



## **Dal 1° luglio i nuovi emendamenti Solas per le spedizioni marittime coinvolgeranno centinaia di aziende italiane**

**DHL Global Forwarding, come principale operatore di logistica, ha attivato gli adeguamenti operativi per rispettare la nuova normativa senza che si verificino rallentamenti e potenziali perdite di migliaia di Euro per mancato imbarco e quindi mancata consegna**

*Milano, 1 luglio 2016* - Nel novembre 2014, l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) ha adottato alcune modifiche obbligatorie alla Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (Safety of Life at Sea - SOLAS). Motivo principale del cambiamento è che non esiste attualmente alcuna regola o processo per garantire che il peso indicato per il carico dei container sia preciso, portando a enormi rischi per la forza lavoro, le navi, i terminal e le attrezzature. Pur essendo il mittente responsabile per il peso verificato, DHL Global Forwarding si è attivata per conformarsi alle nuove norme nei tempi stabiliti e supportare i propri clienti nell'adempimento di tale onere.

La convenzione SOLAS è una legge applicabile a livello globale e gli emendamenti diventeranno effettivi dal 1 luglio 2016. La conseguenza immediata per gli attori coinvolti è che, a partire da questa data, deve essere fornito al vettore la massa lorda verificata (VGM) per ogni contenitore. Inoltre, sarà responsabilità del mittente garantire che si tratti del peso esatto, e non di un peso 'stimato' e dunque approssimativo. Se non viene fornito alcun peso, la compagnia di navigazione non accetterà di caricare il contenitore sulla nave. Una stima approssimativa sul porto di Genova vede che sui 2000 container che giornalmente vengono spediti 1200 lasceranno il luogo di ritiro del mittente con la necessità di essere pesati e la VGM trasmessa al vettore marittimo prima che arrivino al porto. Nel caso in cui questo non avvenga l'imbarco rischia di essere perso. Considerando che una pesa ben organizzata riesce ad evadere la pesata di circa 400-450 container al giorno, l'impatto a livello nazionale è proporzionale.

Attualmente non esiste una procedura uniforme a livello globale, per questo l'implementazione sarà svolta in modo diverso a livello locale, secondo le normative vigenti in materia. È necessaria ampia cooperazione per sostenere la transizione da un quadro giuridico ad uno operativo, che avrà un alto impatto commerciale. DHL Global Forwarding, uno dei principali operatori di logistica a livello internazionale, è già

attrezzata per rispondere alle nuove esigenze normative, lato vettori e lato mittenti, attraverso metodi di pesatura applicati internamente (gli spedizionieri nella maggior parte dei casi trasmetteranno il VGM al vettore per conto del mittente). Due sono i metodi approvati che vengono utilizzati: pesare il contenitore completo oppure pesare il carico e la tara del contenitore separatamente [Nel primo caso si potranno utilizzare strutture sia pubbliche sia private attrezzate con pese omologate in grado di certificare il peso, nel secondo caso serve che l'azienda abbia una regolare e dimostrata Certificazione di Qualità ISO 9001, 28000 o essere operatore AEO:

“Non ci aspettiamo che la maggior parte delle aziende italiane sia già attrezzate per questa attività, il rischio che intravediamo è una congestione all'ingresso dei terminal portuali oltre che una lievitazione dei costi generali per la consegna del contenitore al porto di imbarco per la necessità di uno stop supplementare dell'automezzo alla stazione di pesata, i tempi di sosta necessari oltre che la pesata stessa. Come DHL Global Forwarding abbiamo già organizzato sessioni informative per circa 300 clienti per spiegare contenuti della norma e relativi rischi. Inoltre siamo stati invitati come relatore ed esperto sulla materia all'incontro con gli associati di Federchimica il 30 giugno a Milano” afferma Mario Zini, Country Manager di DHL Global Forwarding.