.eu
 vincenzo.latorre@sirspa.eu
 +39 353 3730919
 +39 0831 992052
 +39 0831 991896



TRASPORTO FERROVIARIO, MARITTIMO E FLUVIALE PER UN ROTORE FORGIATO AFFIDATO A FRACHT ITALIA

Tra le numerose spedizioni eccezionali effettuate nel corso del 2023 dall'ufficio di Genova di Fracht Italia, business unit specializzata in trasporti di grandi impianti industriali, ce n'è una che risalta sia per la complessità tecnica delle attività svolte, sia per le tempistiche molto strette richieste dal management del progetto.

Si tratta del trasporto di un rotore forgiato del peso di 235 tonnellate, realizzato dalle Acciaierie di Terni, e venduto al committente del trasporto, una primaria società internazionale attiva nel settore della *power generation*. Il rotore era destinato allo stabilimento del committente, che si trova nella regione dell'Alsazia, in Francia, a circa 500 Km dal mare.

La prima fase del trasporto ha visto il trasferimento via treno del manufatto dallo stabilimento del fornitore fino al porto di

Civitavecchia, utilizzando un carrello ferroviario a 32 assi. Per dare un'idea della complessità delle attività, il solo carico del rotore sul carrello all'interno dello stabilimento ha richiesto 5 giorni di operazioni e una programmazione con le ferrovie di diversi mesi.

Una volta giunto al porto di Civitavecchia, lo scarico dal carrello ha richiesto altri due giorni di attività e l'impiego di una cavalletta idraulica, che è stata montata appositamente per questa attività. Inoltre è stato necessario trasferire il rotore dalla struttura utilizzata per il trasporto ferroviario, a una sella necessaria invece per il viaggio marittimo, con differenti caratteristiche strutturali. Effettuato questo movimento, sempre per mezzo della cavalletta, il rotore è stato caricato su un carrello SPMT, avvicinato sottobordo e imbarcato con i bighi della nave.

La nave heavy lifter è stata noleggiata concordando un transit time ridotto e ha impiegato meno di dieci giorni per completare il viaggio fino al porto di Rotterdam.

In Olanda è stato necessario utilizzare un pontone per il sollevamento da fondo stiva e per l'imbarco diretto su chiatta. Data la posizione del rotore a fondo stiva e la necessità della nave di ormeggiare necessariamente port-side, non è stato possibile utilizzare i bighi della nave per sbarcare il collo direttamente su chiatta.

Finalizzato il trasbordo da chiatte a nave, il viaggio ha proseguito per sei giorni sul fiume Reno fino al porto fluviale di Neuf-Brisach. Anche in questo caso la chiatta ha dovuto effettuare un viaggio dedicato, data l'imminenza della data ultima per la consegna al sito finale.

Da Neuf-Brisach c'erano ancora

circa 100 km per arrivare al sito finale di destinazione. Su questa tratta è stato possibile proseguire via strada con un carrello modulare a 32 assi disposti su due file, non senza difficoltà. È stato infatti necessario prenotare con largo anticipo l'interruzione del traffico ferroviario sul percorso per consentire al convoglio il passaggio sui binari in prossimità del sito di destinazione.

Il trasporto si è infine concluso nel pieno rispetto delle tempistiche concordate.

Il successo dell'operazione è stato reso possibile dall'attento studio delle problematiche del trasporto da parte dell'ufficio ingegneria in-house di Fracht. Grazie alla stretta collaborazione con i fornitori e i vari uffici del gruppo Fracht coinvolti in Olanda e Francia, inoltre, la spedizione è stata completata senza ritardi e con la piena soddisfazione del cliente. ■



RHENUS LOGISTICS PROTAGONISTA DI UN GRANDE PROGETTO FRA ITALIA, STATI UNITI E RESTO DEL MONDO

Rhenus Logistics è stata protagonista di un progetto di dimensioni rilevanti, che ha richiesto la totale gestione dall'Italia di una maxi-spedizione proveniente da molteplici parti del mondo con destinazione Stati Uniti. Nello specifico, l'obiettivo era la consegna puntuale per una realizzazione di linee di zincatura e rivestimento in due siti nell'Indiana e in Texas con una gestione logistica altamente specializzata.

Il progetto coinvolgeva un consorzio di aziende, guidato da una realtà italiana, e ciascun partecipante aveva esigenze specifiche per il trasporto della merce. Per gestire questa complessità, è stato avviato un processo di gara nel 2022 per selezionare un partner logistico adeguato.

La merce doveva essere trasportata utilizzando diversi metodi di trasporto, tra cui quello marittimo via container, ro-ro, break bulk, trasporto aereo e terrestre. Questa diversità di modalità di trasporto ha reso la pianificazione logistica un compito complesso.

Inoltre la merce proveniva da diverse parti del mondo, tra cui Italia, Germania, Belgio, Turchia, India, Corea del Sud, Messico e Canada, per poi essere consegnata presso due siti negli Stati Uniti in Indiana e Texas. Questa diversità geografica ha richiesto una pianificazione logistica coordinata su scala globale, sfidando i fusi orari, oltre che le tempistiche di consegna. Il rispetto delle scadenze è stato cruciale per l'esito positivo del progetto, con la necessità di consegnare la merce in modo tempestivo per allinearsi con i programmi di costruzione e installazione.

Un'ulteriore sfida era rappresentata dalle dimensioni non standard e fuori sagoma delle strutture da consegnare. Questi elementi hanno richiesto soluzioni logistiche altamente specializzate per garantire il loro trasporto sicuro ed efficiente.

Il cliente richiedeva un sistema efficiente per lo scambio di informazioni e un sistema di monitoraggio dello stato di consegna della merce per ridurre al minimo lo scambio di e-mail e

migliorare l'efficienza durante il processo. Rhenus Logistics è stato selezionato per gestire le spedizioni relative al progetto a partire da giugno 2022 e questa scelta si è rivelata vincente per diverse ragioni.

Rhenus ha dimostrato una forte attenzione all'assistenza diretta al cliente, assegnando un team di professionisti dedicati e competenti a supporto del progetto. Questo impegno ha contribuito a garantire una comunicazione aperta e trasparente tra lo spedizioniere e il committente, facilitando una risoluzione efficace dei processi lungo il percorso.

Un elemento chiave e necessario è stata la pianificazione logistica. Rhenus ha organizzato e pianificato nel dettaglio tutte le fasi e gli aspetti burocratici del progetto. Flessibilità e ottimizzazione hanno permesso di fornire una variegata gamma di opzioni di trasporto e continua consulenza al cliente anche in base alle urgenze.

La presenza capillare della società di logistica e spedizioni ha consentito una gestione efficiente della merce proveniente

da diversi Paesi e destinata agli Stati Uniti.

Un aspetto chiave dell'approccio di Rhenus è stata la gestione del progetto interamente dall'Italia, offrendo al cliente un punto unico di contatto per un'operazione complessa e che coinvolgeva molteplici Paesi e continenti. Questa strategia ha semplificato la comunicazione e il coordinamento, migliorando l'efficienza complessiva del progetto.

Sono stati consegnati circa 1.300 Teu, sia standard che fuori misura, ro-ro e break bulk, per un totale di circa 41.000 freight tons, utilizzando il trasporto via mare. Oltre a ciò sono state consegnate circa 500 tonnellate di merci, pari a 2.500 metri cubi, tramite trasporto aereo. Per la consegna locale negli Stati Uniti, sono stati impiegati circa 100 camion.

“La gestione di Progetti Speciali è sempre stata la mia passione, e in questi progetti abbiamo affrontato numerose sfide che apprezziamo nel nostro settore. Queste sfide includono il rispetto di requisiti di consegna a tempi critici in mezzo a carichi di lavoro intensi, il mantenimento di elevati standard di Key Performance Indicator) e la soddisfazione delle complesse esigenze di gestione dei progetti. Proviamo un grande orgoglio e siamo onorati di aver eseguito con successo questi ordini cruciali, contribuendo a instaurare una relazione basata sulla fiducia e la trasparenza con il nostro apprezzato cliente” ha dichiarato Jacopo Signani, Head of project cargo per la divisione Air & Ocean di Rhenus Logistics in Italia.

In sintesi, il progetto, che aveva come obiettivo la realizzazione di linee di zincatura e rivestimento negli Stati Uniti, è stato eseguito con precisione ed efficienza, soddisfacendo le aspettative del cliente. ■





Made to Innovate.

Since 1976 we create innovative solutions to deliver your cargo to the remotest corners of the earth.



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

MAXI SPEDIZIONE HEAVY LIFTY E FUORI SAGOMA CURATA DA JAS IN ARABIA SAUDITA

JAS Projects, divisione di JAS Worldwide, si è aggiudicata un contratto siglato con un'importante azienda EPC italiana in Arabia Saudita che prevedeva la movimentazione di 9 unità heavy lift e fuori sagoma, con una lunghezza massima di 45 metri, un'altezza massima di 7,35 metri e un peso massimo fino a 220 tonnellate, per un totale di circa 9.500 unità paganti. Si trattava di compressori, colonne stabilizzatrici e accumulatori di propano per la costruzione e installazione di un impianto per il trattamento del gas. Scopo del lavoro di JAS includeva l'intera organizzazione della spedizione dalla *factory* del fornitore sino alla consegna finale in cantiere.

Più in particolare il Team Projects di JAS è stato coinvolto direttamente nella gestione della parte di *expediting* per monitorare la prontezza del-

la merce, nel trasporto stradale dalla fabbrica dello *shipper* di Rabigh (in Arabia Saudita) sino al porto d'imbarco, nello sdoganamento del materiale, nella movimentazione e l'imbarco su nave oceanica/break bulk, nella tratta marittima sino al porto di sbarco, nella ricezione diretta sotto gancio, nella consegna al cantiere finale nell'area di Jubail. In conformità con le strette tempistiche richieste dal cliente, la squadra di JAS ha studiato e implementato una soluzione di trasporto personalizzata, che tenesse conto di tutte le esigenze della commessa e delle peculiarità del materiale da spedire. Il progetto ha richiesto l'analisi della parte ingegneristica, la preparazione di una SOP di progetto (*Standard Operating Procedure*) e di un MOS (*Method of Statement*), che dettagliasse tecnicamente tutte le attività di spedizione e che determinasse

gli schemi di trasporto su carrelli modulari autosollevanti (SPMT) idonei, il sollevamento in porto, l'imbarco, stivaggio, rizzaggio, fissaggio, saldatura sulla nave debitamente equipaggiata con gru di bordo (2 bigli da 450 tonnellate di capacità cadauno).

Tutto ciò ha comportato una pianificazione meticolosa in cui il lavoro del reparto operativo e del gruppo di ingegneri di trasporto di JAS è stato essenziale anche nella realizzazione di alcuni lavori civili sul percorso con modifiche di alcune strade e richieste di autorizzazioni ai vari enti preposti, sia nella tratta in origine che a destinazione. Il processo per l'ottenimento dei permessi di transito ha coinvolto diverse Autorità (incluso il Ministero dei Trasporti e la Commissione Reale) che, a seguito della verifica della documentazione prodotta, ha deciso

di approvare un altro percorso a cui JAS ha dovuto attenersi modificando di fatto i piani in corso d'opera.

Allo scopo di rispettare il più possibile le tempistiche di consegna pattuite con il cliente, il team di JAS ha provveduto a performare i lavori richiesti tra cui rimozione di segnaletica stradale, modifica dell'ingresso al porto d'imbarco per l'accesso dei colli larghi 7,5 metri e infine costruzioni di by-pass stradali temporanei lungo il tragitto dal porto industriale di Jubail all'isola di Abu Ali, in tempi rapidi ma sempre nel rispetto degli standard di sicurezza internazionali. Di fatto la spedizione è stata completata con successo entro le date concordate rispettando la pianificazione iniziale che prevedeva un tempo di transito stimato di circa 25 giorni inclusivo dell'ottenimento dei permessi stradali. ■



GASTALDI HA SUPERVISIONATO L'IMBARCO DI 10.500 MC E 1.650 TONNELLATE DI CARICHI SPEDITI DALLA TOSCANA



Nel mondo del project cargo è certamente difficile annoiarsi perché ci sono carichi che tolgono quasi il sonno; non solo per la passione che ci si mette, ma anche e soprattutto per l'apprensione che si prova dopo mesi di negoziazioni serratissime e pianificazione di ogni minimo dettaglio.

Il Gruppo Gastaldi ha gestito in Toscana un'interessante spedizione di project cargo, degna di nota perché riguarda circa 10.500 metri cubi e 1.650 tonnellate di carico divisi, come da tradizione del caricatore, su due porti differenti ovvero Livorno e Marina di Carrara. Si trattava per lo più di parti di macchinari, prodotti dalla Baker Hughes di Firenze (Nuovo Pignone) per conto di Saipem e

destinati alla nigeriana Nigeria LNG Limited, committente del progetto Bonny Island LNG 7.

La spedizione è stata affidata al carrier UBSL rappresentato in Italia da Gastaldi & C., joint venture fra l'armatore olandese UAL e il tedesco BOCS, che è risultato vincitore del tender in quanto unico player in grado di soddisfare tutta una serie di richieste del cliente, come la possibilità di operare il viaggio in modalità "sole cargo", ovvero nave interamente ed esclusivamente dedicata a questo carico, oppure la possibilità di scalare la banchina privata del ricevitore a destino. Una banchina obbligatoria, con pescaggi molto limitati, in grado di accogliere poche navi a pieno carico, e infine serviva mettere a dispo-

sizione la nave con tutte queste caratteristiche in un preciso range di date. Il tutto, naturalmente, a un costo di nolo considerato adeguato.

La nave protagonista di questo imbarco è stata la UAL Fortitude, scafo costruito nel 2008, 12.744 tonnellate di portata lorda e una capacità di sollevamento, in combinata, di 360 tonnellate.

"Sicuramente tutta la negoziazione, dove l'agente deve riuscire a trovare un punto di accordo fra il proprio armatore rappresentato e il caricatore, è una parte del lavoro molto tecnica e sfidante, ma è solo l'inizio del lavoro, in quanto i nervi saldi, per davvero, ci vogliono da quando la nave dichiara la prontezza; è in quel preciso

momento in cui il buon agente marittimo, deve raccogliere tutta la sua professionalità monitorando e coordinando al meglio le operazioni di imbarco che, come noto, nascondono sempre qualche sorpresa o qualche insidia che deve essere prontamente affrontata e risolta in modo che tutti i piani fatti nei mesi precedenti siano rispettati² fanno sapere dal Gruppo Gastaldi.

Come nella pubblicità di un noto amaro italiano, sarà possibile brindare "solo dopo che la nave avrà sbarcato l'ultimo collo a destino, perché sino ad allora ci si dovrà impegnare anima e corpo sulla spedizione e non sono ammesse distrazioni!" conclude l'agente marittimo della compagnia UBSL. ■

Drawing the future



Augusta - Catania - Palermo - Termini Imerese - Trapani

www.esterterminal.com

GRANDI TRAVI IN VIAGGIO VERSO LA SARDEGNA A BORDO DELLE NAVI GRENDI

Il sistema delle cassette abbinato ai translifter rappresenta per il Gruppo Grendi da diversi anni un unicum e una leva efficace per migliorare le performance di imbarco e sbarco in un settore complesso come quello del ro-ro. Con le cassette abbinata ai container pallet wide, il gruppo ha ridotto drasticamente il tempo di sosta in porto delle proprie navi ma non solo. Ormai da diversi mesi i cantieri stradali e la congestione in molti nodi infrastrutturali del Nord Tirreno hanno trovato in questa tecnologia un'opzione alternativa di trasporto per pezzi di grandi dimensioni come per le grandi travi prefabbricate B2000 del gruppo Baraclit.

Con una lunghezza di 34 metri e un peso di 260 quintali vengono trasportate sulle cassette Grendi grazie alle speciali infrastrutture in acciaio che riescono ad assicurare il trasporto di due pezzi in contemporanea. Si tratta di un sistema che consente lo sbalzo anteriore e posteriore. Questi pezzi sono prodotti dalla

Baraclit di Bibbiena (Arezzo) e destinate alla copertura di un capannone di proprietà della Nuova Icom Srl che sorgerà nell'area del Porto Canale a Cagliari. Si è trattato di 68 travi da 34 metri di lunghezza e 58 pilastri da 16 metri x 250 quintali cadauno da trasportare utilizzando le cassette Grendi con una frequenza di circa 8 travi a settimana.

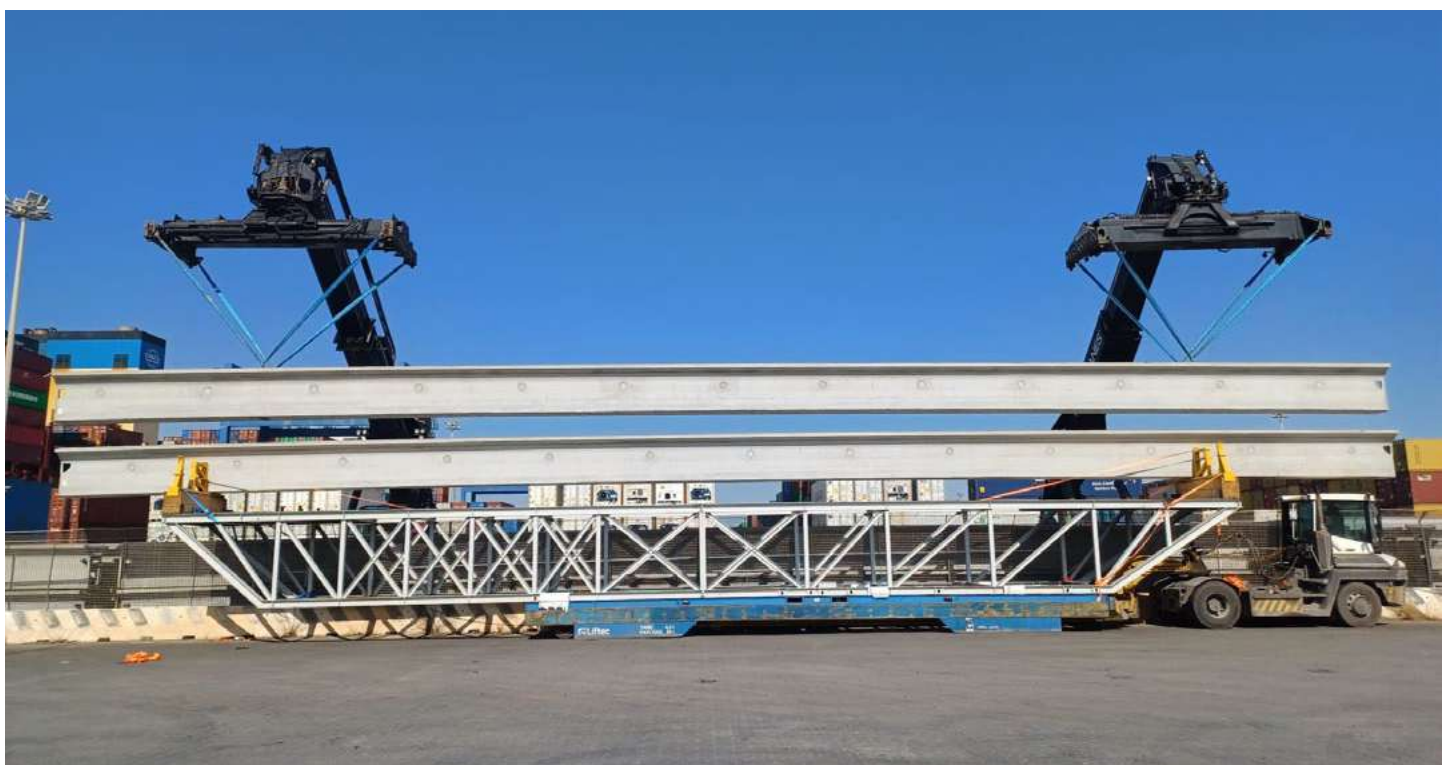
Il gruppo Grendi sta gestendo in modo regolare il trasporto fra i porti di Marina di Carrara e Cagliari con soddisfazione del cliente che ha visto un netto miglioramento dei tempi di impiego delle proprie macchie gommate che non devono più seguire la merce nella tratta marittima. Infatti questo sistema è stato già utilizzato per elementi più corti, ma comunque fuori sagoma (fino a 25 metri), in occasione della costruzione di diversi capannoni in Sardegna.

È la prima volta che, attraverso la collaborazione tra gli ingegneri della Baraclit e l'ufficio tecnico Grendi, ci si spinge fino a questa lunghezza. Fino a poco tempo fa



l'unica soluzione era mandare sulla nave i camion guidati con gli autisti che, dopo la consegna, sarebbero rientrati nello stabilimento della penisola per un altro carico, con un impegno del personale e del mezzo di almeno 5 o 6 giorni aggiuntivi. Con questa modalità di trasporto invece il cliente, non solo può ottimizzare l'impiego dei propri mezzi speciali con viaggi giorno-

liero dallo stabilimento al terminal Grendi, ma riesce in minor tempo a portare in Sardegna un numero maggiore di elementi. A completamento del servizio, la compagnia di navigazione fornisce anche l'area di stoccaggio nel terminal di Cagliari, quindi il cantiere non patisce alcun ritardo nel montaggio e anche il cliente finale ne trae evidente vantaggio. ■



IL SERVIZIO TAILOR MADE DI TARROS PROJECT CARGO GUARDA AL NORD EUROPA

Il reparto Project Cargo del Gruppo Tarros, nato dalla fusione per incorporazione, lo scorso dicembre, tra la ex Master Projects & Logistics e Tarros Spa, offre soluzioni

specifiche per il trasporto marittimo nel settore del project e merce varia.

Sergio Bella e Paolo Pellegrini sono i responsabili di Tarros Project Cargo department.

Una tra le spedizioni più significative di quest'anno, non tanto per la tipologia della merce, ma per la qualità del servizio reso al cliente, è il trasporto di macchinari industriali nuovi,

per complessivi 1.000 metri cubi e circa 200 tonnellate di merce, imbarcati da Genova per il Portogallo, per essere successivamente trasbordati su nave di linea oceanica direzione Angola. Grazie al noleggio di una nave "coaster type" per effettuare un viaggio dedicato, il cliente ha potuto risolvere velocemente e in unica soluzione tutte le problematiche di trasporto eccezionale che riguardavano questa spedizione quali, ad esempio, costi estremamente elevanti e tempi molto lunghi per analoghe soluzioni via strada con camion oppure "mista" traghetto più strada.

Si tratta di un servizio "tailor made per il project cargo" molto apprezzato dal mercato, che consente alla clientela - in particolare italiana ed europea - di connettere rapidamente non solo il Mediterraneo al West Africa, ma anche i porti italiani con i porti del Nord Europa, al fine di cogliere tutte le opportunità di trasporto per tutte le destinazioni che i porti di Anversa, Rotterdam o Amburgo riescono ad offrire.

La nave impiegata è stata la W. Dublin salpata da Genova il 21 giugno e arrivata a Lisbona il 26 dello stesso mese trasportando 2 generatori, 1 degassificatore, telai e casse accessorie. Due colli misuravano 10,2 x 4 X 4,08 metri e pesavano 65 tonnellate, un altro aveva dimensioni 10,2 x 4 x 4,08 metri e pesava 65 tonnellate. I restanti 500 metri cubi circa di carico erano attrezzature, parti smontate e carpenteria varia.

Per la divisione Tarros project cargo la strada intrapresa già da tempo è quella di allargare il campo di azione dallo storico bacino del Mediterraneo ai porti del Nord Europa, da sempre sponda utilizzata dal project cargo, e anche verso i nuovi mercati emergenti e in forte sviluppo. ■





IL TERMINAL DEL FUTURO.



LORENZINI & C
TERMINAL OPERATOR

WWW.LORENZINITERMINAL.IT

PER VECTOR UNA SPEDIZIONE ECCEZIONALE A MALPENSA CON IMBARCO DAL NASO DELL'AEREO

Vector Spa Società Benefit si occupa da 45 anni di spedizioni internazionali di merci, via aerea e via mare; da qualche anno ha sviluppato competenze verticali su alcuni settori merceologici che richiedono un elevato standard di specializzazione e tra questi rientra il settore project cargo, attualmente presidiato da un team specifico e adeguatamente formato.

Tali esperienze e competenze hanno permesso a Vector di entrare nel network Wca Project dal 2022, garantendo così una copertura per spedire merce project cargo da e per tutto il mondo.

Uno dei primi progetti del 2023, in apertura d'anno, è stata la spedizione per Santiago del Chile di due refrigeratori imballati in casse.

Le due casse misuravano 1.387 x 256 x 218 cm, dal peso di 14 tonnellate l'una e richiedevano il carico con aeromobile nose



door. Vector ha 'charterizzato' un intero aeromobile B747F, che è partito da Milano in direzione Santiago del Chile. Il carico è avvenuto in Veneto e non ha richiesto permessi speciali.

Una volta arrivato a Malpensa, come spesso può accadere quando si curano spedizioni project, non sono mancati piccoli imprevisti, risolti grazie alla creatività e proattività del

nostro team presente in loco, dei load master e del team di Alha, handler aeroportuale che ci ha assistito durante le fasi di carico.

Daniele Maiorano, Latam trade manager di Vector che ha seguito il progetto dalla fase di pricing al momento del decollo del volo, lo racconta così: "Dal mio punto di vista è stato bello assistere perché ho visto dal vivo ogni singolo step partendo dal ritiro, passaggio a magazzino della merce per etichettatura, ingresso in aeroporto, trasbordo in pista, carico nose e fissaggio delle 7 casse sul 747. Il tutto aggiornando in tempo reale il cliente in Cile/Brasile". Stefano La Iacona, manager Special products e charter specialist di Vector, aggiunge: "L'aspetto più bello del nostro lavoro è studiare le strategie migliori e collaborare con i più bravi player del settore, per raggiungere i traguardi che ci siamo prefissati e riuscire così a soddisfare pienamente i desideri dei nostri clienti, i quali ci hanno affidato le loro spedizioni più complesse e delicate e che meritano tutta la nostra attenzione, professionalità e assistenza". ■



LA SPEDIZIONE DELL'ANNO PER CTS: UN MANUFATTO CON ALTEZZA ECCEZIONALE E TRASPORTO PARTICOLARE

CTS Spa è stata chiamata a settembre 2023 ad eseguire il trasporto di un manufatto, destinato all'imbarco presso il porto di Ravenna, che ha richiesto grande esperienza e professionalità tanto nella progettazione quanto nella esecuzione.

L'azienda F.lli Righini ha infatti costruito un tool con caratteristiche veramente eccezionali. Con un'altezza di 21,5 metri, una larghezza di 12 metri e 200 tonnellate di peso, il trasporto di questo manufatto dal luogo di costruzione alla banchina si è dimostrato una sfida particolarmente stimolante e impegnativa per il team di CTS.

Per la movimentazione sono stati impiegati 30 assi SPMT, suddivisi in due piattaforme da 15 assi l'una, con un'altezza complessiva del convoglio di quasi 23 metri.

L'imponente altezza ha richiesto, per il transito su strada urbana, lo smontaggio di circa 20 lampioni della pubblica illuminazione, che intralciavano il passaggio



dell'ingombrante pezzo.

A complicare ulteriormente le cose c'era anche il fatto che questo tool aveva un baricentro molto alto.

Per arginare i rischi legati al ribaltamento sono state apposte alla struttura delle staffe a L, imbullonate ai carrelli SPMT, che hanno permesso di stabiliz-

zare il carico.

Il pezzo è quindi stato trasportato fin sottobordo, pronto per essere imbarcato con destinazione Mar del Nord. ■





LE DIFFERENZE FANNO LA DIFFERENZA

Promuoviamo la selezione, l'assunzione, la formazione, la retribuzione e la gestione dei dipendenti senza discriminazione alcuna, in modo che tutti possano godere di un trattamento equo e paritario, indipenden-

temente da sesso, età, nazionalità, religione ed etnia.

Per tale motivo abbiamo adottato formalmente un sistema di certificazione della parità di genere, ai sensi della UNI/PdR 125:2022.



grupposapir.it

UNA FABBRICA DI MATTONI SMONTATA E SPEDITA VIA NAVE DA RAVENNA

Sapir, una delle realtà imprenditoriali più importanti del porto di Ravenna, è specializzata in imbarco, sbarco e movimentazione di merci, con oltre 2.700 metri di banchine, 76 mila mq di magazzini (rinfuse e ferrosi), 53 mila mq di aree coperte, 418 mila mq di piazzali per lo stoccaggio delle merci.

Il terminal si è recentemente dotato di due gru Liebherr 600 dalle altissime prestazioni: 208 tonnellate di portata, sbarraccio di 58 metri, cabina a 30 metri di altezza, cinque in più rispetto allo standard, un ecosoftware che consente una riduzione dei consumi fino al 50%. Sapir è perciò in grado, operando con gru in abbinata, di sollevare pezzi fino a 400 tonnellate di peso, fornendo il servizio in totale autonomia. Grazie al rinnovato equipaggiamento, nell'ultimo anno

Sapir ha consolidato il trend positivo imbarcando più di 30.000 tonnellate di project cargo. Di fondamentale importanza è stato il coinvolgimento del personale della Cooperativa Portuale di Ravenna che, in sinergia con i tecnici specializzati Sapir, è stato in grado di garantire la massima efficienza operativa.

Tra le sfide più importanti affrontate negli ultimi mesi spicca l'imbarco di parti di impianto di una fabbrica di mattoni, smontata e spedita via nave in Nord Africa.

Sapir è stata coinvolta sin dalle fasi preliminari, fornendo consulenza e mettendo a disposizione i propri tecnici e attrezzature.

Durante il trasporto sono sorte problematiche che hanno evidenziato la velocità di adattamento e flessibilità di tutta la struttura, organizzando l'ar-

rivo dei mezzi eccezionali durante le ore serali e lo scarico nelle ore notturne.

Per lo stoccaggio sono stati messi a disposizione più di 10.000 mq di piazzale e 3.000 mq in aree adiacenti la banchina.

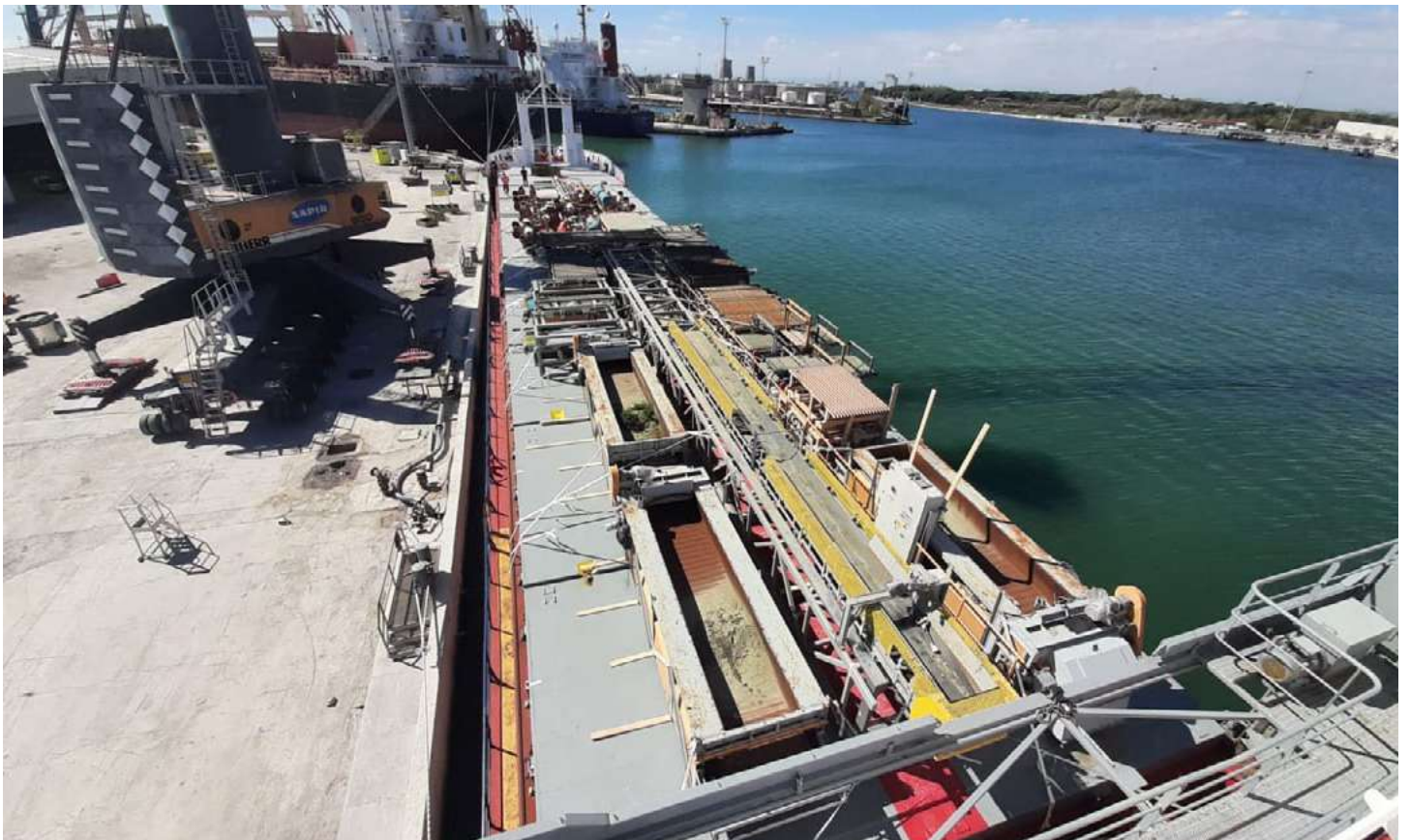
La sfida più importante è stata la catalogazione dei vari pezzi che, essendo stati smontati in base alle esigenze dei tecnici della fabbrica, non si presentavano nella condizione idonea per la movimentazione e lo stoccaggio.

In questa fase è servita tutta l'esperienza degli operatori coinvolti per riuscire a trovare la soluzione ottimale, studiando accuratamente dimensioni, volumi e particolarità di ogni singolo collo e definendo le modalità di stoccaggio in base a quello che sarebbe stato il successivo piano di carico della nave. Per l'imbarco di

tutto il materiale sono state necessarie tre navi e il posizionamento dei colli in stiva ha richiesto un coordinamento straordinario tra navi, terminal, Cooperativa Portuale e i tecnici che hanno smontato l'impianto, nonché l'utilizzo di attrezzature speciali specifiche sia per il sollevamento che per il rizzaggio della merce in stiva.

Tutte le operazioni sono state svolte in totale sicurezza, in conformità con i rigidi protocolli di sicurezza adottati dall'azienda per tutelare le merci, ma soprattutto i lavoratori.

Sapir ha intrapreso, con investimenti dedicati e forte aggiornamento tecnico, la strada della specializzazione nel project cargo e intende perseguirla per prossimi anni con servizi dedicati sempre più efficienti. ■



UN INTERO IMPIANTO INDUSTRIALE SBARCATO IN 18 ORE A TERMINAL SAN GIORGIO

Un record operativo quello realizzato dal Terminal San Giorgio (controllato da Gruppo Gavio) a gennaio del 2023 che nel porto di Genova ha sbarcato in un giorno dalla nave Fairplayer oltre 1.400 tonnellate di materiale in *break bulk* (pari a oltre 2.000 metri cubi di ingombro e oltre 2.500 metri quadri di impiego dell'area di stoccag-

gio). Si trattava di un carico importante, all'interno del quale più del 30% dei colli è stato definito dal committente come *'abnormal loads or over-gauge shipments'*, ovvero eccezionalmente fuori standard per peso o dimensioni.

La gestione della commessa di sbarco è stata interamente affidata a Terminal San Giorgio, che ha dovuto garantire

la soluzione di diverse criticità operative avvalendosi della propria pluriennale esperienza del personale impiegato nel settore *break bulk*, oltre che di una vasta gamma di attrezzature dedicate per la movimentazione dei carichi speciali.

Nello specifico, la richiesta principale è stata quella di completare lo sbarco in massimo 18 ore lavorando anche

in orario notturno per la movimentazione di molti colli *heavy lift*; caratteristica tecnica, questa, che applicata a un carico eccezionale e per di più durante la stagione invernale (quindi con meteo avverso) ha determinato una complessità mai affrontata da Terminal San Giorgio.

Per garantire un servizio su misura a supporto della linea di produzione dell'utente finale, il terminal portuale genovese ha effettuato poi una rapidissima fase di ricarica su camion - ribassati e con permessi di trasporto speciali - dedicati esclusivamente a risolvere i problemi logistici della consegna a destino.

Un team operativo del terminal dedicato a questa delicata fase tecnica di realizzazione del ciclo di sbarco ha, infine, completato il rapido ricarica su camion, consentendo alla merce di arrivare a destino in tempi record. L'intero carico era infatti propedeutico alla realizzazione di un importante impianto industriale in Nord Italia.

Si è così completato con estrema soddisfazione di tutte le parti coinvolte il quadro di un progetto studiato con la collaborazione di Terminal San Giorgio, il Gruppo Fagioli e la casa di spedizioni internazionali Errebisped, insieme a uno dei principali armatori mondiali nel settore *break bulk*, ovvero Jumbo Maritime (membro della prestigiosa Jumbo-Sal-Alliance).

La realizzazione di questo particolare progetto, unitamente a molte altre commesse operate quest'anno nel settore *break bulk*, hanno consentito a Terminal San Giorgio di essere selezionato - unico terminal italiano - nella rosa dei finalisti del prestigioso premio internazionale *Heavy Lift Awards 2023 in qualità di Terminal Operator of the year*. ■





With 150+ offices around the globe,

Fracht delivers innovative, tailor-made logistics solutions that give our customers quantifiable added value.



DAL GENOVA METAL TERMINAL HA PRESO IL LARGO UN INTERO LAMINATOIO SMONTATO

Cosa serve per spedire un intero laminatoio smontato dalla prima linea all'ultimo cilindro? La risposta è semplice: un global forwarding operator consolidato ed esperto in project cargo (Bcube Connect), un carrier specializzato e con la flotta di navi adeguata (BBC Chartering), un terminal portuale ben equipaggiato e con grande intraprendenza. Il racconto del terminal operatore Steinweg Gmt di Genova torna al mese di dicembre 2022 quando venne intavolata la trattativa con lo spedizioniere incaricato del progetto che spiegò subito come il lavoro non sarebbe stato semplice. Proprio per questo la negoziazione per il noleggio nave era stata avviata con due tra i migliori carrier per ciò che riguarda la merce varia e in via quasi esclusiva. Le competenze richieste erano davvero alte. Questi alcuni dei numeri: 873 colli, 4.461 metri cubi e 56 container (alcuni dei quali high cube e open top).

“Il lavoro, viste le prime carte a disposizione, era davvero imponente. I diversi problemi si intuivano sin da una prima analisi documentale, ma l'esperienza insegna che grossi problemi nascondono anche incredibili opportunità” fanno sapere dal terminal.

A Vado Ligure giaceva in magazzino questo impianto completamente smontato: quasi 8.000 metri quadrati di piazzale occupati da treni, nastri, cabine, rulli, motori e molto, molto altro. Casse e rastrelliere a perdita d'occhio nei magazzini.

“La discriminante che sposta una spedizione da ingestibile a possibile è sempre e solo una, in via di principio: lo spazio. Se hai spazi adeguati, una bella fetta del problema è risolto. In questo caso ne sarebbe servito a dismisura. Il secondo elicato tema era la gestione operativa della merce: pochissime unità del carico risultavano omogenee, quindi la movimentazione sarebbe stata

soggetta a continui cambi di attrezzature e accorgimenti in corso d'opera” prosegue il racconto. In entrambi i casi la soluzione è arrivata attraverso il lavoro di squadra. Il problema spazio è stato risolto smistando la merce tra terminal portuale (Genova Metal Terminal) e magazzino portuale (Centro Smistamento Merci). Il problema attrezzature è stato affrontato coinvolgendo i reparti tecnici del terminalista e quelli della Culmv in sopralluoghi sulla merce a magazzino, in modo da preparare personale ed

equipment all'arrivo del carico. Dopo circa 20 giorni circa dall'arrivo del primo camion tutta la merce era trasferita da Vado a Genova. L'armatore aveva scelto per questa spedizione la nave BBC Naples che si era presentata all'ancora di Genova il 7 aprile 2023.

“Alcuni briefing necessari prima di iniziare capendo con chiarezza sin dal principio chi fa cosa e le figure chiave a coprire l'operazione. L'armatore aveva messo a disposizione i migliori loading laster in team. Il ter-

minal, in ottima sinergia con la Campagna Portuale di Genova, è riuscito a 'chiamare' squadre di lavoratori mirate in grado di dare continuità alle operazioni dal primo collo imbarcato in fondo stiva all'ultimo contenitore rizzato in coperta” ricordano da Gmt - Steinweg. “Dopo 15 giorni di lavoro (interrotto solo per le festività Pasquali), sabato 23 aprile la nave BBC Naples scioglieva gli ormeggi dal GMT prendo il largo e mettendo la prua in direzione di Veracruz in Messico. ■



ITALSEMPIONE E LA SFIDA VINTA DEL PROJECT CARGO DA OLTRE 50 TONNELLATE PER SHANGHAI

Una speciale cassa di legno di 6 metri di lunghezza, 4 di altezza e altrettanti di profondità, per un peso complessivo di 51 tonnellate: questo l'oggetto della spedizione con destinazione Shanghai alla quale il team Project Cargo di Italsempione ha dedicato più di tre mesi di lavoro quest'anno. All'interno della cassa il corpo centrale di un macchinario Made in Italy dedicato alla produzione di componenti elettroidrauliche per uso industriale. Il resto degli elementi, tra cui un'isola robotizzata di ultimissima generazione, è stato ripartito in 5 ulteriori contenitori open top. "Un progetto davvero affascinante e complesso allo stesso tempo, non solo per gli oltre 2 milioni di euro di valore del prezioso carico, ma anche per quello che rappresentava per il cliente, trattandosi di un macchinario fondamentale a livello produttivo, il cui ritardo avrebbe potuto compromettere l'efficienza della loro intera sede di Shanghai" spiegano da Italsempione. "A rendere il tutto più sfidante l'importanza del cliente stesso, un'eccellenza italiana a livello internazionale nel campo elettroidraulico, con la quale Italsempione vanta una lunga collaborazione". Una spedizione di questa portata significa dover organizzare tutto nel minimo dettaglio e



avere diversi piani alternativi; è fondamentale pianificare alla perfezione ogni aspetto, ma anche prevedere il più ampio numero di imprevisti, in modo da non farsi trovare impreparati. Nel caso specifico il tragitto verso il porto di Genova ha interessato numerosi tratti stradali e autostradali del Nord Italia, attraversando diverse regioni, con il conseguente coinvolgimento di province e comuni per trovare il giorno giusto per il transito. Per carichi come questi si può viaggiare solo di notte e solo in

determinati giorni, che variano di zona in zona, per cui far combaciare tutto non è semplice. A ciò si sono aggiunte le difficoltà legate al periodo in cui la spedizione era stata organizzata: i mesi tra dicembre e gennaio, con le limitazioni dovute alle festività da tenere in considerazione e l'incertezza del meteo. Dulcis in fundo, l'organizzazione della fase portuale, perché carichi di queste dimensioni e valore non possono restare a lungo in porto, ma devono essere immediatamente imbarcati

al loro arrivo, anche per evitare onerosi costi aggiuntivi. Così è stato: la cassa oversize e poi i 5 open top sono stati caricati puntualmente su un'unica nave che ha poi preso il largo con destinazione Shanghai. Lì il partner locale ha gestito tutte le operazioni doganali e assicurative, trasportando infine il carico a destinazione, sempre in contatto diretto con il team in Italia, che ha coordinato ogni operazione e aggiornato costantemente il cliente con apposite comunicazioni. ■



FORTUNE INTERNATIONAL CON EZ LINK PER IL TRASPORTO DI UNO YACHT A VELA DALL'ITALIA A TAIWAN

EZ Link e Fortune International, aziende entrambe parte di Project Cargo Network, hanno quest'anno unito le forze per portare a termine con successo la spedizione fuori sagoma di uno yacht a vela dall'Italia a Taiwan a bordo di una nave ro-ro porta auto.

Il carico era composto da un corpo principale (lo scafo) del peso di oltre 15 tonnellate, lungo 15 e largo 4,3 metri, a cui si aggiungevano la sella su cui lo yacht era fissato e l'albero dello yacht a vela.

Fortune International Transport ha gestito il servizio franco fabbrica dal cantiere Solaris Yachts al porto di Savona dove il carico è stato imbarcato su una nave ro-ro porta auto.

“Per il trasporto su strada del carico è stato utilizzato un rimorchio estensibile sia in Italia che a Taiwan, mentre per la spedizione via mare sono stati utilizzati delle Mafi da 62 e 40

piedi”.

Le operazioni di carico e scarico sono avvenute tramite l'utilizzo di gru adeguate e con la collaborazione di scaricatori professionisti per trasferire il carico dal camion al Mafi nel porto di Savona e nuovamente dal Mafi al rimorchio nel porto di Taipei.

Dopo lo scarico del carico al porto di Taipei, la società EZ Link ha coordinato la consegna alla destinazione finale nel porto di Anping e da lì è stato organizzato il carico su un rimorchio a pianale ribassato con l'acquisizione di permessi stradali speciali a causa delle dimensioni del corpo principale dello yacht.

“Grazie alla grande collaborazione e comunicazione tra EZ Link e Fortune, i nostri clienti a Taiwan e in Italia sono stati soddisfatti del 'servizio tempestivo e affidabile' offerto, come sempre” ha fatto sapere Project Cargo Network. ■





GRIMALDI GROUP



La **PRIMA COMPAGNIA** Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

Perseguiamo l'**OBIETTIVO**
di un **TRASPORTO MARITTIMO**
sempre più **ECO-SOSTENIBILE**

il Gruppo Grimaldi impiega **navi di nuovissima generazione** con caratteristiche uniche al mondo, **ibride, a basse emissioni nocive** e dal **design innovativo**.

Inoltre, **durante la sosta in banchina** tali navi utilizzano l'energia immagazzinata in un set di batterie al litio presenti a bordo che si ricaricano durante la navigazione, garantendo **zero emissioni in porto**.

www.grimaldi.napoli.it

LA TALPA PER LA NUOVA GALLERIA DEL BRENNERO TRASPORTATA DA PORTO MARGHERA A VARNA

Marraffa si è occupata nei mesi scorsi del trasporto di oltre 80 colli che compongono la TBM “Barbara”, utilizzata per scavare il tunnel di prosecuzione della Galleria di Base del Brennero per il potenziamento dell’asse ferroviario Monaco-Verona.

La TBM (Tunnel Boring Machine), proveniente dalla Cina, è stata trasportata interamente via strada dal porto di Marghera (Venezia) al cantiere di Varna (Bolzano) per il Consorzio Dolomiti Webuild Implenita.

In particolare, i trasporti più impegnativi hanno coinvolto: un cutterhead da 120 tonnellate su un convoglio lungo 42,5 metri e largo 6,7 metri su 20 assi (4 il trattore e 16 il semirimorchio); un Segment Top-Bottom of Front Shield da 120 tonnellate su un convoglio lungo 39

metri e largo 5 su 18 assi (4 il trattore e 14 il rimorchio); un Main Drive da 130 tonnellate su un convoglio lungo 42,5 metri e largo 6,4 su 20 assi (4 il trattore e 16 il rimorchio), il componente più pesante trasportato. Tutti elementi che, una volta assemblati, costituiscono la testa perforante della TBM.

A proposito delle sfide affrontate il progetto per la consegna della TBM “Barbara” si è rilevato molto articolato. La complessità derivava sia dalla varietà geometrica degli item (82 per l’esattezza), sia per le importanti dimensioni e per i pesi degli elementi più rilevanti. In totale la somma dei pesi di tutti i colli trasportati è pari a circa 2.000 tonnellate.

I trasporti sono stati effettuati tutti via strada senza la necessità di prevedere trasbordi e

tratti fluvio/marittimi mediante l’imbarco su chiatta. Questa soluzione è stata possibile grazie all’ampia gamma di mezzi a disposizione della flotta Marraffa, che consentono di adeguare la soluzione di trasporto alle difficoltà e impedimenti tecnico/geometrici.

Con riferimenti agli elementi innovativi, per alcuni trasporti sono stati utilizzati dei semirimorchi moderni e ultraleggeri che consentono di ottenere configurazioni di carico più snelle e meno gravanti sulle infrastrutture con una distribuzione peso/asse al di sotto delle soglie limite.

Fondamentale è stato inoltre l’utilizzo di elementi “distanziali”, che hanno consentito di distanziare il gruppo di assi anteriori da quelli posteriori del semirimorchio, aspetto

molto importante quando si transita su ponti e viadotti in quanto si divide in due fasi la sollecitazione prodotta dal transito.

Infine una descrizione delle tecniche utilizzate: i trasporti, le movimentazioni e le fasi di carico/scarico sono stati effettuati con rimorchi/semirimorchi modulari. Questi sono composti da assi modulari sterzanti, collegati tra di loro mediante un circuito idraulico che consente di ripartire uniformemente il carico sulla pavimentazione stradale e di ridurre e/o aumentare l’altezza del piano di carico. Questa tecnologia consente inoltre lo scarico (e successivo ricarico) degli item utilizzando travi ed elementi di appoggio (stools), evitando così l’impiego di autogrù. ■



SPECIALI FLAT RACK ACQUISTATI DA IGNAZIO MESSINA & C. PER SERVIRE ANCORA CARICHI PROJECT

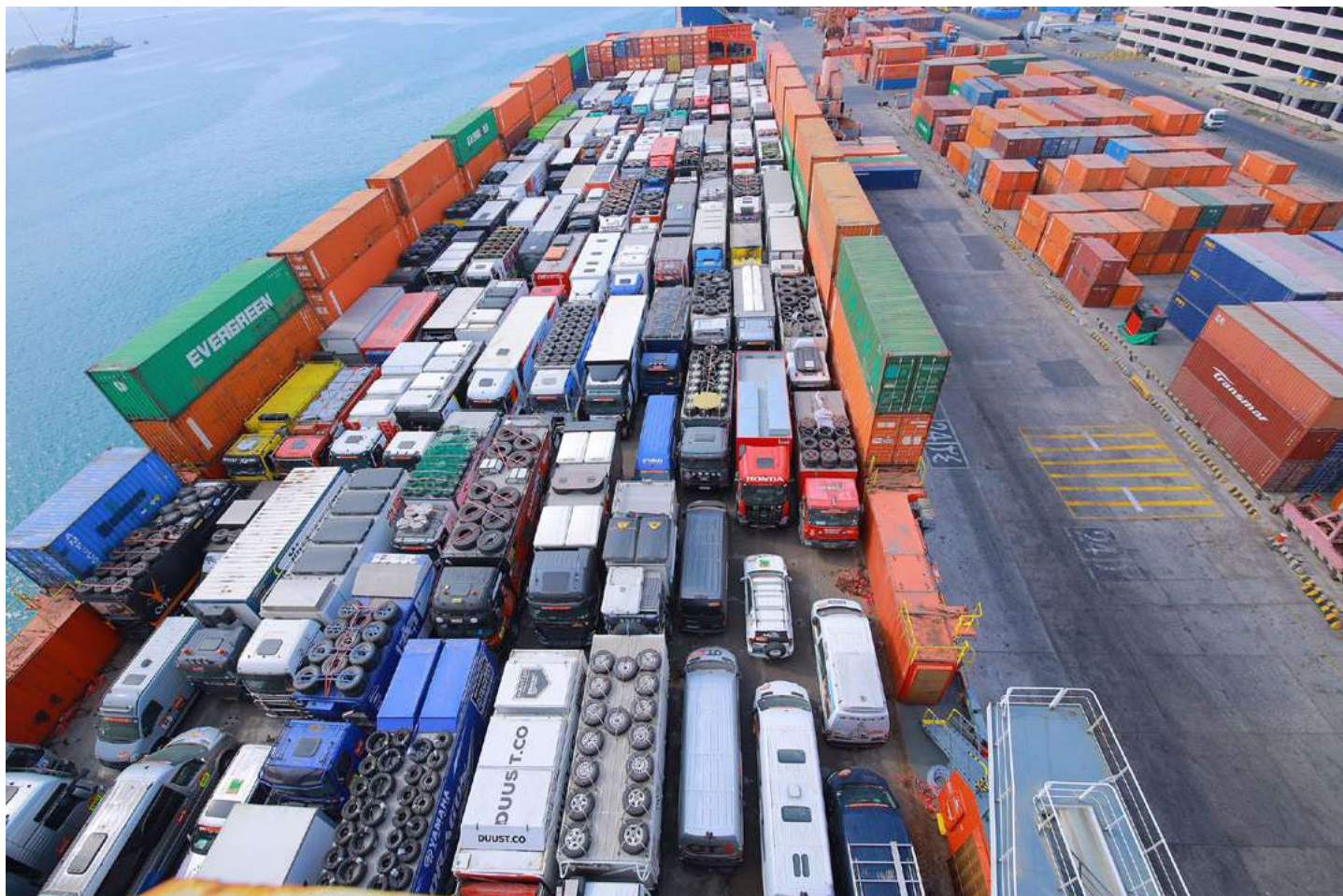
Nonostante siano state definite come noto le cessioni delle sue navi portacontaineri ro-ro Jolly, la compagnia di navigazione Ignazio Messina & C. si è guadagnata comunque la fiducia del ministero saudita e dei partner che organizzano la Dakar e la relativa spedizione dei mezzi, convinti del fatto che con le sue capacità l'azienda genovese saprà far fronte agli impegni presi per la logistica della gara. "Nel nostro futuro, d'altronde, nonostante il cambio della flotta che vedrà però ancora presente in parte del naviglio ro-ro anche se in misura ridotta rispetto agli anni precedenti, saranno sempre presenti il carico rotabile e

gli imbarchi project cargo, perché la specifica professionalità che la nostra organizzazione ha sempre offerto alla clientela fa parte del nostro patrimonio che vogliamo mantenere anche nei prossimi anni" fanno sapere dalla Ignazio Messina & C. A questo proposito nei mesi scorsi la shipping company ha fatto un significativo investimento in un particolare equipment (speciali flat rack con una portata netta da 46 tonnellate) per poter imbarcare più facilmente rotabili e project anche sulla navi full container. "Contemporaneamente - aggiungono - stiamo finalizzando l'acquisizione del Terminal San Giorgio, nel porto di Genova, azienda terminalisti-



ca che ci consentirà di ottimizzare l'utilizzo delle gru mobili per l'imbarco di merci varie e di project/impiantistica anche per conto terzi e non solo per la nostra compagnia".

Il gruppo intende dunque continuare a disegnare e offrire servizi su misura per l'industria italiana nel mondo, orgogliosi di poter contribuire allo sviluppo del made in Italy. ■



C. Steinweg - GMT



Your partner for all
logistic solutions.



**OUR BRANCH
OFFICES IN ITALY:**

TRIESTE
LEGHORN
SALERNO
RAVENNA
GAETA

**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.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

A MANFREDONIA È NATA PQUADRATO AL SERVIZIO DEL MERCATO DEL VENTO

Sul mercato heavy lift e project cargo Italiano si è affacciata quest'anno Pquadrato, nuova impresa portuale autorizzata, ai sensi dell'art.16 della Legge 84/1994, a operare nel porto di Manfredonia e nata sul finire del 2022 dalle società Peyrani e Fratelli Paradiso che hanno deciso di creare sinergia e condividere organizzazione e attrezzature, elevandole "al quadrato" appunto.

La scelta non è stata casuale essendo oggi il porto di Man-

fredonia uno degli hub principali a livello nazionale per lo sbarco di componenti eolici lungo le coste dell'Adriatico. Una adeguata viabilità stradale e una posizione geografica privilegiata rispetto al "mercato del vento" nel nostro Paese, fanno del porto di Manfredonia una porta di ingresso per gli impianti eolici destinati nella Daunia e nel Sannio. Migliaia di tonnellate di componenti eolici, eccezionali per dimensioni e peso (pale, navicelle, hub, generatori, sezioni di torre) sono

già state sbarcate da Pquadrato meno di un anno.

L'impresa portuale non si occupa però solo di eolico. Pquadrato è già attrezzata anche per gestire l'imbarco e lo sbarco di altre tipologie di merci come prodotti siderurgici, project Cargo e impiantistica, materie prime secondarie, merce in sacchi e rinfuse solide.

Sulla banchina A1, quella con maggiore lunghezza e pescaggio, è operativa da alcuni mesi una gru semovente MHC 200 Fantuzzi Reggiane con portata

di 120 tonnellate che, in base alla tipologia di carico e alle caratteristiche della nave, può essere affiancata da gru autocarrate con portata da 200 a 750 tonnellate.

Fra i vari servizi accessori proposti dalla nuova impresa portuale figurano anche il navettamento da banchina ad area retroportuale di colli eccezionali, deposito doganale, attività di magazzinaggio, retrofitting su componenti eolici, stivaggio e rizzaggio di merci a bordo nave. ■



PRIMO IMBARCO PROJECT CARGO PER SIR AL PORTO DI TARANTO

A luglio scorso l'impresa portuale Sir ha effettuato con successo il suo primo imbarco di un project cargo nel porto di Taranto.

Ad annunciarlo l'account manager Vincenzo Latorre che ha spiegato come, sul IV Sporgente Ovest dello scalo pugliese, sia stato effettuato lo stoccaggio e il successivo imbarco sulla nave Schillig di un carico di carpenteria industriale pesante di produzione italiana (Stoma Group di Massafra), destinata all'acciaieria tedesca di Salzgitter, in Germania, e di un project cargo (Stako-Träger) da 118 tonnellate destinato, previo trasferimento su chiatte fluviali dal porto di Rotterdam sul Danubio, all'acciaieria Voestalpine di Linz, in Austria, con tiro in tandem effettuato da due gru mobili portuali Fantuzzi Reggiane MHC5000 e MHC200.

“L'operazione, commissionata ad inizio anno, ha richiesto un notevole sforzo organizzativo e la gestione coordinata e puntuale di vari aspetti: tecnici, opera-



tivi, autorizzativi, commerciali, logistici” ha commentato Latorre. Che ha poi ringraziato per questo lavoro “Arcangelo Santamato per la fiducia e la scelta riposte nella nostra azienda; i

lavoratori portuali della Nuova Neptunia e tutti coloro che hanno contribuito con la loro professionalità, esperienza e preziosi suggerimenti, alla riuscita dell'operazione fornendoci

un supporto fondamentale nelle fasi preparatorie ed esecutive della commessa: Ecologica S.p.A. Marco Caffio S.r.l., Luigi Guida, Vincenzo Bruno e Tonia Bianco”. ■



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 autostradale 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 l'azienda.



Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda est – 57123 Livorno
Tel. +39 0586 258207 - Fax + 39 0586 258243
customer.service@tdt.it - www.tdt.it

ESORDIO DI EST TERMINAL NEL PORTO DI AUGUSTA CON UNO SBARCO DI PROJECT CARGO

Il complesso puzzle ideato dall'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia orientale per la riorganizzazione degli spazi portuali di Catania e Augusta era ancora in via di definizione, ma in primavera si è avuta un'anticipazione dei futuri assetti.

Est Terminal, infatti, concessionario delle aree portuali di Catania adibite a traffico contenitori e in predicato di spostarsi ad Augusta sugli spazi oggi in concessione a Itsa, ha operato a maggio la sua prima nave nel porto megarese. Il terminalista si è occupato di sbarcare dalla Johnelle una partita di 18 pale eoliche destinate al parco eolico di Mineo - Militello, nella Sicilia orientale, prima spedizione di una serie programmata nelle prossime settimane (altri sbarchi analoghi nel solo 2023).

“In attesa dell'arrivo dei containers, da molto tempo at-



si, e del completamento delle nuove infrastrutture di banchina e ferroviarie (queste ultime a cura di RFI) l'obiettivo della AdSP è infatti quello di stimolare il mercato ad utilizzare Augusta per le merci di alta

tecnologia e grande dimensione, grazie alla disponibilità degli spazi ed ai fondali utili allo scopo. Le pale eoliche, dopo una sosta di alcuni giorni sui piazzali, saranno trasferite nei siti di installazione con appoi-

siti trasporti eccezionali, resi possibili dalla viabilità ampia e dedicata che permette il collegamento del porto con la rete autostradale in pochissimi minuti” ha spiegato una nota dell'ente. ■

PHONE NUMBERS:

MAIN:

+39 010 545561

PROJECT DESK: :

+39 010 54556215

DRY DESK:

+39 010 54556203



Safe



Customer



Quality



HB SHIPPING

Our company established in 2009 is an independent shipbroking house offering services to our clients in various 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.

Via Galimberti 7/1 16128 Genova Italia

www.hbshipping.it

PORTIAMO IL TUO BUSINESS NEL MONDO.



Italsempione è il partner d'eccellenza delle aziende che vogliono trasportare le proprie merci nel mondo in tutta sicurezza. Qualunque sia la destinazione e la tipologia di merce da spedire, potrete contare su un team di esperti, pronto a supportarvi in ogni fase della spedizione e a proporvi il servizio più adatto alle vostre esigenze di business. **Con Italsempione i vostri prodotti viaggiano in mani sicure.**

INTERGLOBO PROJECT CURA LA SPEDIZIONE DI 12 ANELLI INTERSTADIO TRA IL BELGIO E LA GUYANA FRANCESE

La Project Division di Interglobo è una realtà ormai consolidata nel mondo dei trasporti, in costante e continua evoluzione, capace di rispondere quotidianamente alle necessità di una clientela sempre più esigente. Ciascun servizio Interglobo Project viene personalizzato per ogni singolo contratto, per soddisfare così ogni tipo di compito complesso che il progetto possa prevedere.

Dagli studi inerenti alla fondazione, erezione e supporto per qualsiasi necessità di costruzione, attraverso una soluzione logistica completa durante la posa delle fondamenta, la costruzione o la fornitura di parti di impianti, dal rilievo e dall'analisi approfonditi e attenti del percorso del trasporto, attraverso una pianificazione dettagliata di cui ogni progetto di successo necessita, alla predisposizione delle fasi di magazzino, attraverso un'ampia offerta di location ciascuna adatta ad un preciso scopo, alla specializzazione nella logistica di una spedizione aerea, maritti-

ma e via terra di beni pericolosi e merci eccezionali e fuori misura, Interglobo Project offre un approccio integrato attraverso capacità di consulenza, pianificazione, preparazione ed esecuzione nelle mani dei suoi esperti, per garantire che le esigenze dei propri Clienti siano soddisfatte ovunque sia necessario in tutto il mondo.

Un esempio è la recente spedizione di anelli Interstadio tra il Belgio e la Guyana Francese. La Project Division di Interglobo ha ricevuto, per conto di un importante cliente operante nel campo dell'industria aerospaziale, l'incarico per 12 spedizioni complete dell'elemento Interstadio del vettore VEGA.

Questa serie di spedizioni, programmate dal team con cadenza bimestrale, vanno a coprire le necessità logistiche e operative per il periodo 2023/2024.

L'elemento Interstadio, del diametro di circa 4,5 metri, è un prodotto ad alta tecnologia che richiede una particolare cura nell'ambito delle relative movi-

mentazioni e la sua dimensione rientra nella specializzazione di Interglobo Project con riferimento alle merci eccezionali e fuori misura.

Valutata l'entità e le peculiarità del trasporto, la società di spedizioni redige il progetto specifico per il trasporto e considera la necessità di mettere in atto misure eccezionali su strada che richiedono l'impiego di veicoli speciali e il disbrigo delle pratiche per il rilascio delle previste autorizzazioni al transito e scorta. Uno studio è dedicato alle operazioni di rizzaggio e ancoraggio delle merci.

Il tragitto del trasporto inizia quindi dal Belgio e via Le Havre/Rotterdam arriva a destinazione nella Guyana francese, a Kourou, via porto di Degrad des Cannes. Nell'ambito della spedizione, il materiale viaggia stivato all'interno di uno speciale container appositamente creato, imballato con sacco barriera e predisposto per spedizioni via mare, via strada e per storage a lungo termine. Il container dedicato è traspor-

tato su camion ribassato sino al porto Le Havre / Rotterdam e da lì è trasbordato e rizzato su container flat rack, per essere imbarcato alla volta di Degrad des Cannes, con un servizio diretto.

Interglobo Project si occupa parallelamente di tutti i necessari permessi di transito nonché autorizzazioni, servizi correlati e assunzioni di incarichi necessari per il completo svolgimento del trasporto, sia dal punto di vista import sia export.

Inoltre lo speciale container è dotato di sensori attivi che consentono di rilevare, per tutta la durata e per tutte le fasi del trasporto, eventuali accelerazioni oltre le tolleranze previste e qualsiasi tipologia di anomalia possa subentrare. I dati registrati dai sensori vengono contemporaneamente scaricati a sistema e diventano disponibili per il cliente, che può così effettuare le verifiche necessarie.

Il monitoraggio e il continuo esame del trasporto rappresentano uno dei fiori all'occhiello dei servizi offerti dalla Project Division Interglobo, che coinvolge la controparte con correttezza, trasparenza e affidabilità nell'ambito dell'intero viaggio predisposto.

Giunto al porto di destinazione, le modalità di trasporto si invertono, al fine di consentire la consegna finale presso il poligono spaziale di Kourou. Una volta vuoto, il container viene fatto tornare in Belgio.

Le necessarie fasi di preparazioni, le movimentazioni da eseguire e i singoli passaggi del trasporto vengono seguiti da Interglobo Project con la massima cura ed attenzione. L'IT, la posa delle basi e il reporting sono le caratteristiche che guidano un team specializzato, capace di utilizzare creatività e competenze che derivano da una lunga esperienza sul campo. ■



I NUOVI TRAM DI MILANO ARRIVANO VIA NAVE CON GRIMALDI ATTRAVERSO I PORTI DI SAVONA E RAVENNA

La rete tranviaria di Milano ha recentemente deciso di rifarsi il look e, dalla fine del 2022, il Gruppo Grimaldi si sta occupando del trasporto marittimo dei nuovi vagoni che ne potenzieranno la flotta. Si tratta di tram bidirezionali Tramlink, progettati e prodotti nello stabilimento Stadler di Valencia (Spagna), che l'Azienda Trasporti Milanesi (Atm) utilizzerà sia per servizi urbani che interurbani, sostituendo progressivamente le unità più vecchie e aumentando la propria offerta di servizi di trasporto.

Ad affidare alla compagnia armatoriale partenopea questo delicato incarico è stato Multitrade, spedizioniere designato per la gestione del progetto. Non è la prima volta che Multitrade sceglie il Gruppo Grimaldi come partner di fiducia nei trasporti eccezionali nel settore ferrotranviario: tra il 2020 e il 2022, infatti, le due società avevano già collaborato con successo per il

trasporto di ben 114 vagoni nuovi dalla Spagna per la metropolitana di Napoli.

La consegna del primo dei nuovi tram milanesi è avvenuta a ottobre 2022 per consentirne la presentazione al pubblico e l'inizio della fase di collaudo, ma è nella primavera del 2023 che si è entrati davvero nel vivo del progetto. Da allora, all'incirca ogni mese è stata effettuata la spedizione di un tram; con quella più recente, avvenuta alla fine del mese di novembre, è giunto in Italia il settimo dei 15 nuovi Tramlink.

Ognuno dei tram misura 25,4 x 2,4 x 3,7 metri e ha un peso di circa 38 tonnellate. La loro movimentazione viene effettuata con l'utilizzo di speciali mafi muniti di binari forniti da Multitrade.

I primi tre tram sono stati imbarcati sulla linea marittima fra Valencia e Savona, operata regolarmente dal Gruppo Grimaldi con navi ro-ro 'Eco' di ultima generazione, caratterizzate da

un'elevatissima capacità di carico e un impatto ambientale significativamente ridotto.

A partire dalla quarta spedizione, però, una sopraggiunta limitazione al trasporto di carichi eccezionali su strada tra Savona e Milano ha imposto la ricerca di una nuova soluzione per la consegna dei tram dalla Spagna all'Italia. Più che mai è stata fondamentale la capillarità del network di autostrade del mare offerta dal Gruppo Grimaldi, che è stato in grado di mettere sul tavolo una proposta alternativa efficace ed efficiente: per i dodici tram rimanenti è stato disegnato il nuovo itinerario marittimo Sagunto - Salerno - Catania - Ravenna, per poi proseguire via strada dal capoluogo romagnolo fino a Milano.

La nuova soluzione di trasporto è stata già attuata con successo per la spedizione di quattro tram; nonostante i due scali intermedi di Salerno e Catania, il transit time resta relativamen-

te contenuto - tra i sei e i sette giorni. Ciò è reso possibile da un lato dall'elevata frequenza dei servizi di corto raggio operati da Grimaldi nel Mediterraneo, e dall'altro dalla professionalità e specializzazione degli operatori dei terminal portuali in cui i veicoli transitano e vengono movimentati - spesso società consociate del gruppo partenopeo, come nel caso di Sagunto (Valencia Terminal Europa), Salerno (Logiport) e Catania (Grimaldi Marangolo Terminal Catania).

Grazie a navi di ultima generazione, aree e attrezzature all'avanguardia e personale altamente specializzato, il Gruppo Grimaldi, leader mondiale nel trasporto di rotabili, continua a consolidare la propria posizione di partner affidabile anche nel segmento dei carichi eccezionali e del project cargo, offrendo ai propri clienti soluzioni di trasporto di elevata qualità per ogni necessità. ■





We can do more than you can imagine

Evaluation, planning, preparation and execution: this is the essence of any project transport of Interglobo. Where the arrival is the perfect interpretation of the journey.

MARCO CAFFIO SHIPPING E FORWARDING AGENCY: UN'OPERAZIONE HEAVYLIFT DI GRANDI DIMENSIONI NEL PORTO DI TARANTO

Nell'ultimo anno si è assistito al riavvio di un interesse generale rispetto al valore economico della *portualità* e alla sua rilevanza quale leva per sostenere il rilancio della città di Taranto.

In questo scenario in continua evoluzione essere un agente marittimo non consiste più esclusivamente nell'essere au-

siliario di trasporti su scala nazionale e/o internazionale, ma rappresenta l'essere il coordinatore dell'intera catena logistica end-to-end composta da una moltitudine di attori, il cui obiettivo finale è il mantenere la promessa di un servizio d'eccellenza pattuito con i clienti. Nell'ultimo decennio la Marco Caffio Forwarding and Ship-

ping si è evoluta, trasformandosi da "azienda familiare" a impresa. Il risultato è derivato dalla richiesta da parte dei più diversificati committenti di avere come referente per la mobilità delle proprie merci un responsabile in grado di soddisfare le mutate esigenze di mercato.

La Marco Caffio Shipping and Forwarding Agency, pertanto, non è più un "semplice" fornitore di servizi, ma un partner strategico in grado di generare valore.

L'elevata varietà delle situazioni da gestire prevede una dote di creatività abbinata al rispetto delle procedure operative e delle regole. L'azienda può, di conseguenza, essere considerata alla stregua di un architetto del trasporto, poiché riesce a realizzare insieme ai propri clienti dei modelli di supply chain internazionale.

La scorsa estate in questo scenario dove precisione, esperienza e capacità logistica giocano un ruolo cruciale, la Marco Caffio Shipping e Forwarding Agency si è distinta per l'eccezionale gestione di un'operazione di *heavylift* nel porto di Taranto.

La sfida era notevole: trasferire gru dal peso superiore alle 800 tonnellate, da una banchina all'altra del porto di Taranto.

L'operazione ha richiesto pianificazione e esecuzione molto attente. La Marco Caffio ha curato personalmente per conto degli Armatori tutte le fasi del processo, dalla preparazione al trasferimento con la messa in sicurezza dei vari componenti dalla banchina di imbarco fino



alla consegna alla banchina di sbarco.

Il successo dell'intervento è stato reso possibile grazie all'impiego di un team altamente qualificato e multidisciplinare. Ogni membro del gruppo ha contribuito con le proprie competenze specifiche, lavorando ininterrottamente per oltre 14 ore per garantire che ogni dettaglio del lavoro fosse gestito con la massima professionalità.

L'operato non è stato solo una dimostrazione di forza fisica e di capacità logistica, ma anche un esempio lampante dell'impegno della Marco Caffio Shipping e Forwarding Agency verso l'eccellenza nel project cargo. L'abilità nel gestire progetti di grande scala con complessi coordinamenti tra attori internazionali, la cura verso l'innovazione rende l'azienda un partner affidabile e di primo piano per tutte le esigenze di shipping nel porto di Taranto. ■

PER ULTERIORI INFORMAZIONI su Marco Caffio Shipping e Forwarding Agency e sui servizi, visitare www.marcocaffio.it



IL PROJECT CARGO ITALIANO POTRÀ FARE A LUNGO AFFIDAMENTO SULL'INDUSTRIA OIL&GAS



CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



PROJECT CARGO E TRASPORTI ECCEZIONALI SEMPRE CRITICI, "MA NON SUL PO"



CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



BBC Chartering

ANYTHING. ANYWHERE.



bbc-chartering.com



**CADUTO IN MARE
AL LARGO DI ANCONA
UN PROJECT CARGO
PARTITO DA MARGHERA**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



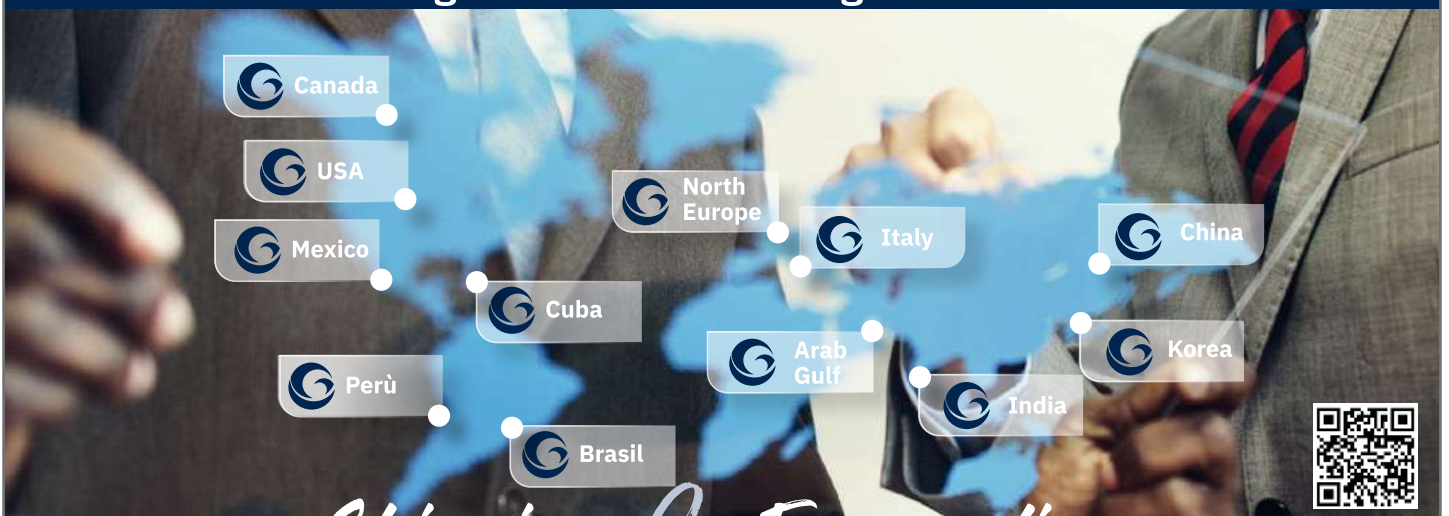
**ESORDIO DI EST TERMINAL
NEL PORTO DI AUGUSTA
CON UNO SBARCO
DI PROJECT CARGO**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



Logistics and Forwarding Providers



Shipping & Forwarding



www.gastaldi.it

**BAKER HUGHES
SBARCA NEL PORTO
DI CORIGLIANO CALABRO
CON UN MAXI INVESTIMENTO**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



**IMBARCO ECCEZIONALE
DI MODULI BAKER HUGHES
DA TARANTO
PER L'IRAQ**



> **CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA**



All you need is 'FORTUNE'



FORTUNE
International Transport

- Logistics & Distribution
- Air, Sport & Culture
- Project Cargo Handling
- Air Freight Forwarding
- Sea Freight, LCL & FCL
- NVOCC & Consolidation

IL GOVERNO CI RIPENSA, NIENTE SOLDI PER L'EOLICO OFFSHORE A TARANTO E AUGUSTA



> CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



ACCORDO TRA FHP HOLDING PORTUALE E TENARIS: PIÙ TRAFFICI IN ARRIVO A CARRARA



> CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



GRUPPO
GRENDI
1828
Logistica a impatto positivo

EFFICIENZA E SPECIALIZZAZIONE PER OGNI SERVIZIO



SARDEGNA
CENTRO / SUD
E SICILIA

Per noi la logistica non è una mera questione di dimensioni ma cura dei dettagli e personalizzazione dei servizi. Progettiamo soluzioni integrate *door to door* per le esigenze specifiche dei nostri partner commerciali. Da quasi due secoli, siamo un Gruppo Italiano impegnato a innovare il settore della logistica. Un lungo percorso che ci ha insegnato ad imparare costantemente dai nostri clienti. **Noi sappiamo cosa faremo da Grandi. E voi cosa farete da Grandi?**

CONTATTA IL REPARTO COMMERCIALE PER CREARE INSIEME LA TUA SOLUZIONE LOGISTICA

grendi.it

RUSSO (CAFIMAR) ANNUNCIA L'ACQUISTO DI UNA NUOVA BARGE PER SOMAT



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



SBARCATO A ORISTANO UNA GRU MOBILE PER L'IMPRESA PORTUALE SIR



> CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



augustea

maritime transportation ltd

- Offshore Wind Farms T&I support
- Towage
- Heavy Lifting & Transport
- Salvage
- Engineering



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



IL QUOTIDIANO ON-LINE DEL TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA

SHIPPING ITALY

Una pubblicazione di ALOCIN MEDIA srl

Piazza Roberto Baldini 4/66

+39 010 9703071

info@alocinmedia.it

www.alocinmedia.it

P.I./C.F. 02499470991

DIREZIONE & REDAZIONE

Nicola Capuzzo

Cell.: + 39 334 7889863

redazione@shippingitaly.it

capuzzo.nicola@gmail.com

SALES & MARKETING

Riccardo Maestri

Cell. +39 347 5865515

sales@alocinmedia.it

Sabrina Carozzino

Cell: + 39 350 0716304

marketing@alocinmedia.it