

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



**salerno
containerterminal**

Sei interessata a ricoprire ruoli nelle attività operative di banchina del porto commerciale di Salerno? Ti piacerebbe condurre i grandi mezzi meccanici?



WOMEN AT WORK

Sei in Home » Shipping » La salute del container impone la sicurezza come must

20/06/22 08:45

Shipping

La salute del container impone la sicurezza come must

Nel convegno organizzato da AIPERT al Village di Marina di Carrara si è parlato di soluzioni per le tecniche di trasporto dei carichi concentrati: rizzaggio e lashing system



Dal nostro inviato

Andrea Sargenti

Marina di Carrara - La salute del contenitore è l'interesse primario della compagnia.

Assioma corroborato in sintesi dalle parole espresse da Jose Plana Commercial Manager

Southern Europe di Cordstrap, compagnia leader mondiale nella sicurezza dei carichi: "Il lavoro ben fatto non ha delle frontiere, mentre quello fatto male non ha futuro".

Quindi sicurezza in primo piano affinché danni e rischi non siano una roulette russa per ogni tipologia di trasporto con la presentazione di una carrellata di fotografie.

 In questo fil rouge si sono sviluppati gli interventi nel corso del convegno organizzato da AIPERT (Associazione Italiana Periti Trasporti): trasporto in container dei carichi concentrati. Loss prevention ed elementi utili per l'accertamento delle cause in caso di danno: il ruolo

dei periti e degli attori del trasporto”.



zoom

Una giornata al Village dell'Italian Sea Group a Marina di Carrara che si è sviluppata come una fotografia per studiare la prevenzione, soprattutto, la sicurezza nel trasporto in contenitori dei carichi concentrati.

Dopo il saluto del Presidente AIPERT Ignazio Arecco, i lavori sono stati introdotti da Alberto Cedolini, associato AIPERT che ha mostrato alcuni esempi pratici sulle tecniche di controllo che costituiscono la loss prevention e incidono sui pericoli, le causalità e le criticità sui carichi concentrati dei container durante il trasporto.

A seguire, il perito ha analizzato le problematiche inerenti alla cattiva distribuzione del peso del carico, la check list per i carichi concentrati e ogni dettaglio riguardante il rizzamento del contenitore con le relative comunicazioni all'agenzia marittima di riferimento.



zoom



egno si è caratterizzato con un'atmosfera di prevenzione dove i periti e gli attori del trasporto in container dei carichi concentrati si

presentavano come una sorta di medici con bisturi e radiografie in mano, volti a operare per trovare soluzioni migliori nel rizzaggio di lashing per flat rack container, reefer container o semplicemente container.

E dove il CTU code, ovvero il codice dell'unità di trasporto del contenitore, rappresenta il manuale di riferimento come può esser il manuale di anatomia per il medico; ecco che i periti del trasporto intermodale ne prendono atto e operano.

Marco Bottini, Reefer and Specialist Cargo Manager di ONE Shipping CO Sales Italy, ha introdotto la compagnia giapponese: "i nostri contenitori sono di colore magenta come è il bocciolo del ciliegio. Questa tonalità ha una forte importanza nel Sol Levante, ci sono storia e credenza giapponesi dietro a questa scelta".

Il manager di ONE nel corso della sua relazione si è soffermato sui possibili danni da movimentazione del contenitore, sulla tipologia di merce e sulla standardizzazione, efficienza e sicurezza dei carichi containerizzati. "Le linee guida della Compagnia ONE - ha chiosato Marco Bottini - sono la portata standard del contenitore Kgs 30.480, il max Payload circa 28 ton/20' e 26 ton/40', il max 4,5 ton/ metro lineare su 20' e 3 ton/ metro lineare su 40' e la necessità della distribuzione del carico in modo uniforme".

"Proteggiamo le persone al lavoro nei terminal, per strada e sulle navi da incidenti e in questo modo proteggiamo il business e il nostro futuro - ha chiosato Emiliano Regoli Senior Application Specialist di Cordstrap - sosteniamo in questo modo le persone che sono agganciate a quel lavoro, a questo tipo di marketing e a quel volume di affari. Le linee guida principali del nostro lavoro sono: la distribuzione del carico sul pianale, il fissaggio e la messa in sicurezza del carico e i cenni al CTU, ovvero, le responsabilità delle categorie coinvolte: produttori, imballatori, spedizionieri, agenti, operatori, carrier e destinatari. Quindi lo scopo dell'IMO/ILO/UNECE CTU Code è quello di dare indicazioni sul corretto ancoraggio nella catena del trasporto."



zoom

Gian Luca Mantegazza, Marine Consulting Director of Design and Engineering di RINA Spa ha detto: "noi rappresentiamo come RINA Consulting l'anello di congiunzione degli interventi che ci sono stati stamani, dove si è parlato di rizzaggio sulle navi e lashing system. Il mio compito è quello di ricucire tutte queste esperienze notevoli e introdurre due concetti che nascono all'inizio dei trasporti e stanno evolvendo nel mondo moderno: il primo è quello di ispezione e il secondo quello della consapevolezza che il trasporto si svolge su mezzi non confortevoli e la nave è uno di questi. Noi svolgiamo ispezioni, e per questo, il container lo dobbiamo vedere come un sistema di trasporto da utilizzare nel tempo.

Una cosa fondamentale in questo è l'imballaggio; un esempio è il sacchetto della frutta che ci danno al supermarket, lo utilizziamo solo una volta, oppure la busta di plastica anche riciclabile che dopo 4 o 5 volte la buttiamo via. Il container ha una vita ed è un imballaggio riutilizzabile. I containers, quindi, devono esser sottoposti ad ispezioni periodiche della loro e verificare la tipologia di carichi, le sollecitazioni e i possibili fattori deterioranti della struttura stessa."



©Ship2Shore - Privacy Policy - VAT nr. 01477140998 – All rights reserved | ISSN: 2499-8761

