

Cosa prevede l'accordo nazionale autotrasporto container

Mercoledì, 16 Giugno 2021 12:25

di Redazione



Dalla fine della stagione dei contratti di settore nazionali per l'autotrasporto, il trasporto stradale di container non ha più avuto regole operative da applicare in tutti i porti, mentre in alcuni scali la situazione è progressivamente peggiorata dal punto di vista delle attese e delle tariffe. Nell'aprile del 2019 è stato **aperto tra vettori e committenti un Tavolo nazionale**, sorto da precedenti trattative locali, per stabilire un nuovo accordo e il primo risultato, seppur parziale, è stato raggiunto il 14 maggio 2021 con la firma di un verbale di accordo tra quindici associazioni della filiera. L'intesa è ancora parziale sia perché vi hanno aderito solo una parte delle sigle interessate (per esempio manca Fedespediti), sia perché manca la parte importante della quantificazione dei tempi di attesa.

L'accordo del 14 maggio è stato firmato da Assarmatori, Assologistica, Confitarma e Federagenti sul versante dei committenti e da Anita, Assotir, Fita Cna, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Trasportounito e Unitai su quello dell'autotrasporto. È composto da due parti, una più generale che prescrive i principi di base del trasporto container e l'altra che entra nelle questioni operative. Il testo esordisce affermando che le parti sono disponibili a promuovere Tavoli di confronto per **regolare meglio l'autotrasporto di container** e "concordano sulla necessità di stipulare dei contratti di trasporto scritti regolati da un accordo volontario di diritto privato tra le parti e notificarlo come previsto dalle normative di Legge in ambito autotrasporto". Tali contratti dovranno basarsi su specifiche linee guida.

Un elemento importante della prima parte riguarda il **contrasto all'abusivismo**, che viene favorito dall'adozione di linee comuni di condotta che riducono la variabilità dei comportamenti ritenuti dannosi per l'organizzazione del servizio e per la sicurezza stradale. Il verbale afferma che è "indispensabile agire con azioni di contrasto all'abusivismo e alla irregolarità. A tal fine ritengono indispensabile la verifica della congruenza dei beni strumentali nella disponibilità diretta delle imprese rispetto ai servizi assegnati, come previsto dalle norme di Legge vigenti in materia di autotrasporto". In tal senso, gli autotrasportatori s'impegnano a rilasciare ai committenti, durante la stipula del contratto scritto, una dichiarazione sostitutiva di atto notorio che richiama l'articolo 76, per le dichiarazioni mendaci e la formazione o uso di atti falsi, con riferimento ai conducenti e ai beni strumentali della disponibilità diretta dell'impresa.

Per la parte operativa, l'accordo considera innanzitutto la registrazione e il tracciamento dei veicoli nei porti, eventuali accordi di programma e gli **indennizzi per le attese**. Sono tre temi connessi su cui però per adesso non ci sono cifre prefissate. Per gli indennizzi ai vettori nel caso di lunghe attese dovute a disservizi, il testo stabilisce che bisogna definire i tempi dei cicli operativi. Per il primo passo è

interpellato il ministero Mims (ex Trasporti) che deve intervenire presso le Autorità di Sistema Portuale e sugli operatori interessati per definire "regole trasparenti che assegnino a ciascun operatore, ivi incluse le autorità pubbliche, responsabilità e compiti per assicurare la fluidità delle operazioni di imbarco e sbarco e, nel caso contrario, le condizioni per un'applicazione delle indennità di sosta già oggi previste dalla legge e mai sostanzialmente applicate". Quindi, bisogna attendere ancora la definizione delle regole sulle attese al carico e scarico.

Il secondo elemento critico riguarda il **ritiro dei contenitori vuoti** e, in particolare, la responsabilità su eventuali danni rilevati in arrivo o in partenza. Finora tale responsabilità ricade sugli autotrasportatori, che però contestano questa prassi perché l'autista non ha né le competenze e né il tempo per verificare con cura lo stato del container quando lo carica pieno o vuoto. L'accordo ribalta completamente la questione, caricando tale responsabilità al terminal o al deposito che consegna il contenitore. Il vettore quando lo ritira deve solo svolgere una verifica visiva del suo stato per segnalare rilevanti danni perimetrali esterni che si possono rilevare anche in condizioni di scarsa visibilità. Il controllo comprende le aste ma non le parti interne. L'accordo precisa che "il vettore non è mai responsabile per la non idoneità al carico del contenitore per motivi diversi da quelli sopra indicati e comunque quando non è stato messo nelle condizioni di verificarne lo stato".

Il terzo aspetto è quello tariffario. Anche in questo caso nell'accordo non appaiono numeri, ma emergono alcune importanti precisazioni. Il testo accoglie la richiesta degli autotrasportatori di ridimensionare la differenza tariffaria tra container da 20 e da 40 piedi, privilegiando invece il peso in questo modo: "Quando il peso del contenitore dichiarato dal committente è superiore ai 12.000 kg compresa la tara del contenitore la tariffa di trasporto del container da 20 piedi sarà superata in favore di quella per il container da 40 piedi".

Un altro elemento che sarà considerato nella definizione della tariffa di autotrasporto è la **variazione, in positivo o in negativo, del prezzo del gasolio** tramite un sistema automatico. Per farlo, "le parti stabiliscono che alla data di sottoscrizione del presente verbale di accordo sarà rilevato il costo del gasolio, quale valore di partenza e di riferimento per il calcolo della variazione di cui sopra nei bimestri futuri". La variazione della tariffa interverrà il mese successivo al bimestre di riferimento "quando il costo del gasolio subirà una variazione in aumento o in riduzione superiore al 2%, sulla base di una percentuale indicativa puramente di riferimento quale la quota di incidenza pari al 30%".