

Soste, danni e tariffe. Accordo nazionale sull'autotrasporto

Committenza e trasportatori - quindici associazioni in tutto - stipulano una prima intesa su franchigia, tempi di attesa, condizioni del container, costo del carburante, responsabilizzando i terminal e liberalizzando il conducente



(Ole Tange/Flickr)

a cura di **Paolo Bosso**

Un caricatore maggiormente responsabilizzato e meno soggetto a responsabilità che non gli competono direttamente. Sono gli elementi alla base dell'accordo nazionale stipulato tra la committenza e l'autotrasporto, in vigore dal primo luglio in tutta Italia.

[Leggi il riassunto dell'accordo](#) | [Leggi il verbale dell'accordo](#)

L'intesa parte dal decreto [286/2005](#), che liberalizza alcuni aspetti dell'attività dell'autotrasportatore e prevede, tra le altre cose, accordi come questo, stipulato per i committenti da Assarmatori, Assologistica, Confitarma e Federagenti; per l'autotrasporto da Anita, Assotir, Cna-Fita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Trasportounito e Unitai. Riguarda principalmente le soste medie, le responsabilità del vettore e le tariffe di trasporto combinate al costo del carburante.

L'accordo è riassumibile in tre punti:

- 1. Regolamentazione delle soste medie**, dei tempi di attesa al carico e allo scarico. Verrà stabilito prossimamente in un tavolo con il ministero delle Infrastrutture ma ne sono stati stabiliti i criteri, come la necessità di indennizzi per le soste oltre franchigia e una disciplina che gestisca la tracciabilità della merce.
- 2. Il trasportatore non è più responsabile delle condizioni del container** consegnato ma lo è il terminal o deposito che li consegna. Il vettore è tenuto a verificare eventuali danni - escluse la parte interna, il tetto e il

pavimento - da effettuare in condizioni idonee, ma non è responsabile della non idoneità al carico per ragioni diverse. In caso di rifiuto del container, il vettore avrà diritto al compenso per il viaggio a vuoto o per maggiori percorrenze.

3. Adeguamento tariffe e costo carburante. I container da 20 piedi e quelli da 40 sono assimilati alle stesse condizioni di mercato quando il peso del container è superiore le 12 tonnellate, compresa la tara. È stato stabilito, inoltre, un sistema di variazione automatico dell'incidenza del costo del gasolio sui servizi di trasporto quando il prezzo del carburante subirà una variazione del 2 per cento, sulla base di una percentuale indicativa puramente di riferimento quale quota di incidenza pari al 30 per cento. Il prezzo del servizio tiene conto come base del costo del carburante, costituito a sua volta dal costo industriale più le accise, al netto dei rimborsi applicati ai veicoli superiori le 7,5 tonnellate. La revisione del prezzo del gasolio è bimestrale e basata sull'ultima rilevazione del ministero delle Infrastrutture.

«Rappresenta un utile strumento per bilanciare i rapporti commerciali tra la committenza e gli autotrasportatori», spiega **Ciro Russo**, segretario della Fai-Confrasperto. «Sia sui periodi di attesa – continua - che sulla regolamentazione dei container idonei al carico e allo scarico, incentiva la sicurezza sul lavoro in quanto consente al personale viaggiante di non essere impegnato in lunghe attese che riducono la giornata lavorativa rendendola anche improduttiva. Tutto il ciclo produttivo ne beneficerà in termini di efficienza, efficacia e sicurezza».