

Pesatura contenitori

I risultati del sondaggio di Fonasba non sono incoraggianti



Fonasma, l'associazione internazionale dei broker e degli agenti marittimi, ha pubblicato sul suo sito i risultati del secondo sondaggio (il primo era stato diffuso a ottobre 2015) sullo stato di implementazione degli emendamenti Solas sulla pesatura dei container nei 50 Paesi federati.

A circa tre mesi dalla data stabilita per l'entrata in vigore delle modifiche alla normativa internazionale, che prevedono che ogni container debba avere un peso certificato prima di essere imbarcato a bordo, la situazione a livello internazionale non è omogenea e nemmeno incoraggiante. Diciotto sono le associazioni che segnalano la mancanza di linee guida nazionali o altre misure per adattare l'operatività locale alla normativa, situazione aggravata in alcuni casi anche dalla mancanza dell'individuazione a livello governativo dell'autorità preposta alla redazione dei regolamenti nazionali.

La mancanza di un numero di pese sufficienti e le loro scarse condizioni sono lamentati dalla maggior parte degli stati interpellati, mentre il costo per singola pesatura varia in maniera massiccia da paese a paese con prezzi che oscillano da "free of charge" a circa 200 euro per singola pesata.

«È sconcertante che a pochi giorni dalla data dell'implementazione fissata per il primo luglio – afferma John Foord, chairman della commissione Liner & port agency di Fonasma – un numero significativo di stati non abbia

ancora messo in atto provvedimenti per assicurare le misure necessarie per l'entrata in vigore delle nuove disposizioni. L'Imo sta lavorando agli emendamenti Solas da quattro anni ed è preoccupante che agenti marittimi, spedizionieri e caricatori in molti Paesi non abbiano ancora una normativa nazionale di riferimento che indichi come devono agire».

Fonasma ha supportato attivamente l'introduzione di norme sulla verifica del peso dei container da imbarcare e i suoi membri sono stati promotori a livello nazionale di iniziative per assicurare che la catena logistica non venga stressata eccessivamente.

«Questo è uno dei più importanti cambiamenti nel trasporto marittimo dall'introduzione del container – dice Foord – il rischio di un'interruzione della catena logistica a partire dal primo luglio è alto. Le compagnie di navigazione sono fermamente convinte che verrà lasciato a terra ogni contenitore che a partire dal primo luglio si presenterà all'imbarco senza un certificato di peso e nessuna richiesta da parte di caricatori e autorità nazionali cambierà questa posizione». I risultati del sondaggio, disponibili per la consultazione a questo link <https://www.fonasma.com/member-survey>, hanno coperto un numero considerevole di argomenti, dall'autorità designata all'implementazione delle linee guida nazionali a come verranno gestiti sia i container in transshipment sia quelli imbarcati con contratto FOB (free on board).