

**Al Comitato di Presidenza  
Al Consiglio Direttivo  
Alla Commissione Legale  
Alla Commissione Sindacale  
Alle Associazioni Territoriali**

**Circolare n. 53/2021**

**Oggetto: Autotrasporto - Accordo per il trasporto contenitori - Verbale di accordo volontario di diritto privato (art. 5 d.lgs. 285/05)**

Dopo una trattativa durata circa 2 anni, lo scorso 1° luglio è entrato in vigore l'Accordo in materia di trasporto contenitori siglato tra le Associazioni dell'Autotrasporto e della Committenza.

Tale accordo è stato siglato a distanza di 16 anni dall'ultima intesa di settore; si tratta di un verbale di accordo volontario di diritto privato ai sensi dell'art. 5 del D.Lgs. 286/2005, che stabilisce la facoltà in capo ad organizzazioni associative di vettori e di utenti dei servizi di trasporto di *"stipulare accordi di diritto privato, nell'interesse delle imprese rispettivamente associate, al fine di regolare i relativi rapporti contrattuali sulla base della normativa in materia di sicurezza della circolazione e di sicurezza sociale"*.

Viene riconosciuta la necessità di una più corretta "regolamentazione del settore" attraverso contratti scritti basati su linee guida comuni orientate al miglioramento dell'organizzazione dei trasporti dei contenitori al fine di *"ridurre la variabilità dei comportamenti ritenuti dannosi per l'organizzazione del servizio e della sicurezza stradale mediante l'adozione di principi e raccomandazioni che consentano anche di contrastare il fenomeno dell'abusivismo"*. A tale scopo, è stata inserita la verifica della congruenza (proporzione) dei beni strumentali nella disponibilità dell'impresa con i servizi assegnati che sarà oggetto di dichiarazione ex DPR 445/2000 da parte del vettore, in sede di sottoscrizione del contratto scritto di trasporto.

Passando ai contenuti dell'accordo, segnaliamo:

- 1) **Registrazione e tracciabilità dei cicli operativi.** Si è ravvisata la necessità di richiedere un intervento del MIMS (ex Ministero dei Trasporti) nei confronti delle Autorità di sistema portuale e degli operatori interessati al fine di disciplinare la tracciabilità e la registrazione dei cicli operativi così da risolvere le criticità organizzative che l'autotrasporto si trova a dover affrontare a causa delle attese dei camion nei bacini portuali, e per le quali, pertanto, si rende necessaria la fissazione di un regime di indennizzi oltre franchigia.
- 2) **Regolamentazione delle attese al carico e allo scarico a stabilimento.** L'argomento sarà trattato dalle parti dopo aver definito la disciplina della tracciabilità dei bacini portuali che riguarda l'intera filiera del trasporto contenitori.
- 3) **Criticità relative al ritiro dei contenitori vuoti circa la responsabilità dello stato dei contenitori.** Secondo l'accordo, la responsabilità sullo stato dei contenitori non deve gravare sul trasportatore, bensì sul deposito o sul terminal che ne effettua la consegna. Dall'entrata in vigore dell'accordo, al vettore è richiesto al momento del ritiro del contenitore di effettuare una verifica "visiva" del relativo stato, per segnalare la presenza di eventuali danni perimetrali esterni rilevabili anche in condizioni di scarsa

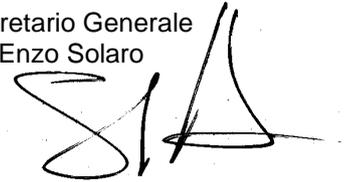
visibilità. Viene capovolta l'attuale prassi e di conseguenza, l'accordo manleva, l'autotrasportatore dalla responsabilità sullo stato dei contenitori, stabilendo che *"il vettore non è mai responsabile per la non idoneità al carico del contenitore per motivi diversi da quelli sopra indicati e comunque quando non è stato messo nelle condizioni di verificarne lo stato"*.

4) **Eliminazione della differenza tra contenitori 20' e 40'**. Vengono assimilate le condizioni di mercato del trasporto contenitori da 20 e da 40 piedi, basandosi sul peso. Infatti, il testo prevede che 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 pari a quella del container da 40 piedi.

5) **Clausola di salvaguardia sul gasolio (Fuel surcharge)**. E' prevista l'applicazione di una clausola di salvaguardia sul gasolio a cadenza bimestrale. La tariffa di trasporto sarà aggiornata automaticamente qualora il costo del gasolio subisca una oscillazione (aumento e/o riduzione) superiore al 2% sulla base di una percentuale indicativa puramente di riferimento quale la quota di incidenza, sul totale del costo del trasporto, pari al 30%.

Con i migliori saluti.

Il Segretario Generale  
Enzo Solaro



COMITATO NAZIONALE TRASPORTO CONTENITORI  
VERBALE DI ACCORDO VOLONTARIO DI DIRITTO PRIVATO  
(ex art. 5 del Decreto Legislativo n. 286/2005)

Le Associazioni di categoria da una parte dell'Autotrasporto e dall'altra della Committenza hanno redatto in data 14 maggio 2021 il seguente verbale di accordo per il trasporto di contenitori.

Per la Committenza: ASSARMATORI – ASSOLOGISTICA – CONFITARMA - FEDERAGENTI

Per l'Autotrasporto: ANITA – ASSOTIR – CNA/FITA – CONFARTIGIANATO TRASPORTI – CONFCOOPERATIVE – FAI – FEDIT – FIAP – LEGACOOOP – TRASPORTOUNITO - UNITAI

**Premessa**

Le Associazioni concordano sulla necessità di meglio regolamentare il settore dei servizi di trasporto contenitori, dando la propria disponibilità a promuovere tavoli di confronto fra tutte le parti interessate.

Le Associazioni esprimono parere positivo finalizzato al raggiungimento di un accordo ritenuto necessario per una più corretta regolamentazione del settore.

Le Associazioni 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 faranno riferimento alle "linee guida", orientate al miglioramento dell'organizzazione del servizio di trasporto del contenitore. Questo anche allo scopo di garantire che linee comuni di condotta riducano la variabilità dei comportamenti ritenuti dannosi per l'organizzazione del servizio stesso e della sicurezza stradale mediante l'adozione di principi e raccomandazioni che consentano anche di contrastare il fenomeno dell'abusivismo.

Le Associazioni ritengono 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.

il Vettore in sede di stipula del contratto di trasporto scritto rilascia una dichiarazione sostitutiva di atto notorio (D.P.R. 28 dicembre 2000, n. 445) richiamando l'art. 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.

Le Associazioni concordano che le indennità relative alle prestazioni accessorie vadano riequilibrare sulla base degli effettivi costi sostenuti dall'autotrasporto.

**Disciplina della tracciabilità e registrazione dei cicli operativi dei camion nei bacini portuali, accordi di programma e regimi degli indennizzi**

Si è condivisa la necessità di chiedere al MIMS di intervenire sulle AdSP e gli Operatori interessati. A tale riguardo le Associazioni in data 19 dicembre 2019 hanno inviato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti una lettera di richiesta di incontro che sarà riproposta all'attuale titolare del Ministero.

È condivisa inoltre la necessità 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.

Nel comune interesse la Committenza si impegna a privilegiare l'utilizzo, tra i depositi posizionati fuori dalle aree portuali, di quelli in grado di garantire i migliori standard di sicurezza e produttività.



### Regolamentazione delle attese al carico e allo scarico a stabilimento

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.

### Profili di criticità sul ritiro dei contenitori vuoti circa la responsabilità dello stato dei contenitori

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, compreso il controllo visivo delle aste delle porte, quindi non sulla parte interna, tetto, pavimento, e a sottoscrivere la tipologia e numero del contenitore laddove richiesto.

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.

La verifica del contenitore come sopra indicata dovrà essere effettuata dall'autista solo in condizioni di assoluta sicurezza e in spazi operativi idonei garantiti dal soggetto che lo consegna e nel rispetto delle regole e procedure stabilite nel decreto legislativo 81/2008 e ss.mm.

Nel caso in cui 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.

Nel caso in cui l'automezzo dovesse ripercorrere le procedure d'ingresso per la sostituzione del contenitore, al vettore verrà riconosciuta una indennità di "presa".

### Eliminare la differenza tra contenitori 20' e 40'

Le Associazioni concordano 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.

### Clausola di salvaguardia sul gasolio

Le Associazioni riconoscono l'applicazione di un sistema di variazione automatico dell'incidenza del costo del gasolio sulla base dei seguenti parametri.

Le parti riconoscono che nel prezzo del servizio una parte è costituita dal costo del gasolio necessario ad effettuarlo. 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.

Il costo del gasolio è costituito dal costo industriale più le accise al netto dei rimborsi applicati ai veicoli con massa complessiva superiore a 7,5 ton e con esclusione dell'IVA.

La revisione del prezzo del gasolio è effettuata su base bimestrale prendendo a riferimento l'ultima rilevazione del competente Ministero.

La variazione della tariffa di trasporto verrà applicata 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%.



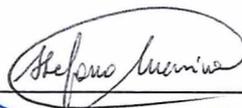
L'eventuale variazione verrà applicata dal mese successivo al bimestre di riferimento.

In presenza di modifiche alla disciplina sulle accise, le parti convengono di incontrarsi per le opportune valutazioni di merito.

I contenuti del presente verbale di accordo entrano in vigore dal 1° luglio 2021.

Per la Committenza:

ASSARMATORI



ASSOLOGISTICA



CONFITARMA



FEDERAGENTI



Per l'Autotrasporto:

ANITA



ASSOTIR



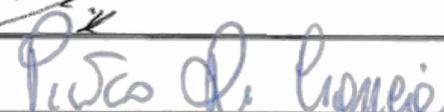
CNA/FITA



CONFARTIGIANATO TRASPORTI



CONFCOOPERATIVE



FAI



FEDIT



FIAP



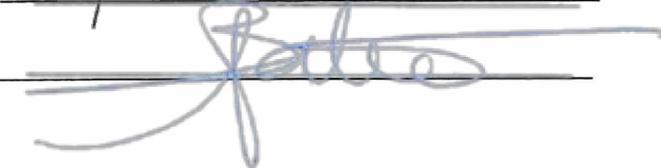
LEGACOOOP



TRASPORTOUNITO



UNITAI



3 giugno 2021

