



MAMMOET ITALY TRIONFA ANCORA AGLI ILTA AWARDS

L'azienda ha vinto l'Award 2025 nella categoria dell'Innovazione operativa, assegnato nel corso delle Giornate Italiane del sollevamento della Fiera di Piacenza. Protagoniste l'ingegneria e le competenze Made in Italy

Milano, 6 ottobre 2025. Con una soluzione tecnologica creata ad hoc per risolvere un problema operativo legato alla tempistica, Mammoet Italy ha trionfato ancora una volta agli ILTA Awards aggiudicandosi il massimo riconoscimento nella categoria *Innovazione operativa*. Gli Awards sono stati consegnati durante la tradizionale serata conviviale delle Giornate Italiane del Sollevamento, appena conclusesi alla Fiera di Piacenza. Nella tradizione Mammoet, l'innovazione generata da un'esigenza puntuale è ora diventata parte dell'arsenale di metodi e di tecnologie della società, a disposizione in ogni circostanza per ogni commessa e ogni cliente.

Il contesto in cui è stata concepita, realizzata e applicata l'innovazione premiata è quello della logistica industriale nell'ambito dei lavori di realizzazione di grandi impianti modularizzati di liquefazione del gas naturale, destinati a siti produttivi sulla costa USA del Golfo del Messico. La crescita della domanda di LNG ha portato alla richiesta di aumentare repentinamente i ritmi di consegna, con la conseguente prospettiva di sovrapposizione delle fasi di costruzione e spedizione di due diverse linee di moduli. Questa prospettiva ha creato un'esigenza che è risultata in un'innovazione in grado di ottimizzare temporalmente in ogni contesto determinati tipi di lavori.

L'ambiente di lavoro, quello delle aree immediatamente extra portuali di Marina di Carrara, ha chiari limiti fisici e temporali. Secondo il normale flusso di lavoro, i moduli vuoti arrivano a coppie nel Porto di Marina di Carrara via barge oceanica e vengono scaricati con due treni SPMT da 34 assi ognuno per un totale di 68 assi. Dopo essere portati in quota, essi venivano portati presso il cantiere di Carrara-Avenza e una volta allestiti riportati indietro per l'imbarco con quattro treni di SMPT da 34 assi ciascuno per un totale di 136. Le operazioni vedono l'impiego di sollevatori idraulici con interventi umani che si svolgono in cinque step. Il tempo totale di ciclo con metodi tradizionali è di dieci giorni.

Pur essendo la tradizionale operatività perfettamente adeguata in condizioni normali, con l'aumento dei ritmi di consegna l'area di parcheggio posta di fronte al porto sarebbe stata occupata totalmente per diversi mesi impattando sull'operatività degli altri utilizzatori dell'infrastruttura portuale. In una prevista occasione di picco, addirittura, la concentrazione di operazioni inbound e outbound da effettuare nei tempi definiti con i metodi tradizionali di *jack and pack* superava il tempo disponibile e quindi non era fattibile.



Con il nuovo metodo operativo ottimizzato, i moduli vuoti vengono invece portati in un'area dedicata dove sono stati installati i martinetti dell'Hydraulic Jacking System (HJS) e i sistemi ausiliari. I moduli vengono dunque posati sui martinetti (30 punti di appoggio totali) e i treni SPMT vengono sfilati ed allestiti con i supporti necessari a trasportare i moduli alla quota di tre metri. Una volta completato il sollevamento del modulo tramite HJS, i treni SPMT completi dei nuovi supporti vengono riposizionati sotto il modulo sollevato alla quota desiderata. A questo punto, i moduli vengono posati dal sistema HJS tramite una manovra di leggera discesa fino alla posa sugli SPMT e sono quindi pronti per essere trasportati su strada pubblica per un tratto di 1,1 km sino al cantiere di Avenza per essere completati, poi i moduli vengono riportati nell'area dedicata dove avviene il procedimento sopra descritto all'inverso, abbassandoli da quota 3 metri a 1,7 m, per poi essere trasferiti in porto e caricati su nave Ro-Ro per la spedizione verso gli USA.

Oltre ad avere risolto puntualmente i problemi di sovrapposizione ottimizzando i tempi di esecuzione, che sono passati da dieci a sei giorni, l'utilizzo dell'Hydraulic Jacking System ha ridotto drasticamente la necessità di allestire i supporti impilabili per il jack and pack sui carrelli SPMT e poi scaricarli. Riducendo l'impegno umano in area operativa, si è ottenuto anche un maggiore livello di sicurezza a priori.

“Siamo molto orgogliosi di questo riconoscimento perché va a premiare un impegno collaborativo che ha coinvolto l'intero ecosistema Mammoet, nella fattispecie per tre quarti italiano – ha commentato Alberto Galbiati, Amministratore Delegato di Porto di Carrara – Mammoet, ritirando il premio. L'idea tecnologica e operativa – ha spiegato Galbiati - è venuta dal project manager sul campo, Matteo Ciminello, che con la direzione ingegneria del Gruppo Mammoet in Olanda l'ha messa a punto dal punto di vista progettuale. La realizzazione tecnologica e la messa in opera sono state infine affidate all'Europress di Chiavari e alla Lifting del Gruppo FHP, che opera in JV Mammoet nei porti di Marina di Carrara e Monfalcone. Ancora una volta Mammoet ha risolto un problema con una soluzione innovativa e mai vista, nata dalla profonda conoscenza dell'ambiente operativo e delle esigenze del cliente e dalle competenze ingegneristiche, tecnologiche e operative dell'azienda e dei suoi partner”.

MAMMOET ITALY

<https://www.facebook.com/MammoetItaly>

Mammoet è lo specialista leader a livello mondiale nelle soluzioni di sollevamento e trasporto multimodale superpesante su misura. L'attività dell'azienda si concentra nel trasporto su terra, spedizione via nave, installazione con posizionamento verticale e orizzontale, e rimozione di oggetti grandi e/o pesanti in e da ogni località, sia su terra che offshore. In Italia Mammoet è presente con sede a Milano dal 2001 ed opera nei settori dell'industria petrolchimica e chimica, dell'energia, della meccanica pesante e dell'ingegneria civile.