

Trasporto internazionale su gomma

Da Wikipedia, l'enciclopedia libera.



Tabella sugli automezzi TIR

Il termine **TIR** è erroneamente entrato nell'uso comune italiano quale sinonimo dei grandi mezzi di trasporto che intasano le strade italiane e sono, purtroppo spesso, citati soprattutto nel caso di gravi incidenti stradali.

In modo altrettanto impreciso questo termine viene usato per definire i trasporti internazionali terrestri in senso generale, mentre ne è invece solo uno dei tipi; la denominazione TIR è l'acronimo di *Transports Internationaux Routier* e nasce da un accordo siglato a livello internazionale molti anni fa.

Per chiarire l'equivoco è necessario sapere che la tabella rettangolare di colore azzurro che si vede sul retro di alcuni automezzi pesanti (e da cui è appunto nato il sinonimo errato camion=TIR) ha solamente il significato che tale automezzo è fornito di un particolare documento, il *Carnet TIR*. Quest'ultimo viene rilasciato al trasportatore (che ne ha fatto specifica richiesta e che ha fornito delle garanzie economiche per ottenerlo) che si impegna, di fronte a tutte le autorità preposte ai controlli, ad effettuare un regolare trasporto di merce tra una nazione A ed una nazione B (entrambe nazioni che hanno sottoscritto l'accordo TIR a livello internazionale e che sono ancora soggette a controlli doganali).

Non bisogna pensare comunque che gli automezzi sprovvisti di tale documento siano automaticamente non in regola per effettuare un trasporto; in ambito extra CEE autorizzazioni vengono rilasciate ai trasportatori anche in base ad accordi bilaterali tra le varie nazioni (regolamentando una equa divisione dei viaggi tra gli automezzi di entrambi gli Stati). Nell'ambito CEE il *Carnet TIR* non è più necessario data l'assenza di controlli doganali. Di conseguenza non è obbligatorio per un autotrasportatore avere la *qualifica* di TIR ma è comunque necessario che il trasporto si adegui alle convenzioni internazionali.



Tipico autotreno *grandevolume* in uso nei trasporti internazionali via strada



Questo articolo fa parte della serie **Trasporti e Veicoli**
Sezione Trasporti...

Trasporto di passeggeri
Trasporto di merci - Leggi
Ferrovia - Aeronautica

Sezione Veicoli...

Mezzi di trasporto
 : Case e Modelli
 : Case e Modelli
 : Case e Modelli

Indice

- 1 Il Trasporto internazionale su gomma
 - 1.1 In cosa consiste
 - 1.2 I soggetti giuridici coinvolti
 - 1.2.1 Il Mittente
 - 1.2.2 Il Trasportatore
 - 1.2.3 Il Destinatario
 - 1.2.4 Altri soggetti coinvolti
 - 1.3 Con quali automezzi si effettua
 - 1.3.1 Considerazione generale
 - 1.3.2 Automezzi di uso comune
 - 1.3.3 Automezzi speciali
 - 1.3.4 Trasporti eccezionali
 - 1.4 Caratteristiche particolari aggiuntive
 - 1.4.1 Resa del trasporto
 - 1.4.2 Responsabilità verso le merci trasportate
- 2 Collegamenti esterni

Il Trasporto internazionale su gomma

In cosa consiste

Il Trasporto internazionale su gomma è prettamente il trasferimento *terrestre* di merci tra due diverse nazioni (con o senza attraversamento di Nazioni terze), a differenza del trasporto nazionale dove il percorso si svolge interamente nello stesso Stato.

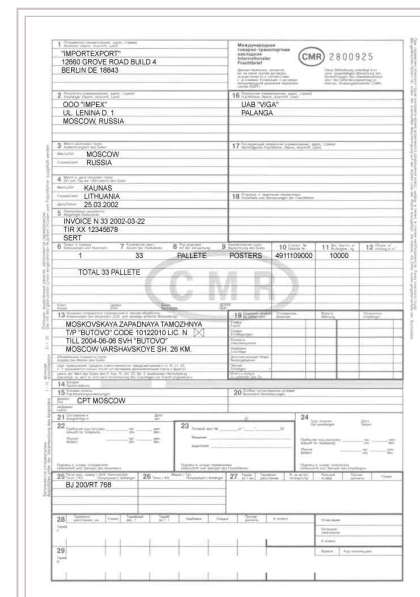
Fin dai primi anni del dopoguerra, con l'aumento esponenziale dell'interscambio commerciale tra le varie Nazioni, si è fatta molto pressante la necessità di una serie di regolamenti comuni per semplificare e uniformare i metodi di trasporto delle merci tra i vari Stati. Le prime soluzioni sono state trovate nell'accordo siglato a Ginevra il 19 maggio 1956.

Nel documento conclusivo sono state emanate le direttive che tutti gli operatori del trasporto devono seguire nell'effettuazione del trasporto di merci su strada. Tali regole sono denominate *CMR* (acronimo di *Convention de Marchandise par Route*) e indicano in maniera precisa quali siano gli obblighi che ogni *soggetto giuridico* (Mittente, Trasportatore e Destinatario) implicato in un *contratto di trasporto* deve seguire. Propriamente l'art.1 dell'accordo recita "*La presente Convenzione si applica a ogni contratto per il trasporto a titolo oneroso di merci su strada per mezzo di veicoli, indipendentemente dal domicilio e dalla cittadinanza delle parti, quando il luogo di ricevimento della merce e il luogo previsto per la consegna indicati nel contratto sono situati in due paesi diversi, di cui almeno uno sia parte della Convenzione*". Da questo primo accordo, firmato nella parte della Svizzera di lingua francese, redatto nella lingua del luogo, (seppur con copia in lingua inglese) è nata la consuetudine di considerare il Francese la lingua ufficiale nel campo dei trasporti internazionali terrestri.

Un regolamento complementare a quello generico della *CMR* e che ogni operatore coinvolto deve conoscere è quello relativo al trasporto delle merci pericolose, armonizzato anch'esso a livello sovranazionale (europeo) dalle regole dell'ADR (*Accord Européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route*). La prima stesura di questo accordo risale al 30 settembre 1957, firmata anch'essa a Ginevra.

Gli accordi appena citati si applicano naturalmente ai trasporti effettuati integralmente via strada, ma anche ad alcuni tipi di trasporto intermodale effettuati via terra.

I soggetti giuridici coinvolti



Esempio di lettera di vettura secondo le convenzioni CMR

Il Mittente

Il *Mittente* (*L'expediteur* nella *CMR*) è il soggetto proprietario che spedisce la merce. Ha parecchi doveri e parecchie responsabilità nell'effettuazione del trasporto internazionale. I suoi compiti principali sono di:

- preparare la merce per il carico, debitamente imballata ed etichettata (soprattutto nel caso di merci pericolose)
- accertarsi che l'automezzo sia in regola ed adatto per il carico
- provvedere al carico corretto della merce sull'automezzo
- predisporre tutti i documenti commerciali (ed eventualmente i certificati) necessari
- compilare correttamente la *lettera di vettura* secondo gli accordi della *CMR*

Il Trasportatore

Il *Trasportatore* (*Transporteur*) è colui che effettua materialmente il trasferimento delle merci da *Mittente* a *Destinatario*. I suoi obblighi principali sono:

- mettere a disposizione per il carico un automezzo perfettamente in regola per le merci da trasportare
- accertarsi che il carico sia stato fatto a regola d'arte e, nel caso, provvedere al suo fissaggio
- presentarsi nei punti di transito (tipicamente dogane) che gli sono state segnalati sulla lettera di vettura da parte del mittente
- trasferire con la massima cura l'automezzo sino all'indirizzo di scarico (sempre segnalato sulla lettera di vettura), rispettando tutte le regole in merito a velocità, turni di guida e di riposo in vigore nelle varie Nazioni attraversate.

Il Destinatario

Il *Destinatario* (*Destinataire*) è il ricevente del carico, normalmente l'acquirente, ma anche uno spedizioniere o un magazzino designato. I suoi compiti sono:

- accertarsi che siano state effettuate regolarmente tutte le eventuali pratiche doganali e liquidati i diritti doganali gravanti sulle merci
- provvedere allo scarico delle merci dall'automezzo del *Trasportatore*
- controllare la corrispondenza della merce con quanto indicato sulla lettera di vettura
- firmare la *lettera di vettura CMR* quale conferma dell'avvenuto termine del trasporto, apponendo eventuali sue riserve sul documento stesso

Altri soggetti coinvolti

Un'altra figura professionale molto importante nel campo dei trasporti internazionali terrestri è quella dello spedizioniere, azienda che coordina l'attività dei singoli trasportatori (e molto spesso è essa stessa proprietaria di vari mezzi di trasporto) cercando di fornire alle singole aziende un servizio completo, particolarmente valido nel caso di trasporti di piccole partite di merce.

Il trasporto internazionale delle merci è oggi abbastanza semplificato se avviene tra le nazioni appartenenti alla CEE, soprattutto nel caso non sia necessario attraversare alcuno Stato non facente parte.

Per i trasporti da e verso nazioni extracomunitarie è necessaria invece molta più attenzione, sia nella preparazione della documentazione, sia nell'effettuazione del trasporto stesso. Oltre al trasporto vero e proprio bisogna provvedere all'espletamento delle pratiche doganali sia nel paese di esportazione che in quello di importazione. A tal fine fondamentale è l'assistenza fornita dallo spedizioniere doganale, figura specialistica che, in nome e per conto delle aziende proprietarie delle merci, compila i regolari documenti richiesti dalle autorità doganali.

Con quali automezzi si effettua

Considerazione generale

Una problematica da affrontare in un trasporto internazionale è quello del peso caricabile sul singolo automezzo. Oltre naturalmente a non poter superare in ogni caso la portata massima indicata sui documenti di circolazione dell'autoveicolo, bisogna tenere in debito conto che, se per quanto riguarda le misure massime di ingombro dei mezzi pesanti le regole Europee sono quasi identiche, sono invece diversi i pesi caricabili; infatti ogni nazione ha definito un suo *peso totale a terra* (peso comprendente la tara dell'automezzo e il suo carico trasportato) massimo. In base a queste leggi avviene che lo stesso automezzo debba caricare quantitativi diversi a seconda delle Nazioni in cui si trovi a viaggiare. Ad esempio la situazione odierna prevede che secondo il Codice della strada in Italia il *P.T.T.* sia di 44.000 kg mentre in molte altre Nazioni Europee sia di 40.000 e scenda addirittura a 34.000 nel caso della Svizzera. È da tenere in dovuta considerazione anche il peso per asse caricabile e la distribuzione omogenea lungo il piano di carico, onde evitare pericoli nell'affrontare percorsi impegnativi e in presenza di cattive condizioni meteorologiche.

Automezzi di uso comune

Gli automezzi più usati nel campo del trasporto internazionale sono l'accoppiata *trattore-semirimorchio*, e l'*autotreno*, di solito *grande volume*. Nel primo caso si tratta di un rimorchio dalla lunghezza massima di cm. 1360 che può essere agganciato da trattori stradali diversi ed è, di conseguenza, particolarmente adatto anche al trasporto combinato vista la possibilità di utilizzare trattori diversi per ogni parte del viaggio. Altrettanto utile la possibilità con un unico trattore stradale di poter spostare vari semirimorchi, per ottimizzare i tempi di lavoro. Il secondo caso è invece rappresentato da una motrice, fornita di vano di carico, e un rimorchio; questa soluzione permette dei volumi di carico maggiori rispetto alla precedente, a discapito però della flessibilità degli accoppiamenti (con l'unica eccezione del trasporto con container o con *cassa mobile* dove la flessibilità viene nuovamente garantita a scapito però della volumetria di carico).

In caso di trasporti urgenti è anche spesso usato l'autocarro normale che, a fronte di un peso (e di un volume) caricabile ridotto, offre una maggiore mobilità. Tutti questi tipi di automezzi, per carichi di merce *generica*, hanno in comune la presenza di una *centinatura*, cioè un telaio in metallo con barre rimovibili in legno o alluminio (*stecche*) e delle sponde apribili nella parte inferiore, il tutto ricoperto da un *telone* in materiale plastico pesante. Questa soluzione permette di aprire velocemente il vano di carico su tutti i lati per agevolare la stivatura delle merci e nello stesso tempo garantisce una protezione del materiale trasportato dagli agenti atmosferici.

Automezzi speciali

Nel caso la merce da trasportare non sia imballabile è necessario utilizzare degli automezzi speciali, di conseguenza vediamo circolare spesso per le strade *autocarri cisterna* per il trasporto di materiali liquidi (benzina e latte ad esempio), *autocarri silos* per i materiali in polvere (granaglie e mangimi), *bisarche* per il trasporto di



Semirimorchio per carico merci generiche

autovetture, *autocarri frigoriferi* per gli alimentari a temperatura controllata (carne e pesce).



Trasporti eccezionali

Quando i materiali sono di peso o ingombro molto elevati, pertanto al di fuori della *sagoma* o di peso superiore al *P.T.T.* ammesso, è necessario ricorrere a dei trasporti specialistici, i *trasporti eccezionali*. Questo tipo di trasporti necessita di lunga e accurata pianificazione, sia nello studio dei percorsi, sia nello studio degli orari migliori per l'effettuazione; necessita anche dell'intervento di molto personale poiché è sempre necessaria una *scorta* qualificata, in Italia spesso fornita dalla Polizia Stradale. Lungo le strade si vedono spesso rimorchi forniti di moltissime ruote per poter distribuire il peso della merce trasportata oppure mezzi *pianalati* (senza sponde laterali) e a *collo d'oca* (il piano di carico non è uniforme ma presenta un gradino nella parte posteriore per agevolare il carico di merci alte) per i carichi sporgenti, ad esempio nel caso dei trasporti di barche o di lunghi manufatti in cemento per la costruzione di ponti.



Caratteristiche particolari aggiuntive

Il trasporto internazionale su gomma, oltre che soggetto alle Regole comuni dell'autotrasporto valide anche per il trasporto nazionale, ha alcune differenziazioni:

Resa del trasporto

In sede di compravendita di beni tra soggetti di due Stati diversi riveste particolare importanza la *resa* con cui i materiali vengono venduti. I termini con cui la si definisce sono in base alla convenzione INCOTERMS e definiscono in maniera precisa gli obblighi (e i relativi costi) a carico del Mittente e del Destinatario in materia di trasporto e Assicurazione. Capita sovente, nel caso di trasporti internazionali, di utilizzare la resa *DAF...* (*Delivered at Frontier...* dove il Mittente si impegna a pagare i costi del trasporto sino ad un determinato confine specificato dopo la sigla, mentre il rimanente tratto viene pagato dal Destinatario).

Responsabilità verso le merci trasportate

Anche la responsabilità del Vettore verso le merci trasportate, salvo nel caso di dolo o colpa grave, sono regolamentate in sede sovranazionale e sono state esaminate precipuamente nell'ultima revisione degli accordi *CMR* del 1978. Vi vengono specificati i limiti, anche economici, di responsabilità del Trasportatore in caso di danni o avarie ai materiali trasportati.

Collegamenti esterni

[[] Testo della convenzione CMR del 1956 (http://www.unece.org/trans/conventn/cmr_f.pdf)]

[[] Testo della convenzione CMR del 1978 (http://www.unece.org/trans/conventn/CMR_prot_f.pdf)]

Ricavato da "http://it.wikipedia.org/wiki/Trasporto_internazionale_su_gomma"

Categorie: Trasporto | Trasporto di merci

- Ultima modifica 10:55, Giu 30, 2005.
- Contenuto disponibile sotto GNU Free Documentation License.