



SHIPPING ITALY



SUPPLYCHAINITALY AIRCARGOITALY

PDF
interattivo



PROJECT CARGO ITALY

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NICOLA CAPUZZO
DIRETTORE RESPONSABILE

EDIZIONE
2022





TENDENZE ATTUALI NELLA LOGISTICA PER LA FILIERA DELL'IMPIANTISTICA INDUSTRIALE	PAG. 4
ANIMP: "LA TRANSIZIONE ENERGETICA TRAINERÀ IL MERCATO PROJECT CARGO"	PAG. 6
IL FUTURO PROSSIMO SEMBRA SORRIDERE AL PROJECT CARGO ITALIANO	PAG. 9
NALDINI (MAIRE TECNIMONT): "NEL PROJECT CARGO IL MEDIO ORIENTE HA PRESO IL POSTO DEI CONTRATTI IN RUSSIA"	PAG. 12
FRANCHINI (SUPPLHI): "ECCO I TOP TRENDS NELLA SUPPLY CHAIN DELL'IMPIANTISTICA INDUSTRIALE"	PAG. 14
SHIPPING PODCAST: CON MASSONE (INTERGLOBO) L'ANALISI ATTUALE DEL PROJECT CARGO IN ITALIA	PAG. 17
FOTONOTIZIE	PAG. 19
TOTO (RENEXIA): "SERVONO INCENTIVI PER L'EOLICO OFFSHORE"	PAG. 19
TRIPLETTA DI PROJECT CARGO IN UN MESE AL PORTO FLUVIALE DI CREMONA	PAG. 19
PROJECT CARGO DA RECORD PER WALTER TOSTO E BELLELI IN ADRIATICO CENTRALE	PAG. 19
PER MESSINA UN NUOVO TERMINAL IN AFRICA, RIMBORSO ANTICIPATO DEI DEBITI E IL SOGNO DI UNA NAVE HEAVY LIFT	PAG. 19
IMBARCO RECORD DI UN PROJECT CARGO PER FHP A CARRARA	PAG. 21
AL PORTO DI VASTO UN'OPERAZIONE DI PROJECT CARGO "SENZA PRECEDENTI"	PAG. 21
PRIMA SPEDIZIONE PROJECT CARGO COMPLETATA DA ALEX SISTEMI A LIVORNO	PAG. 21
BAKER HUGHES HA SCELTO DI AFFIDARSI IN ITALIA A G4 LOGISTICS	PAG. 21
A TARANTO MOVIMENTAZIONI DI PROJECT CARGO IN SERIE PER IL NUOVO PARCO EOLICO OFFSHORE	PAG. 23
PORTITALIA HA CONTRIBUITO A UNO SBARCO DI PROJECT CARGO A TERMINI IMERESE	PAG. 23
CON SAPIR IL PORTO DI RAVENNA È DIVENTATO HUB PER LO SBARCO DI IMPIANTI EOLICI	PAG. 24
UNA MAXI-GRU SMONTATA E IMBARCATA NEL PORTO DI TARANTO	PAG. 25
ISCOTRANS E LA "MISSIONE PROJECT" RIUSCITA PER IL REVAMPING DI DUE IMPIANTI IN ARABIA SAUDITA	PAG. 26
IN WEST AFRICA E NELL'EOLICO OFFSHORE IN NORD EUROPA I LAVORI PIÙ IMPEGNATIVI PER LE NAVI DI AUGUSTEA	PAG. 27
LA SPEDIZIONE PROJECT "DELL'ANNO" PER DHL GLOBAL FORWARDING HA SFIDATO ANCHE LA SICCIÀ	PAG. 28
DESTINAZIONE ASSIUT: PER CTS UNA SERIE DI PROJECT CARGO "SENZA EGUALI" DA PORTO MARGHERA	PAG. 30
ANCHE HB SHIPPING IMPEGNATA NEL PROGETTO ASSIUT HYDROCRACKING COMPLEX	PAG. 31
ISS PALUMBO: DUE REATTORI, UN SEPARATORE E UN BOILER SPEDITI DALL'ITALIA ALL'EGITTO	PAG. 32
LA NAVE E IL PANTANO NON HANNO FERMATO UN CARICO SPEDITO DA FRACHT FRA ITALIA E CANADA	PAG. 33
IMBARCAZIONI DALL'EUROPA ALL'AFRICA CON I SERVIZI DEEP SEA DI GRIMALDI	PAG. 34
UN MAGAZZINO PREFABBRICATO DI 10.000 MQ. IMBARCATO SULLA JOLLY TITANIO	PAG. 36
PER OCEAN7 ITALY UN VIAGGIO DAL FAR EAST AL SURINAME A TUTTA VELOCITÀ	PAG. 37
DA ANT. BELLETTIERI E CILP IMBARCATI 30 CARRI FERROVIARI A CIVITAVECCHIA	PAG. 38
FORTUNE SI DEDICA AI TRASPORTI ECOLOGICI	PAG. 39
UNA VASCA DA 37 TONNELLATE DALLA GERMANIA AL VIETNAM SPEDITA DA ITALSEMPIONE	PAG. 40
SPEDIZIONE TRIMODALE FRA ITALIA E POLONIA PER INTERGLOBO PROJECT	PAG. 42
IMBARCO SPECIALE DA RECORD PER VADO GATEWAY DAL KUWAIT ALL'ARABIA SAUDITA	PAG. 43
NELLE MANI DI JAS PROJECTS	
SPEDIZIONE STRADALE E FLUVIALE PER DUE ANELLI DA 8 METRI DI DIAMETRO	PAG. 44
TRE MODULI PER STAMPA DI SCAFI DI YACHT SPEDITI DALL'ITALIA AL BRASILE	PAG. 46
AGENZIA SPAZIALE EUROPEA, NUOVO PIGNONE E UN TANK DA OLTRE 400 TONNELLATE: LE ULTIME SFIDE DI LORENZINI	PAG. 47
TRASPORTO ECCEZIONALE E MONTAGGIO DI UNA PRESSA DA 380 TONS FRA ITALIA E REPUBBLICA CECA	PAG. 48
NEL 2022 DI TERMINAL DARSENA TOSCANA UNO SPECIALE PROJECT CARGO FLUVIO-MARITTIMO	PAG. 49



Agile. Flexible. Committed.



OCEAN7 Project Italy Srl

+39 010 8995350

europa@ocean7projects.com

www.ocean7projects.com



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

TENDENZE ATTUALI NELLA LOGISTICA PER LA FILIERA DELL'IMPIANTISTICA INDUSTRIALE

Nel contesto politico e commerciale attuale, uno degli elementi più fortemente impattanti sulla filiera della logistica dell'impiantistica industriale è senza dubbio la transizione energetica. La stessa tendenza, attualissima in tutti i settori dell'industria, che si riflette nelle istanze sempre più stringenti della legislazione internazionale ed europea, impone infatti obblighi di compliance e di trasparenza che, a loro volta, influiscono sulle scelte degli end-users e degli istituti finanziari in sede di selezione degli investimenti.

A testimoniare questa direzio-

ne, il Report ANIMP (Associazione Italiana Impiantistica Industriale) Energy Industry Global Markets 2022, presentato in occasione del Convegno Annuale Sezione Componentistica d'impianto il 25 ottobre scorso, identifica le seguenti macro tendenze e necessità, che si caratterizzano, appunto, per la presenza del *fil rouge* della sostenibilità: la variabilità del prezzo; la quantificazione delle emissioni di gas ad effetto serra (GHG emissions), nonché la trasparenza circa il livello di coerenza delle organizzazioni con i criteri ESG (Environmental, Social, Governance), utili ai fini della misurazione dell'impatto delle organizzazioni stesse; la transizione energetica e i nuovi settori; la necessità di politiche industriali coerenti con il contesto politico e commerciale.

Per quanto concerne in particolare la crescente tendenza alla trasparenza delle organizzazioni nell'ottica della misurazione dell'impatto ambientale, un primo grande tema è quello delle certificazioni del carbon footprint dei progetti. Le stesse, riferisce il Report, devono riguardare tutto il ciclo produttivo: dalla produzione delle materie prime, passando dalla fabbricazione delle attrezzature, alle operazioni di logistica e di trasporto, fino all'installazione e all'utilizzo. Ciò implica un costante monitoraggio delle emissioni di Co2 da parte di tutti gli operatori che operano lungo la filiera, produttori di beni o servizi, fino ai buyers: molti grandi players stanno infatti fissando obiettivi di carbon neutrality da raggiungersi in tempi relativamente brevi (2030-2050); obiettivi che non si possono raggiungere senza la collaborazione

di tutta la catena dei suppliers. Ai fini di consentire un tracciamento coerente e comparabile della conformità ai profili ESG delle filiere di fornitura industriale, gli operatori si sono dotati di specifiche linee guida - le "ESG Supply Chain Guidelines" - che tengono conto delle specificità della filiera, che coinvolge PMI diffuse a livello globale e diversi strati di sub-contraenti, rendendo ancor più complesso lo scambio di informazioni.

Tra gli effetti della transizione energetica ed ecologica rientra anche l'espansione dell'industria verso specifici settori, uno tra tutti quello dei carburanti alternativi per il trasporto marittimo, come LNG, ammoniaca verde e metanolo.

Se la sostenibilità delle organizzazioni e dunque la trasparenza delle stesse circa il livello di sostenibilità delle Supply Chain industriali dal punto di vista ambientale, sociale e di governance, passa dallo scambio di dati sicuro e standardizzato lungo la filiera, si rende necessario, conclude il report, ripensare alle politiche industriali del made in Italy: una conversione del modello di produzione che promuova il ritorno delle produzioni delocalizzate, al fine anche di una migliore tracciabilità del ciclo produttivo, anche attraverso la cd. "digital proximity", nonché la condivisione di infrastrutture digitali.

Fondamentale in questa sede è infatti anche il tema della digitalizzazione, indispensabile sia per regolare adempimento degli obblighi di compliance, sia ai fini della riduzione dei costi e l'aumento di velocità nella comunicazione tra gli attori delle supply chains dell'impiantistica. ■



Seguici



www.traiana.it



TRAIANA

Civitavecchia Port - Italy
Multipurpose Terminal

**ABBIAMO UN
MARE
DI SOLUZIONI**



Fra le criticità emerse al convegno annuale della sezione componentistica d'impianto spicca la necessità di trovare nuovi compromessi (contrattuali ed economici) fra Epc contractor, filiera logistica e clienti

ANIMP: "LA TRANSIZIONE ENERGETICA TRAINERÀ IL MERCATO PROJECT CARGO"

Il mercato dell'impiantistica in Italia, e di riflesso l'indotto legato alla logistica e alle spedizioni, è alle prese in questo momento con molteplici incertezze e criticità ma il futuro sembra sorridere grazie soprattutto alla transizione energetica e agli investimenti che questo processo innescherà. Questo quanto emerso in occasione del convegno annuale della sezione componentisti-

ca d'impianto di Animp presieduta da Marco Pepori.

Durante la tavola rotonda in cui si sono confrontati alcuni direttori commerciali degli Epc contractor, Fabrizio Botta (Saipem) ha evidenziato che "il volume d'investimenti nei prossimi anni è enorme grazie alla spinta derivante dalla transizione energetica ma serve solidità. Il mantra in questo momento - ha detto - sono

bassi costi, tempi ridotti al minimo e massima qualità. Il modello cosiddetto fast track". Un modello che si scontra però con una realtà attuale fatta di costi in aumento, volatilità e incertezze.

Vittorio Chiovato (Tecnimont) non a caso ha spiegato come si stia provando a "spostare le condizioni contrattuali per renderle più ragionevoli. Con alcuni clienti più evoluti (so-



prattutto in Nord Europa e Medio Oriente) cerchiamo di introdurre forme di mitigazione del rischio che significano avere la possibilità di ricalcolare il prezzo quando alcuni indici superano determinati valori. Da alcuni clienti c'è un'apertura a parlarne”.

Gianluca Scabbia (Tenaris) a sua volta ha sottolineato come “negli ultimi anni si sono fatti progetti bellissimi ma in taluni casi perdendo soldi; il rischio d'impresa andrebbe condiviso per fare un fast track. Altrimenti bisogna essere selettivi e noi ad esempio abbiamo potuto scegliere opportunità negli Stati Uniti”.

Matucci (Baker Hughes) ha raccontato come la domanda per alcuni macchinari sia particolarmente elevata oggi in Medio Oriente. “Noi - ha affermato - stiamo cercando di fare una mossa difensiva: includere dinamiche inflattive nei prezzi richiesti ma si è cominciato anche a discutere con gli Epc di sfatare il tabù del prezzo fermo e fisso. All'inizio c'era una chiusura quasi totale ma poi si sono iniziate a vedere delle aperture”. Le altre strade da seguire sono l'Indicizzazione di certi costi o l'approccio 'open book' per determinate

commodity.

Lo stesso Botta (Saipem) ha confermato che certi clienti stanno aprendo all'opportunità di riconoscere rimborsi su talune voci di spesa in caso di extra-costi eccessivamente onerosi.

Secondo Cammarata (Technip Energies) un'indicizzazione dei contratti può diventare ingestibile per i contractor (“indicizzare solo i major item o anche materiali da un pollice?”) mentre la cultura dell'open book sta crescendo.

A proposito invece della logistica in & out della produzione di impiantistica Scabbia ha aggiunto che in Tenaris hanno iniziato a fare acquisti in maniera più coordinata a livello di gruppo per ottimizzare gli approvvigionamenti e le logistiche. Matucci dal canto suo ha sottolineato l'impatto avuto sui trasporti da alcune criticità che ancora oggi in taluni casi permangono: “Penso ad esempio al blocco del porto di Shanghai che a livello industriale era stato molto complicato da gestire. Abbiamo dovuto rivedere la nostra pianificazione”. A proposito inoltre degli yard (cantieri) per l'assemblaggio di alcuni impianti, il rappresentante di Baker Hughes ha po-

sto l'accento sul fatto che “non solo ci sia carenza di yard ma anche di manodopera che ci va a lavorare”.

Alla domanda “rischi e opportunità in ambito energy transition?” Donzelli ha risposto ricordando che alcune significative criticità (più dal punto di vista commerciale che tecnico) si sono viste in progetti di impianti fotovoltaici negli Usa mentre ad esempio nel settore del mining grandi sviluppi s'intravedono in Asia, Australia, Uzbekistan, Argentina e Cile.

Cammarata ha detto di vedere “grande intraprendenza per produrre i carburanti del futuro per le navi a ridosso del canale di Suez. Si parla ad esempio di green ammonia per il trasporto marittimo, altri pensano ad avere metanolo verde invece che ammoniacca. Stiamo facendo tanti studi di fattibilità con diversi clienti”. Oltre a ciò, “carbon capture e storage sarà un altro aspetto da guardare con interesse”.

Secondo Botta, a questo proposito, “si sta sottovalutando tutto ciò che è il trasporto e la realizzazione di un network distributivo per l'idrogeno” che difficilmente potrà utilizzare le infrastrutture oggi esistenti. ■



Dolphins Srl

AGENZIA MARITTIMA
E SPEDIZIONI DOGANALI
PORTO DI BARI

Project cargo

The company offers a full range of services in the field of Project Cargo:

- Preventive studies concerning feasibility and assistance at the operations prior tshipping@dolphinsbari.com cargo handling
- Transport
- Intermodal Services
- Management of port areas for storage
- Cargo handling
- Loading and discharging operation
- Cargo survey
- Stevedoring company



www.dolphinsbari.com

[in](https://www.linkedin.com/company/dolphinsbari)

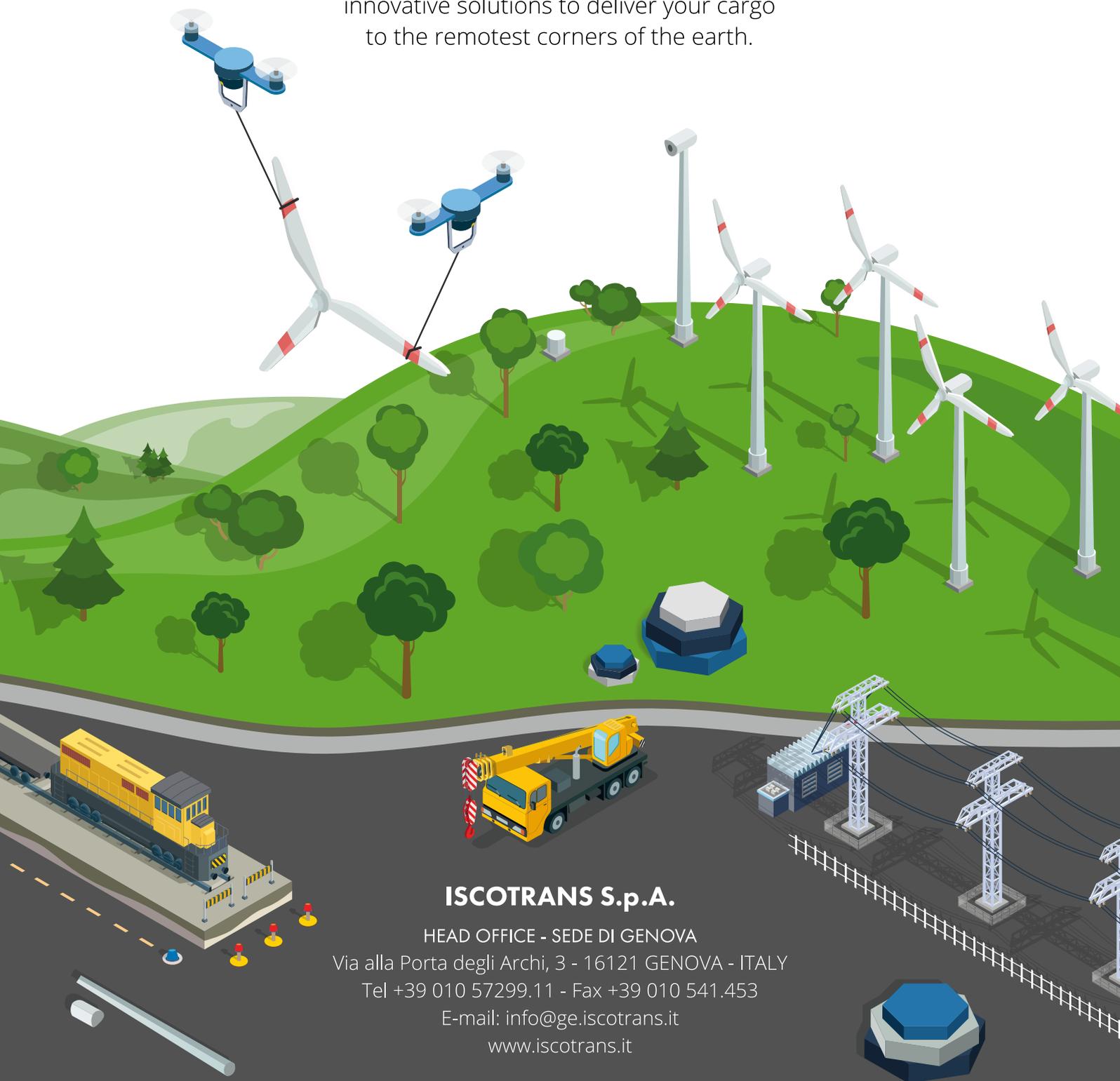
shipping@dolphinsbari.com

+39 080.524.44.44



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

Il riassunto
del momento
di mercato attuale
nelle parole
di Alberti
(Spliethoff),
Fortuna
(Bbc Chartering),
Poggio (Aprile Uk)
e Ignazio Messina
(Messina)

IL FUTURO PROSSIMO SEMBRA SORRIDERE AL PROJECT CARGO ITALIANO

Domanda di trasporto sostenuta, noli marittimi ancora più che soddisfacenti e portafoglio ordini contenuto. Grazie a questi tre fattori in Italia il segmento di business della logistica dei carichi eccezionali guarda con ottimismo al prossimo futuro. Questo, perlomeno, è il sentimento di mercato emerso durante il convegno intitolato “Nuove prospettive per la competitività della logistica italiana”, organizzato dalla sezione logistica di Animp guidata dall’avvocato Enrico Salvatico. A introdurre la discussione fra i panelist, parlando dell’andamento dei noli per le spedizio-

ni via mare, è stato il padrone di casa presso l’Imt Terminal del porto di Genova, vale a dire Ignazio Messina, a.d. dell’omonima azienda armatoriale. “In pochi mesi i noli sono andati giù del 70% sulle rotte più importate e neanche i blank sailing riusciranno a farli risalire. Sono destinati a scendere ancora e speriamo che si stabilizzino nel 2023. Gli armatori forse non hanno imparato la lezione di 10 anni di perdite” ha detto il vertice delle Ignazio Messina & C. Che ha voluto poi puntualizzare come negli ultimi due anni i costi delle spedizioni via mare siano aumentate “perché si è blocca-

ta la logistica terrestre; con il lockdown era stata dimezzata la capacità operativa dei porti e con il risultato che le navi accumulavano ritardo e la riduzione di stiva ha consentito alle compagnie di navigazione di alzare i noli. Gli armatori sono stati accusati di oligopolio ma è sotto gli occhi di tutti che questo non esiste”. Secondo la testimonianza portata da Giuseppe Alberti (Spliethoff Monaco) “il mercato delle navi multipurpose sta andando ancora molto bene; la domanda di trasporto nel project è ancora forte. Anche grazie al reshoring molte fabbriche vengono ricostruite in



Stati Uniti e in Europa. Inoltre sono in corso molti progetti con funding governativo per parchi eolici e altre energie alternative che richiedono trasporti di turbine, torri, pale". A proposito di quest'ultime spedizioni le dimensioni crescenti dei carichi spingono la domanda di navi sempre più specia-

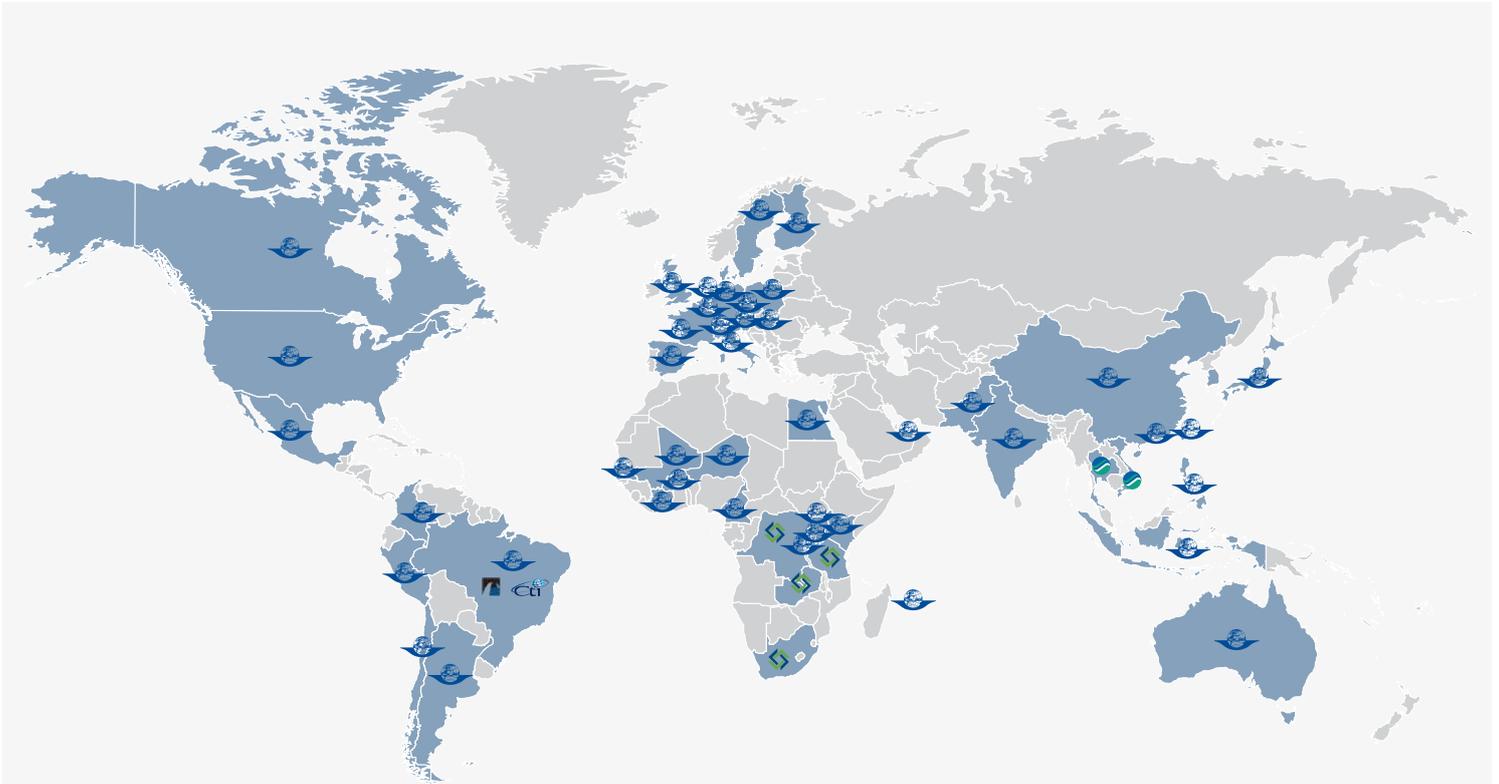
li: "Oggi le pale eoliche - ha aggiunto Alberti - hanno fino a 110 metri di lunghezza, le torri sono formate da tre segmenti fino a 70 metri e i generatori sono sempre più pesanti. Questi carichi richiedono navi sempre più specializzate e non ce ne sono molte, forse 150/200 nel mondo".

Il break bulk è meno soggetto a fluttuazioni dei noli secondo Matteo Fortuna, vertice di Bbc Chartering in Italia, ma "il mercato è veramente unpredictable. Difficile fare delle previsioni a lungo termine e bisogna essere bravi a reagire velocemente a ciò che accade sul mercato". I motivi per essere ottimisti però ci sono: "L'orderbook di nuove navi è limitato e ci sono molti progetti in uscita sul mercato (nonostante la guerra abbia messo in stand by destinazioni come Ucraina e Russia). Per il momento il mercato tiene grazie all'eolico". Secondo Fortuna i noli delle navi per i trasporti di carichi project e heavy lift nel medio-lungo termine potrebbero stabilizzarsi in un range tra 14.000 e 16.000 dollari nel Toepfer Transport's Multipurpose Index; "un livello che lascerebbe soddisfatti caricatori e vettori, secondo me si arriverà lì" ha detto.

Secondo Giorgio Poggio, managing director di Aprile UK, la parola chiave sul mercato si chiama reliability (ovvero affidabilità). "Bisogna guardare alla reliability della supply chain, il nolo è solo una delle variabili. Il just in time nella logistica è saltato. Noi ci concentriamo sul nolo marittimo ma la tempesta perfetta riguarda tutta la logistica door to door. Se guardiamo all'età media degli autisti in Europa dovremmo farci delle domande..." ha segnalato l'esperto spedizioniere, prevedendo una prossima modesta ripresa dei costi di trasporto via mare dal 2023 dopo il calo attuale.

Marginalmente toccato anche il tema degli indici d'efficienza delle navi che dal prossimo biennio entreranno in vigore e che, per alcune tipologie di scafi, imporranno ad esempio un rallentamento delle velocità: "Per le navi heavy lift potrebbe esserci un'estensione dell'entrata in vigore di queste regole per cui paradossalmente nel breve-medio termine queste unità beneficerebbero del fatto che invece al dry bulk sarà imposto un rallentamento della velocità rendendo le bulk carrier meno competitive per i trasporti di project cargo" ha osservato Matteo Fortuna. ■





Fracht

+135 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, Mali, Mauritius, Mexico, Niger, Pakistan, Peru, Philippines, Poland, Rwanda, Senegal, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, Taiwan, Tanzania, Thailand, UAE, Uganda, UK, USA, Vietnam, Zambia.



NALDINI (MAIRE TECNIMONT): “NEL PROJECT CARGO IL MEDIO ORIENTE HA PRESO IL POSTO DEI CONTRATTI IN RUSSIA”

L'Epc contractor italiano è alle prese con noli marittimi volatili, rincari nei costi dei materiali e catene logistiche da ridisegnare in fretta

Lo shipping italiano attivo nelle spedizioni di project cargo guarda con ottimismo e speranza soprattutto al Golfo Persico per la domanda di trasporti di carichi eccezionali per peso e dimensione. In occasione del convegno intitolato “Nuove prospettive per la competitività della logistica italiana”, organizzato dalla sezione logistica di Animp guidata dall'avvocato Enrico Salvatico, il vertice del logistics department di Maire Tecnimont, Massimo Naldini, ha raccontato che “un anno fa l'azienda stava affrontando il problema di avere 8,5 miliardi di euro di contratti con la Russia”. Ordini che ovviamente, con lo scoppio del conflitto militare in Ucraina e le sanzioni imposte dall'Occidente, sono spariti. “Abbiamo però reagito

e il Middle East è ripartito. C'è un fortissimo spostamento dalla Russia verso il Medio Oriente che sarà sicuramente l'area padrona nei prossimi 2-3 anni” ha aggiunto Naldini.

Per il responsabile della logistica di Maire Tecnimont “l'elemento chiave è riuscire ad adattarsi a fenomeni così improvvisi. A noi serve stabilità, ne avremmo veramente necessità; ci consentirebbe di avere più contratti e ottenere maggiore sostenibilità del business. Vorremmo avere stabilità nel medio periodo”.

Così però non è, almeno per ora: “In Middle East abbiamo preso un contratto da 3 miliardi di cui 1 miliardo riguarda il procurement e ci troviamo a dover fare i conti con rincari dei materiali del 70% (dunque un problema da 700 milioni).

A livello di noli e trasporti la chiave è essere flessibili e pronti ogni giorno a cambiare; da flussi marittimi a flussi intermodali. Sia in fase di acquisto materiali che di trasporto e realizzazione. Cerchiamo costantemente – ha proseguito Naldini – di adattare le nostre catene logistiche a seconda di come si muove il mercato”. Ad esempio “stoccare più merce e noleggiare poi una nave part cargo per ammortizzare il costo del nolo o in alternativa spedire merce più regolarmente con partite di carico più piccole e frequenti per sfruttare noli più bassi. L'adattabilità è la chiave. Ora che i noli container scendono rivediamo le condizioni al ribasso. Quando i noli salivano? Ne abbiamo parlato con gli armatori. Gli ultimi 3 anni sono stati di notti insonni”. ■





MOVIMENTAZIONI INDUSTRIALI

SOLLEVAMENTI INDUSTRIALI

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

Email: info@ctstrasporti.it



www.ctstrasporti.it

FRANCHINI (SUPPLHI): “ECCO I TOP TRENDS NELLA SUPPLY CHAIN DELL’IMPIANTISTICA INDUSTRIALE”

Auspicata una chiara politica industriale per il “Made in Italy” ricordando che le aziende ‘capo filiera’ devono preoccuparsi della propria base fornitori (supply chain welfare – welfare di filiera): “Le sfide sono tante e la collaborazione è d’obbligo”.



Cinque sono attualmente i top trend nella supply chain per la filiera dell'impiantistica industriale secondo quanto illustrato da Giacomo Franchini, direttore di SupplHi, in occasione del convegno annuale organizzato dalla sezione Componentistica d'impianto di Animp intitolato “Trend di mercato per la filiera dell'impiantistica industriale”. Sotto i riflettori, nella relazione di Franchini, c'è stata in primis la variabilità prezzi con “un'escalation dei costi per gli im-

pianti salita nell'ultimo anno e mezzo fra un +10 e un +30%”. Al contempo “le schedule si stanno sempre più riducendo e tutto si vorrebbe fare al minor prezzo. La ‘sfida dei capex’ la chiamano”.

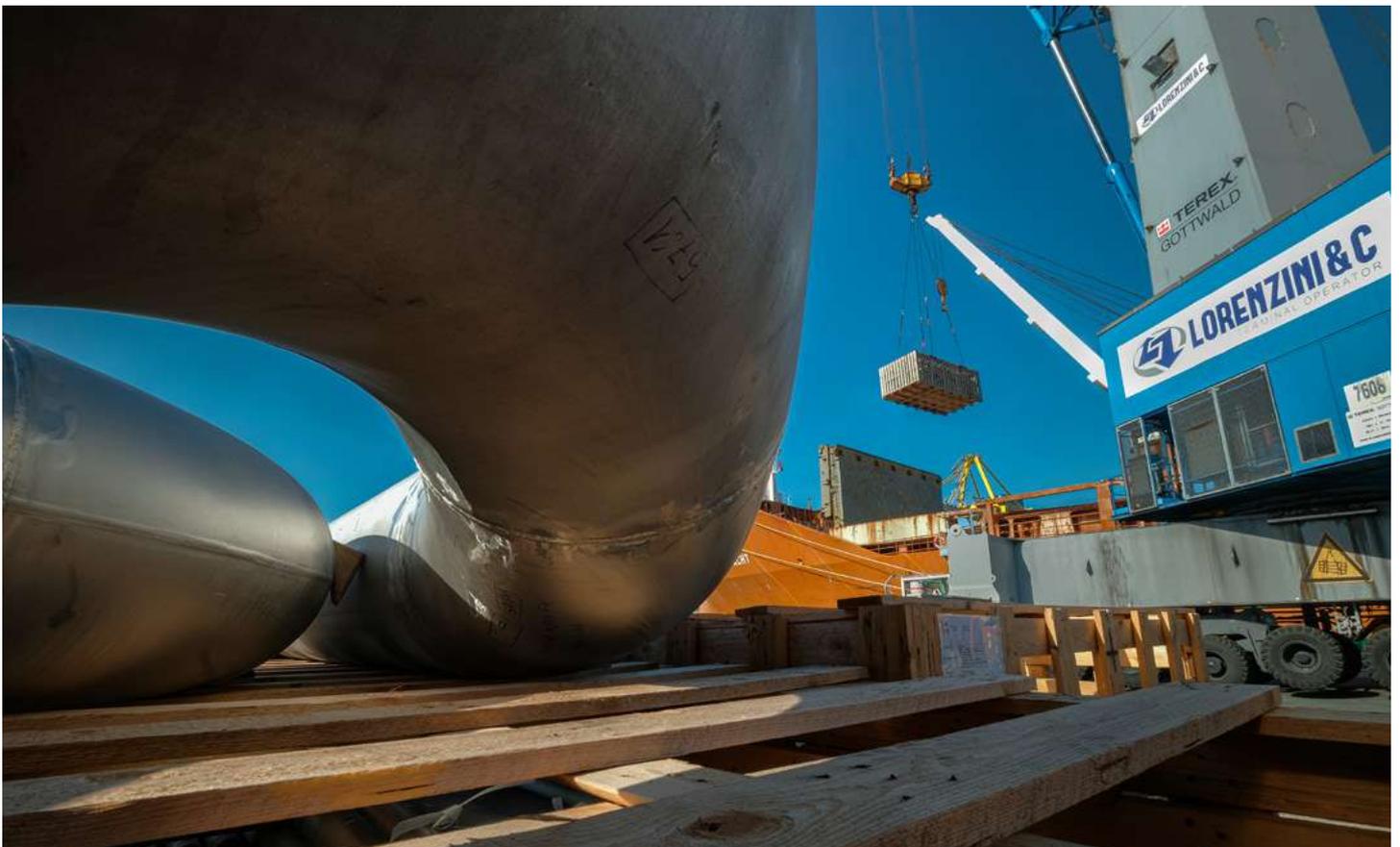
L'incidenza della logistica “pesa per un 5-10% sul costo di un componente (ad esempio una scambiatore di calore)” ma questa voce di costo nell'ultimo periodo è salita dal 10% al 30%. Le cause di questo aumento sono riconducibili (da un +1% a un +4%) a vari colli di botti-

glia, all'incremento del prezzo delle materie prime (da un +2% a un +6%) e anche all'aumento del prezzo dell'energia (da un +2% a un +5%). Il resto dell'aumento, secondo quanto riferito da Franchini (ovvero un rincaro compreso fra un +5% e un +15%) è riconducibile “al mismanagement (gestione non ottimale, ndr) e alla scarsa trasparenza nella catena logistica”. Queste alcune indicazioni per contenere le inefficienze e migliorare l'impatto sui costi: “Servono agreement di filie-

ra, open book approach e partecipazione al rischio. Non scordiamoci la nostra capacità di fare project management, meglio se fatto in maniera collaborativa tra fornitori e clienti. Purtroppo ancora oggi spesso non siamo in grado di tracciare fino in fondo la nostra filiera". L'analisi di SupplHi è proseguita evidenziando che "i nuovi progetti finanziati saranno possibili solo con certified green content e gli auditor sono molto focalizzati su sostenibilità economica e sociale. Non a caso il mercato Usa si sta muovendo rapidamente per 'certificare' qualsiasi cosa. Sarà sempre più indispensabile fornire la tracciabilità dei componenti e delle produzioni di ogni progetto". In Italia esistono le Esg Supply Chain Guidelines grazie anche al ruolo promotore di SupplHi e di altri primari contractor. Volgendo lo sguardo al futuro Franchini ha illustrato come la transizione energetica stia portando verso nuovi settori: dal mining in geografie molto remote (in taluni casi per bypassare la sindrome Nimby), al pharma (stop & go di nuovi impianti) fino al settore navale (in particolare per la produzione di green ammoniaca, meta-

nolo e altri carburanti puliti). Sottolineando infine la necessità di far conoscere di più e meglio l'impatto del comparto 'plant engineering' (che in Italia vale 190 miliardi di euro, più di altri settori meglio comunicati come mobili, moda, automotive e agri-food), Franchini ha concluso auspicando una chiara politica industriale per il "Made in Italy" e ricordando che le aziende 'capo filiera' devono preoccuparsi della propria base fornitori (supply chain welfare - welfare di filiera): "Le sfide sono tante e la collaborazione è d'obbligo". Allo stesso convegno un approfondimento sui trend attuali del mercato è stato offerto anche da Daslav Brkic, direttore editoriale della Rivista impiantistica italiana di Animp, con un intervento incentrato sul futuro dell'energia. Alcuni dei suoi messaggi sono stati: "Il Gnl sarà sempre più diffuso per effetto di una domanda crescente (per Msc Crociere è appena entrata in servizio una grande nave da crociera alimentata a Gnl)"; "Anche il mondo dell'idrogeno sta andando avanti e l'anno prossimo in Nord Italia sarà sperimentato il primo treno prodotto da Alstom e alimentato a idrogeno"; "In futu-

ro potrebbe venire a crearsi un mercato dell'idrogeno prodotto dove costa meno e trasportato nei luoghi di consumo (Germania ad esempio: molte aziende stanno lavorando a nuovi progetti di navi per trasportare via mare l'idrogeno". Ad oggi, però, "manca la distribuzione capillare dell'idrogeno: in Italia esiste un deposito a Bolzano e a Porto Marghera un secondo di Eni". Daslav Brkic ha poi spiegato che "attualmente l'Europa ha rimpiazzato la minore fornitura di gas dalla Russia tramite Gnl in arrivo da Stati Uniti, Qatar e perfino Australia. Dall'Algeria le forniture sono costanti; qualcosa arriva dalla Norvegia. Dobbiamo assolutamente realizzare i rigassificatori, in giro per il mondo ce ne sono 200, speriamo li mettano in funzione al più presto" anche in Italia. "A meno che non scoppi una guerra nucleare il calo delle forniture di gas a causa del conflitto Russia - Ucraina sarà risolto con sostituzione di approvvigionamenti nel giro di due anni" ha previsto l'esperto consulente. Concludendo, a proposito degli investimenti nelle rinnovabili, con l'affermazione che "i nuovi progetti e i soldi ci sono, mancano i permessi". ■



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.**

Tel. 02 903501
italsempione.it

WE MOVE YOUR STORY FORWARD

 **ITALSEMPIONE**

SHIPPING PODCAST: CON MASSONE (INTERGLOBO) L'ANALISI ATTUALE DEL PROJECT CARGO IN ITALIA

Il business appare in rallentamento ma in Italia ci sono ancora alcuni importanti player che garantiscono carichi. Sul fronte dei porti continua a crescere l'Adriatico mentre Genova perde quote di mercato

Il secondo ospite dei podcast di SHIPPING ITALY è Federico Massone, presidente di Interglobo Project, società del gruppo Interglobo attiva nel business delle spedizioni di carichi fuori sagoma e heavy lift. L'esperto spedizioniere (noto agli addetti ai lavori per essere stato per diversi anni al vertice di Lpl Italia) ha scattato una fotografia attuale sull'andamento del business project cargo in Italia analizzando il mercato sia dal lato della domanda di spedizioni che dal lato dell'offerta soprattutto in termini di infrastrutture e servizi.

Di seguito un breve estratto di alcuni dei passaggi più salienti dell'intervista.

“I segnali in questo momento sul mercato del project cargo in Italia sono segnali molto ‘freddi’ perché non ci sono grandi opportunità; ci sono alcune strutture e aziende che nel futuro avranno ordini importanti ma in questo momento e fino alla fine dell'anno e nel primo semestre 2023 mi sembra che saranno abbastanza limitati gli ordini. La gestione dei contrat-

ti è molto difficile perché quelli in essere sono molto importanti per le società che li gestiscono e quindi hanno una serie di peculiarità e difficoltà” ha esordito Massone.

Aggiungendo, a proposito della domanda di trasporti proveniente dalle aziende, che “oggi abbiamo sul mercato la presenza forte di un gruppo come Maire Tecnimont con in portafoglio una serie di ordini molto importanti anche per il futuro. C'è il problema della Russia ma l'impiantistica italiana sta lavorando in varie parti del mondo. In Italia abbiamo avuto molti lavori da Ansaldo Energia, poi la stessa Enel in Sud America e altri Epc anche del mondo costruzioni. L'assegnazione dei lavori per la nuova diga di Genova porterà lavori per WeBuild e per Fincantieri. Tante altre medie aziende poi si stanno rilanciando nella piccola e media impiantistica”.

Questo invece lo stato dell'arte relativo ai flussi di carichi project attraverso i porti italiani: “Purtroppo Genova per l'impiantistica non è il miglior porto

in assoluto, ha delle difficoltà di ricezione del carico per problemi sia stradali che ferroviari, quindi oggi l'impiantistica continua ad avere uno sbocco nei porti dell'Adriatico: vedi Marghera, Trieste, Monfalcone dove ci sono aziende come Cimolai e Fincantieri che hanno bisogno di spazi e di porti in grado di ricevere questi carichi grandi. Per Genova c'è Ansaldo Energia che dispone di un proprio accesso al mare ma questa possibilità è limitata per pesi e dimensioni. Gli altri porti, in effetti, in base alle rispettive fasi di produzione, stanno sviluppando in Adriatico i porti della Puglia, altri scali della costa tirrenica bassa come Salerno e Napoli hanno delle buone possibilità. Non dimentichiamo infine porti dell'area Toscana, come Marina di Carrara e Livorno che per la loro struttura sono ancora in grado di gestire carichi abbastanza importanti”.

Circa il mercato attuale dei noli marittimi il presidente di Interglobo Project ha spiegato che “l'impiantistica subisce un po' il ‘fattore contenitori’. Oggi il mercato sta rientrando leggermente, non arriveremo mai alle situazioni di noli di due anni fa, i noli sono un po' più calmierati. Per cui oggi abbiamo come break bulk una discesa dei noli che comunque non va oltre il 10% e le aree ancora interessate dai traffici maggiori sono quelle dal Far East (Tailandia e Cina e i Paesi dove molte aziende europee si erano rivolte per la preparazione e costruzione di alcuni particolari pezzi) vanno verso Sud America, Stati Uniti, l'Africa (soprattutto Sud Africa). Per il Mediterraneo ci sono ancora alcune opportunità in Egitto, Algeria ma oggi la parte grossa del mercato si muove ancora dal Far East verso varie destinazioni” nel mondo. ■



CLICCA E ASCOLTA
IL PODCAST





FHP Porto di Carrara - imbarco modulo 3.500 tonnellate, dimensioni 64x26x26 metri

CARRARA • LIVORNO • MONFALCONE • VENEZIA

info@fhpgroup.it

www.fhpgroup.it

LA FORZA DELLA SQUADRA

FHP Lifting, società del Gruppo FHP, è specializzata nelle attività di fornitura e progettazione di sistemi speciali per la movimentazione ed il sollevamento delle merci, nonché dei montaggi sulle navi con il supporto di squadre specializzate. L'azienda è in grado di offrire una gamma completa di sistemi di sollevamento, accessori per funi e catene, fasce di sollevamento e sistemi di ancoraggio: un servizio completo, dalla progettazione alla prototipazione, dalla scelta delle materie prime alla lavorazione, dalle finiture ai test di laboratorio.

FHP Holding Portuale (FHP), espressione di **F2i sgr**, rappresenta il primo operatore portuale italiano nel settore delle rinfuse, attivo nell'Alto Adriatico e nel Tirreno attraverso 8 terminali in gestione, magazzini e infrastrutture intermodali di interconnessione, 14 società operative, oltre 500 dipendenti, circa 10 milioni di tonnellate di merci movimentate annualmente. FHP è un network integrato di servizi nel settore della logistica portuale delle rinfuse, delle merci varie, del general e project cargo.

Lifting Ropes & Shiprepairs s.r.l.

Via D. Zaccagna, 6
54033 Marina di Carrara (MS), IT
tel. +39 0585 50701 r.a.



FHP
LIFTING

29 NOVEMBRE 2022

Toto (Renexia):
"Servono incentivi per l'eolico offshore"



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



4 NOVEMBRE 2022

Project cargo da record
per Walter Tosto e Belleli
in Adriatico centrale



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



15 NOVEMBRE 2022

Tripletta di project cargo
in un mese al porto fluviale
di Cremona



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



18 NOVEMBRE 2022

Per Messina un nuovo terminal
in Africa, rimborso anticipato dei
debiti e il sogno di una nave heavy lift



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



**BIG ENOUGH
TO PROJECT...
...SMALL ENOUGH
TO CARE**



TRIESTE MARINE TERMINAL

OUR NETWORK YOUR SUCCESS



www.trieste-marine-terminal.com



bbcargo@trieste-marine-terminal.com

Seguici su:



10 AGOSTO 2022

Imbarco record di un project cargo per Fhp a Carrara



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



3 MAGGIO 2022

Prima spedizione project cargo completata da Alex Sistemi a Livorno



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



19 GENNAIO 2022

Al porto di Vasto un'operazione di project cargo "senza precedenti"



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA



19 OTTOBRE 2022

Baker Hughes ha scelto di affidarsi in Italia a G4 Logistics



CLICCA E LEGGI
LA NOTIZIA





GRIMALDI LINES



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

130

Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | <http://cargo.grimaldi-lines.com>

17 GENNAIO 2022

A Taranto movimentazioni di project cargo in serie per il nuovo parco eolico offshore



> CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



23 LUGLIO 2022

Portitalia ha contribuito a uno sbarco di project cargo a Termini Imerese



> CLICCA E LEGGI LA NOTIZIA



250+ specialists
110+ countries
\$2.13b+ annual revenue
18,200+ members of staff

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

CON SAPIR IL PORTO DI RAVENNA È DIVENTATO HUB PER LO SBARCO DI IMPIANTI EOLICI



Il porto di Ravenna è oggi al centro dell'attenzione per il suo ruolo a sostegno del fabbisogno energetico del Paese; se ne parla soprattutto per il rigassificatore a mare da avviare nel 2024 ma in tempi ben precedenti all'attuale crisi energetica era stato presentato, dalla società Agnes, un progetto per la realizzazione di un parco eolico offshore al largo del litorale ravennate.

Lo scalo sarebbe chiamato al supporto per la movimentazione degli impianti e Sapir è già in grado di mettere a disposizione il know how maturato in questi anni. Sono svariati, infatti, i casi in cui il principale terminal del porto ravennate è stato chiamato a collaborare, da diversi committenti di tutto il territorio nazionale, per lo sbarco di interi impianti eolici o di loro componenti. Particolarmente complesso si presenta lo sbarco e la movimentazione delle pale, per le loro dimensioni (50/80 metri

di lunghezza) e per essere facilmente danneggiabili.

La commessa più recente ha riguardato negli ultimi mesi la realizzazione di un parco eolico a Monte Greppino, nel savonese. Diciotto pale realizzate dalla danese Vestas e provenienti dal porto cinese di Tianjin sono state sbarcate, stoccate nei piazzali e successivamente caricate su mezzi eccezionali preposti al trasporto stradale verso la Liguria. La scelta del porto di Ravenna per trasporti diretti al Centro Nord è facilitata dalla conformazione del territorio, che consente percorsi stradali privi di valichi e quindi praticabili per il trasporto di elementi di tale lunghezza.

A questo si aggiungono le potenzialità del terminal Sapir: la preparazione specifica maturata dagli operatori, la disponibilità di un ampio parco mezzi di sollevamento, gli ampi spazi per lo stoccaggio (oltre 220.000 metri quadrati di piazzali e oltre a

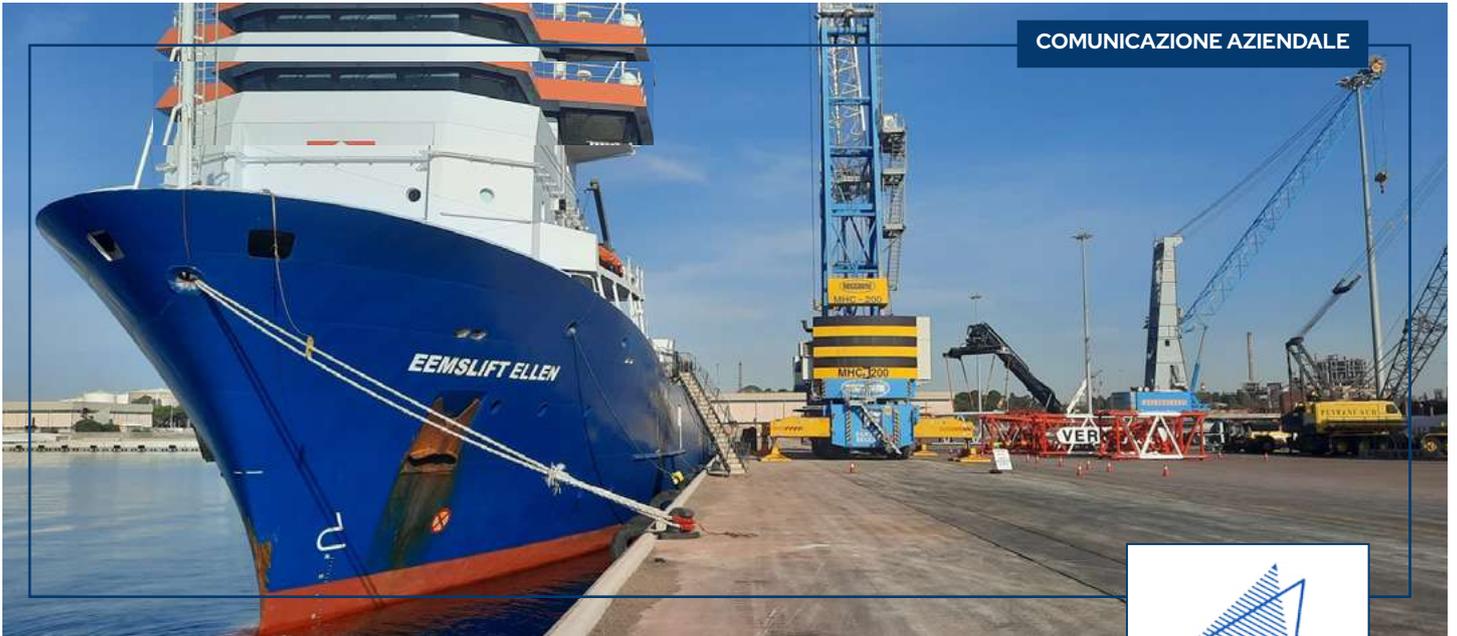
110.000 di aree coperte).

Questa recente commessa ha richiesto la predisposizione di un vero e proprio piano logistico: lo sbarco delle pale e l'immediato trasferimento nelle aree di stoccaggio condizionano infatti tutta la viabilità del terminal. "Per quanto riguarda lo sbarco, va anzitutto considerato che gli elementi sono stoccati, a bordo nave, molto vicini tra loro e in posizioni modulari, allo scopo di ottimizzare l'occupazione di spazio" spiegano da Sapir. "Lo sbarco, che si effettua col tiro coordinato di due gru, richiede perciò la massima perizia da parte di gruisti e operatori in genere; la disponibilità di gru Liebherr con cabina a 30 metri di altezza e sbraccio di 58 metri in dotazione a Sapir, garantisce il miglior supporto tecnologico oggi disponibile".

Non meno delicati sono i passaggi successivi, dal trasferimento a piazzale alla ricarica su camion (che avviene in tempi

successivi, sia in quanto si tratta di mezzi eccezionali non sempre reperibili sia perché la tempistica del trasporto stradale dipende dalle valutazioni delle autorità competenti).

Ogni impianto è costituito da tre pale, che perciò vanno gestite unitariamente: l'ordine pianificato per lo sbarco va rispettato nel trasferimento a piazzale e nella ricarica. "Quest'ultima fase ripropone la necessità di perizia assoluta già evidenziata: le pale, sbarcate con lama in posizione verticale, devono essere ruotate di 90° per collocarle sui camion con lama orizzontale (unica posizione che consente il trasporto stradale); ciò si esegue con l'intervento coordinato di due stacker" prosegue nella descrizione il terminalista. "L'eolico, strategico per il futuro energetico del Paese, è un settore in cui Sapir ha creduto e investito e sul quale si presenta come hub d'eccellenza per tutto il Centro Nord". ■



UNA MAXI-GRU SMONTATA E IMBARCATA NEL PORTO DI TARANTO



Marco Caffio
S.r.l.u.

L'imbarco nel porto di Taranto per il successivo trasferimento via nave di una maxi-gru per sollevamenti eccezionali è solo l'ultimo importante lavoro al quale ha preso parte l'agenzia marittima Marco Caffio nel settore del project cargo. Questi i numeri della spedizione: 160 colli, 1.276 tonnellate di merce, imbarco portato a termine in un giorno e mezzo con la gru smontata.

“Si è trattato di un progetto completo e complesso; la gru è stata portata via dopo aver lavorato per un anno a Taranto per l'ex Ilva (oggi Acciaierie d'Italia)” spiega Marco Caffio, vertice dell'omonima agenzia marittima rimasta da pochi giorni orfana del padre Vincenzo. “All'imbarco sulla nave Eemslift Ellen hanno collaborato anche HB Shipping (agente della compagnia di navigazione in Italia) e Peyrani Sud, l'impresa portuale che in concreto ha sollevato tutti i pezzi della gru smontata e per i quali è stato necessario noleggiare praticamente per intero la stiva”.

Questo imbarco è avvenuto presso la nuova banchina al quarto sporgente del porto di



Taranto in un'area pubblica messa a disposizione dall'Autorità di sistema portuale del Mar Jonio.

“il porto di Taranto cerca di lavorare sempre di più nel project cargo” sottolinea Marco Caffio, ricordando gli importanti lavori portati a termine fino ai primi mesi del 2022 per la realizzazione del nuovo parco eolico offshore (10 turbine) per il gruppo Renexia.

All'ultima fiera Break Bulk andata in scena a Rotterdam non a caso l'agenzia marittima Marco Caffio, che festeggia

quest'anno il mezzo secolo di vita, si è fatta vanto di avere contribuito e vissuto da protagonista la realizzazione e il completamento di Beleolico, il primo parco eolico offshore nel Mediterraneo, al quale ha preso parte anche la società Olandese Van Oord. L'agenzia marittima Marco Caffio per quel lavoro ha agito come raccomandataria della nave da lavoro Mpi Resolution e del rimorchiatore in appoggio Lingestroom, garantendo massima assistenza e attività di supporto a operazioni in-

novative per Taranto come ad esempio lo sbarco e l'imbarco di pezzi eccezionali tra diverse unità con uso di gru di bordo. Secondo Marco Caffio per il porto di Taranto una svolta potrebbe essere la creazione di un'area di temporanea custodia doganale all'interno degli spazi portuali e retroportuali che consenta la creazione di un hub del transhipment per il project cargo, le aree di stoccaggio e la preparazione delle imprese portuali e dei servizi tecnico nautici garantirebbero massima resa agli avventori. ■

ISCOTRANS E LA “MISSIONE PROJECT” RIUSCITA PER IL REVAMPING DI DUE IMPIANTI IN ARABIA SAUDITA



Rispettare i tempi, le scadenze e il budget. Tre condizioni difficili da soddisfare specialmente quando ti ritrovi nel periodo immediatamente post-pandemia, agli albori di un momento in cui l'azione militare russa inizia a farsi sentire e con un mercato che sembra impazzito: dalle variazioni di prezzo estreme, alle difficoltà nel reperire spazi ed *equipment*, fino ai problemi nel reperire navi disponibili da noleggiare proprio lì, da est a ovest.

Nonostante queste criticità di contesto Iscotrans, azienda genovese che dal 1976 crea soluzioni logistiche in tutto il mondo, ha pianificato, organizzato e gestito con efficienza un progetto O&G complesso proprio in quel particolare momento storico.

Il periodo è quello compreso tra dicembre 2021 e giugno 2022 e riguarda un'operazione per il

revamping di due impianti di raffineria in Arabia Saudita. La parte relativa alle prime spedizioni più urgenti è stata gestita con resa CPT/CFR Dammam e Jeddah e Iscontrans ha organizzato il carico dei materiali in molti paesi esteri tra cui Giappone, Corea, Stati Uniti ed Europa. Tutti luoghi di approvvigionamento del cliente. Le spedizioni partivano direttamente dal magazzino del fornitore oppure dal porto indicato dal cliente fino all'Arabia Saudita.

Le tipologie di trasporto utilizzate sono state due. Alcune merci avevano necessità di essere inviate molto velocemente pertanto Iscotrans ha gestito la spedizione di valvole e raccorderie dei tubi via aerea. Dall'Italia ha imbarcato circa 150.000 kg dall'aeroporto di Malpensa. In questi ultimi due anni l'azienda ha peraltro investito in modo particolare sul servizio di trasporto aereo completo, sia in

importazione che in esportazione per tutto il mondo, tanto da aprire una nuova filiale a Milano specializzata nella stipula degli accordi con i principali vettori del settore a supporto della propria clientela.

A seguito dell'invio degli articoli più piccoli e urgenti, Iscotrans ha curato il trasporto di carichi complessi via mare: i maggiori di questi, relativi a merce in break bulk e colli oversize e heavy lift, provenienti da Giappone e Cina. In totale per questo progetto sono state gestite via mare circa 40 mila tonnellate di merce in poco meno di sette mesi.

“L'elemento di successo di questa operazione è stato sicuramente il metodo di Iscotrans per cui, prima di gestire qualsiasi operazione, si accerta delle esigenze, dei tempi e delle aspettative del cliente mantenendo con esso un contatto efficiente per tutta la durata del progetto” fa

sapere l'azienda. “Altro fattore che ha influito è stata anche la grande cooperazione tra le due *business unit* di Genova e Milano e tra clienti, partner e fornitori: condizioni davvero determinanti per il conseguimento dell'ottimo risultato in un'operazione non facile”.

Iscotrans è stata quanto mai flessibile e attenta nella scelta dei servizi che hanno semplificato processi e attività minimizzando il rischio di errori ma altrettanto scrupolosa nel garantire la massima trasparenza dei flussi informativi tra gli operatori coinvolti.

“Progettare da zero un'analisi dei flussi logistici in un periodo come quello indicato, poteva comportare molti più rischi rispetto alla media e condurre soprattutto a scelte strategiche errate se non ci fossero state l'esperienza e la giusta competenza” precisa ancora la società di spedizioni genovese.

IN WEST AFRICA E NELL'EOLICO OFFSHORE IN NORD EUROPA I LAVORI PIÙ IMPEGNATIVI PER LE NAVI DI AUGUSTEA

Augustea Maritime Transportation Ltd, società maltese parte del Gruppo Augustea attiva nel rimorchio d'altura, nei mesi passati è stata protagonista di diversi trasporti eccezionali in mare. Nel mese di Febbraio scorso l'Aht (anchor handling tug) Eraclea ha effettuato il rimorchio della flat top barge Claudio 1 caricata con il Topside completo della piattaforma WHP2 (Progetto Nenè) da La Spezia a Pointe Noire, in Congo. La distanza percorsa è stata di 4.820 miglia, percorse a una velocità media di 7,8 nodi. Ai 26 giorni di transito sono seguiti 47 giorni di "stand-

by" del convoglio Offshore Congo (a circa 20 miglia di distanza dal campo petrolifero) in attesa delle operazioni di sollevamento e installazione del Topside. Al completamento della fase di installazione del Topside, il convoglio ha fatto ritorno nuovamente a La Spezia.

Altro lavoro degno di nota riguarda i progetti in ambito energie rinnovabili ribattezzati Seagreen / St Brieuc. La flotta di navi Aht e cargo barge da 400 piedi di Augustea è impegnata, dall'estate del 2021, a supporto di un primario contractor internazionale per la campagna di "T&I" (Transport & Installa-

tion) di 114 fondazioni fisse (a jacket) per turbine eoliche. Lo 'scope of work' consiste nell'effettuare viaggi fissi dal porto-base di Nigg (Scotland) al sito di installazione Seagreen OWF, a circa 144 miglia, supportare le operazioni di ormeggio, sollevamento e installazione da parte della nave gru Saipem 7000, e ritornare al porto base con cargo barge scarica per effettuare le successive operazioni di carica-zione.

Infine, nel corso dell'estate 2022, gli anchor handling tug Kamarina ed Eraclea sono stati impiegati nella prima campagna di trasporto e installazione

di 62 fondazioni fisse (a jacket) per turbine eoliche da 8 MW ciascuna per conto di un primario contractor Internazionale. In quel caso l'attività delle navi di Augustea Maritime Transport consisteva nell'effettuare viaggi fissi dal cantiere di fabbricazione delle fondazioni (El Ferrol in Spagna) al sito di installazione St. Brieuc OWF, a circa 476 miglia, supportare le operazioni di ormeggio, sollevamento e installazione da parte della nave gru Seven Borealis, e ritornare al porto base di El Ferrol con cargo barge scarica per effettuare le successive operazioni di carica-zione. ■



LA SPEDIZIONE PROJECT "DELL'ANNO" PER DHL GLOBAL FORWARDING HA SFIDATO ANCHE LA SICCIITÀ

Nel 2022 la divisione 'Industrial Project' di DHL Global Forwarding Italy ha gestito un delicato progetto di spedizione per conto di una delle più grandi aziende pubbliche del Medio Oriente e dell'Arabia Saudita, attiva nel settore petrolchimico, chimico, dei polimeri industriali, dei fertilizzanti e dei metalli.

La spedizione riguardava una

colonna, dotata dei rispettivi accessori di montaggio collocati in undici scatole di legno, prodotta da uno dei maggiori produttori mondiali di apparecchi critici di processo per il settore Oil & Gas, impianti chimici, petrolchimici, centrali nucleari ed elettriche.

Il carico è stato trasportato con una chiatta fluviale fino al porto di Marghera. Qui è stato trasferito sulla nave che ha effettuato il

trasporto fino al porto industriale di Jubail (Arabia Saudita), per un totale di oltre 4.600 miglia nautiche. Il progetto è stato guidato dalla control tower 'Industrial Project' di DHL Global Forwarding Italy di Pozzuolo Martesana, che ha gestito tutte le attività relative alla spedizione, inclusa la parte documentale del progetto.

Il trasporto della colonna e dei rispettivi accessori presentava

alcune criticità dovute, in particolare, al peso del manufatto che era di 232 tonnellate.

Il trasferimento del carico sulla chiatta è avvenuto attraverso l'uso di idonee attrezzature per il sollevamento e il materiale è stato posizionato su apposite piattaforme di distribuzione del peso rivestite da materiale in gomma ad alta tenacità. Per il trasferimento del carico dalla chiatta alla nave nel porto di Marghera, sono state invece impiegate le gru di bordo. Sulla nave, il carico è stato bloccato al fondo della stiva mediante la saldatura di quattordici piastre d'arresto e fissato con idonee catene.

Un altro elemento critico è stato rappresentato dal livello idrometrico del Po. Le temperature record della scorsa estate e la carenza di piogge hanno infatti fatto registrare la quota record di otto metri e cinquanta centimetri sotto lo zero idrometrico in alcuni tratti del fiume. Tanto che l'Agenzia Interregionale per il fiume Po ha addirittura sconsigliato la navigazione nel Grande Fiume. Prima di effettuare il trasporto, DHL Global Forwarding Italy ha commissionato uno studio per verificare la fattibilità del servizio e atteso il parere positivo.

Un ultimo elemento di criticità è stato rappresentato dal coordinamento dell'arrivo della chiatta e della nave al porto di Marghera. Occupare una banchina senza operare non è consentito dalla Capitaneria di Porto ed è stato quindi necessario coordinarsi costantemente con gli armatori e il porto. La chiatta è arrivata al terminal e il carico è ripartito in nave il giorno dopo.

Arrivato al porto industriale di Jubail, il carico è stato scaricato su un carrello idraulico per il trasporto degli ultimi 15 km necessari per raggiungere lo stabilimento di destinazione. ■



RAVENNA PORT HUB



NOI SIAMO PRONTI

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

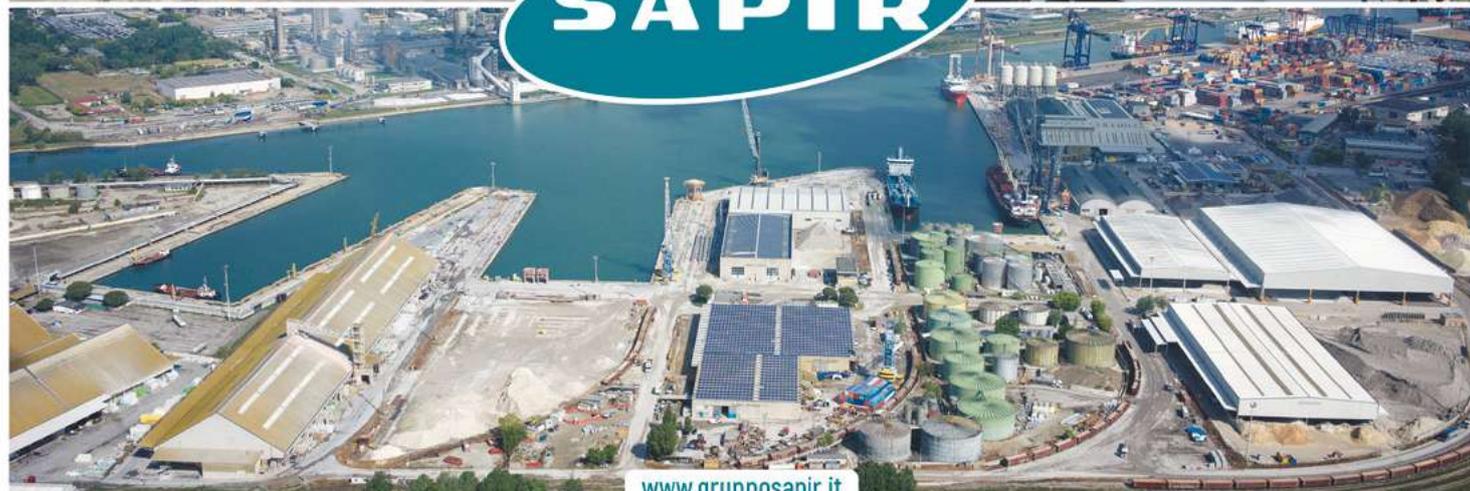
MAGAZZINI
129.000 m²

PIAZZALI
418.000 m²

SERBATOI
84.000 m³

BINARI FERROVIARI
14.400 m

SOLLEV. PEZZI ECCEZIONALI
oltre 400 ton



www.grupposapir.it

DESTINAZIONE ASSIUT: PER CTS UNA SERIE DI PROJECT CARGO "SENZA EGUALI" DA PORTO MARGHERA



In Egitto, a partire dal 2022, c'è stato molto fermento nel mondo delle spedizioni extra-large per tutte le componenti necessarie alla costruzione del nuovo complesso di 'Hydrocracking' nella raffineria di Assiut e lo scorso luglio CTS S.p.A. (Compagnia Trasporti e Spedizioni) è stata impegnata, su incarico di uno spedizioniere italiano, delle operazioni di trasporto Marghera su Marghera, con resa Fas, di quattro colli eccezionali. In particolare modo si è trattato di due forniture con siti di partenza distinti, ma medesimo imbarco presso il terminal Multi Service su nave BigLift Shipping.

L'azienda spiega che la parte più gravosa del progetto è stata ipotizzare la corretta sequenza di imbarco in modo da configurare i carrelli semoventi SPMT, con il giusto numero di assi al fine di garantire sia la corretta ripartizione richiesta dal terminal, che il possibile reimpiego degli stessi assi nelle altre rese. I quattro trasporti in oggetto sono avvenuti in continuità in tre giorni al fine di effettuare l'imbarco della merce nel minor tempo possibile nonostante le complessità

date dalla tipologia della merce. Il primo trasporto, relativo a una caldaia del peso di 155 tonnellate prodotta a Marghera, è avvenuto con carrello semovente 14 assi SPMT configurato 7+7 axles side by side. Il secondo trasporto, relativo a un reattore del peso di 711,90 tonnellate sempre prodotto a Marghera, è stato eseguito con 2 carrelli semoventi per un totale di 44 assi SPMT configurati 10+10 axles side by side e 12+12 axles side by side.

Il terzo e il quarto trasporto, relativi a un reattore del peso di 394,40 tonnellate e a un separatore ad alta pressione del peso di 528,58 tonnellate, anche questi costruiti a Marghera, sono avvenuti in convoglio simultaneo utilizzando 3 carrelli semoventi per un totale di 58 assi SPMT configurati 7+7 axles side by side, 4+4 axles side by side e 18+18 axles side by side.

Tutte le fasi sono state coordinate dal personale della nostra filiale di Marghera e le operazioni di montaggio, trasporto, resa FAS e smontaggio hanno visto l'impiego di sei operatori specializzati CTS e un totale di 66 assi SPMT Scheurle di proprietà. ■



ANCHE HB SHIPPING IMPEGNATA NEL PROGETTO ASSIUT HYDROCRACKING COMPLEX

La compagnia di navigazione BigLift Shipping, con il supporto del proprio agente commerciale per l'Italia HB Shipping, si è aggiudicata per il progetto Assiut, in Egitto (relativo all'espansione e modernizzazione dell'omonima raffineria), alcuni importanti viaggi con origine Italia, Cina, Corea & Giappone. "Merita una menzione particolare la prima spedizione curata per questo importante progetto da porto Marghera (terminal Multi Service) sulla nave "Happy Delta" (con capacità di sollevamento fino a 800 tonnellate)" specifica

HB Shipping. L'imbarco comprendeva unità fino a un peso massimo peso di 720 tonnellate e lunghezza di oltre 50 metri. "Considerata l'urgenza, il cliente ha optato per un viaggio 'dedicato', quindi senza effettuare scali intermedi (una sola toccata 'extra' nel porto di Costanza, in Romania, per l'imbarco di due boilers del peso di 180 tonnellate, sempre per la stessa destinazione e progetto)" aggiunge sempre HB Shipping. Il completamento del progetto di espansione e modernizzazione aumenterà ulteriormente la capacità di raffinazione della



raffineria esistente, che attualmente produce 4,5 milioni di tonnellate all'anno di greggio da distillazione. ■

augustea
maritime transportation ltd

**Towage
Salvage
Heavy Lifting & Transport
Engineering**

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

ISS PALUMBO: DUE REATTORI, UN SEPARATORE E UN BOILER SPEDITI DALL'ITALIA ALL'EGITTO

A Luglio del 2022 la ISS Palumbo, società attiva nello shipping e nella logistica a livello nazionale e internazionale in particolare nel settore dell'impiantistica e dei carichi speciali, ha completato una spedizione di elevata complessità. Consisteva nel trasporto di due reattori, un separatore e un boiler per un totale di quattro unità eccezionali, per 1.890 tonnellate e 5.400 metri cubi (rispettivamente dettagliati in dimensioni e pesi come segue: 720 mts / 47,00 x 6,00 x 6,60 m; 400 mts / 31,00 x 7,50 x 5,50 m; 170 mts / 11,50 x 8,20 x 9,10 m; 600 mts / 19,50 x 9,00 x 8,00 m).

La spedizione ha avuto origine dal porto di imbarco di Marghera con destinazione Egitto coinvolgendo pertanto, oltre all'headquarter della ISS Palumbo in Italia, anche la filiale egiziana dell'azienda.



Le problematiche e le criticità legate a questa specifica spedizione si sono riscontrate sia nelle dimensioni sia nelle caratteristiche strutturali delle unità eccezionali.

Complessità tutte superate dal reparto project dell'azienda che ha messo in campo la propria esperienza nell'organizzazione, coordinamento ed esecuzione di attività

di spedizione e trasporto. La società toscana della famiglia Palumbo festeggia nel 2022 i primi 10 anni di partnership strategica con Inchcape Shipping Service. ■

PHONE NUMBERS:

MAIN:

+39 010 545561

PROJECT DESK: :

+39 010 54556215

DRY DESK:

+39 010 54556203



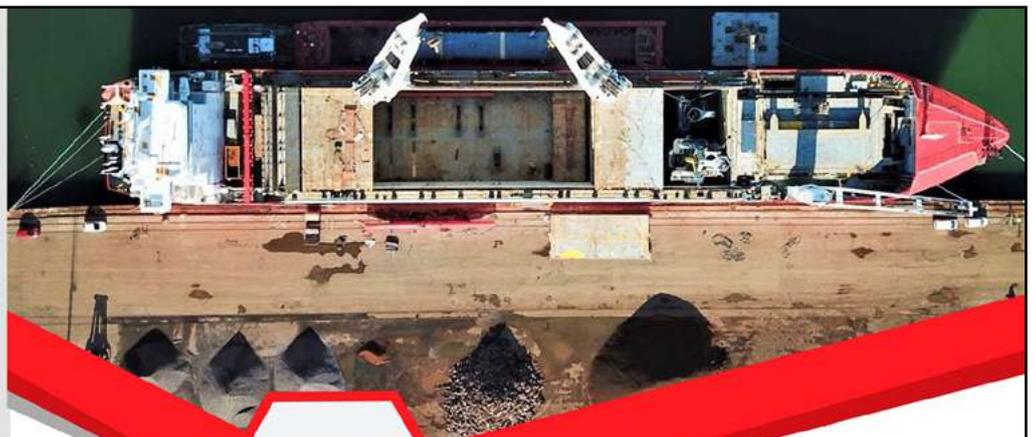
Safe



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



LA NAVE E IL PANTANO NON HANNO FERMATO UN CARICO SPEDITO DA FRACHT FRA ITALIA E CANADA

L'ufficio di Genova di Fracht Italia Srl, società del gruppo Fracht che conta 135 uffici di proprietà in tutto il mondo, ha recentemente completato la consegna di un impianto di pompaggio gas in una zona remota nel Nord dell'Alberta, in Canada, presso l'area protetta di Chinchaga Forestry. Il trasporto dell'impianto, composto da una turbina a gas e un compressore con dimensioni eccezionali (altezze di quasi 5 metri) e peso fino a 93 tonnellate, insieme ai relativi accessori, ha richiesto una minuziosa programmazione per fare fronte alle difficoltà logistiche legate alla particolare destinazione. Il racconto di Fracht spiega che l'area di cantiere, parte del progetto di costruzione del gasdotto Coastal-Link, si trova in un'area

impervia, a circa 200 km dalla strada pubblica asfaltata più vicina. La pista sterrata che collega le strade pubbliche con l'area di cantiere è sommersa dalla nave fino alla tarda primavera; con il disgelo il percorso, oltre a subire cambiamenti di tracciato, rimane per mesi difficilmente transitabile se non con idonee attrezzature.

La spedizione dell'impianto dall'Italia ha richiesto il noleggio dedicato di una nave heavy lift, che ha effettuato il viaggio su base last in-first out dai porti di Marina di Carrara e di Livorno con destinazione il porto di Houston, rotta coperta dalla nave in 15 giorni.

La scelta di questo porto negli Stati Uniti, in linea d'aria ben più lontano dal sito rispetto ai porti della costa ovest del Cana-

da, è dovuta alla presenza di una sorta di corridoio per i trasporti eccezionali, molto utilizzato per i trasporti di questo genere verso le aree a nord del Canada.

Il percorso via strada dal porto di Houston alla destinazione finale era di circa 4.500 km e richiede per i trasporti normali circa una settimana, mentre per i carichi heavy lift fino a tre settimane, per poter rispettare le restrizioni dei numerosi Stati degli Usa attraversati, ciascuno dei quali ha differenti regole e prescrizioni.

Inoltre, per fare fronte alle difficoltà di transito sulla parte finale del percorso, per Fracht è stato necessario trasferire tutti i materiali (inclusi gli heavy lift), dai normali carrelli stradali a speciali mezzi di cantiere, in grado di attraversare il tracciato

finale all'interno della foresta, riducendo al massimo i rischi dovuti alla instabilità del terreno, in molti tratti un vero e proprio pantano.

Le varie attività nel continente americano sono state svolte in collaborazione con l'ufficio Fracht di Houston, specializzato nei trasporti di grandi impianti per i grandi EPC contractor nordamericani ed europei. "Gli stretti legami personali, tratto caratteristico della strategia di networking del gruppo Fracht, hanno reso possibile affrontare le numerose difficoltà della spedizione anche nell'attuale momento in cui il sistema portuale e dei trasporti nel continente americano si trova nelle note condizioni di *disruption*" è stato il commento conclusivo dell'azienda di spedizioni. ■



IMBARCAZIONI DALL'EUROPA ALL'AFRICA CON I SERVIZI DEEP SEA DI GRIMALDI



Nell'ambito del suo servizio di linea regolare Mediterranean Express, che collega i principali scali del Mediterraneo occidentale (Valencia, Sète, Marsiglia, Genova, Livorno, Salerno) con quelli dell'Africa occidentale (Casablanca, Dakar, Abidjan, Lomé, Cotonou, Lagos, Douala), il Gruppo Grimaldi nell'ultimo anno ha portato a termine diverse operazioni complesse, che ne hanno consolidato la posizione di operatore attivo anche nei trasporti eccezionali.

Lo scorso gennaio, nel porto nigeriano di Lagos, sono state sbarcate dalla nave con-ro multipurpose Grande Costa d'Avorio due motovedette destinate alla Marina Militare Nigeriana, a conclusione di un'articolata operazione avviata in Spagna. Le due imbarcazioni, da 20 x 4 x 6 metri e circa 30 tonnellate di peso ciascuna, sono state costruite a Barcellona e giunte via mare a Sagunto, dove Grimaldi ha organizzato uno scalo straordinario dedicato proprio a que-

sto carico. Con un'operazione mai realizzata prima nel porto di Sagunto nell'ambito del servizio Mediterranean Express, le motovedette sono state sollevate con una gru di banchina prima dall'acqua a terra e successivamente a bordo della *Grande Costa d'Avorio*. Al loro arrivo a Lagos, con un'analoga movimentazione (nave-banchina, banchina-acqua) è stato effettuato lo scarico delle motovedette, per il quale è stata utilizzata la gru della nave.

Oltre alla professionalità del team Grimaldi che ha organizzato ed effettuato il trasporto delle due imbarcazioni, il buon esito dell'operazione è stato determinato anche dalla collaborazione di Noatum Terminal Sagunto, dall'efficienza dell'Agenzia delle dogane spagnola e dall'ottima assistenza del terminal ro-ro multipurpose di Lagos gestito dalla controllata del Gruppo Grimaldi PTML (Port and Terminal Multiservices Ltd).

Il successo di questa operazione

ha aperto poi la strada a ulteriori imbarchi di carichi con caratteristiche simili attraverso la caricazione a secco con gru. "In particolare - spiega l'azienda - tale soluzione agevola il trasporto di colli di grandi dimensioni che richiederebbero altrimenti l'utilizzo di mafi speciali da 60'-80', di scarsissima disponibilità, o di quelli che non potrebbero nemmeno essere imbarcati su mafi. Date l'elevata frequenza e l'ampia copertura del servizio Mediterranean Express (partenze ogni 10 giorni dal Mediterraneo), il Gruppo Grimaldi offre un'opzione altamente efficiente e attualmente difficilmente eguagliabile da altri operatori dei settori container e breakbulk".

Pochi mesi dopo, nell'ambito dello stesso servizio transoceanico, il Gruppo armatoriale partenopeo ha portato a termine una nuova, complessa operazione che ha consentito il trasporto dell'imbarcazione di servizio *Cougar 1* da Salerno a Kamsar - il porto oceanico della regione

di Boké, in Guinea, e principale scalo del Paese per i traffici di bauxite - dove è impiegata per la pulizia degli scafi.

Uscita dal bacino di carenaggio di Cipro presso cui era stata sottoposta ad alcuni lavori, la *Cougar 1* è arrivata via mare a Salerno, dove il terminal Sct ha predisposto le operazioni di sollevamento a banchina. Lì l'imbarcazione di 75 tonnellate, lunga circa 32 metri, larga 7 metri ed alta 7 metri, è stata sistemata su selle e preparata per l'imbarco. Con l'uso delle gru di terra operate in tandem, selle e imbarcazione sono poi state caricate assieme a bordo della *Grande Benin*, nave ro-ro multipurpose del Gruppo Grimaldi, partita da Salerno il 24 aprile.

Lo scalo di Kamsar del 4 maggio è stato aggiunto appositamente per questa operazione all'itinerario della nave. Per limitazioni operative delle gru di banchina, lo sbarco è stato programmato all'ancoraggio utilizzando una floating crane per consentire lo sbarco direttamente in acqua. ■



IL TERMINAL DEL FUTURO.



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR

WWW.LORENZINITERMINAL.IT

UN MAGAZZINO PREFABBRICATO DI 10.000 MQ. IMBARCATO SULLA JOLLY TITANIO



La vocazione del Imt Terminal del Gruppo Messina nel porto di Genova è sempre più quella di un vero e proprio terminal multipurpose in grado di movimentare qualsiasi tipologia di merce.

Ancorché la prevalenza dei movimenti sia ancora quella dei contenitori, i rotabili e la merce varia sono aumentati molto negli ultimi anni e, specie a partire dal 2022, la tipologia di carichi movimentati si è ampliata molto avendo imbarcato e sbarcato coil, tubi d'acciaio, zinco, ecoballe, profilati di cemento, yacht, casse e pezzi eccezionali a secco.

Un traffico particolarmente significativo è stato quello relativo all'imbarco di un grande magazzino prefabbricato in cemento, di circa 10.000 mq. di superficie, costruito dalla società Moretti e destinato in Libia, costituito da ben 619 pezzi di svariate dimensioni e pesi. I pezzi più importanti (108 pezzi) erano lunghi ben 20 metri e pesanti 14 tonnellate cadauno. Il trasporto dalla fabbrica al terminal Imt è stato curato sempre dalla divisione Trasporti e logistica della Ignazio Messina & C. che ha dovuto organizzare numerosi trasporti eccezionali per i pezzi dimensionalmente più grandi.

A questo traffico al terminal in porto a Genova è stata dedicata un'importante area scoperta pari a circa 4.000 mq. e una parte dei magazzini per circa 1.000 mq., adottando soluzioni innovative per stivare soprattutto i pannelli che dovevano essere conservati in verticale e non erano sovrapponibili. Gli sforzi e l'ingegno dei lavoratori del terminal, di fronte a un traffico mai 'lavorato' e che non riusciva a trovare un terminal portuale dove andare, non solo hanno permesso di ottimizzare lo spazio ma hanno anche consentito di svolgere delicate operazioni di scarico dai camion, stivaggio a terra, unitizzazione su special equipment e poi ricarico per l'imbarco di importanti, ma anche molto delicati, pannelli di cemento senza creare alcun problema e danno alla merce.

Dopo alcuni mesi in cui è stata vana da parte del committente la ricerca di una nave multipurpose disponibile a trasportare questo magazzino prefabbricato (per le particolari necessità su come doveva essere manipolato ma soprattutto stivato), la compagnia di navigazione Ignazio Messina & C. si è candidata a trasportare questo importante quanto delicato magazzino in Libia con una

delle proprie navi specializzate portacontenitori e ro-ro.

"Una delle principali necessità che sembrava non poter essere soddisfatta nei tempi utili all'operazione era quella di costruire delle selle di ferro per l'unitizzazione dei pannelli su flat e su mafi per l'imbarco via ro-ro" ricorda la Ignazio Messina & C. "Nella scorsa primavera sembrava impossibile trovare la materia prima (il ferro) per costruire le selle e chi si sarebbe assunto l'impegno di costruirle in un mese. Tuttavia, grazie alla grande professionalità della società Genova Ferro sas di Cicagna, quello che sembrava impossibile è stato realizzato a tempo record permettendo la partenza della spedizione nei tempi previsti".

Sono stati così unitizzati tutti i 619 pezzi di cemento su 14 flat da 20', 48 flat da 40', 36 mafi da 18 metri di lunghezza e 24 "gondole" da 20' per un totale di circa 6.000 tonnellate e 1.500 metri lineari di spedizione.

Infine, tutta la spedizione è stata caricata sulla nave Jolly Titanio tramite la rampa di poppa (larga 12,5 metri e con una capacità di carico di ben 350 tonnellate) ed è salpata dal Terminal Imt del porto di Genova il 3 giugno

scorso per poi giungere in Libia e sbarcare tutto il magazzino l'8 giugno.

A Misurata lo sbarco è stato possibile grazie alla dotazione di mezzi propria della nave (forklift, tugmaster 4x4 potenziati e dotati di safeneck) che, in maniera autonoma, hanno reso possibile lo sbarco in un porto non completamente attrezzato per questa tipologia di merce e, in questo caso, con una dotazione supplementare di attrezzature specifiche è stato reso possibile anche lo sbarco immediato dei travi più lunghi e pesanti dai mafi che sono stati poi stati reimbarcati immediatamente sulla stessa Jolly Titanio. "All'inizio sembrava un'impresa impossibile tanto che molti terminal si sono rifiutati di ricevere questo magazzino e che nessun armatore si è reso disponibile a trasportarlo ma, ancora una volta, la professionalità di tutti i lavoratori della società Messina ha permesso di realizzare una grande impresa e di soddisfare un cliente che aveva perso ogni speranza di ricevere la propria merce acquistata un anno e mezzo prima" è stato il commento finale di Ignazio Messina, amministratore delegato dell'omonimo gruppo genovese. ■

PER OCEAN7 ITALY UN VIAGGIO DAL FAR EAST AL SURINAME A TUTTA VELOCITÀ

La compagnia di navigazione OCEAN7 Projects Italy, con una delle sue mini NAVI heavyliifter, ha recentemente seguito fino a portare a compimento una spedizione cross trade dal Far East al Suriname, in America Meridionale, dove due sono state le criticità principali.

La prima: l'urgenza di ricevere la merce a destinazione in tempi molto ristretti. La seconda: le particolari restrizioni da dover rispettare per raggiungere il terminal richiesto dal noleggiatore. Il cliente aveva necessità di una nave che per questo cross trade potesse mantenere una velocità media di 14,5 nodi ed effettivamente la Atlantic ha realizzato una performance operativa al di sopra delle aspettative del noleggiatore viaggiando a una velocità media di circa 15,5 nodi. Questo ha fatto sì che, su un viaggio di oltre 10.000 miglia nautiche, la nave potesse arrivare con 3 giorni di anticipo rispetto a quanto richiesto dal cliente.



Tra le peculiari caratteristiche di questa nave che, nonostante la sua piccola portata lorda di 3.500 Dwt e la lunghezza di 105 metri,

riesce a sollevare in combinata fino a 240 tonnellate, c'è anche quella di poter raggiungere porti e terminal in aree con un pe-

scaggio contenuto. Ovvero 4,8/5 metri a seconda ovviamente del tonnellaggio totale che viene imbarcato a bordo della Atlantic. ■

ALOCIN
MEDIA
SRL



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

 SHIPPINGITALY

 SUPER YACHT

 AIRCARGOITALY  SUPPLYCHAINITALY



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.



DA ANT. BELLETTIERI E CILP IMBARCATI 30 CARRI FERROVIARI A CIVITAVECCHIA

Il 2022 può essere considerato un anno di consolidamento per il porto di Civitavecchia nel traffico di project cargo. Posizionato al centro della Penisola, con fondali naturali da oltre 15 metri di pescaggio, lo scalo laziale si ricandida a essere un importante hub logistico per la movimentazione di carichi heavy lift.

La più importante spedizione break bulk è stata quella di 30 carri ferroviari arrivati al porto di Civitavecchia su rotaia e imbarcati su nave con destinazione finale Australia. Giunti all'interno del raccordo ferroviario portuale, i carri sono stati soggetti a varie attività 'ausiliarie' richieste dal cliente. Successivamente sono stati trasferiti presso la banchina operativa.

“Si è trattato di un imbarco diretto treno - nave dal quale emerge come l'intermodalità e la logistica integrata siano diventati i fattori principali in tema di sostenibilità ecologica ed economica” fa sapere l'agenzia Ant. Bellettieri. “Pertanto - conclude - lo scalo laziale è l'esempio di come il giusto e la corretta sinergia tra l'attività pubblica dell'ente in tema di investimenti infrastrutturali e l'attività privata delle imprese siano gli elementi cardini per lo sviluppo e il rilancio dell'economia portuale”.

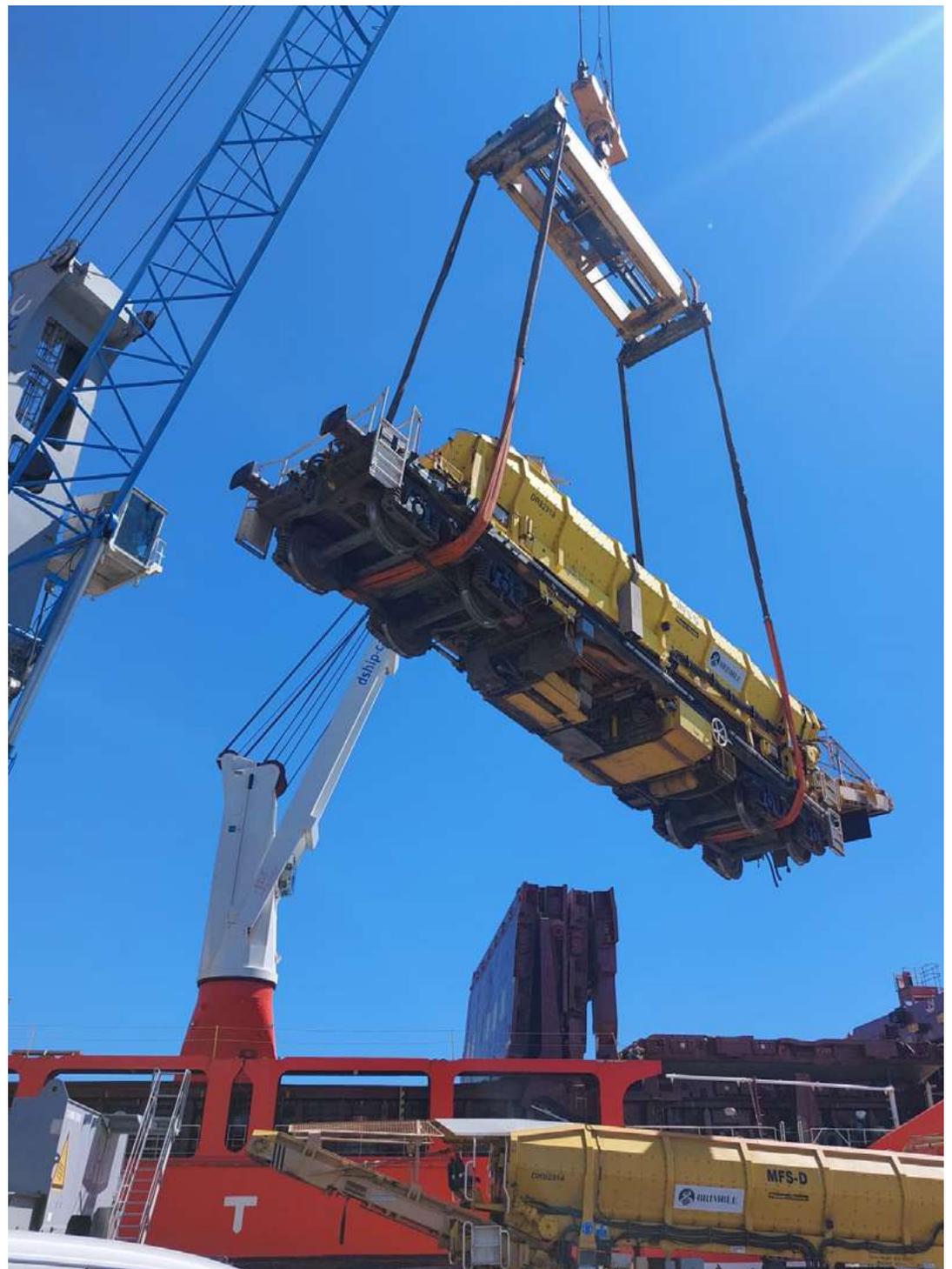
L'Agenzia marittima e casa di spedizione Ant. Bellettieri, la più antica agenzia marittima del porto di Civitavecchia fondata nel 1883, in sinergia con l'impresa portuale Cilp, aveva già effettuato nel corso del 2021 oltre 20 imbarchi di project cargo sia su navi ro-ro che lo-lo. Con a disposizione spazi per 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 extralarge 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. Più in particolare, nel corso

degli ultimi dodici mesi, alcuni carichi pesanti ed extralarge sono stati movimentati, 'lavorati' e imbarcati con destinazione finale in particolare la Cina e il Medio Oriente. ■



FORTUNE SI DEDICA AI TRASPORTI ECOLOGICI

Fortune International Transport, società di spedizioni membro di Project Cargo Network, ha recentemente movimentato una serie di macchinari e torri destinate alla costruzione di un nuovo impianto per la società A2A in Nord Italia.

Più precisamente si tratta di un progetto nato in collaborazione con l'acciaieria Ori Martin e riguarda la realizzazione di un progetto pilota per il recupero di calore nel settore dell'acciaio, integrandolo con il teleriscaldamento cittadino. Due aziende che hanno deciso di lavorare a un progetto dimostrativo per portare su scala industriale la tecnologia innovativa di una pompa di calore LHP (Large Heat Pump) di ultima generazione in grado di recuperare calore a bassa temperatura dal circuito di raffreddamento del forno elettrico in maniera efficiente.

La pompa di calore LHP sviluppata da Turboden si integra nel circuito di recupero già esistente potenziandolo e permettendo di recuperare ulteriore calore da immettere nella rete di teleriscaldamento cittadino.

Questo nuovo impianto garantirà il recupero di 22 GWh in totale (pari al fabbisogno di 3.500 famiglie) e porterà a un'ulteriore riduzione di emissioni di gas serra (in particolare di CO2) di circa 5mila tonnellate all'anno grazie alla connessione con la rete di teleriscaldamento.

Questo centro di riciclaggio e teleriscaldamento situato a Brescia è stato realizzato con nuove torri, macchinari e con strutture costruite nel sottosuolo per essere coperte da una collina verde e alberata.

Nel cuore di questo nuovo impianto sono state costruite tre torri alte circa trenta metri: una torre di lavaggio fumi, una torre di condensazione e una torre di abbattimento degli ossidi di azoto con un grande schermo laterale.

Le tre torri in questione, frutto

dell'ingegneria italiana, sono state costruite all'estero e For-

tune Italia si è occupata del trasporto verso la Lombardia

con due navi noleggiate interamente per l'occasione. ■



UNA VASCA DA 37 TONNELLATE DALLA GERMANIA AL VIETNAM SPEDITA DA ITALSEMPIONE



Forte della propria esperienza nella gestione di project cargo, la scorsa estate il team di specialisti di Italsempione ha organizzato la spedizione via mare di una vasca per zincatura del peso di 37 tonnellate dalla Germania al Vietnam.

“Quando il nostro cliente, per il quale gestiamo regolarmente la spedizione di impianti destinati agli Stati Uniti, ci ha chiesto se fossimo stati in grado di occuparci di questo cross trade garantendo l'eccellenza che da anni contraddistingue la nostra collaborazione, la risposta immediata è stata: Certo! Italsempione, grazie alla fitta rete di agenti selezionati che assicurano i nostri medesimi

standard qualitativi, può curare spedizioni estero su estero in tutte le sue fasi, fornendo quel servizio accurato e su misura che caratterizza il nostro operato” racconta Antonio Refaldi, direttore della divisione Air & Sea di Italsempione, ripercorrendo questa spedizione. L'organizzazione di un progetto del genere ha richiesto un'analisi complessa effettuata con contatti continui tra il team dello spedizioniere e il cliente in Italia, il suo impianto di produzione, gli specialisti del nostro agente in Germania e di quello a destinazione, in Vietnam.

“I vincoli erano molti – prosegue Refaldi - le dimensioni e il peso del pezzo non consentivano di

fare il rizzaggio nel terminal di imbarco e, data la fortissima congestione del porto di Amburgo, le autorità avevano rifiutato il permesso stradale per il trasferimento dal terminal di rizzaggio al terminal d'imbarco. L'unica possibilità era trasferire il container da un terminal all'altro tramite una chiatta fluviale. Il cliente era ormai rassegnato a tempi e costi aggiuntivi quando siamo riusciti a trovare una soluzione alternativa con partenza dal porto di Bremen. Abbiamo dovuto cambiare tutto in corsa, chiedendo con urgenza i nuovi permessi per la viabilità e la sicurezza necessari a muovere un pezzo di tali dimensioni. Ma la flessibilità è una delle caratteristiche più apprezzate

dai nostri clienti, flessibilità che in questo caso ha consentito al committente un notevole risparmio economico”. Alla fine la vasca, destinata alla zincatura a caldo di parti di acciaio di grandi dimensioni, è stata caricata su un flat rack e trasportata su strada con scorta della polizia al terminal di imbarco e puntualmente caricata.

Tutte le fasi del carico sono state monitorate e condivise in tempo reale con il cliente e il team di Italsempione in Italia, che ha seguito da remoto la spedizione, fino all'arrivo al terminal di Vung Tao, in Vietnam, dove è stata presa in carico dall'agente a destino e consegnata al cliente finale nella zona industriale di Ho Chi Minh. ■

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

SPEDIZIONE TRIMODALE FRA ITALIA E POLONIA PER INTERGLOBO PROJECT

Ha viaggiato via gomma, via mare e infine su ferrovia un generatore realizzato da Ansaldo Energia nel suo stabilimento di Genova per Synthos, azienda polacca con base a Oświęcim ma che opera diversi impianti in Europa.

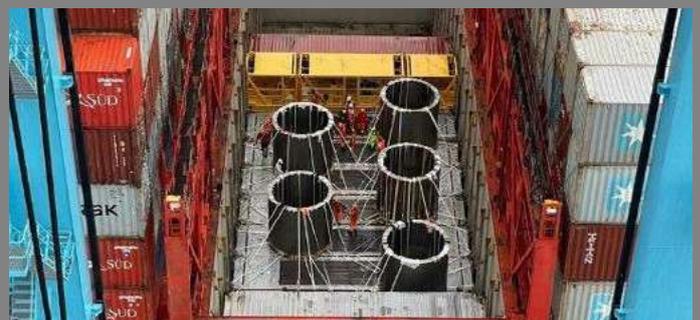
Dopo il percorso iniziale prima via gomma e poi via mare dal porto di Genova a Porto Nogaro, ha spiegato l'azienda produttrice, il generatore 18Z066 è stato caricato a bordo di un convoglio ferroviario che lo ha condotto appunto a Oswiecim. La spedizione, curata per Ansaldo Energia da Interglobo Project, divisione della società di spedizioni Interglobo, comprendeva l'invio verso la stessa destinazione di una turbina a gas AE64.3A, che insieme all'altro macchinario costituirà un impianto a ciclo combinato da 80 MW, la quale invece ha affrontato l'intera tratta su camion.

Nel dettaglio, ha spiegato Interglobo, la turbina aveva una lunghezza di 630 cm, larghezza di 370 e altezza di 380, per un peso di 61 tonnellate. Il generatore, pesante 130 tonnellate, misurava 816 cm in lunghezza, 340 in larghezza e presentava una altezza di 384 cm. ■



IMBARCO SPECIALE DA RECORD PER VADO GATEWAY

Al terminal Vado Gateway di Vado Ligure (Savona), similmente a quanto già avvenuto lo scorso Maggio con un carico che vedeva protagoniste due virole in acciaio, anche durante il mese di Settembre sono stati imbarcati su nave portacontainer altri cinque break bulk con le stesse caratteristiche, dal diametro e dall'altezza di 3 metri e mezzo circa, per un peso di 45 tonnellate e mezzo caduno. Continua quindi l'acquisizione di questo tipo di cargo da parte del container terminal savonese; le 230 tonnellate circa imbarcate segnano un record storico, in termini di peso, per Vado Gateway che la società terminalistica confida di poter superare presto.



DAL KUWAIT ALL'ARABIA SAUDITA NELLE MANI DI JAS PROJECTS



JAS Project, è una business unit indipendente all'interno di JAS Worldwide composta da un gruppo di specialisti della logistica di progetto con comprovata esperienza nel settore. Disponibile in posizioni strategiche in tutto il mondo, il team fornisce servizi di project-forwarding a proprietari di progetti, clienti industriali e società EPC.

Recentemente JAS Projects si è aggiudicata il trasporto di merce break bulk con origine Kuwait e destinazione Arabia Saudita. La commessa comprendeva la spedizione di un collo heavy lift (*water oil separator*) di dimensioni 26,19 metri x 5,30 metri x 6,07 metri e peso unitario 92 tonnellate. In conformità con le strette tempistiche richieste dal cliente, il team Projects ha studiato ed implementato una soluzione di trasporto personalizzata, che tenesse conto di tutte le esigenze della commessa e delle peculiarità del materiale da spe-

dire. 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 stradale, movimentazione in porto, sollevamento e imbarco, stivaggio, rizzaggio,

fissaggio, saldatura sulla nave. JAS Projects è stata inoltre coinvolta anche nella nomina di un MWS (Marine Warranty Surveyor), che insieme al nostro personale ha seguito di persona tutte le operazioni di trasporto sino alla partenza della nave, assicurando un elevato standard di sicurezza e qualità nell'esecuzione del lavoro.

Nel corso del trasporto è stato utilizzato un carrello modulare auto sollevante per la tratta stradale e una nave noleggiata e debitamente equipaggiata con gru di bordo per la movimentazione ed il sollevamento del collo direttamente dal trailer. La positiva conclusione della commessa riconferma l'ottimo lavoro di squadra di tutta JAS Projects. ■



SPEDIZIONE STRADALE E FLUVIALE PER DUE ANELLI DA 8 METRI DI DIAMETRO



La società di spedizioni italiana Multilogistics, attraverso la sua divisione Project, lo scorso Marzo, dopo mesi di studi, sopralluoghi e verifiche, ha portato a termine il trasporto di due anelli aventi il diametro di 8,35 metri, altezza 1,1 metro e peso di 135 e 128 tonnellate rispettivamente.

“Visto le imponenti dimensioni e peso, gli enti incaricati hanno richiesto varie perizie, sollecitazione dei manufatti con martinetti doppi, carotaggi per prelievo dei materiali, ispezioni video degli strati stradali e relative analisi chimiche di laboratorio. Perizie svolte da società specializzate da noi incaricate” ha fatto sapere Multilogistics.

Per il trasporto stradale sono stati utilizzati 4 più 16 assi idraulici per una lunghezza complessiva di 34,3 metri e sono servite due notti per completare il primo tratto del viaggio fino al porto fluviale di Mantova. Un trasporto per il quale si è reso necessario l'impiego di 9 vetture di scorta e assistenza tecnica per tutto il percorso, con l'ausilio della Polizia stradale per la chiusura

di 25 km di tratta autostradale per poter consentire il transito notturno dei convogli in completa sicurezza.

“Una volta raggiunto il porto fluviale, gli anelli sono stati calaggiati per poi essere ripresi da SMPTs per essere trasferiti in banchina per successivo imbarco su chiatta per il trasferimento fluviale fino al porto di Marghera” spiega ancora Multilogistics. Una volta raggiunto lo scalo veneto, dopo aver espletato tutte le necessarie autorizzazioni, la chiatta si è posizionata a fianco nave, per poter iniziare le operazioni di imbarco da chiatta direttamente a bordo e poter così proseguire e terminare il proprio viaggio in Estremo Oriente.

Marco Caruana e Domenico Longano sono rispettivamente project director e senior project manager della “Project Division” di Multilogistics che ha sede a Genova e filiale a Milano dove un team di collaboratori qualificati è in grado di rispondere alle richieste più complesse, offrendo competenze e soluzioni specifiche studiate su misura per ogni esigenza di business. ■





confetra

Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

Dal 1946 la casa dell'industria logistica italiana



TRE MODULI PER STAMPA DI SCAFI DI YACHT SPEDITI DALL'ITALIA AL BRASILE



La società di spedizioni Vector nel mese di Giugno di quest'anno ha organizzato una spedizione via mare per il Brasile di tre moduli per stampa di scafi di yacht da spedire due su nave break bulk e uno caricato su flat rack e imbarcato su una portacontainer.

L'origine era Trecastelli (Ancona), con partenza per imbarco dal porto di Livorno su nave di Msc. Il porto di destinazione era invece Navegantes in Brasile.

“La difficoltà iniziale è stato capire le particolarità di que-

sta commodity, ovvero di cosa effettivamente si trattasse e di come fosse strutturata” fanno sapere da Vector. “Si parla di stampi molto grossi ma molto leggeri (il più grande misurava 17x5 metri per approssimativamente 9.000 kg) e quindi serviva una gestione attenta e un'analisi accurata del trasporto, del bilanciamento, del centro di gravità e movimentazione e lo studio di una copertura idonea affinché gli stampi non venissero danneggiati in alcun modo. Tutti dettagli molto importanti per evitare danni al

prodotto durante lo spostamento e il carico”.

Aspetto altrettanto importante per la società di spedizione è stato quello di “riuscire a ricevere on completezza tutte le informazioni necessarie dalle varie parti coinvolte, per arrivare a una quotazione completa e corretta da parte dai nostri fornitori e poterla quindi riformulare al nostro agente” aggiunge il racconto di Vector.

Successivamente la difficoltà maggiore è stata coordinare tutte le parti coinvolte. Si par-

la di ditta produttrice, trasportatore, fornitore per copertura termoretraibile, la Dogana in porto, gli enti delle autostrade per i permessi speciali per i trasporti, la compagnia marittima, il terminal portuale (Lorenzini), il nostro agente a destino, le esigenze del destinatario in Brasile, l'ingegnere e non da ultimo ingaggiare un nostro incaricato per assistere in porto a tutte le operazioni dall'entrata in porto, al carico sulla nave, corredando la relazioni con tutte le foto delle manovre. ■

AGENZIA SPAZIALE EUROPEA, NUOVO PIGNONE E UN TANK DA OLTRE 400 TONNELLATE: LE ULTIME SFIDE DI LORENZINI



Lorenzini & C. è un'azienda attiva nel porto di Livorno nella movimentazione di carichi multipurpose. Il terminal, grazie a capacità tecniche, mezzi, personale ed organizzazione, è in grado di imbarcare e sbarcare project cargo, container, impiantistica e merce varia. Nel solo 2021 la Lorenzini & C. ha movimentato circa 160.000 metri cubi di merce su oltre 40 navi ormeggiate alle banchine del terminal. Fra queste non mancano ogni anno le attività con elevato grado di difficoltà operativa. Presso la banchina in sua concessione sono abituali, ad esempio, per Lorenzini gli imbarchi destina alla Guyana francese di moduli realizzati nell'ambito dei vari progetti

dell'Agenzia Spaziale Europea. Si tratta di operazioni che coinvolgono enti diversi trattandosi anche in alcuni casi di merce pericolosa. Ingresso alle aree portuali e imbarco avvengono in tempo reale, senza soste o interruzioni della catena logistica. Tra le tante operazioni gestire di recente da ricordare anche tank dal peso superiore alle 400 tonnellate e 40 metri di lunghezza, trasportati via chiatte fino al terminal. Dopo aver attraversato un canale fluviale, raggiungono le banchine Lorenzini grazie a una operazione di logistica integrata e alla collaborazione continua tra tutti i player coinvolti. Il rizaggio e la stabilizzazione del carico richiedono grande professionalità e lavorazioni anche

in quota. Altri lavori importanti per livello di complessità sono quelli che coinvolgono l'imbarco di colli straordinari che arrivano al terminal Lorenzini dalla città di Firenze. Convogli che raggiungono anche i 75 metri di lunghezza con provenienza lo stabilimento di Nuovo Pignone.

Francesco Lorenzini, amministratore delegato del terminal, ricorda che dal 1979 la sua azienda opera "con continuità nell'ambito del project cargo, offrendo servizi alle principali aziende italiane del settore. Continueremo a farlo in futuro, nonostante la difficile situazione mondiale".

Daniele Grifoni, anch'egli a.d., sottolinea che "il settore è caratterizzato da una forte incer-

tezza ma la qualità riconosciuta dei servizi che l'azienda esprime, con continuità da anni, ci rende sempre punto di riferimento. Ciò è dovuto anche ai continui investimenti in macchinari e tecnologie che con continuità l'azienda effettua". A questo proposito Averardo Grifoni, responsabile delle operazioni, rivela come "recentemente il terminal si è dotato di speciali spreader per la movimentazione delle pale eoliche che raggiungono dimensioni davvero imponenti".

Turbine, impiantistica, casse, tank, compressori, yacht, moduli, pale eoliche e ogni altro tipo di merce non standardizzata trovano presso la banchina di Lorenzini un abile e storico operatore della città di Livorno. ■

TRASPORTO ECCEZIONALE E MONTAGGIO DI UNA PRESSA DA 380 TONS FRA ITALIA E REPUBBLICA CECA

Un viaggio lungo oltre 800 km sulle strade del Centro Europa. Marraffa, primaria azienda italiana attiva nel settore dei trasporti eccezionali e dei sollevamenti, ha recentemente portato a termine il trasporto eccezionale di una pressa industriale da oltre 380 tonnellate (divisa in vari pezzi) dall'Italia alla Repubblica Ceca, nonché del montaggio al luogo di destinazione. L'attività è durata tre settimane. Nella prima, i vari componenti della pressa hanno raggiunto la destinazione concordata viaggiando su diversi convogli (per un totale di sedici viaggi) con partenza da Brescia e arrivo in Repubblica Ceca, passan-

do dall'Austria. Il convoglio più grande era lungo circa 31 metri, largo circa e alto circa 4,6, con un carico da 152 tonnellate. "La definizione degli itinerari dei trasporti eccezionali in Europa richiede un lungo lavoro di verifica della compatibilità del percorso con le dimensioni dei convogli e di rilascio delle relative autorizzazioni da parte degli enti preposti" ricorda Marraffa. Precisando che "trasporti del genere sono inevitabilmente esposti a rischi quali cantieri, chiusure stradali o fenomeni atmosferici straordinari". Nelle due settimane successive, la pressa "lunga circa 7,5 metri, larga circa 4,5 e alta circa 13) è stata assemblata con estrema

precisione dagli operatori dell'azienda pugliese utilizzando le Hydraulic Gantry Cranes, le cosiddette "cavallette idrauliche", ovvero strutture mobili che sfruttano un sistema idraulico di sollevamento (composto da due gambe sulle quali vengono fissate delle travi) che consente di sollevare carichi elevati e di movimentarli superando eventuali ostacoli. "Le Hydraulic Gantry Cranes sono poggiate su dei binari, sui quali operano sfruttando la potenza dell'acqua con altezze variabili, e sono molto utili quando si lavora in spazi molto ristretti, bassi e angusti" spiega ancora l'azienda. La stessa cavalletta è stata trasportata

da cinque mezzi Marraffa e assemblata con la massima cura grazie al lavoro meticoloso degli operatori dell'azienda pugliese. Il montaggio della Gantry Crane, infatti, necessita di un grado di precisione al millimetro per effettuare un corretto posizionamento e allineamento del carico. "Si è trattato - conclude l'azienda specialista dei trasporti eccezionali - di un lavoro particolarmente complesso per gli spazi di lavoro ristretti, per la quantità dei componenti della pressa e le dimensioni finali della stessa, che ha richiesto un accurato e approfondito lavoro di ingegneria da parte dell'ufficio tecnico Marraffa". ■



NEL 2022 DI TERMINAL DARSENA TOSCANA UNO SPECIALE PROJECT CARGO FLUVIO-MARITTIMO

Il Terminal Darsena Toscana del porto di Livorno è tra i principali terminal per la gestione di project cargo, break bulk e carichi non containerizzabili, provenienti dalle aree del Nord-Est e del Centro

Italia per essere operati in strutture e aree dedicate da un team specializzato.

Con i continui investimenti in impianti, in materiali e nel fattore umano, il terminal ha all'attivo importanti lavori di ge-

neral cargo, garantendo sempre ai propri clienti altissimi livelli di efficienza e affidabilità nella gestione e nella spedizione di carichi speciali che richiedono capacità e mezzi sempre più qualificati.

“Tra i vari traffici che Terminal Darsena Toscana ha curato quest’anno va ricordata ad esempio la spedizione di una caldaia di dimensione 1.212 x 624 x 416 cm e 66 tonnellate, imbarcata da Livorno, su nave della compagnia Hapag Lloyd, con destinazione Veracruz” fa sapere il terminal. “Il pezzo, arrivato via barge, è stato trasferito da chiatte a banchina tramite l'utilizzo di funi da 16 metri senza bilancino e posizionato su mafi per poter essere successivamente imbarcato in stiva a prua su 6 x 40 flat rack con le sponde abbassate”.

La manovra di sollevamento è stata effettuata con gru di portata massima 80 tonnellate, che per l'occasione aveva montato al posto dello spreader una speciale struttura di sollevamento dotata di un doppio gancio rotante al quale sono stati posizionati quattro pendenti di sollevamento. Ciò ha permesso di caricare il break bulk a bordo senza problemi.

Nell'occasione Pietro Dirk Congiu, perito incaricato dalla compagnia Hapag Lloyd di seguire le operazioni, ha espresso la propria soddisfazione per il lavoro svolto da TDT evidenziando che, a causa della particolare forma della caldaia e al fine di distribuire correttamente il peso del carico sulle travi principali delle piattaforme, si è reso necessario il posizionamento sotto il carico di adeguato fardaggio, in modo da assicurare una corretta stabilità durante la tratta marittima.

“Come sempre, la cooperazione e la collaborazione di tutte le parti coinvolte, ha permesso di realizzare un ottimo lavoro a conferma dell'elevata efficienza e professionalità del Terminal Darsena Toscana anche in questo settore” conclude il racconto del terminalista. ■



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



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