

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

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



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

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

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

