

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Autotrasporto container: quali le novità (e le lacune) in tema di indennizzi e responsabilità con l'accordo appena firmato

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 22nd, 2021

L'accordo sul trasporto contenitori firmato da tutte le sigle dell'autotrasporto (Anita, Assotir, Cna/Fita, Confartigianato Trasporti, Confcooperative, Fai, Fedit, Fiap, Legacoop, Transportunito e Unitai) con quelle – a detta delle prime – della committenza abbozza, dopo molto tempo, una disciplina di diverse problematiche esacerbatesi negli ultimi anni in tema di trasporto di contenitori via camion.

Il punto centrale dell'accordo è intitolato a “disciplina della tracciabilità e registrazione dei cicli operativi dei camion nei bacini portuali, accordi di programma e regimi degli indennizzi”. I firmatari condividono “la necessità di chiedere al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili di intervenire sulle AdSP (Autorità di Sistema Portuale) e sugli operatori interessati” e quella di “affrontare durante l'incontro al Ministero la definizione delle tempistiche dei cicli operativi e la previsione di eventuali indennizzi per soste oltre franchigia che dovranno essere riconosciuti ai vettori dai soggetti che non abbiano fornito idoneo servizio”.

L'argomento della regolamentazione delle attese al carico e allo scarico a stabilimento è stato invece lasciato 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 container”.

Il terzo punto dell'accordo entra invece nel merito e stabilisce, in materia di ritiro dei vuoti, che “la responsabilità dello stato dei contenitori è del terminal/deposito che li consegna. Il vettore al momento del ritiro del contenitore è tenuto alla verifica visiva dello stato del contenitore per danni rilevanti perimetrali, esterni e rilevabili anche in condizioni di poca visibilità”, ma “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”. E, qualora “il contenitore dovesse essere rifiutato al carico per motivi non riferibili ai controlli di cui sopra, il vettore avrà diritto al compenso per viaggio a vuoto o per le maggiori percorrenze effettuate”. Un insieme di novità che viene definito – da un avvocato esperto della materia quale Davide Magnolia, Studio LCA – come “una chiara presa di posizione su un tema su cui si scontrano quotidianamente linee di navigazione, terminal, depositari e autotrasportatori”.

Resta da capire, soprattutto in relazione ai tempi operativi, quale sarà tuttavia la concreta portata dell'accordo, dal momento che fra i firmatari non risultano (se non parzialmente) né i “soggetti”

summenzionati né le AdSP. E anche la definizione di committenza pare quantomeno carente dato che fra i sottoscrittori (oltre alle suddette sigle dell'autotrasporto Assarmatori, Assologistica, Confitarma, Federagenti) non compaiono associazioni degli spedizionieri, dei caricatori e dei terminalisti portuali (c'è infatti Assologistica ma non Assiterminal né Uniport).

Assiterminal, anzi, ha segnalato in questi termini la questione a Maria Teresa Di Matteo, direttrice competente del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili : “I temi legati ai tempi operativi sono soggetti a complessità operative e di flussi di comunicazione in cui gli attori coinvolti sono plurimi e non sempre così ‘connessi’: individuare in un unico soggetto il ‘collettore’ di responsabilità di queste dinamiche può essere quantomeno riduttivo e fuorviante, nonché – spesso – non corretto. Riterremmo pertanto opportuno poter procedere a successivi approfondimenti confidando che si possano individuare le soluzioni più fluide dal punto di vista operativo e giuridico”.

Ad ogni modo le associazioni firmatarie hanno concordato anche “di assimilare le condizioni di mercato del trasporto di contenitori 20’ alle condizioni del trasporto dei contenitori 40’ solo quando il peso del contenitore dichiarato dal committente è superiore ai 12.000 kg compresa la tara del contenitore”. E hanno “riconosciuto l’applicazione di un sistema di variazione automatico dell’incidenza del costo del gasolio” basato sulle rilevazioni periodiche effettuate dal Mims.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Tuesday, June 22nd, 2021 at 10:00 am and is filed under [Porti](#), [Spedizioni](#)  
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.