

8

Le spedizioni internazionali



Le spedizioni
internazionali

Le spedizioni internazionali nel processo di internazionalizzazione

di Omar Vanni, Ufficio Marketing, ricerca e sviluppo di SCS International Spa

Partendo dal tema dell'internazionalizzazione, è immediato trattare le spedizioni internazionali (*international forwarding*) dal punto di vista di chi deve esportare i propri prodotti ed è questa la prospettiva adottata nelle pagine che seguono. Tenendo conto della necessità delle aziende di ricevere informazioni da utilizzare nell'ambito delle attività lavorative di tutti i giorni, si è deciso di dare al testo un taglio di tipo operativo, riportando solo gli elementi teorici ritenuti indispensabili per collocare gli elementi più pratici nel contesto generale.

I dati forniti sono lunghi dall'essere esaustivi e se da una parte questo è dovuto all'obiettivo che ci si è prefissati, dall'altra è una scelta dovuta, in quanto buona parte delle informazioni che si sarebbero potute aggiungere costituiscono materia tecnica, più utile agli operatori del settore, piuttosto che a coloro che usufruiscono dei servizi di spedizione internazionale.

In buona sostanza, leggendo queste righe non si acquisiranno le competenze per diventare spedizionieri (*forwarding agent*), ma per collaborare al meglio con loro, in modo da ottimizzare tutte le operazioni necessarie a concludere una spedizione internazionale con successo. A nostro parere, infatti, la competenza di chi si occupa del nostro settore in un'azienda esportatrice è individuare la casa di spedizioni che ha le competenze e l'esperienza per gestire al meglio i servizi richiesti, agevolando il processo logistico attraverso buone capacità organizzative e decisionali.

LE SPEDIZIONI INTERNAZIONALI E LA NEGOZIAZIONE COMMERCIALE

In senso stretto, la spedizione internazionale è **quella parte del processo logistico in cui si trasporta un carico (*shipment*) da un mittente (*shipper*) a un destinatario (*consignee*)**. In senso più ampio, invece, la spedizione internazionale **incomincia già durante la negoziazione tra venditore (*mittente*) e compratore (*destinatario*)**: in questa fase, infatti, si decidono

elementi che influiscono direttamente sull'organizzazione delle operazioni di spedizione, come i termini di resa del trasporto (Incoterms), la sua eventuale assicurazione e le modalità di pagamento.

Gli Incoterms

Gli Incoterms (*International Commercial TERMS*) sono le condizioni con le quali si stabilisce **a chi attribuire le responsabilità del trasporto**, delle operazioni doganali e dell'assicurazione all'interno di una vendita internazionale. Sono pensati dal punto di vista del mittente/venditore, partendo dal minimo di responsabilità – franco fabbrica, *EX Works* (EXW) – per arrivare al massimo di responsabilità – reso sdoganato, *Duty Delivery Paid* (DDP) – passando per tutte le fasi più comuni di una spedizione internazionale. Ovviamente, **scegliere un Incoterms piuttosto che un altro comporta delle conseguenze sull'organizzazione della spedizione**, a partire dalla scelta dello spedizioniere internazionale (*international forwarding agent*), che sarà lasciata a chi ha la responsabilità del trasporto.

Perché è bene indicare il luogo esatto al quale ci si riferisce con l'Incoterms? Perché questa precisazione permette di evitare fraintendimenti che possono comportare problematiche anche gravi. Ad esempio, nel caso di una spedizione marittima di un container, con resa CIF Shenzhen, è bene specificare il nome del porto a cui ci si riferisce, perché in questa città ce ne sono ben tre – Yantian, Shekou e Chiwan – e approdare in quello sbagliato comporterebbe spese aggiuntive ed eventuali problematiche anche a livello doganale.

Scheda 1: elenco degli Incoterms 2000

EXW	<i>EX Works</i> (franco fabbrica)
FCA	<i>Free CArrier</i> (franco vettore)
FAS	<i>Free Alongside Ship</i> (franco lungo bordo)
FOB	<i>Free On Board</i> (franco a bordo)
CFR	<i>Cost and Freight</i> (costo e nolo)
CIF	<i>Cost, Insurance and Freight</i> (costo, assicurazione e nolo)
CPT	<i>Carriage Paid To</i> (trasporto pagato fino a)
CIP	<i>Carriage and Insurance Paid to</i> (trasporto e assicurazione pagati fino a)
DAF	<i>Delivered At Frontier</i> (reso frontiera)
DES	<i>Delivered Ex Ship</i> (reso ex ship)
DEQ	<i>Delivered Ex Quay</i> (reso banchina)
DDU	<i>Delivered Duty Unpaid</i> (reso non sdoganato)
DDP	<i>Delivered Duty Paid</i> (reso sdoganato)

L'assicurazione

L'assicurazione nell'ambito delle spedizioni internazionali è **attivata automaticamente** e, nel caso di perdita, danneggiamento e/o furto del carico, dà diritto a un minimo risarcimento calcolato sulla base del peso e della modalità di trasporto scelta (per avere un riferimento concreto, si può pensare a un risarcimento pari a € 1.00/kg). Nel caso in cui si voglia **assicurare tutto il valore della merce**, invece, la ditta può attivare un polizza con una compagnia di assicurazioni di sua fiducia oppure appoggiarsi a quella dello spedizioniere che cura il trasporto. In questo secondo caso, solitamente è richiesta la compilazione di moduli specifici.

Perché potrebbe essere difficile assicurare un carico? Esistono vari motivi per cui potrebbe essere difficile assicurare un carico, ma si possono ricondurre principalmente a due: il prodotto ha caratteristiche che rendono rischioso garantirne il valore; il percorso del trasporto è particolarmente rischioso. Nel primo caso, ad esempio, basti pensare a un carico di vino dall'Italia alla Cina, in un container normale, che durante il trasporto marittimo sfiora l'equatore per più di un giorno: il rischio che il vino subisca alterazioni con il calore è alto, perciò potrebbe essere difficile trovare compagnie assicuratrici disposte ad attivare una polizza. Nel secondo caso, per fare un altro esempio, basti pensare a un carico di porcellane destinato a una città dell'interno della Cina, dove le vie di comunicazione potrebbero essere in cattive condizioni: il rischio di rottura della merce durante il trasporto interno è elevato e il premio assicurativo richiesto potrebbe essere altrettanto ingente.

Il pagamento

Le **modalità di pagamento internazionale** della merce sono numerosissime, ma nell'ambito delle spedizioni internazionali quelle più vincolanti sono la lettera di credito (*Letter of Credit*, L/C) e il contrassegno internazionale (*Cash On Delivery*, COD).

La **lettera di credito** vincola la spedizione perché impone la compilazione del documento di trasporto esattamente come indicato nella lettera di credito stessa e perché impone il trasferimento dei documenti tramite le banche del venditore e del compratore, con i possibili tempi di attesa che questa procedura comporta.

Il **contrassegno internazionale**, invece, impone la consegna del carico solo ed esclusivamente in seguito al pagamento indicato dal mittente, perciò potrebbe comportare eventuali mancate consegne, nel caso in cui il destinatario non sia in grado di corrispondere il dovuto. Oltre a ciò, c'è da tenere conto del rischio dovuto al trasporto di valori: per questo motivo, spesso questo tipo di servizio vede un addebito pari a una percentuale dell'importo da ritirare.

Perché non è possibile utilizzare il telex release per una bill of lading vincolata a lettera di credito? Perché il telex release

consiste nella trasmissione della polizza di carico tramite fax: questo renderebbe inutile il trasferimento della documentazione tramite le banche, facendo perdere di significato alla procedura stessa.

GLI ATTORI DELLE SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

Le principali figure coinvolte nel processo di spedizione internazionale sono il mittente, il destinatario, lo spedizioniere e i suoi corrispondenti (*agent*), il doganalista (*customs broker*) e il doganiere (*customs officer*). Solitamente, la spedizione dal **mittente** al **destinatario** è organizzata da uno **spedizioniere** in collaborazione con i suoi **corrispondenti**, dislocati nei principali punti di passaggio del carico. Le procedure di esportazione e di importazione sono curate dal **doganalista**, professionista nell'ambito delle operazioni **doganali**, che presenta le relative dichiarazioni al doganiere, funzionario delle dogane. Il trasporto vero e proprio è curato dal **vettore** (*carrier*) - una compagnia aerea, marittima o di autotrasporto - e, eventualmente, dai suoi **agenti** (*agent*) - dislocati presso i principali aeroporti, porti e luoghi di particolare interesse logistico - utilizzando i propri mezzi di trasporto.

Tra tutti questi "attori", lo **spedizioniere** ha soprattutto il ruolo di coordinatore di tutti gli altri, perciò, continuando la metafora del teatro si potrebbe dire che lo spedizioniere è un "**attore-regista**".

Scheda 2: gli attori di una spedizione internazionale in sequenza

spedizioniere	mittente
	spedizioniere - doganalista - doganiere vettore
	trasporto internazionale
	agente del vettore corrispondente dello spedizioniere - doganalista - doganiere
	destinatario

Perché affidarsi a uno spedizioniere? Perché, nella maggior parte dei casi, lo spedizioniere ha competenze specifiche, reti di corrispondenti dislocati nei punti nevralgici e possibilità di negoziazione maggiori rispetto a quelle delle singole aziende. Le competenze e l'esperienza sono la base sulla quale lo spedizioniere fonda il servizio che offre e i corrispondenti gli permettono di essere sempre aggiornato sulle novità in tutto il mondo. A questi due fattori imprescindibili per un'organizzazione di successo, lo spedizioniere offre la possibilità di ottenere quotazioni vantaggiose. Ad esempio, si pensi a un'azienda che spedisce 1 container alla settimana per

tutto l'anno e a uno spedizioniere che ne spedisce 10, anch'esso alla settimana e per tutto l'anno: se, ipoteticamente, l'azienda riceverà dal vettore una quotazione per container pari a 100, è probabile che lo stesso vettore offra allo spedizioniere una quotazione più vantaggiosa, diciamo pari a 70. A questo punto, se l'azienda si rivolgesse allo spedizioniere, questi potrebbe quotare 85, facendo risparmiare 15 all'azienda e, allo stesso tempo, avendo un profitto di 15.

LE OPERAZIONI DI SPEDIZIONE INTERNAZIONALE

La spedizione internazionale si svolge attraverso le fasi di imballaggio, movimentazione, trasporto nazionale, documentazione e trasporto internazionale.

Scheda 3: le operazioni di spedizione internazionale in sequenza

mittente

imballaggio

movimentazione - trasporto nazionale - documentazione

trasporto internazionale

movimentazione - trasporto nazionale - documentazione

destinatario

Imballaggio

In generale, l'imballaggio della merce avviene in tre modi: confezionando il prodotto in funzione della commercializzazione, con l'imballaggio interno o **packaging**; confezionando la merce in funzione del trasporto, con l'imballaggio esterno o **packing**; raccogliendo il carico in quelli che si possono considerare imballaggi esterni di dimensioni standard, **unitizzazione**, come avviene con pallet e container. Nello specifico, per la spedizione internazionale, gli articoli non devono necessariamente passare per la fase di packaging, ma devono sicuramente passare dalla fase di packing, prima del trasporto nazionale, e dalla fase di unitizzazione, prima del trasporto internazionale.

Gli imballaggi devono essere **solidi, funzionali al trasporto e conformi alle normative vigenti nel Paese di arrivo**; inoltre, devono permettere di individuare facilmente i principali dettagli della spedizione con apposite etichette, soprattutto nell'ottica della **tracciabilità**, che sta acquisendo sempre maggiore valore nei processi logistici internazionali. Di fondamentale importanza è ricordarsi di apporre le opportune riserve sui documenti che accompagnano il carico ogni qualvolta si presentino danni all'imballaggio esterno; in caso

contrario, la responsabilità del danno ricadrebbe su chi ha accettato il carico senza segnalare le problematiche riscontrate.

Perché lo spedizioniere e gli altri attori della spedizione internazionale non hanno responsabilità per un carico con imballaggio esterno regolare ma con il contenuto danneggiato? Perché lo spedizioniere e gli altri non possono in nessun modo aprire gli imballaggi esterni, al massimo possono comunicare eventuali dubbi in merito. Chi ha questa prerogativa, invece, è il funzionario doganale che, però, può agire solo in presenza di un rappresentante del legittimo proprietario del carico.

Le etichette

Le **etichette** devono essere apposte su più di un lato degli imballaggi esterni, devono avere dimensioni sufficienti per essere lette rapidamente e devono riportare precisi riferimenti ai documenti di trasporto, in modo da agevolare le operazioni di movimentazione, coordinandole con quelle di gestione della documentazione.

La norma ISPM 15

Nell'ambito delle spedizioni, tra le normative più diffuse a livello internazionale ci sono le **International Standard for Phytosanitary Measures 15 (ISPM 15)**, che prevedono che tutti gli imballaggi in legno debbano essere preventivamente trattati con calore o fumo, al fine di eliminare eventuali parassiti, ed essere marchiati con il relativo simbolo.

Un carico con imballaggi che non rispettano questa norma non è accettato, a priori, dal Paese di importazione, ma **non tutti i Paesi che hanno adottato questa normativa la applicano nello stesso modo**, perciò sarà necessario fare le opportune verifiche di volta in volta, chiedendo informazioni specifiche allo spedizioniere a cui ci si affida.

Scheda 4: elenco dei Paesi che fanno riferimento alla normativa ISPM 15

Argentina	Federazione russa	Nicaragua	Siria
Australia	Fiji	Nigeria	Sri Lanka
Bolivia	Filippine	Norvegia	Sud Africa
Brasile	Giappone	Nuova Caledonia	Svizzera
Canada	Giordania	Nuova Zelanda	Taiwan
Cile	Guatemala	Oman	Trinidad e Tobago
Cina	Guyana	Panama	Turchia
Colombia	Honduras	Paraguay	Ucraina
Corea del Sud	India	Perù	Unione europea
Costa Rica	Indonesia	Polinesia francese	Uruguay
Croazia	Israele	Repubblica Dominicana	USA
Cuba	Kenya	Samoa	Venezuela
Ecuador	Libano	Seychelles	Vietnam
Egitto	Mexico	Singapore	Yemen

I pallet

Ovviamente, anche i **pallet** di legno sono soggetti alla normativa presentata. In commercio esistono pallet già conformi alla normativa ISPM 15, ma ce ne sono anche di materiali, come la plastica, che non danno questi problemi. Le misure dei pallet sono molte, ma esistono degli **standard pensati per ottimizzare il carico sui mezzi di trasporto**. L'unitizzazione del carico con i pallet agevola le operazioni di carico e scarico dai mezzi di trasporto, ma esistono casi in cui lasciare i singoli colli sfusi permette di ottimizzare gli spazi; in questi casi, l'esperienza di chi si occupa delle operazioni di carico e calcoli specifici permette di fare la scelta più adeguata.

Scheda 5: le misure dei principali tipi di pallet

pallet Epal =	mm 1200 x 800 x 144 (altezza)
pallet industriale =	mm 1200 x 1000 x 144 (altezza)
pallet "asiatico" =	mm 1100 x 1100 x 144 (altezza)

I container

Parlando di carichi diversi da quelli sfusi (granaglie, sabbie, ecc.), l'unitizzazione con il **container**, invece, è indispensabile per il carico della merce sulle navi. Esistono container di diverse tipologie e misure, da scegliere in base al tipo e alle quantità di merce da spedire. Facendo riferimento alle **tariffe**, più la tipologia si allontana da quella del classico container di metallo, minore sarà la disponibilità e maggiore sarà il costo. Allo stesso tempo, in base alla linea di traffico, esistono periodi dell'anno (peak season) in cui la richiesta di container è maggiore per tutte le tipologie, perciò è bene prenotare le partenze con largo anticipo, per evitare che i carichi restino a terra. A tal proposito, è sempre bene ricordare che anche in questo caso vale la legge della domanda e dell'offerta.

Scheda 6: le misure dei container più utilizzati

	20'		40'		40'HC	
	min	max	min	max	min	max
capacità (m³)	32	33	65	67	75	76
portata (m)	18	27	26	61	26	31
lunghezza interna (m)		5.8		12.0		12.0
larghezza interna (m)		2.3		2.3		2.3
altezza interna (m)		2.3		2.3		2.6
larghezza porta (m)		2.2		2.2		2.3
altezza porta (m)		2.2		2.2		2.5

La movimentazione

La movimentazione, **handling** della merce avviene più di una volta nel corso della spedizione, principalmente ad ogni operazione di carico e scarico da un mezzo di trasporto. Generalmente, quando si parla di autotrasporti nazionali, non c'è un addebito per questa operazione, perché sono direttamente il mittente e il destinatario a provvedere, il primo al carico e il secondo allo scarico. In tutti gli altri casi, invece, c'è un addebito specifico, che incide soprattutto nelle spedizioni in consolidata (*groupage*).

Perché, di solito, il costo dell'handling nelle spedizioni in consolidata è maggiore di altri? Perché in questo caso la movimentazione della merce avviene all'interno di un'area sottoposta a controllo doganale, in quanto lo scarico e lo smistamento dei carichi avvengono prima dello sdoganamento della merce e la gestione di questo tipo di logistica comporta costi maggiori.

Il trasporto nazionale

Il trasporto nazionale (*inland carriage*) riguarda principalmente le operazioni di **ritiro e consegna della merce sul territorio nazionale**; rappresenta una voce di addebito vera e propria quando si riferisce al ritiro presso il mittente, per avviare la spedizione, e alla consegna al destinatario, per concludere la spedizione. Negli altri casi, invece, è frequente che sia compreso nell'addebito di altri servizi. Solitamente queste operazioni vengono effettuate con mezzi di trasporto su gomma e il calcolo di questa voce avviene in base al peso tassabile.

Nel caso del trasporto di container, si può anche scegliere di effettuare la prima parte su rotaia, concludendo la consegna con mezzi su gomma. Si tratta del **trasporto multimodale**, che avviene trasferendo i container dai porti agli interporti. In questo caso la tariffa può essere unica per l'intero trasporto multimodale, se la distanza tra l'interporto di arrivo e il luogo di consegna non supera un determinato chilometraggio.

La documentazione

La documentazione che accompagna una spedizione internazionale è composta da molti documenti, ma si possono individuare alcune categorie fondamentali di riferimento: quella relativa alla merce, quella relativa alla spedizione e quella relativa alle certificazioni che attestano la conformità del carico a determinate normative. In ogni caso, in funzione del trasporto, è bene ricordare che **più i documenti sono chiari e dettagliati, più la loro gestione risulta immediata**. Trattandosi di spedizioni internazionali, ovviamente, i documenti devono essere redatti anche in lingua **inglese** e, nel caso sia richiesto specificamente dalle normative vigenti nel Paese di destinazione, anche nella lingua locale.

La documentazione relativa alla merce è costituita principalmente dalla **fattura** (*invoice*), dalla **lista di carico** (*packing list*) e, eventualmente dalla **scheda tecnica** del prodotto. Nel caso in cui si debbano spedire merci pericolose, la scheda tecnica è indispensabile, perché al suo interno sono riportate tutte le indicazioni utili per sapere come e se è possibile gestire il trasporto.

La documentazione relativa alla spedizione comprende tutti i documenti di trasporto: lettera di vettura aerea, polizza di carico marittima, documento di trasporto terrestre, ecc. In linea di massima, si tratta di documenti in cui si riportano tutti i termini del trasporto e i dettagli della merce e ognuno di essi ha le sue particolarità, soprattutto in relazione alle convenzioni internazionali a cui fanno riferimento. Per le aziende che usufruiscono dei servizi di uno spedizioniere, è importante sapere che parlare di lettera di vettura, come nel caso dell'Air Way Bill (AWB), è diverso dal parlare di polizza di carico, come nel caso della Bill of Lading (B/L): la **polizza di carico**, infatti, è un vero e proprio titolo di credito rappresentativo della merce, perciò, facendo le dovute distinzioni tra le varie tipologie, dà il diritto di possesso del container a cui fa riferimento. Questo non accade con gli altri documenti, anche se questo non significa che siano meno importanti.

Un'altra questione alla quale è utile fare attenzione è il fatto che, per regola, **la compilazione dei documenti di trasporto dovrebbe avvenire da parte del mittente** ma, per prassi consolidata, questa operazione è effettuata dallo spedizioniere, per agevolare le procedure. Resta il fatto che lo spedizioniere deve immettere i dati comunicati dal cliente nei documenti di trasporto e non può agire se non in seguito alla ricezione di precise indicazioni da parte del mittente, ricevute preferibilmente con specifico mandato.

La documentazione che attesta che la merce trasportata è conforme alle normative vigenti in materia di trasporti, dogane, commercializzazione, sanità, ecc. dipende principalmente dal tipo di prodotto e dal luogo di destinazione, quindi ogni caso dovrebbe essere analizzata singolarmente. È importante dire che, in funzione delle spedizioni internazionali, è sempre bene anticipare la preparazione di questo tipo di documentazione, sfruttando i tempi di trasporto internazionale, soprattutto nel caso delle spedizioni marittime. Nello specifico delle spedizioni di merci pericolose, il carico deve essere accompagnato dalle **TREM Card** (TRAnsport EMergency card), che riportano, nella lingua parlata dall'autotrasportatore, tutte le istruzioni per trattare la merce trasportata in casi di emergenza.

Il trasporto internazionale

Il trasporto internazionale costituisce la parte centrale della spedizione internazionale e può avvenire secondo diverse modalità: aerea, marittima, terrestre, ferroviaria e combinata.

I **trasporti aerei** (*air freight*) offrono velocità, ma costi elevati, al contrario dei **trasporti marittimi** (*sea freight*), che offrono costi contenuti e tempi di percorrenza (*transit time*) maggiori. I trasporti terrestri (*land carriage*) impongono un raggio d'azione limitato rispetto a quello che consentono aerei e navi, ma offrono una notevole flessibilità e tempistiche tutto sommato contenute, anche se i prezzi non sono sempre economici e vanno valutati di volta in volta. Soprattutto nell'area circostante l'Unione europea, i trasporti terrestri spesso sono la modalità di trasferimento della merce più utilizzata. I **trasporti ferroviari** (*rail transport*), purtroppo, non sono valorizzati sufficientemente, soprattutto sul territorio italiano. Parlando di **trasporti combinati** (*sea&air*), in generale ci si riferisce a qualsiasi trasporto che prevede più di una modalità di trasferimento della merce; nello specifico delle spedizioni internazionali, però, si intende più frequentemente la combinazione del trasporto marittimo e di quello aereo, che permette di raggiungere un buon equilibrio tra costi e tempi di percorrenza.

Le **tariffe** dei trasporti internazionali possono riportare un'unica voce, di solito definita "tutto compreso" (*all in*), oppure una serie di voci che corrispondono a tutti i passaggi seguiti dalla spedizione. In ogni caso, una delle più importanti è quella relativa al **nolo**, che per le spedizioni tramite **container completo** (*Full Container Load, FCL*) si applica in base alle misure e alla tipologia del container stesso (20', 40', 40'HC, ecc.); per le spedizioni in **consolidata marittima** (*Less Container Load, LCL*) si applica al volume, mentre per le altre modalità di trasporto solitamente si applica in base al peso tassabile. Per le **tariffe "a peso"**, di solito, si utilizzano chilogrammi o tonnellate (il quintale è in uso in Italia ma non ha valore internazionale) ed è previsto che all'aumentare del peso complessivo diminuisca la tariffa per singola unità di misura (in sintesi, la tariffa per chilogrammo diminuisce spedendo 1000 kg anziché 100 kg). Nella via aerea si parla di **scaglioni**, che sono individuati per pesi tassabili superiori a 1000, 500, 300, 100 e 45 chilogrammi (per pesi inferiori a 45 chilogrammi, di solito ci si rivolge ai corrieri espressi). Per quanto riguarda le **tariffe "a container"**, invece, eventuali sconti sono concessi all'aumentare del numero di container spediti o alla regolarità del traffico.

La scelta di una modalità rispetto all'altra è dettata principalmente dalle quantità di merce da trasportare, da una parte, e dalle tempistiche che si hanno a disposizione, dall'altra, tenendo sempre conto del contenimento dei costi che si ha preferendo la modalità marittima. Una volta presa una decisione, ci possono essere alcuni **accorgimenti che permettono di ottimizzare tempi di percorrenza e costi del servizio**, ma che sono da valutare caso per caso. Ad **esempio**, scegliere un volo con scali intermedi potrebbe essere utile nel caso in cui il fattore tempo non sia decisivo, anche se c'è da tenere conto che aumentare le soste può aumentare i rischi di danneggiamento

e/o smarrimento della merce. Per fare un altro **esempio**, scegliere di destinare un container al primo porto in cui approda la nave dopo la tratta internazionale, anziché al porto più vicino al luogo di consegna, e trasferirlo con un trasporto via camion, permette di evitare i tempi imposti dalla prosecuzione del trasporto tramite feeder (nave di minori dimensioni rispetto alla nave madre), anche se a livello di costi comporta sicuramente un aumento. Ovviamente, **decisioni di questo tipo vanno prese in accordo con il proprio spedizioniere che, in base alla propria esperienza e ai dati aggiornati in suo possesso, saprà consigliare il suo cliente sulla soluzione migliore.**

Il calcolo del peso tassabile

Il **peso tassabile** (*chargeable weight*) è la variabile sulla quale si applica la tariffa del nolo del trasporto ed è calcolato sulla base di **quattro parametri**: il peso reale (*gross weight*), il volume totale (*total volume*), un coefficiente specifico per le diverse tipologie di trasporto e il peso volumetrico. Il **peso reale** o peso lordo (*gross weight*), espresso in chilogrammi (kg), è la somma del peso del prodotto, dell'imballaggio interno, dell'imballaggio esterno e del supporto di unitizzazione scelto (es. pallet). Il **volume totale**, espresso in metri cubi (m³), è il volume di tutta la merce, con i relativi imballaggi interni ed esterni e con l'eventuale supporto di unitizzazione (es. pallet). Il **coefficiente specifico** è un fattore di moltiplicazione, che deriva dal rapporto tra la capacità e la portata delle diverse tipologie di mezzi di trasporto standard. Il **peso volumetrico**, espresso in chilogrammi (kg), è il prodotto tra il volume totale e il coefficiente specifico. Il **peso tassabile** corrisponde al **valore maggiore tra il peso reale e il peso volumetrico.**

A proposito del coefficiente specifico, si potrebbe approfondire molto il discorso, ma non è questa la sede appropriata, tuttavia è importante riportare alcune note. Il **coefficiente specifico per i trasporti espressi**, trasporti effettuati da corrieri espressi internazionali, cambia da ditta a ditta, in base alla politica commerciale adottata. Il **coefficiente specifico per trasporti terrestri** cambia più che altro in seguito agli accordi tra l'autotrasportatore/spedizioniere e il suo cliente, in base alla tipologia di merce trasportata e con lo scopo di agevolare il cliente, garantendo un guadagno al fornitore. Il **coefficiente specifico per i trasporti marittimi** riguarda principalmente le consolidate marittime (LCL) ed è utilizzato con merce particolarmente pesante. Nel caso dei trasporti marittimi di questo tipo, infatti, è più frequente che il nolo sia calcolato in base al volume, a meno che non si tratti di merce che ha un peso superiore a una tonnellata per metro cubo.

Perché può essere meglio ottenere una diminuzione del coefficiente specifico anziché una diminuzione di tariffa?

Perché ci sono casi in cui carichi con peso reale basso e volume totale

alto hanno un peso tassabile molto alto, proprio a causa del coefficiente specifico. Ad esempio, si pensi a un trasporto terrestre, con peso totale pari a 750 kg e volume totale pari a 8 m³, e si consideri una tariffa pari a € 0.20/kg tassato, con un coefficiente pari a 333. Per raggiungere il guadagno che si ha, ottenendo un coefficiente pari a 300, bisogna ottenere una tariffa pari a € 0.18/kg tassato (a volte non è facile); per raggiungere il guadagno che si ha ottenendo un coefficiente pari a 250, invece, bisogna ottenere una tariffa pari a € 0.15/kg tassato (e sconti del genere non sono frequenti).

Scheda 7: il calcolo del peso tassabile			
Parametri			
peso reale (kg) =	peso di (prodotto + packaging + packing)		
volume totale (m ³) =	volume di (prodotto + packaging + packing)		
peso volumetrico (kg) =	volume totale x coefficiente specifico		
coefficiente specifico =	aereo	167	
	espresso	200 oppure	250
	terrestre	300 oppure	333
	marittimo	1000	
Peso tassabile = peso maggiore tra peso reale e peso volumetrico			
Esempio			
peso reale =	kg 250		
volume totale =	m ³ 1,6		
peso volumetrico (aereo) =	kg 1,6 x 167 = kg 267,2		
peso tassabile (aereo) =	kg 268		

A

agente: *agent*

C

carico: *shipment*

consolidata: *groupage*

consolidata marittima: *Less Container Load (LCL)*

container completo: *Full Container Load (FCL)*

contrassegno internazionale: *Cash On Delivery (COD)*

corrispondente: *agent*

costo e nolo: *Cost and Freight (CFR)*

costo, assicurazione e nolo: *Cost, Insurance and Freight (CIF)*

D

destinatario: *consignee*

doganalista: *customs broker*

doganiere: *customs officer*

F

fattura: *invoice*

franco a bordo: *Free On Board (FOB)*

franco fabbrica: *EX Works (EXW)*

franco lungo bordo: *Free Alongside Ship (FAS)*

franco vettore: *Free Carrier (FCA)*

I

imballaggio esterno: *packing*

imballaggio interno: *packaging*

incoterms: *International Commercial TERMS*

L

lettera di credito: *Letter of Credit (L/C)*

lettera di vettura (aerea): *Air Way Bill (AWB)*

lista di carico: *packing list*

M

mittente: *shipper*

movimentazione: *handling*

P

peso lordo: *gross weight*

peso tassabile: *chargeable weight*

polizza di carico (marittima): *Bill of Lading (B/L)*

R

reso banchina: *Delivered Ex Quay (DEQ)*

reso ex ship: *Delivered Ex Ship (DES)*

reso frontiera: *Delivered At Frontier (DAF)*

reso non sdoganato: *Delivered Duty Unpaid (DDU)*

reso sdoganato: *Delivered Duty Paid (DDP)*

S

spedizione internazionale: *international forwarding*

spedizioniere internazionale: *international forwarding agent*

spedizioniere: *forwarding agent*

T

tempi di percorrenza: *transit time*

trasporto aereo: *air freight*

trasporto combinato: *sea&air*

trasporto e assicurazione

pagati fino a: *Carriage and Insurance Paid to (CIP)*

trasporto ferroviario: *rail transport*

trasporto marittimo: *sea freight*

trasporto pagato fino a: *Carriage Paid To (CPT)*

trasporto terrestre: *land carriage*

tutto compreso: *all in*

V

vettore: *carrier*

volume totale: *total volume*