



UN PRIMO PASSO VERSO IL CONTRATTO

Introdotta un meccanismo di variazione automatica per il costo del gasolio, regolata la responsabilità sull'integrità dei cassoni, ma per le attese, gli indennizzi e il tracciamento delle operazioni si chiede al governo di coinvolgere porti, spedizionieri e terminalisti

Lo hanno firmato giovedì 3 giugno, ma si guardano bene dal chiamarlo «contratto», anche solo nel linguaggio parlato. La stessa intestazione recita «Verbale di accordo volontario di diritto privato», ma è nei soggetti firmatari che si capisce perché tanta cautela nel misurare le parole. In calce ci sono le firme di Assarmatori, Assologistica, Confitarma e Federagenti, raggruppati sotto la denominazione di «committenza» e quelle di undici associazioni dei vettori (praticamente tutte) indicate come «autotrasporto». Ma non quelle dei terminalisti, degli spedizionieri, dei caricatori e delle stesse Autorità portuali, come ha fatto subito osservare il quotidiano della Confindustria, il Sole 24 Ore.

D'altra parte, probabilmente, era l'unico modo per cercare di sbloccare una situazione che dura da 16 anni, dal momento che l'ultimo contratto di settore risale al 20 dicembre 2004 e da allora si è andati avanti navigando a vista, finché il caos di Genova, dopo il crollo del ponte Morandi e l'avvio dei lavori di manutenzione autostradale, ha indotto committenti e trasportatori a sedersi intorno a un tavolo e a delineare una strategia comune. Che

consiste nell'accordarsi su una serie di punti e sollecitare il ministero delle Infrastrutture a convocare le altre parti e a cercare una mediazione conclusiva.

QUATTRO PUNTI

L'accordo, in vigore dal 1° luglio, è articolato in quattro punti e una premessa, nella quale i firmatari concordano che «le indennità relative alle prestazioni accessorie vadano riequilibrate sulla base degli effettivi costi sostenuti dall'autotrasporto». E in questo senso l'ultimo punto prevede un sistema di variazione automatico dell'incidenza del costo del gasolio da applicare in caso di variazioni superiori al 2%. Gli altri punti concreti riguardano l'assimilazione delle condizioni di mercato dei cassoni da 20' a quelle per i 40' quando il peso sia superiore a 1.200 kg e l'affidamento ai terminalisti (che però non erano presenti alla trattativa) della responsabilità sullo stato materiale e l'integrità dei container, limitando quella del vettore al solo esame visivo possibile.

Più complessa l'articolazione degli altri due punti che toccano il nervo dolente dei rapporti di filiera: tempi di attesa e loro remunerazione. Il primo

punto, infatti, è denominato «Disciplina della tracciabilità e registrazione dei cicli operativi dei camion nei bacini portuali, accordi di programma e regimi degli indennizzi» (da definire attraverso accordi di programma) e chiede al ministero di intervenire sulle Autorità portuali e gli operatori interessati per arrivare – anche attraverso un tracciamento delle operazioni – alla definizione di tempi certi, un

Le indennità relative alle prestazioni accessorie vadano riequilibrate sulla base degli effettivi costi sostenuti dall'autotrasporto.

La premessa con cui si apre il nuovo contratto di settore del container firmato il 3 giugno 2021



po' sul modello di La Spezia dove si sta per sperimentare una tempistica a seconda del numero di operazioni: 45 minuti in caso di solo carico o solo scarico, 90 in caso di entrambi.

Il secondo riguarda direttamente i tempi d'attesa ed è strettamente legato al precedente, ma è talmente delicato – coinvolgendo tutte le altre parti, anche quelle assenti al tavolo – che è stato rinviato e gli sono state dedicate solo tre righe: «L'argomento relativo alla regolamentazione delle attese al carico e allo scarico a stabilimento viene tenuto in sospeso e verrà trattato dalle parti dopo la definizione della disciplina della tracciabilità nei bacini portuali, che condiziona l'intera filiera operativa del trasporto containers».



LA PALLA AL MINISTERO

Qualunque nome gli si voglia dare, questo testo è un modo per rinviare la palla (o il cerino acceso) al ministero. Se il segretario di FAI-Contra-transporto, **Andrea Manfron**, si limita a sottolineare la necessità di chiederne l'intervento, il responsabile del settore container di Assotir, **Patrizio Loffarelli**, è più specifico, parlando di «inaccettabile sordità» del ministero, ma soprattutto delle autorità portuali che dovrebbero «vigilare sulle capacità tecnico-organizzative dei loro concessionari». «Occorrerà continuare a premere», conclude Loffarelli, «anche al fine di riprendere e concludere, come auspicato da tutti i sottoscrittori del Verbale di accordo, il lavoro del tavolo dei container». Per arrivare magari ad affidare all'Autorità di Sistema portuale il ruolo di quella che **Enrico Bossa**, vice presidente di FAI Genova, definisce «un'autorità sovra ordinata che proceda al riconoscimento del maggior costo generato dalla maggiore attesa necessaria».

Un compito, quello del ministero, non facile. Assiterminal non ha neppure atteso che l'inchiostro sul verbale si asciugasse per scrivere a **Maria Teresa Di Matteo**, direttore generale del ministero per il Trasporto marittimo, per rifiutare il ruolo di capro espiatorio dei ritardi generati dalla complessità delle operazioni portuali: «Individuare in un unico soggetto



Sono gli anni trascorsi dalla sigla dell'ultimo contratto di settore avvenuta il 20 dicembre 2004. Oggi, a muovere le acque sono stati il crollo del ponte Morandi e i lavori di manutenzione autostradale che hanno creato problemi tali, da indurre committenti e trasportatori (ma non le altre parti) a sedersi intorno a un tavolo e ad accordarsi su alcuni di punti.

il collettore di responsabilità di queste dinamiche può essere quanto meno riduttivo e fuorviante, nonché – spesso – non corretto». Ma non ha neppure chiuso la porta. Il presidente dell'associazione, **Luca Becce**, ha detto all'assemblea del 6 giugno, di avere preso l'iniziativa di proporre alle «altri parti» che hanno stipulato il contratto «di effettuare prossimamente un compiuto esame sui vari istituti del contratto e sulle prospettive del lavoro portuale in un'ottica che garantisca il rispetto delle regole e il perseguimento di traguardi di efficienza ed efficacia». ■