



SPECIALE PESATURA CONTAINER

DAL 1 LUGLIO È IN VIGORE L'EMENDAMENTO ALLA CONVENZIONE SOLAS PER LA CERTIFICAZIONE DEL CARICO CONTAINER SULLE NAVI

Pesatura: l'Italia parte con 150 strutture pronte

La catena logistica ha risposto bene, nonostante i tempi stretti della normativa

«La dichiarazione da parte del caricatore del peso di un container, che è utilizzata per pianificare la stiva e a fini di stabilità a bordo, può, se inesatta, provocare gravi discrepanze tra i pesi reali e quelli dichiarati. Inoltre, il peso inesatto può provocare un sovraccarico della pila di container che genera compressione eccessiva e forze deformanti sui contenitori e sui cavi che li fissano. Atteso che il caricatore che dichiara un peso minore di quello reale non ricavi vantaggi economici, l'industria riconosce che i contenitori sovrappeso sono un problema. Tuttavia, finora questo non è stato ritenuto un motivo sufficiente per rendere obbligatoria la pesatura dei contenitori prima del carico»: con queste parole, nell'agosto del 2006 la U.K. Marine Accident Investigation Branch commentava un incidente che si era verificato a bordo della "P&O Nedlloyd Genoa" nel gennaio precedente, con perdita di container in mare nell'Atlantico settentrionale.

Molti altri incidenti marittimi hanno dato modo di verificare forti discrepanze fra pesi dichiarati e reali, anche se non sempre si è stabilita una correlazione fra questa discrepanza e l'incidente.

Nel gennaio 2007, quando la

"Msc Napoli" si è arenata sulla costa inglese, fu verificato il peso di 660 container a bordo.

Nel 20% dei casi il peso reale era di almeno tre tonnellate, con una punta di 20 tonnellate, maggiore di quanto dichiarato, per un totale, nel solo campione analizzato, di 312 tonnellate di peso in più rispetto a quello che il comandante si sarebbe dovuto aspettare.

Un altro caso eclatante in cui sono state messe sotto accusa le dichiarazioni inesatte sul peso dei container è stato quello della "Mol Comfort", una portacontainer di soli cinque anni di età che si è spezzata in due di fronte allo Yemen, nel febbraio 2013.

Anche se l'inchiesta non ha stabilito chiaramente le cause del cedimento dello scafo, questo episodio ha contribuito ad accelerare l'entrata in vigore dell'obbligo di pesatura dei container, che la comunità marittima internazionale, riunita in Imo (International maritime organization), stava preparando già dal 2011.

Nel novembre del 2014, il Maritime safety committee dell'Imo ha approvato l'emendamento al regolamento VI/2 della convenzione Solas, che introduce l'obbligo di comunicare il Vgm, ossia il documento con il peso certificato del



Alla base dell'emendamento, casi come quello della "Msc Napoli"

container.

In Italia le linee guida per applicare l'emendamento Imo sono state emanate a maggio del 2016, a poche settimane dall'entrata in vigore il primo luglio 2016. Ma la maggior parte dei Paesi si è mossa con ancora più ritardo.

Alla prova dei fatti, in Italia molti degli effetti negativi temuti con l'entrata in vigore dell'obbligo di pesatura non si sono verificati. L'Imo ha preso atto dell'impreparazione diffusa e ha concesso un periodo transitorio di adeguamento alla nuova regola.

Anche l'Italia ha approvato linee guida provvisorie, della durata di 12 mesi, durante i quali a certe condizioni si potranno utilizzare strumenti di pesatura non ancora certificati.

Anche i margini di errore accettati fra dichiarato e reale devono ancora essere fissati in maniera definitiva e variano da Paese a Paese all'interno della stessa Unione europea. Molti operatori hanno criticato il mancato intervento della Commissione europea, che rischia di rendere le procedure di pesatura uno strumento competitivo fra i diversi sistemi portuali nazionali.

Finora in Italia a denunciare i problemi maggiori sono stati gli autotrasportatori, spesso costretti

a lunghe attese a causa del ritardo nella comunicazione del Vgm.

Per quanto riguarda il numero delle pesate in Italia, il ministero delle Infrastrutture e trasporti ne ha censite circa 150 (ma il numero è in evoluzione) così distribuite: **Augusta** 1 pesa; **Ancona** 5 pesate, di cui due di proprietà dell'Autorità portuale; **Bari** 3 pesate dell'Autorità portuale; **Brindisi** 4 pesate a bilico; **Cagliari** 4 pesate; **Genova** 32 pesate, di cui 16 in ambito portuale e 16 nelle aree retroportuali di riferimento; **Gioia Tauro** 4 pesate; **La Spezia** 14 di cui 4 al varco del terminal Lsc, 2 all'interno del medesimo terminal e 2 nel terminal Tarros, 6 nel retroporto di Santo Stefano Magra; **Marina di Carrara** 7 pesate; **Napoli** 4 pesate all'interno del porto. A **Palermo** la società terminalista sta installando 1 sistema di pesa statica a ponte, l'Authority sta verificando se 2 bilici di un concessionario sono rispondenti alla norma. **Ravenna** 6 pesate; **Salerno** 2 pesate; **Savona** 3 pesate, di cui una presso il terminal Reefer e una presso l'interporto Vio di Vado Ligure; **Taranto** 3 pesate; **Trieste** 15 pesate; **Venezia** 11 pesate più 16 pesate di attività industriali di Porto Marghera che in caso di futura necessità potrebbero essere utilizzate.



STAZIONI DI PESATURA

TORTONA 1

Strada Cabannoni S.N.C. 15057 Tortona

Numero dispositivi: 4 pesate disponibili

Orario apertura: Lunedì / Venerdì:

Dalle ore 06.00 alle 22.00

Sabato: Dalle ore 06.00 alle ore 14.00

TORTONA 2

Via Silvio Ferrari Tortona

Numero dispositivi: 2 pesate disponibili

Orario apertura: Lunedì / Venerdì:

Dalle ore 07.30 alle 19.30

Sabato: Dalle ore 07.30 alle ore 13.00

Consorzio VGM

Via Roma 9/3 16121 Genova - Tel. +39 010 5451986

info@consorziovgm.com - www.consorziovgm.com

SPECIALE PESATURA CONTAINER

IL PRESIDENTE DI ASSOPORTI

«Noi efficienti, non si può dire così per tutta l'Ue»

Monti: «Qualcuno tenta di aggirare le forche caudine. Rivedere gli oneri dell'autotrasporto»

I porti italiani hanno avuto poche settimane, dopo l'approvazione delle linee guida internazionali e il loro recepimento in Italia lo scorso maggio, per adeguarsi alla norma internazionale (emendamento alla convenzione Solas) che obbliga a pesare i container prima dell'imbarco. Nonostante l'invito dell'Imo a non essere troppo fiscali nella fase (cominciata il primo luglio scorso) di introduzione della norma, il timore da parte di amministrazioni e operatori era che prevalesse la mancanza di preparazione sia per quanto riguarda gli strumenti di pesatura certificati, sia per quanto riguarda la conoscenza delle procedure da parte degli operatori - dai caricatori agli autotrasportatori - sia infine per quanto riguarda gli strumenti informatici attraverso cui viaggia l'informazione richiesta, ossia il cosiddetto documento Vgm (verified gross mass). Tutto questo poteva portare a intasamento del flusso di traffici, costi aggiuntivi e anche contenziosi legali.

Alcune settimane dopo l'entrata in vigore dell'emendamento qual è la situazione?

«I risultati definitivi e un bilancio complessivo - risponde il presidente di Assoporti, Pasqualino Monti - non potranno ragionevolmente essere disponibili prima di tre mesi. A fine estate si potrà valutare con chiarezza quanto le nuove norme sulla pesatura dei container abbiano effettivamente inciso sull'operatività dei porti, quali oneri e eventuali ritardi abbiano provocato, e quindi perfezionare ulteriormente le soluzioni operative».

Al di là dei dati ufficiali, qual è la prima impressione?

«Già oggi si può affermare, senza



Il porto di Civitavecchia

timore di smentite, che i maggiori porti italiani, e con loro i principali terminal sia portuali che retroportuali, hanno brillantemente superato quello che potrebbe essere definito uno stress test. Di fronte a una normativa internazionale, cogente e importante perché mirata a garantire la sicurezza delle navi e quindi di migliaia di marittimi,

e di fronte ai nuovi pericoli posti in essere dall'entrata in servizio delle grandi navi portacontainer, nelle quali l'equilibrio dei pesi è funzione diretta di stabilità e di tenuta delle strutture, il sistema Italia ha reagito decisamente meglio e con maggiore efficienza di quanto accaduto in altri Paesi europei, dove si è tentato di aggirare le forche

caudine della nuova convenzione Solas».

Pensa che fosse necessario introdurre queste misure?

«I nuovi obblighi sulla pesatura ai container rispondono a una logica di sicurezza che certo non poteva né può essere anche solo marginalmente contestata. Per le Autorità portuali italiane sicurezza è ormai

da anni la parola chiave sulle quali adeguare le strategie e le procedure operative. Di qui un impegno di fondo che ha coinvolto le Authority, i terminalisti e le comunità degli operatori, che hanno nella quasi totalità dei casi, lavorato in modo coeso e coerente».

Sono state segnalate criticità nel sistema di comunicazione e

di verifica del Vgm?

«Certo esistono problemi da risolvere, come quello relativo all'autotrasporto sul quale sono ricaduti oneri impropri, dovuti a una mancata sintonizzazione fra l'invio del documento e l'arrivo dei tir container alla pesa. Ma non bisogna dimenticare che si è trattato di una fase sperimentale. Le nuove norme sono entrate in vigore il primo luglio e la risposta fornita dai porti può dirsi soddisfacente, e certamente migliorabile. Le Authority, i terminalisti e gli operatori, così come l'Autorità marittima, hanno dato prova di grande flessibilità e capacità di adattamento. Sul piano dei costi sarà forse necessario procedere a livello nazionale, quando il quadro di governance definito dalla legge di riforma sarà operativo, a un'opera di standardizzazione che eviti distorsioni di traffico fra terminal e terminal solo sulla base della forza contrattuale in campo».

Superata la fase di rodaggio, quali saranno i prossimi passi da compiere?

«Ora è necessario non abbassare la guardia e stringere ancora di più le alleanze con interporti e sistema logistico. La chiave di lettura per il futuro è proprio un approccio sistemico che coinvolga anche gli shipper e quindi il tessuto delle aziende di produzione nonché quelle specializzate nella distribuzione e nella logistica. A oggi, mi sento di affermare che l'entrata in vigore delle nuove norme sulla pesatura dei container ha fornito un importante banco di prova per il Piano della logistica e dei porti, che sul coordinamento fra diverse strutture e differenti soggetti fa il suo punto di forza».



Trasporto intermodale



Logistica integrata



Centro logistico e terminal container specializzati per l'Agrofood



Distribuzione sostenibile



SOLAS - Pesatura container

**Strutture, servizi, tecnologie e processi certificati dedicati al Food.
Il tuo partner per muovere le merci nel mondo.**



Pensiero logistico. Anima intermodale
www.cepimspa.it



SPECIALE PESATURA CONTAINER

IL PRESIDENTE DI SPEDIPORTO GENOVA

«Ma ora bisogna mettere in rete le pese»

Pitto: «È necessario che tutti i sistemi informatici parlino lo stesso linguaggio»

Spediporto, l'associazione delle case di spedizione di Genova, ha affrontato la sfida della pesatura obbligatoria dei container creando il Consorzio Vgm, che gestisce quattro pese a Tortona, ma in futuro aprirà un secondo sito nella stessa località con altre due pese a raso, oltre a uno stacker. Quest'ultimo strumento sarà utile nel caso che un singolo camion abbia a bordo due container, che dovranno essere pesati separatamente. Un altro compito del consorzio è quello di veicolare per via telematica le informazioni del documento Vgm (verified gross mass, che contiene dati come il peso del container e il nome dello spedite) attraverso il sistema informatico del porto (port community system o E-port) fino ai soggetti destinatari (terminale e compagnia marittima). «Il bilancio dell'attività del consorzio in queste prime settimane di attività - spiega il presidente di Spediporto, Alessandro Pitto - è positivo. Ogni giorno effettuiamo a Tortona fra le 60 e le 70 pesate. Non siamo ancora a regime, le pesate aumenteranno con l'entrata in funzione del secondo sito. La situazione che si è creata dopo l'entrata in vigore delle norme Solas, lo scorso primo luglio, è migliore rispetto alle attese. Si prevedeva che le pese in Nord Italia non fossero sufficienti e che quindi si potessero verificare congestioni. In realtà questo non è accaduto, per vari motivi. Parecchi esportatori si sono attrezzati con pese a stabilimento o determinando il peso con il cosiddetto metodo 2 (sommando merce, imballaggi e tara, ndr); inoltre ci sono molti operatori che offrono il servizio di pesatura, come



Container presso il terminal Sech di Genova

fa il nostro consorzio o come fanno i terminal».

L'entrata in vigore dell'obbligo ha colto molti Paesi impreparati. Per questo l'Imo ha concesso un periodo di tolleranza sui controlli, in attesa che le procedure entrino in vigore.

Questa tolleranza è stata adottata

anche in Italia, dove sono state introdotte regole transitorie della durata di 12 mesi. «Siamo - conferma Pitto - in una fase transitoria, in cui il dato deve essere affinato. Passata questa fase introduttiva, ci sarà meno tolleranza nei controlli e quindi sarà necessario affidarsi a pesature certificate. Quelle non certificate hanno vita breve».

Sel'attività del consorzio funziona bene, non si può dire altrettanto di altre fasi della procedura. Gli autotrasportatori hanno calcolato una perdita del 25% della produttività a causa di ritardi ai gate legati al mancato arrivo del Vgm.

Un problema denunciato da Trasportunito («se non ci sono stati congestionamenti è solo perché

l'autotrasporto ha ammortizzato tutte le criticità del sistema. Ma così non può andare avanti») e confermato da Pitto.

Che spiega: «Si sono verificati casi in cui è arrivato prima il camion del documento telematico. Alcuni autotrasportatori si sono presentati senza documento perché non erano informati, ma non sono stati molti.

In altri casi invece il Vgm era arrivato alla compagnia, ma si è verificato un ritardo nel passaggio dell'informazione al terminal. Dall'esperienza che abbiamo avuto, dove c'è uno spedizioniere di mezzo il Vgm arriva in tempo utile alla compagnia; il ritardo si verifica nella fase successiva. Nel caso invece che i caricatori si occupino direttamente della comunicazione, spesso devono utilizzare sistemi informatici rigidi o temporizzati, per cui il dato parte quando vengono fatte le chiusure informatiche e arriva in ritardo».

Il fatto che potessero esserci problemi informatici era stato previsto da Spediporto. Per questo il consorzio insiste sul fatto che le pese, anche quelle gestite da terzi, si mettano in rete, in modo da inviare i dati attraverso il sistema E-port: «È l'unico modo per evitare problemi. Vediamo se l'Autorità portuale renderà cogente questa procedura. Anche le compagnie marittime spesso utilizzano sistemi informatici globali, che hanno difficoltà a interfacciarsi direttamente coi singoli sistemi portuali. Questo genera tempi più lenti».

Un altro vantaggio segnalato dagli spedizionieri è che passando attraverso E-port il dato è immediatamente disponibile anche alla Capitaneria di porto, rendendo più rapidi gli eventuali controlli con una prima scrematura informatica. E ancora un'incognita invece quello che succederà per i trasbordi: «Per questo tipo di container la norma entrerà in vigore tre mesi dopo rispetto al primo di luglio. Vedremo quello che succederà. Se arriverà un container da un Paese che non ha firmato la Convenzione, bisognerà pesarlo in Italia».



PSA VOLTRI-PRA

READY FOR



20.000 TEUs



VESSELS

SPECIALE PESATURA CONTAINER

COSÌ IL PORTO LIGURE HA RISPOSTO ALLE ESIGENZE DELLA CLIENTELA

Vte, adeguamento del terminal a tempo record

L'infrastruttura genovese ha allestito un'area di pesatura a elevati contenuti tecnologici

Il primo luglio sono entrate in vigore le nuove disposizioni della convenzione Solas che stabiliscono l'obbligo della dichiarazione della massa lorda verificata dei container (**cosiddetto Vgm - Verified Gross Mass**), per tutti i container destinati all'imbarco.

Le nuove disposizioni scaturiscono dall'analisi condotta dall'International Maritime Organization (Imo) su alcuni gravi incidenti navali verificatisi negli ultimi anni, e hanno l'obiettivo di stabilire nuovi standard di sicurezza della navigazione.

Da questa esigenza deriva la nuova regolamentazione internazionale che pone in capo allo spedite l'obbligo di fornire con congruo anticipo il dato Vgm sia al comandante della nave che alla compagnia di navigazione e al terminal portuale.

L'impatto sulla catena logistica, a livellone nazionale e internazionale, è stato ed è molto impegnativo, dovendo tutti gli operatori adeguare le proprie procedure operative e di interscambio telematico dei dati.

Il terminal Psa Voltri-Pra' di Genova, la più grande struttura portuale in Italia dedicata all'importazione e all'esportazione di container via nave, ha supportato il processo di adeguamento normativo, informatico e commerciale, provvedendo ad aggiornare per tempo i propri



La pesatura presso il terminal Vte di Genova

sistemi informativi e approntare, in tempi record nell'area pre-gate, una stazione di pesatura a elevati contenuti tecnologici, interfacciata sia con il Tos (Terminal Operating System) che con il Port Community System, per assicurare un'ade-

guata soluzione di contingency per il caso di contenitori che dovessero giungere al terminal ancora sprovvisti del dato Vgm.

La nuova stazione di pesatura spicca per capacità operativa e contenuti tecnologici tra le misure a

supporto dell'esportazione italiana adottate dalla comunità portuale di Genova. L'investimento del terminal per la sua realizzazione ammonta a circa 500 mila euro.

La gestione del servizio di pesatura

è stata affidata da Psa Voltri-Pra' al Consorzio Servizi Portuali (Csp), con il quale dal 2013 è in atto una collaborazione per l'ottimizzazione delle procedure burocratiche relative alle attività di varco.

In questa prima fase di attuazione del servizio di pesatura, il Consorzio Csp agisce come soggetto consorziato (in quanto fondatore) del Consorzio Vgm, costituito su iniziativa di Spediporto, Spediservices e della società Cerisola e Brillante.

MILOS
Living terminal system optimization simple

OCircle
Touch your vision

VGM VERIFICATION & VOLUMETRIC MEASUREMENT SYSTEMS

Le informazioni sulla VGM vengono ricevute e visualizzate su un'app mobile per gli operatori

CONNETTORI VERSO I SISTEMI IT DI AUTORITÀ PORTUALI, TERMINAL PORTUALI, SHIPPING COMPANIES E AGENTI MARITTIMI

Specifici connettori trasmettono automaticamente le informazioni sulla VGM ai sistemi informativi degli attori coinvolti, rispettando la normativa SOLAS

GATE AUTOMATION

DASHBOARD di CONTROLLO

L'innovativa soluzione **MILOS WEIGHT VERIFICATION** è stata specificatamente sviluppata da Circle per permettere agli operatori terminalistici, sia portuali che retroportuali, di **semplificare e digitalizzare la procedura di rilevazione e trasmissione della Verified Gross Mass**, rispettando quanto disposto dalla nuova normativa SOLAS per quanto riguarda la rilevazione del peso certificato dei container destinati all'export, entrata in vigore dallo scorso primo di luglio. La soluzione può essere inoltre integrata con le soluzioni proprietarie di **Gate Automation** e di **misurazione volumetrica dei veicoli**, permettendo così una automazione spinta delle operazioni all'interno del terminal. **Connettori** specificatamente sviluppati permettono di trasmettere automaticamente le informazioni ai sistemi informativi degli attori coinvolti nel processo a seconda del contesto specifico, le Autorità Portuali (Port Community System - PCS), i Terminal Portuali, gli Agenti Marittimi, nel rispetto della normativa SOLAS ed evitando agli operatori coinvolti colli di bottiglia lungo la catena logistica.

info@circletouch.eu
www.circletouch.eu

SPECIALE PESATURA CONTAINER

QUESTIONARIO. ANTONIO PANDOLFO, SALES AND MARKETING MANAGER DI EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI

«Partiti bene, ma serviva più flessibilità»

Est Terminal pronto ad ampliare l'offerta: presto nuova pesa nella Zona Industriale di Catania

Il primo luglio è entrata in vigore la pesatura obbligatoria dei container in esportazione dal porto. Come si sta attrezzando la sua azienda?

«La nostra azienda, sempre attenta alle varie problematiche che ogni nuova regolamentazione comporta, si sta attrezzando con una pesa



Antonio Pandolfo

in terminal, in prossimità del gate, assolutamente automatizzata, che permette in maniera veloce la pesatura del container con l'inviodel dati direttamente al nostro sistema operativo (Tos), che invia tramite Edi le informazioni direttamente alle Shipping Lines» risponde Antonio Pandolfo, Sales and Marketing Manager del gruppo Europea servizi terminalistici (Est Terminal) con strutture portuali e logistiche in tutta la Sicilia.

A suo parere l'emendamento alla convenzione Solas che introduce questa novità è condivisibile?

«Credo che sarebbe stata opportuna una maggiore elasticità, soprattutto in riferimento a quelle che erano state le nostre richieste, avanzate attraverso l'associazione categoria Assiterminal, che prevedeva anche l'opportunità di utilizzo di pesa dinamica aventi una tollerabilità pari al +/- 3% sino a un massimo di una tonnellata. Questo avrebbe permesso maggiori soluzioni rispetto alla mancanza sul territorio di strumenti certificati».

Come si sta preparando la sua azienda per offrire un servizio di pesatura comodo e veloce?

«Abbiamo effettuato un'opera di informazione a tutta la nostra clientela, preparando una circolare abbastanza dettagliata, con modalità e procedure da attuare in base alle varie casistiche, con preventiva richiesta di tutte le informazioni. Abbiamo predisposto la formazione degli operatori al gate soprattutto nella sensibilizzazione verso le società di autotrasporto, e possiamo dire che tutto questo ha permesso che i primi giorni di attuazione siano passati senza particolari problematiche».

Reputate che le pesa disponibili in questo momento sul territorio italiano siano adeguate per numero e tecnologia a soddisfare le necessità degli operatori?

«Credo proprio di no, e proprio per questa motivazione, come Assiterminal, avevamo chiesto anche l'utilizzo di mezzi alternativi. Tenga conto che analizzando il nostro territorio siciliano, credo che ne siano presenti in tutto una decina.

Pensate di ampliare in futuro la vostra struttura da questo punto di vista?

«Assolutamente sì, abbiamo già in programma l'installazione nei prossimi mesi anche di un altro impianto, presso il nostro Inland Terminal, che si trova nella Zona Industriale di Catania».



A Termini Imerese l'area di Est Terminal è pari a circa 25 mila metri quadrati



A Catania Est Terminal dispone di un'area pari a 20 mila metri quadrati



Interporto Toscano Amerigo Vespucci S.p.A.
Via delle Colline 100 57017 Guasticce-Livorno



PESA CERTIFICATA
TRUCK WEIGHT MONITORING



fast weighing

sulla strada di grande comunicazione SGC FIRENZE-LIVORNO
a pochi km dal porto di Livorno

PAGAMENTI:
Bancomat e Carte di Credito
Stipula CONVENZIONE con fatturazione a fine mese

ORARI:
in servizio: h24 7/7
assistenza personale interno: LUN/VEN 6:00-18:00 SAB 6:00-12:00
Gestione VGM cartacea e digitale (TPCS)

INFO:
pesa@interportotoscano.com
cell 345 3151211

C. Steinweg GMT



Your partner for all
logistic solutions.



OUR BRANCHES
IN THE WORLD

- TRIESTE
- LEGHORN
- SALERNO
- RAVENNA
- MONFALCONE
- KOPER (SLOVENIA)
- RUEKA (CROATIA)
- BEOGRAD (SERBIA)
- CASABLANCA (MOROCCO)
- ALEXANDRIA (EGYPT)
- BAR (MONTENEGRO)

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

SPECIALE PESATURA CONTAINER

QUESTIONARIO. LUCA ABATELLO, CHIEF EXECUTIVE OFFICER DI CIRCLE

«Con Milos la procedura è già digitalizzata»

Lo strumento di verifica del peso messo a punto da Circle è altamente configurabile

Il primo luglio è entrata in vigore la pesatura obbligatoria dei container in esportazione dal porto. Come si sta attrezzando la sua azienda?

«Abbiamo seguito l'evoluzione a livello nazionale e internazionale degli emendamenti alla Convenzione Solas dal novembre del 2014, quando furono adottati dall'International Maritime Organization - spiega Luca Abatello, Chief Executive Officer della società Circle -. La difficoltà è scaturita dal fatto che ciascun Paese che ha ratificato l'accordo, ha dato risposte discordanti a livello di sistemi nazionali. Tale situazione non ha dunque permesso di giungere rapidamente a un quadro definito, tanto più che in Italia lo scenario si è chiarito solo lo scorso 31 maggio, con la circolare del Comando generale della Capitaneria di porto. In ogni caso ci siamo messi nelle condizioni di proporre una soluzione modulare e configurabile, Milos Weight Verification, sviluppata nei mesi precedenti all'entrata in vigore della nuova normativa Solas e che potesse adeguarsi in maniera flessibile alla situazione».



Luca Abatello

A suo parere l'emendamento alla convenzione Solas che introduce questa novità è condivisibile?

«L'obiettivo di fondo è sicuramente condivisibile. I temi relativi alla sicurezza e alla certezza dei dati sono importanti, e aggiungiamo

mo che la gestione digitale del dato è decisiva perché tale procedura non impatti negativamente sulla catena logistica. Forse sarebbe servito più coraggio e dunque una norma comunitaria unica per tutti i porti. Proprio a questo riguardo, la soluzione Milos è stata sviluppata in modo da essere altamente configurabile, dal momento che ogni contesto ha risposto in modo diverso alla nuova normativa, e richiede dunque soluzioni appropriate ai vari Paesi e porti».

Come si sta preparando la sua azienda per offrire un servizio di pesatura comodo e veloce?

«Abbiamo sviluppato e messo a disposizione, in anticipo rispetto all'entrata in vigore della normativa, una soluzione specifica, Milos Weight Verification, che permette agli operatori logistici, terminalisti sia portuali che retroportuali, piuttosto che shipper, di digitalizzare la procedura di verifica del Vgm e di automatizzarne la trasmissione verso i sistemi It degli attori, che a seconda dei vari contesti, sono predisposti a ricevere il dato in conformità con la normativa, come per esempio Autorità portuali (Pcs), agenzie marittime e terminal».

Reputate che le pesche disponibili in questo momento sul territorio italiano siano adeguate per numero e tecnologia a soddisfare le necessità degli operatori?

«Crediamo che la risposta sia sta-



Il Terminal San Giorgio di Genova utilizza sistemi Circle

ta buona, negli ultimi mesi si è scatenata una corsa alle certificazioni per poter essere pronti al primo di luglio. Ciò che parzialmente è mancato, è stata una maggiore fruibilità del dato all'interno della catena logistica a livello di corridoio. Per questo motivo è di fondamentale importanza che il Vgm sia trasmesso in modo automatico

e full digital attraverso l'utilizzo di connettori standard verso i destinatari del dato, a seconda del contesto specifico, come per esempio fatto dai nostri clienti Terminal San Giorgio, Terminal Intermodale di Nola, Rivalta Terminal Europa».

Pensate di ampliare in futuro la vostra struttura da questo

punto di vista?

«L'idea è stata proprio quella di sviluppare connettori che permettano di condividere il Vgm fra tutti principali terminal retroportuali, che si stanno attrezzando in questa ottica, e i porti. Ciò permetterà di evitare colli di bottiglia presso i porti di sbarco delle merci e di ridurre al minimo l'impatto sul-

l'operatività degli attori dell'intera catena logistica. Un altro aspetto che abbiamo proposto e stiamo ampliando è la complementarietà con sistemi di calcolo volumetrico, di verifica Ocr delle targhe e Rfid di badge di accesso alla security portuale e eSeals. Nell'ottica di una catena logistica fluida, efficiente e digitale».

PARLA IL DIRETTORE TECNICO, CLAUDIO BERTINI

«Per offrire il servizio migliore l'Interporto Toscano si è dotato di due pese con portata massima di 80 tonnellate»

«Utilizziamo due pese a ponte metalliche certificate con portata massima di 80 tonnellate collegate al sistema TPCS del Porto di Livorno. L'utilizzatore può pagare con bancomat o carte di credito o avvalersi tramite convenzioni specifiche con la nostra società di codice identificativo cliente o badge rilasciati direttamente da Interporto, con fatturazione a fine mese».

Lo dice in questa intervista il direttore tecnico dell'Interporto Toscano, ing. Claudio Bertini.

Dal primo luglio entrerà in vigore la pesatura obbligatoria dei container in esportazione dal porto. Come si sta attrezzando la sua azienda?

«Come Interporto ci siamo organizzati costruendo una piattaforma con 2 pese certificate di ultima generazione, completamente automatizzate che lavorano h 24, con un'assistenza di nostro personale dal lunedì al venerdì dalle 6.00 alle 18.00 per l'utilizzo e formazione degli stessi utilizzatori».

A suo parere l'emendamento alla convenzione Solas che introduce questa novità è condivisibile, oppure è solo un ostacolo all'operatività quotidiana?

«L'entrata in vigore della Solas è assolutamente condivisibile in quanto la sicurezza in mare è il principale obiettivo da perseguire. Superata la prima fase organizzativa, la stessa rientrerà fra le procedure quotidiane da esperire».

Come giudica la preparazione



A sinistra una spettacolare immagine aerea dell'Interporto Toscano. Sopra l'ingegner Claudio Bertini, direttore tecnico della struttura. L'Interporto si estende su 3 milioni di metri quadri di aree destinate a sviluppare i commerci della Toscana e del Centro Italia. Una piattaforma sicura e controllata h24, 15 km di fibra ottica collegano tutte le sedi degli operatori presenti nell'Interporto con i gates di accesso permettendo il controllo in tempo reale di tutte le attività che coinvolgono la sicurezza delle merci e delle persone

del porto di Genova su questo fronte?

«Non conosciamo a fondo la situazione del Porto di Genova; dagli operatori apprendiamo che dopo una prima fase di allarmismo hanno trovato soluzioni diffuse sul territorio».

Come giudica invece la preparazione degli altri scali su cui lavora la sua azienda?

«Livorno ha la fortuna di avere un'area retroportuale importante ed organizzata a pochi km dal porto che può svolgere tranquillamente anche questa funzione».

Le linee guida in materia presentate dal Bic (Bureau international des containers) sono efficaci o al contrario troppo generiche?

«Inizialmente sono apparse abbastanza generiche ma il lavoro svolto dalle Capitanerie a livello nazionale e locale è stato fondamentale per chiarire anche aspetti operativi».

Quali sono le pese che la sua azienda utilizzerà a partire dal primo di luglio?

«Interporto utilizza due 2 pese a ponte metalliche certificate con portata massima di 80 tonnellate collegate al sistema TPCS del porto di Livorno. L'utilizzatore può pagare con bancomat o carte di credito o avvalersi tramite convenzioni specifiche con la nostra società di codice identificativo cliente o badge rilasciati direttamente da Interporto, con fatturazione a fine mese».

SPECIALE PESATURA CONTAINER

CEPIM METTE A DISPOSIZIONE STRUTTURE A PONTE LUNGHE 18 METRI CON UNA PORTATA FINO 80 A TONNELLATE

A Parma pronte pese per ogni carico

Capitani, ad dell'Interporto: «Serviamo due bacini marittimi: dovevamo farci trovare preparati»

L'obbligo di pesatura dei container da trasportare via mare, introdotto nella Convenzione Solas dal primo giorno di luglio, non ha colto impreparato il CePim - Interporto di Parma.

La società aveva attivato il nuovo servizio di certificazione del peso dei container già due settimane prima, dotandosi delle tecnologie e delle strumentazioni che permettono agli operatori di effettuare la pesatura certificata della massa lorda del container (Verified Gross Mass - Vgm) in modo semplice e veloce.

CePim ha infatti predisposto due piattaforme per la pesatura all'interno dell'interporto, sui propri piazzali attrezzati per lo stoccaggio di container e casse mobili, mettendo così a disposizione dei propri clienti, delle aziende produttrici e degli altri operatori del trasporto un servizio rapido e sicuro a prezzi estremamente concorrenziali. Le pese a ponte hanno lunghezza fino a 18 metri e portata massima di 80 tonnellate: sono quindi idonee alla pesatura di qualsiasi mezzo. Inoltre, la conformità Ce e la taratura annuale garantiscono la corrispondenza delle due pese ai requisiti richiesti dalla Convenzione Solas.

«Con l'attivazione delle due piattaforme - spiega Luigi Capitani, amministratore delegato di CePim - abbiamo investito su un servizio che integra la nostra offerta di atti-

vità a supporto dell'import e dell'export e che riteniamo utile, per la posizione strategica di CePim al crocevia di ben due bacini marittimi e portuali: quello dell'Alto Tirreno e quello Adriatico. Due aree geografiche nelle quali abbiamo da tempo consolidato rapporti e attività di business, sia con il porto della Spezia sia con quello di Ravenna».

Il servizio prevede la possibilità di scegliere tra le diverse modalità di pesatura: basterà visitare il sito web di CePim, www.cepimspa.it o inviare un'e-mail a solas@cepimspa.it, indicando data e orario in cui si vuole effettuare la pesatura e i dati essenziali - tipologia di pesatura, targa dell'automezzo e matricola del container - per ottenere in tempo reale il codice di prenotazione e la bilancia assegnata. A pesatura effettuata, il sistema invierà direttamente al richiedente il documento Vgm.

«La nuova normativa che riguarda le spedizioni commerciali via mare - commenta Capitani - voluta dall'Organizzazione marittima internazionale, non può che essere la benvenuta, dal momento che ha il meritevole scopo di garantire una maggiore sicurezza nelle operazioni di trasporto di container via mare. Naturalmente, occorrerà del tempo per capire se queste misure sono sufficienti o se sarà necessario intervenire sui processi per raziona-



Le pesature all'interno delle aree CePim



L'Interporto di Parma, visto da Nord

lizzarli ulteriormente. Allo stesso modo, la richiesta del mercato dirà a noi di CePim se occorre potenziare le nostre dotazioni per venire incontro alla domanda di questo specifico servizio».

In tema di servizi collegati alla logistica e al trasporto la società che ha realizzato l'Interporto di

Parma è un punto di riferimento da anni.

Completata l'infrastruttura - oggi uno degli interporti in Italia che funziona a pieno regime e tra i primi 10 in Europa - l'azienda si è specializzata come operatore logistico offrendo servizi integrati e avanzati, rafforzati dalla capacità

di un'estrema personalizzazione in diversi settori merceologici.

Tra questi, un particolare rilievo hanno l'agroalimentare (anche a temperatura controllata), l'automotive, i prodotti siderurgici e i derivati dal petrolio (polimeri, oli lubrificanti, pneumatici ecc...), i materiali edili e le piastrelle.

Nonostante la crisi che ha colpito negli ultimi anni il settore della logistica, il risultato aziendale di CePim è sempre stato positivo e ha consentito di continuare a investire sulle infrastrutture fisiche e telematiche, sui sistemi di sicurezza e sugli impianti di produzione di green energy.



europa servizi terminalistici

your port operator in Sicily

Head Office

Via Trapani, 1/D

90141 - Palermo

Phone +390916306005

Fax +390916304028

Catania Terminal

Nuova Darsena Porto Catania

95121 - Catania

Phone +39095533102

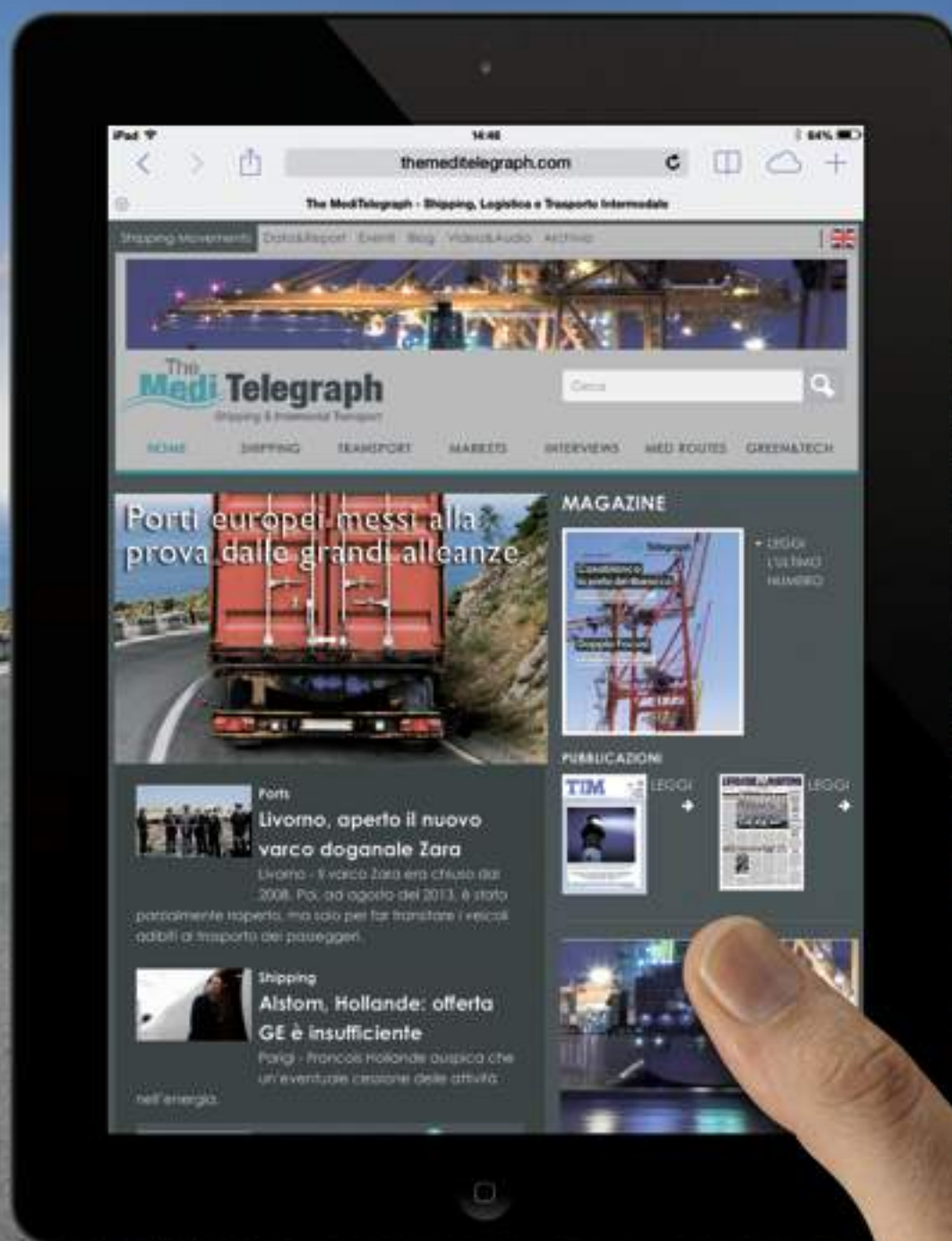
Fax +390957477545

www.esterterminal.com

EUROPEA SERVIZI TERMINALISTICI



Le ultime notizie
dal Mediterraneo,
passano tutte
da qui.



Giorno dopo giorno, resta a contatto con tutto quello che devi sapere nel tuo business: i fatti, i protagonisti, quello che è successo e quello che succederà nel mondo dello Shipping, del Trasporto Intermodale e della Logistica nell'area mediterranea. Registrati al magazine virtuale e alla newsletter gratuita, per non restare mai indietro.

themeditelegraph.com

Seguici su



Gli altri prodotti del comparto Shipping di Italiana Editrice SpA

**L'AVVISATORE
MARITTIMO**



TIM
TECNOLOGIE TRASPORTI MARE

The
Medi Telegraph
Shipping & Intermodal Transport