



notiziario
newsletter
bulletin
mitteilungen
noticiario

C.I.S.Co.
Council of Intermodal Shipping Consultants
Via Garibaldi, 4
16124 Genova (Italia)
Tel. 010 2518852
Fax 010 2518852
e-mail info@ciscoconsultant.it
www.ciscoconsultant.it

S O M M A R I O

ANNO XXX
Numero 29/06/2012

PORTI

- Accordo fra APTM e Ningbo Pag. 3

TRASPORTO MARITTIMO

- Si inasprisce la concorrenza nelle attività di trasbordo
nel Mediterraneo “ 4

TRASPORTO FERROVIARIO

- Crescita a due cifre per il trasporto merci ferroviario
nel Regno Unito “ 8

TRASPORTO INTERMODALE

- La questione dei finanziamenti TEN-T “ 9

TRASPORTO STRADALE

- L'Europa litiga sui mega-camion “ 11

LOGISTICA

- La concezione logistica della M&S “ 12

LEGISLAZIONE

- Cresce il partito di coloro che sostengono che occorre
pesare tutti i contenitori “ 14

29 GIUGNO 2012

Il contenuto del Notiziario C.I.S.Co. viene anche pubblicato sul quotidiano "inforMARE" raggiungibile su Internet all'indirizzo <http://www.informare.it>

PORTI

Accordo fra APTM e Ningbo

La APMT (APM Terminals) ed il gruppo cinese Ningbo Port hanno siglato un accordo finalizzato alla costruzione ed all'effettuazione di operazioni in un nuovo terminal contenitori presso il porto containerizzato ad acque profonde dalla crescita più rapida a livello mondiale.

Il gruppo Ningbo Port deterrà una quota del 75%, mentre la APMT avrà il residuo 25% nella nuova associazione imprenditoriale che investirà congiuntamente ed effettuerà operazioni negli ormeggi 3, 4 e 5 nella zona portuale doganale Meishan di Ningbo ai sensi di una concessione cinquantennale.

“Questo accordo realizza un'importante e nuova capacità portuale necessaria per i nostri clienti nel contesto di uno dei mercati containerizzati dalla crescita più rapida al mondo.



Noi guardiamo avanti per lavorare in stretto contatto con i nostri soci del gruppo Ningbo Port” ha detto Henrik Lundgaard Pedersen, c.e.o. della APM Terminals della Regione Asia Pacifico e Cina.

Ningbo è un importante porto che funge da varco d'accesso nella provincia di Zhejiang nella Cina Orientale ed è il

sesto maggior porto containerizzato al mondo.

I risultati containerizzati sono cresciuti del 17% all'anno dal 2006 al 2010 e hanno raggiunto i 14,5 milioni di TEU nel 2011.

La APMT ha dichiarato che, al tasso attuale di crescita, il livello di utilizzazione della capacità di Ningbo supererà l'80% entro la fine del 2012, mentre il progetto degli ormeggi 3-5 di Meishan rappresenta la futura fonte di capacità.

La nuova infrastruttura disporrà di una lunghezza complessiva di banchina pari a 1.080 metri, con una profondità longitudinale di 17,5 metri, 72,3 ettari di piazzale ed una capacità annuale massima di 2,8 milioni di TEU.

La nuova infrastruttura dovrebbe diventare operativa per il 31 dicembre 2014.

La APMT effettua già operazioni di terminal contenitori presso sei porti cinesi: Dalian, Qingdao, Tianjin, Shanghai, Xiamen e Canton.

(da: *worldcargonwes.com*, 15.06.2012)

TRASPORTO MARITTIMO

Si inasprisce la concorrenza nelle attività di trasbordo nel Mediterraneo

I lavoratori del porto italiano di Gioia Tauro hanno subito un duro colpo a maggio del 2011 quando la Maersk ha annunciato che a partire dai primi di luglio il porto non sarebbe stato più utilizzato quale hub di trasbordo nella propria rete globale.

La compagnia di navigazione, i cui servizi Asia-Europa costituivano quasi un quarto dei traffici complessivi, hanno dirottato la maggior parte delle proprie attività di trasbordo nel Mediterraneo centrale sull'isola di Malta, dove a suo dire avrebbe "fatto valere" il proprio accordo di condivisione quote con la CMA CGM.

I box dal Mediterraneo orientale in precedenza erano stati dirottati da Gioia Tauro al Suez Canale Container Terminal di Port Said, in Egitto, che era stata considerata una località "più conveniente".

L'operatore terminalistico Medcenter, in cui la APM Terminals, consociata della Maersk, deteneva una quota azionaria del 33%, dovrebbe trattenere solo un singolo servizio feeder settimanale alla volta di Genova.

Alla richiesta di spiegare l'iniziativa, un portavoce della Maersk ha notato che la compagnia è "alla costante ricerca di prodotti maggiormente attraenti e di riduzioni dei costi al fine di adeguarsi alle dinamiche di mercato".

Il Medcenter, che per lungo era stato sinonimo di scioperi, non ha sofferto solo di bassa produttività, ma si è anche mormorato che fosse stato infiltrato dal crimine organizzato, cose che tutte quanto hanno contribuito a minare il suo bene principale: l'ottima localizzazione di cui gode al cuore del Mediterraneo.

Gioia Tauro è anche uno dei pochi importanti datori di lavoro della Calabria e gli stivatori in esubero in conseguenza della perdita della Maersk non hanno nessun altro posto in cui andare.

Pertanto, è stato necessario apportare alcuni cambiamenti.

Nuova tattica

Le tariffe di ancoraggio regolamentate dallo Stato sono state tagliate sino al 90%, mentre si dice che la produttività delle gru sia aumentata di oltre il 20%, con medie adesso notevoli per 30 movimentazioni all'ora.

A gennaio, anche la TIL – che il settore considera come l'effettiva branca terminalistica della linea di navigazione MSC – ha rilevato una quota del Medcenter.

La MSC ora sembra in procinto di utilizzare Gioia Tauro quale hub di trasbordo per diverse delle sue esigenze regionali.

Il presidente della Contship Italia, la signora Eckelmann-Battistello, nota: "L'ingresso della TIL – e la continuazione della collaborazione con la APM Terminals – contribuisce a rafforzare il terminal dal punto di vista commerciale ed organizzativo al fine di consentirgli di affrontare le sfide di un difficile ambiente operativo nel mercato globale del trasporto marittimo di contenitori".



Ma se la MSC dovesse dirottare servizi su Gioia Tauro, ciò accadrebbe a discapito del porto spagnolo di Valencia.

Malgrado sia il maggior porto containerizzato della Spagna, Valencia ha dovuto lottare per conseguire un livello di produttività commisurato con quelli del principale rivale Barcellona e resta troppo caro per poter sopravvivere nello spietato mercato del trasbordo, pur avendo fatto bene in questo settore negli ultimi anni.

La MSC da tempo domanda che i suoi costi diminuiscano, ma le associazioni sindacali hanno tirato la faccenda per le lunghe, essendo riluttanti a rinunciare a privilegi che da tempo detengono.

Peraltro, la MSC è irremovibile, avendo annunciato pubblicamente che Valencia potrebbe perdere il 70% dei suoi attuali volumi di trasbordo nel giro di otto anni a meno che una nuova strategia di riduzione dei costi non venga adottata urgentemente.

Le cifre del 2011, consistenti in 2,14 milioni di TEU di box di trasbordo, potrebbero calare sino a 1 milione di TEU nel breve termine, suggerisce la MSC, per poi diminuire ad appena 600.000 TEU entro il 2019.

Al contrario, riducendo i costi di movimentazione, i risultati complessivi potrebbero salire sino a 6,2 milioni di TEU entro il 2021, 4 milioni dei quali potrebbero essere costituiti da box di trasbordo.

La crisi dei costi

Tutti coloro che sono impegnati nel mercato del trasbordo sono consapevoli che i prezzi



restano una problematica, adesso che una soluzione più efficace dal punto di vista dei costi per le linee di navigazione è stata inaugurata al Tanger-Med in Marocco.

Il porto di Malaga ha appreso questa lezione nel modo peggiore.

Nel 2009, il porto, che movimentava essenzialmente traffici di trasbordo, ha fatto registrare un calo del 32%

dei risultati, dal momento che il suo principale cliente, la Maersk, ha dirottato le navi sulla propria nuova enclave nordafricana, consolidando nel frattempo le proprie attuali attività in Spagna ad Algeiras.

Dopo due anni di relative difficoltà, i traffici sono tornati in massa l'anno scorso, in seguito agli scioperi verificatisi presso l'infrastruttura della APM Terminals al Tanger-Med.

Nel contempo, l'autorità portuale e l'operatore terminalistico hanno lavorato sodo al fine di ridurre le tariffe per trarre vantaggio da quella che è davvero un'opportunità.

Un destino simile ci si aspettava per Algeiras.

Tuttavia, l'anno scorso i risultati sono aumentati del 28% sino a 3,6 milioni di TEU, 3 milioni dei quali sono stati movimentati dalla APM Terminals.

Ciononostante, Anders Kjeldsen, capo delle operazioni della APM Terminals nel Mediterraneo Occidentale, raccomanda prudenza.

“Si dovrebbe ricordare che la nostra annata migliore di sempre è stata il 2008, quando i risultati erano ammontati a 3,6 milioni di TEU, seguita poi da un calo sino a 2,67 milioni di TEU l'anno successivo.

Perciò, sebbene il nostro incremento percentuale l'anno scorso sia stato buono, esso si è verificato su uno sfondo di traffici in calo negli ultimi anni”.

Kjeldsen nota che, nel 2011, circa 330.000 TEU di traffici in più sono tornati al terminal; in parte, egli li riferisce alla Primavera Araba, ma essi sono stati dovuti anche all'impressionante crescita dell'Africa Occidentale.

Sebbene qualche traffico sia ritornato ad Algesiras a causa degli scioperi al Tanger-Med, Kjeldsen afferma la APM Terminals ad Algesiras non ne sia stata la principale beneficiaria, dal momento che la maggior parte dei volumi sono andati ad altri terminal nello Stretto.

Il problema dei costi

Kjeldsen fa notare come i terminal della zona attualmente abbiano circa il 25% di capacità in eccesso, il che significa che la concorrenza è dura e resterà tale.

“Le linee di navigazione sono sotto estrema pressione affinché riducano la loro base di costo e questo significa altresì che la concorrenza fra i terminal è assai serrata” afferma.

Poiché il terminal per il 95% traffici di trasbordo, Kjeldsen afferma che c'è la volontà di incrementare i volumi di import-export, sebbene ammetta che il trasbordo rimarrà il traffico dominante.

I costi, sostiene, non dovrebbero essere il solo fattore per trattenere i traffici.

È anche importante considerare il costo complessivo di rete per le linee di navigazione e non solo i costi effettivi di movimentazione terminalistica.

È qui – afferma – che le dimensioni complessive dell'APL Terminals di Algeciras sono un vantaggio, poiché, offrendo stabilità e flessibilità nel terminal, potrebbe essere possibile per l'operatore realizzare davvero un risparmio per la linea di navigazione nell'ambito della sua rete.



“Rispetto ai reali costi unitari – a parità di tutte le altre variabili – è difficile competere con i porti che abbiano una base di costo inferiore.

Per il nostro terminal di Algeciras, i costi resteranno una seria minaccia a medio-lungo termine.

Bisogna pertanto che i sistemi di lavoro siano più flessibili ed inoltre occorre che noi ci adattiamo ai cambiamenti ed alla tecnologia molto più rapidamente di quanto non lo facciamo attualmente”.

(da: portstrategy.com, 22.06.2012)

TRASPORTO FERROVIARIO

Crescita a due cifre per il trasporto merci ferroviario nel Regno Unito

Il settore del trasporto merci ferroviario britannico ha sperimentato una crescita a due cifre rispetto allo scorso anno, alimentata dai settori del carbone, dell'intermodale e delle costruzioni edili.

I risultati stanno a significare che il tonnellaggio complessivo di merce trasportata dalla ferrovia ha infranto la barriera dei 100 milioni, sebbene i volumi non si siano ancora riportati ai picchi del 2007, quando la rete aveva trasportato 108 milioni di tonnellate di carico.

In termini di tonnellate per km, il carbone, che rappresenta quasi la metà del mercato, è salito al 14,8% sino a 6,41 miliardi alla fine di marzo, mentre i materiali edili sono aumentati del 7,5% e l'intermodale è cresciuto del 10%.



I volumi dei prodotti metallici hanno ristagnato mentre i volumi dei prodotti petroliferi sono calati del 10%.

Questi dati sono stati pubblicati dal regolatore ferroviario nazionale del Regno Unito, lo ORR (Office of Rail Regulation) e possono essere esaminati cliccando sul sito <http://dataportal.orr.gov.uk/browseports/4>.

Commentando tali notizie, Maggie Simpson del Rail Freight Group ha dichiarato: "L'intermodale è cresciuto in modo notevole a partire dal 2003 ed io sono sicura che gran parte di tale crescita è stata dovuta ai lavori di adattamento delle sagome sulle grandi direttrici.

Anche i materiali edili hanno fatto registrare una buona annata – e lo sarà per diversi anni - il che è contro-intuitivo se si considera che essi normalmente vanno su e giù a seconda dell'economia, ma ci sono stati parecchi lavori di costruzione dovuti alle Olimpiadi.

Io penso che coloro che si servono della ferrovia, ed anche quelli che stanno assistendo ad un calo generale dei volumi, stiano conservando volumi propri elevati”.

Le notizie sopra riportate daranno entusiasmo ad un settore che deve affrontare un mucchio di oneri di accesso ferroviario attualmente proposti dallo ORR.

“Alcuni degli oneri che lo ORR sta proponendo non aiuteranno il trasporto merci ferroviario, nemmeno in quelle parti del settore che non puntavano ad incrementi molto significativi” ha detto la Simpson.

“Il settore ha bisogno di oneri semplici che rendano facile ai clienti il calcolo dei costi rispetto all'autotrasporto.

Noi non vogliamo rendere l'intera faccenda talmente confusa da scoraggiare la gente”.

(da: lloydsloadinglist.com, 15.06.2012)

TRASPORTO INTERMODALE

La questione dei finanziamenti TEN-T

Occorre dire qualcosa in ordine all'impatto politico e pratico della richiesta di finanziamenti quali quelli correlati all'iniziativa TEN-T (Rete Trans-Europea dei Trasporti).

Isabelle Ryckbost della Federazione Europea dei Porti Interni sottolinea che i nuovi piani TEN-T significheranno un cambiamento delle priorità e che una rete “di nucleo” dovrebbe ottenere la maggior parte dei fondi, nonché che i collegamenti ferroviari ed idroviari, piuttosto che quelli stradali, saranno la priorità.

Tuttavia, la Ryckbost spiega che il far parte della rete di nucleo “non rappresenta solo una lista dei desideri”, dal momento che comporta alcuni seri obblighi anche se, normalmente, assicura solo il 20% circa dell'investimento.

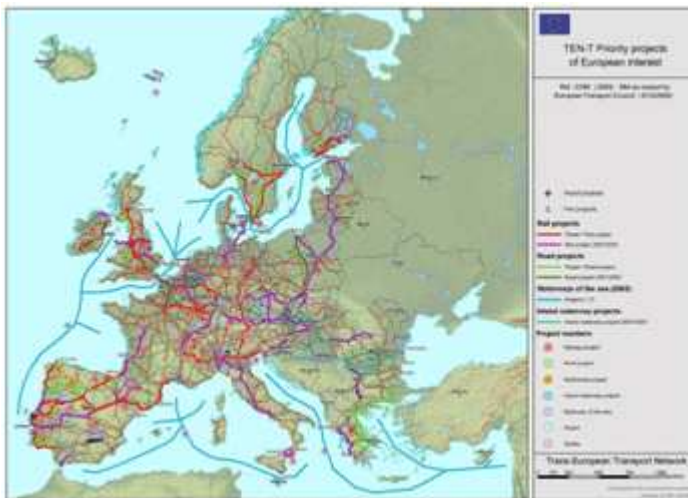
Certamente Eddy Bruyninckx di Anversa, Jens Meier di Amburgo e Hans Smits dell'autorità portuale di Rotterdam affermano che i fondi della Commissione Europea non dovrebbero essere meramente sparsi fra i 27 stati membri dell'Unione Europea ma effettivamente investiti nelle zone in cui si concentrano i maggiori volumi di merci trasportate – le principali rotte dagli scali marittimi all'hinterland – al fine di giovare delle efficienze degli attuali corridoi.

Anche se ciò potrebbe essere visto come una tutela dei propri interessi e la volontà di ampliare il divario fra ricchi e poveri, in effetti qualche ragione ce l'hanno.

Come fa notare Annik Dirkx di Anversa, “i carichi vanno dove batte il cuore dell'economia”.

A parte il fatto che per portare l'Europa meridionale alla parità potrebbero volerci molti investimenti in più, dice la Dirkx, la prima domanda è “precisamente, che cosa stiamo cercando di ottenere?”.

La Dirkx sostiene che i porti del sud dovrebbero guardare al proprio hinterland naturale piuttosto che a centinaia di km di distanza.



“Concentriamoci sulla regione dove sono i carichi... piuttosto che cercare di creare corridoi artificiali” afferma, sottolineando come i porti meridionali traggano ancora vantaggi dalle iniziative strutturali che ammontano a somme di gran lunga maggiori di quelle assicurate dai fondi TEN-T.

Inoltre, un recente rapporto dei revisori dei conti della Commissione Europea mostra come le finanze dei porti pubblici sovvenzionati dall'Europa – concentrati per lo più a sud – siano

state dilapidate in progetti inerenti a porti che non sono mai stati completati.

Ci sono inoltre, a loro dire, altri progetti che adesso avranno bisogno di notevoli ulteriori investimenti prima di poter essere utilizzati effettivamente.

I revisori hanno altresì concluso che nessuno dei paesi e delle regioni sottoposti a revisione aveva piani di sviluppo portuale a lungo termine in atto e che non è mai stata valutata alcuna esigenza al fine di giustificare il conseguimento di fondi dell'Unione Europea.

I risultati del rapporto solleveranno varie questioni ed finiranno solo per aggiungere benzina al fuoco, oltre ad alimentare le argomentazioni di Anversa, Rotterdam ed Amburgo.

(da: *portstrategy.com*, 21.06.2012)

TRASPORTO STRADALE

L'Europa litiga sui mega-camion

La controversia sui “mega-camion” è entrata in una nuova fase dopo che un Commissario Europeo ha dato il via libera alle movimentazioni transfrontaliere di veicoli da 25 metri.

In una lettera del Vice Presidente della Commissione Europea Sim Kallas a Brian Simpson, Presidente della Commissione Trasporti e Turismo del Parlamento Europeo, il primo ha affermato che sono permesse le movimentazioni dei camion più lunghi fra stati membri dell'Unione Europea che lo consentano.

La Commissione, tuttavia, ha dichiarato che potrebbe intentare una causa in ordine alla decisione del Commissario, affermando che Kallas ha agito al di là dei suoi poteri.

La disputa potrebbe essere vista da alcuni come un tentativo da parte dei parlamentari di strappare più potere decisionale ai commissari che non sono tali per elezione, piuttosto che una disputa sulla materia in questione.

Attualmente, i camion più lunghi vengono utilizzati ampiamente in Scandinavia, in zone



della Germania ed in estesi collaudi in Olanda, ma altrove hanno avuto un uso limitato a causa dell'incertezza normativa e dell'opposizione politica.

I politici da poco eletti negli stati tedeschi dello Schleswig-Holstein e della Nord Renania-Westfalia hanno recentemente escluso la partecipazione a collaudi di veicoli più lunghi,

mentre il Regno Unito sta conducendo i propri collaudi di combinazioni di grandi semirimorchi.

Il responsabile degli affari internazionali della TLN, organismo degli operatori di trasporto olandese, ha espresso il proprio rammarico per la disputa in corso ma ha dichiarato che l'adozione di camion più lunghi “è al di là del punto di non ritorno”.

I rappresentanti dei caricatori europei, nel contempo, hanno accolto con favore la puntualizzazione della Commissione Europea.

“Il trasporto transfrontaliero di veicoli EMS supporta gli sforzi del nostro settore di ottimizzare le proprie operazioni logistiche e di ridurre l'impatto sull'ambiente” afferma Nicolette van der Jagt, Direttore Generale della CLECAT (Organizzazione Europea per le Spedizioni e la Logistica).

“Gli utenti dei servizi di trasporto merci continueranno a stare fianco a fianco su questo argomento.

Il potenziale incremento dell'uso dei veicoli EMS assicurerà altresì efficienza in più alle operazioni multimodali che probabilmente trarranno grandi vantaggi da queste combinazioni che si adattano perfettamente al trasporto intermodale”.

Finora i recenti sviluppi non hanno comportato ricadute per il Regno Unito, il cui Dipartimento dei Trasporti governativo sta conducendo collaudi propri di combinazioni di semirimorchi più lunghi.

Philippa Edmunds, dirigente della Freight on Rail, che è espressione dell'opposizione all'adozione nel Regno Unito di camion più lunghi, ha dichiarato: “Si suppone che la Commissione implementi la normativa esistente e non che ne adotti una nuova.

Invece di correre dietro a modifiche antidemocratiche all'attuale politica per consentire i traffici transfrontalieri di mega-camion, la Commissione dovrebbe valutare la sicurezza stradale, la congestione e le implicazioni dell'inquinamento indotti dai mega-camion e lasciare che il Parlamento ed i Ministri dei Trasporti prendano le decisioni nel normale modo democratico”.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 21.06.2012)

LOGISTICA

La concezione logistica della M&S

Jason Keegan, capo della logistica del dettagliante M&S (Marks and Spencer), con sede nel Regno Unito, vorrebbe qualcosa di più dalle sue linee di navigazione.

Parlando in occasione dell'evento “*TOC Container Supply Chain*” svoltosi ad Anversa, Keegan ha chiesto ai vettori marittimi di essere “davvero innovativi” e di offrire soluzioni per le problematiche dei caricatori.

Anche se i vettori marittimi hanno costituito un elemento decisivo nella filiera della distribuzione della M&S, Keegan si è chiesto se il cliente fosse davvero al centro di ciò che essi stavano facendo e perché lo stessero facendo.

“Per conto mio, la navigazione lenta non è un’innovazione, dal momento che essa costa alla M&S un sacco di soldi in capitale di lavoro” ha dichiarato.

“E quanto all’affidabilità, perché essa è così scarsa? Nel Regno Unito, noi facciamo viaggiare 1.600 camion per la nostra attività di distribuzione secondaria ed il 98% di loro arriva in orario”.

Continua Keegan: “Quello che davvero mi innervosisce è quando leggo sulla stampa di un cambio e/o una chiusura di un servizio di cui il mio vettore non mi aveva avvertito.

Per favore, provate a pensare come i vostri clienti e, inoltre, mettiamo fine a tutti questi repentini su e giù delle tariffe di nolo”.

Parlando francamente delle attività della M&S, Keegan ha detto che gli piacerebbe anche sedersi attorno ad un tavolo con i terminal e/o le autorità portuali per comprendere meglio come sono stati calcolati gli oneri di movimentazione terminalistica.

“Avrei proprio bisogno di arrivare ad una migliore comprensione degli elementi di costo nella mia filiera della distribuzione” ha affermato Keegan alla conferenza.

Quanto alle soluzioni innovative, Keegan ha dichiarato che gli piacerebbe essere in grado di utilizzare i contenitori che movimentano i carichi della M&S dall’Estremo Oriente all’Europa in un modo maggiormente orientato alla filiera della distribuzione.



Precisa poi Keegan: “Mi piacerebbe di essere in grado di scaricare qualche carico a Colombo, nello Sri Lanka, per i nostri negozi in Asia meridionale, e poi avviare i contenuti alla volta dei nostri centri di distribuzione nell’Inghilterra

meridionale prima di inoltrare il container in Scozia per i nostri negozi in loco.

Il container potrebbe poi essere utilizzato per portare il whisky in Asia.

Anche se la M&S non è il maggior utente di contenitori del mondo, i suoi traffici annuali stanno crescendo, dal momento che la sua iniziativa nei mercati esteri sta prendendo velocità.

Attualmente, i volumi del dettagliante del Regno Unito ammontano a circa 37.000 TEU all’anno.

(da: *lloydsloadinglist.com*, 15.06.2012)

LEGISLAZIONE

Cresce il partito di coloro che sostengono che occorre pesare tutti i contenitori

Una potente coalizione di armatori, operatori portuali ed associazioni sindacali chiede che tutti i contenitori vengano pesati prima di essere caricati su una nave.

I leader del settore vorrebbero che il peso di tutti i contenitori in esportazione venisse verificato al fine di stroncare la prassi delle dichiarazioni erronee che apportano una seria minaccia alla sicurezza personale sia dei marittimi che dei lavoratori portuali.

Cinque importanti associazioni del settore hanno unito le forze con diversi paesi al fine di presentare una proposta all'IMO (Organizzazione Marittima Internazionale) con la quale si richiede la pesatura dei contenitori caricati.

La Danimarca, i Paesi Bassi, gli Stati Uniti, la BIMCO, l'Associazione Internazionale dei Porti e delle Baie, la ICS (Camera Internazionale dello Shipping), la Federazione



Internazionale dei Lavoratori del Trasporto ed il WSC (Consiglio Mondiale dello Shipping) hanno chiesto alla sottocommissione dell'IMO per le Merci Pericolose, i Carichi Solidi ed i Contenitori di prendere in considerazione la

proposta in occasione della sua prossima riunione di settembre.

L'iniziativa fa seguito ad un certo numero di incidenti ad alto profilo che hanno coinvolto container che erano sopra o sotto il peso dichiarato dal caricatore ed ai tentativi senza successo di trovare una risposta non vincolante al problema.

L'ICS ed il WSC hanno pubblicato linee di guida sulle migliori pratiche nel 2008 prima di decidere che sarebbe stata necessaria una soluzione più radicale.

È difficile quantificare quanto siano diffuse le dichiarazioni erronee sul peso.

Tuttavia, gli investigatori hanno accertato che il peso di 137 contenitori sulla portacontainer arenata *MSC Napoli* differiva dal peso dichiarato di più di tre tonnellate.

“I pesi dei contenitori dichiarati erroneamente sono un problema ricorrente a terra, sulle navi e sulle autostrade.

É' tempo di concentrarsi su quel problema” afferma il segretario generale della BIMCO Torben Skaanild.

In questa fase iniziale non è stata fatta alcuna stima di quanto costerebbe installare l'equipaggiamento per la pesatura presso ciascun porto, ovvero su chi dovrebbe pagarne il conto.

Né è chiaro quanto tempo ci vorrebbe prima che possano essere introdotte normative vincolanti sulla pesatura dei contenitori.

Coloro che chiedono un'azione più severa insistono nell'affermare che la pesatura di tutti i contenitori non sconvolgerebbe i sistemi di trasporto.

“Per anni, gli Stati Uniti hanno richiesto che tutti i propri container in esportazione venissero pesati.

Ciò non ha compromesso l'efficienza della filiera della distribuzione e ha migliorato la sicurezza.

La tecnologia per pesare i container con precisione ed efficienza esiste e dovrebbe essere una prassi universale e richiesta” afferma Geraldine Knatz, presidente della IAPH e direttore esecutivo del Porto di Los Angeles.

I leader sindacali sono al fianco dei datori di lavoro per quanto attiene alla necessità di intervenire.

“I principali operatori del settore che hanno a che fare con la movimentazione dei contenitori hanno scelto di rendere il trasporto dei box ancora più sicuro di prima.

La ITF, che rappresenta oltre 4,6 milioni di lavoratori, accoglie favorevolmente questa iniziativa e continuerà a lavorare per un settore del trasporto sicuro, produttivo e sostenibile” dichiara Frank Leys, segretario della sezione portuale della ITF.

Ed altri concordano.

“Gli altri fiancheggiatori di questa proposta raccomandano l'adozione di una norma giuridica secondo cui gli operatori terminalistici portuali e le navi debbano verificare le pesature del container al fine di esportare un container carico.



Ciò proteggerebbe i lavoratori in porto, quelli sulla nave ed altri proprietari della merce rispetto ai vari rischi creati dalla erronea dichiarazione inerente ai contenitori” afferma Pater Hinchliffe, segretario generale della ICS.

Anche l'organismo che rappresenta le principali linee di navigazione containerizzate del mondo desidererebbe veder entrare in vigore norme più severe.

“I governi che assieme hanno sponsorizzato la proposta sono stati alla testa di coloro che nell'ambito dell'IMO si sono occupati della questione della sicurezza marittima.

Gli imprenditori ed i lavoratori sono molto contenti di avere ricevuto il loro supporto nel tentativo di apportare modifiche alla “Sicurezza della Vita nella Convenzione Marittima” e di istituire una soluzione efficace per tale problematica della sicurezza” dichiara Christopher Koch, presidente e dirigente esecutivo del Consiglio Mondiale dello Shipping.

Sebbene la Solas richieda che i caricatori assicurino un'accurata dichiarazione sui pesi del container, questo requisito spesso non viene soddisfatto.

Né esiste un requisito che prevede di pesare davvero un contenitore carico; talvolta il caricatore fa solo una stima.

I fautori dell'iniziativa propongono che non solo il caricatore assicuri un'accurata dichiarazione sui pesi, ma che l'infrastruttura portuale e la nave dispongano di un certificato di verifica del peso ottenuto mediante la pesatura del container.

(da: *loydsloadinglist.com*, 19.06.2012)

IN CALENDARIO

- **10th Intermodal Africa 2012**
ICC Durban, South Africa
Thursday 06 and Friday 07 September 2012
- **1st Black Sea Ports and Shipping 2012**
Bristol Hotel, Odessa, Ukraine
Thursday 18 and Friday 19 October 2012
- **8th Trans Middle East 2012**
Gulf International Convention And Exhibition Centre, Kingdom of Bahrain
Tuesday 20 and Wednesday 21 November 2012

- **7th Indian Ocean Ports and Logistics 2013**
Beira, Mozambique
Wednesday 27 and Thursday 28 February 2013
- **1st Med Ports 2013**
Alexandria, Egypt
Wednesday 24 and Thursday 25 April 2013
- **9th Trans Middle East 2013**
Beirut, Lebanon
Wednesday 23 and Thursday 24 October 2013
- **Intermodal Africa South 2013**
Durban, South Africa
Wednesday 27 and Thursday 28 November 2013

La Segreteria del C.I.S.Co. è in grado di comunicare notizie dettagliate sui programmi di tutte le manifestazioni nonché sulle modalità di partecipazione.