

**Al Ministero dei Trasporti**, impegnato nella definizione di una circolare esplicativa e di dettaglio della direttiva Solas sulla ‘pesatura dei container, anche con riferimento al decreto dirigenziale che ne ha di recente dettato i criteri e le norme tecniche di applicazione, **gli operatori del trasporto merci su strada**, per il tramite delle proprie associazioni di rappresentanza, **chiedono di porre attenzione** su alcuni **elementi tecnico-operativi** di fondamentale importanza **per i vettori stradali**.

**Presentiamo di seguito alcune osservazioni** che si chiede di **poter dettagliare e approfondire partecipando** all’incontro convocato presso il Ministero in data **30 Maggio p.v.**

**Si ritiene infatti necessario che l’autotrasporto venga coinvolto nelle sedi decisionali finalizzate ad elaborare la disciplina di cui trattasi.**

#### **Osservazioni:**

- E’ necessario che il regolamento ministeriale disciplini **l’utilizzo di strumenti alternativi a quelli delle pese a raso, come per esempio strumenti di pesatura “dinamica”** (reachstacker, gru transtainer e altri mezzi di sollevamento da piazzale), affinché **siano i caricatori nei porti-interporti ad attrezzarsi rapidamente**. Le “pese per sollevamento”, ovvero sistemi di pesatura certificata, consentono automaticamente, in fase di scarico del contenitore dai veicoli, l’inoltro del peso al centro IT o la stampa di un documento con il peso, una volta sollevato il container. Questi strumenti, utilizzati nella maggior parte dei terminal mondiali, permettono la **pesatura dei contenitori durante il normale svolgimento del ciclo camionistico nelle aree portuali o presso gli interporti**, favorendo il rispetto, da parte del personale viaggiante, delle norme di sicurezza stradale.
- Occorre che il regolamento ministeriale in via di definizione, indichi con chiarezza che, nei casi in cui il sistema di pesatura utilizzato fosse quello “a raso”, **la formalità obbligatoria della comunicazione allo shipper della tara del veicolo, possa essere assolta attraverso i documenti ufficiali del veicolo** (carta di circolazione e/o certificazioni del costruttore).
- Si chiede 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**, il regolamento stabilisca con chiarezza un **metodo empirico utile alla determinazione standardizzata e forfettaria del peso del gasolio**. Per i trasportatori sono necessarie certezze operative e semplificazioni documentali, a garanzia di un processo di pesatura funzionale e rapido.
- Occorre che il regolamento ministeriale definisca in modo chiaro **i soggetti della filiera della pesatura e le relative competenze**. Ciò con il fine di tracciare, in caso di mancato rispetto delle modalità e procedure illustrate nelle “linee guida” internazionali, le eventuali responsabilità.  
**L’autotrasporto partecipa al processo di “pesatura” effettuando un mero servizio accessorio al trasporto della merce.**
- Considerato che la Legge intende regolamentare l’imbarco dei container sulle navi (e non l’entrata nei porti), tenuto conto che purtroppo già oggi le procedure e i tempi di

scarico/carico nei porti sono un elemento critico per il trasportatore, si chiede che il regolamento ministeriale determini in modo chiaro il principio per cui **la eventuale mancanza di trasmissione di dati da parte dello shipper e/o l'esito negativo della pesatura, non devono mai limitare l'entrata dei veicoli nei terminal portuali e/o ritardare le procedure documentali, né tantomeno rallentare il regolare ciclo camionistico di gate in/gate out.**

- Si chiede che il regolamento ministeriale **disciplini gli eventuali casi di ritardi e rallentamenti del servizio di trasporto su strada a causa di attese alle "pese",** che vadano a **compromettere il regolare servizio di trasporto e correlati elementi di produttività.**
- Si evidenzia che tali problematiche operative potrebbero generare altresì **criticità importanti in materia di sicurezza stradale ed in specie sull'osservanza 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).  
In tal senso si chiede che la regolamentazione ministeriale richiami, a tutela degli operatori e del personale viaggiante, **la disciplina dell'indennizzo per i tempi di attesa nelle fasi di operazioni di "carico/scarico"** (ai sensi dell'art. 6-bis, comma 2, del decreto-legge 6 luglio 2010, n. 103, convertito dalla legge 127/2010).