

**Associazioni territoriali di rappresentanza dell'autotrasporto genovese.**

**TRASPORTOUNITO  
FAI/CONFTRASPORTO  
CNA/FITA  
CONFARTIGIANATO TRASPORTI  
ANITA**

**Associazioni territoriali genovesi dell'Autotrasporto e Imprese di trasporto del settore container,** che operano nei Porti italiani ed in particolare nel Porto di Genova, hanno espresso, nel corso di un incontro unitario, grande preoccupazione per l'impatto negativo che potrebbe avere, sull'operatività e produttività delle aziende, l'entrata in vigore, dal prossimo 1 luglio, dell'obbligo della "pesatura dei contenitori", come regolamentata dalla convenzione Solas, dal decreto Dirigenziale 447/2016 emanato il 5 maggio 2016 e in ultimo dalla circolare 125/2016 del 31 maggio 2016 diramata dal Comando generale del Corpo delle Capitanerie del Porto.

**Le Imprese di Autotrasporto temono fortemente gli effetti negativi del "sistema complessivo di pesatura"** a servizio dell'export destinato ai porti italiani i quali, allo stato attuale, non appaiono assolutamente strutturati e pronti per rispondere in modo efficace ed efficiente agli obblighi di legge, rischiando così di generare un enorme confusione e danno all'economia del Paese.

**Il confronto tecnico ha riguardato in particolare il caso pratico del Porto di Genova,** pur essendo evidente che le presuppunte criticità possano essere estese a quasi tutti i Porti/Interporti Italiani.

**Riportiamo di seguito una sintesi** degli elementi tecnico-operativi e, di conseguenza, economici emersi nella discussione e ritenuti di fondamentale importanza dai vettori stradali.

**Si chiede alle associazioni nazionali di riferimento** di utilizzare il lavoro svolto, per sensibilizzare le Istituzioni competenti e chiedere interventi immediati, temendo altrimenti l'esplosione di molte situazioni di "blocco operativo" del trasporto contenitori a partire, appunto, dal prossimo 1° di luglio.

Occorre che le associazioni nazionali si facciano promotrici di una urgente comunicazione di merito alle **Istituzioni nazionali** le quali, a parere delle scriventi, possono essere identificate nel Comando generale del Corpo delle Capitanerie del Porto e nelle Direzioni competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

**Riteniamo altresì necessario** coinvolgere, sui punti che seguono, anche le associazioni Assoporti e Assiterminal, **al fine di evitare modalità disomogenee di applicazione di alcuni aspetti della norma,** tra i diversi Porti/Interporti nazionali, che andrebbero ulteriormente ad aggravare le criticità di seguito evidenziate, penalizzando ancora di più gli operatori del trasporto contenitori.

## In sintesi:

### I numeri non tornano:

- A titolo di esempio il Porto di Genova movimentata circa 2000 contenitori giornoin export, che necessitano di pesatura secondo la legge.  
Una “pesa omologata” è in grado di effettuare la pesatura di un complesso veicolare e suo contenitore, in 10 Minuti, quindi 5/6 in un’ora.

Occorrono quindi come minimo circa 40 sistemi di pesatura a raso, aventi modalità operative adeguate alla normativa, posizionati in aree logistiche idonee e diffuse lungo le diverse direttrici autostradali di percorrenza verso il porto di Genova e collegate telematicamente per la trasmissione istantanea a destino delle VGM.

Ciò per garantire la pesatura di tutti i container in export che devono essere imbarcati e quindi a tutela della merce.

- **La prima richiesta** dell’autotrasporto è che, premessi i criteri operativi e tecnici sopra indicati, le istituzioni competenti si facciano carico di **mappare e comunicare entro il 15 Giugno p.v., in modo formale, quante e dove sono ubicate le pese a raso sul territorio nazionale e quali livelli di produttività possono garantire (orari e modalità di prenotazione).**
- **All’autotrasporto non risulta ci siano** allo stato attuale e per il 1° Luglio un numero sufficiente di pese tali da permettere la pesatura secondo le modalità e i criteri stabiliti dalla legge.

### Probabile scenario: lunghe attese dei veicoli, in coda presso le pese

- Nel caso ciò corrispondesse al vero e quindi **il numero delle pese non corrispondesse al “fabbisogno minimo”** (secondo lo schema di calcolo sopra evidenziato), **le Istituzioni medesime dovrebbero intervenire immediatamente e urgentemente per risolvere i problemi che ne deriverebbero**, prima del blocco totale dell’operatività camionistica.
- Ciò ovviamente per **evitare enormi congestionamenti, code, criticità per la sicurezza stradale e pubblica.**
- **Il rischio per il trasporto sarebbe un accollo ingiustificato di tempi insostenibili e diseconomie operative** (perdita del secondo viaggio giornaliero o del ricarico per il giorno successivo).
- Evidenziamo che tali attese, oltre a problematiche di ordine pubblico, andrebbero a generare **criticità importanti alla sicurezza stradale ed in specie sull’osservanza, da parte del personale viaggiante, della disciplina dei tempi di guida e di riposo** (Regolamento (CE) n. 561 del 15 Marzo 2006 e ss.ii) **e dell’orario di lavoro** (Decreto Legislativo 19 novembre 2007 n. 234).

- Non sarebbe accettabile **che l'autotrasporto venisse poi anche "accusato" di tali problematiche, essendo in realtà la vera vittima dell'enorme errore di programmazione del sistema.**

### **Necessità di certezze normative sull'utilizzo di sistemi omologati di pesatura "dinamica"**

- L'Autotrasporto ritiene che, per rendere efficace e capace il "sistema complessivo di pesatura", **occorra in primo luogo intervenire a livello legislativo sulla normativa che disciplina gli "strumenti di pesatura"**.
- Il Decreto dirigenziale e la circolare citati in premessa, richiamano disposizioni di legge non indirizzate ad una completa e aggiornata regolamentazione dei sistemi di pesatura, prevedendo sostanzialmente solo l'**utilizzo delle c.d. "pese a raso"** che, come sopra evidenziato, hanno "performance" limitate.
- E' invece fondamentale **venga regolato e autorizzato l'utilizzo di strumenti di pesatura "dinamica"** (reachstacker, gru transtainer e altri mezzi di sollevamento da piazzale di cui sono già dotati tutti i terminal del mondo) in grado di pesare il **solo contenitore** invece che l'intero complesso veicolare. Questa soluzione permetterebbe a tutti i Porti e Interporti di "aggiornare l'omologazione" degli strumenti già in essere, facendo sì che la pesatura possa essere effettuata nella maniera più efficiente.
- Per l'Autotrasporto si tratterebbe di una soluzione tecnica ottimale e di forte semplificazione operativa, in quanto questi strumenti permetterebbero **l'effettuazione della "pesata" del solo contenitore durante il normale svolgimento del ciclo camionistico nelle aree portuali o presso gli interporti.**

### **Problematiche legate alla comunicazione del peso della merce, della tara del veicolo e del peso del gasolio:**

- **Occorre che la disciplina normativa**, ad integrazione di quanto già definito per il periodo transitorio (decreto citato in premessa) disponga specificazione che lo shipper è sempre tenuto ad indicare formalmente nell'ordine di carico il peso della merce.
- **L'autotrasporto rileva possibili problemi tecnici legati al rilevamento della tara del complesso veicolare.**  
Nel caso di utilizzo delle "**pese a raso**" occorre venga chiarito **chi deve rilevare la "tara del veicolo" e quali sono i documenti ufficiali attraverso i quali è possibile rilevarla** (si tratta di elementi essenziali di calcolo secondo la norma internazionale, non chiariti dalla regolamentazione nazionale).
- **Occorre chiarezza sull'art 6. della circolare 125/2016 del 31 maggio 2016** ove indica "...se la tara riportata sul contenitore o il peso del trailer o dello chassis, riportati sui documenti di circolazione siano divergenti rispetto a quelli reali, lo shipper non sarà ritenuto responsabile....., dell'incorrettezza del dato VGM.  
Ad una semplice lettura tale periodo potrebbe far intendere che se non è responsabile lo shipper, potrebbe esserlo qualcun altro.

Evidenziamo che la Solas prevede l'utilizzo dei documenti ufficiali per rilevare il peso di trattore e semirimorchio.

**Questo aspetto tecnico deve essere chiarito in quanto in nessun modo deve poter essere ritenuto responsabile il trasportatore.**

- Occorre altresì che, **per la valutazione dell'incidenza del peso del gasolio, presente nei serbatoi del veicolo, sulla massa complessiva del complesso veicolare, al momento della pesatura, venga stabilito con chiarezza un metodo empirico utile alla determinazione standardizzata e forfettaria del peso del gasolio.**

#### **Definizione del ruolo del vettore nel processo di pesatura e esenzione dalle responsabilità.**

- Occorre venga chiarito che, tra i **soggetti della filiera della pesatura e le relative competenze, l'autotrasporto partecipa al processo di "pesatura" effettuando un mero servizio accessorio al trasporto della merce.**
- Di conseguenza è necessario venga evidenziato a livello normativo, in modo molto chiaro, che **né le aziende di trasporto né tantomeno gli autisti** devono essere coinvolti a livello di "co-responsabilità tecnica e operativa", nella determinazione degli elementi tecnici sopra indicati.

#### **Il contenitore deve sempre accedere e l'autotrasporto poter operare, nelle aree portuali.**

- **Alcuni Terminal marittimi sono intenzionati a non accettare container in entrata nei gate, pur avendo i container già effettuato la pesatura, se non avranno ricevuto il VGM in via telematica, prima che i camion entrino in porto (per problematiche che esulano assolutamente dalla responsabilità del vettore). Per l'autotrasporto questo è inaccettabile** in quanto vorrebbe dire attendere nuovamente (dopo l'attesa per la pesatura) per entrare in porto.
- Tenuto conto che purtroppo già oggi le procedure e i tempi di scarico/carico nei porti sono un elemento critico per il trasportatore, occorre che i Terminal portuali/interportuali, non limitino mai l'ingresso dei veicoli nelle aree di scarico, anche in caso di **eventuale mancanza di trasmissione della VGM da parte dello shipper e/o in caso di esito negativo della pesatura. Tantomeno non devono mai essere ritardate le procedure documentali di ingresso ed il regolare ciclo camionistico di gate in/gate out.**
- Sarebbe utile che **tale approccio divenisse una prassi condivisa da tutte le Autorità portuali e Terminal**, attraverso anche una presa di posizione chiara e formale delle associazioni nazionali di rappresentanza degli stessi soggetti.