

IL WORKSHOP DI DEKRA

SUBVEZIONE PIÙ CORTA, committenza più protetta?

■ Gian Carlo Lanzetti

La Legge di stabilità 2015 e il nuovo ruolo assunto dall'Albo dei Trasportatori hanno mutato il quadro normativo dell'autotrasporto. Le implicazioni, ben più rilevanti rispetto alla liberalizzazione tariffaria, portano mutamenti sostanziali nei rapporti tra committenza ed operatori

“La nuova disciplina dell'autotrasporto - dice Donatella Rampinelli, da un anno Senior Advisor Dekra Italia, in precedenza direttore logistica Campari e fondatrice di Assologistica Cultura e Formazione - impone una stretta collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti nella catena distributiva per individuare, nel rispetto dei reciproci ruoli, la più opportuna configurazione dei rapporti tra di essi intercorrenti, sia nel caso in cui l'attività oggetto del contratto sia meramente trasportistica, sia quando invece debba essere configurata in termini

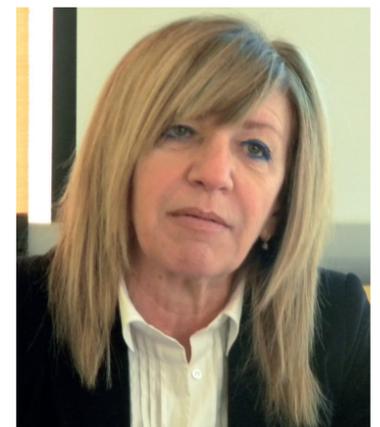
di 'logistica'. In questa prospettiva la committenza ha la necessità di capire come gestire vettori ed operatori logistici i quali, a loro volta, devono individuare le modalità più idonee attraverso cui svolgere la propria attività, anche quando abbiano necessità di avvalersi di soggetti terzi per garantire ai clienti un servizio adeguato”.

La responsabilità solidale

Con la Legge di Stabilità 2015, sottolinea l'avv Federico Gallo di Padova, è stato radicalmente modificato l'art. 83 Bis del D.L.



Modifiche importanti per quanto concerne i rapporti tra committenza e autotrasporto, a cominciare dalla responsabilità solidale. Se ne è parlato ad un Workshop organizzato da Dekra Italia. Sotto Donatella Rampinelli, Senior Advisor Dekra Italia: “la nuova disciplina impone una stretta collaborazione tra tutti i soggetti coinvolti nella catena distributiva”



Federico Gallo, avvocato: “l'aspetto interessante della normativa consiste nel fatto che il committente è fortemente agevolato nei controlli sul fornitore”



Luigi Viganotti, broker, ha illustrato le ultime novità in termini di coperture assicurative specifiche per il mondo dell'autotrasporto e della committenza

112/2008 convertito con modifiche in L. 133/2008, il quale ora introduce la responsabilità solidale, che finora è stata appannaggio del contratto di appalto, anche per i contratti di trasporto conto terzi e di subvezione.

La norma, infatti, stabilisce un dovere di controllo preventivo, che il committente deve eseguire nei confronti del proprio vettore, sulla regolarità retributiva, contributiva ed assicurativa di quest'ultimo, prima della conclusione del contratto di trasporto. “L'aspetto interessante della normativa - precisa il legale - consiste nel fatto che il committente è fortemente agevolato in questo controllo; infatti, dal 23 novembre 2015 è sufficiente entrare nella sezione dedicata del sito dell'Albo dell'Autotrasporto per verificare se il vettore al quale si intende affidare l'incarico sia in regola o meno con i suddetti requisiti attraverso un

“Controlli preventivi su regolarità retributiva, contributiva e assicurativa”

sistema di 'semafori': con semaforo verde si potrà tranquillamente affidare il trasporto al vettore, con semaforo rosso ci si assume il rischio di dover rispondere economicamente in via solidale con gli obblighi retributivi, contributivi e assicurativi del vettore. In caso di omesso controllo, invece, si cadrà nella citata responsabilità solidale con il vettore.”

In altri termini le novità legislative “obbligano la committenza a predisporre precise procedure periodiche di controllo dei vettori al fine di evitare di incorrere in responsabilità che potrebbero determinare importanti esborsi economici. Di conseguenza vi sarà una sorta di selezione naturale tra i vettori che saranno in grado di garantire alla committenza, oltre che un prezzo adeguato, anche garanzie circa la sicurezza nella circolazione e la regolarità contributiva e retributiva”. Di questo stesso avviso è l'avv Stefano Fadda, altro esperto in materia (vedi intervista nel box a parte).

La voce degli assicuratori

Abbiamo raccolto anche il parere di Luigi Viganotti, presidente dell'Associazione Categoria Brokers che si occupa di assicurazioni dei

trasporti. “Le coperture trasporti - dice Viganotti - si differenziano in coperture danni e coperture a tutela della responsabilità del vettore: mentre le prime sono regolate da condizioni di polizza concordate tra il proprietario delle merci da trasportare e l'assicuratore, le seconde forniscono garanzie in funzione della responsabilità nascente della normativa che regola la modalità di trasporto della merce”.

Il duro lavoro del logistico

L'evoluzione in corso, anche sul versante normativo, tocca da vicino anche la figura del responsabile della logistica: “Certo - rileva Rampinelli - fino a qualche anno fa tutte queste conoscenze non erano richieste. Spesso si facevano accordi tra le parti non sottoscritti da contratti. In poco tempo il mondo è cambiato e il logistico è diventa-

to un professionista sulle cui spalle gravano tante responsabilità. Se si parla in azienda di Supply Chain o di Logistica integrata le aree di intervento si moltiplicano. Si parte dall'analisi della domanda e dalla gestione del processo delle previsioni di vendita per passare alla gestione della pianificazione centrale e al controllo dello stock, ai trasporti, al customer service, alla gestione dell'import e dell'export;

L'opinione di Silvio Faggi*

Che opinione ha sulle nuove modalità per regolare la subvezione?

Le nuove regole in materia di subvezione sono frutto di una intesa tra Governo e Associazioni dell'autotrasporto, intesa al raggiungimento della quale la FIAP ha dato un significativo contributo. Che vi fosse l'esigenza di accorciare la filiera è un dato sul quale credo che difficilmente si possa discutere visto che la stessa trazione veniva scambiata anche quattro o cinque volte prima di finire in mano a colui che materialmente provvedeva ad eseguirla. Un tipo di organizzazione che ha impoverito in maniera preoccupante il settore ed ha costretto l'ultimo anello della catena a lavorare sotto costo con tutto ciò che ne consegue. I costi minimi sono nati per ovviare a questa situazione e il fatto che siano stati cancellati non ha portato a significativi miglioramenti per nessun attore della filiera. A parere nostro il meccanismo della corresponsabilità del committente sugli inadempimenti del vettore dovrebbe essere un deterrente piuttosto efficace a contrastare l'andazzo piuttosto generalizzato degli ultimi anni. Le nuove norme costringono tutti - committenti e vettori - a comportamenti virtuosi pena, per i primi, di essere chiamati a dover far fronte alle inadempienze in materia retributiva, contributiva e assicurativa dei vettori e, per i secondi, il rischio di perdere i contratti di trasporto se non provvedono a regolarizzare e a mantenere regolare la propria posizione presso tutti gli istituti.



Silvio Faggi

Dal 23 novembre scorso sono cambiate le norme che regolano l'esistenza e l'operatività dell'Albo degli Autotrasportatori; può ricordare i mutamenti apportati?

I nuovi compiti che, con le leggi di stabilità 2014 e 2015, sono stati assegnati all'Albo possono essere riassunti nell'obbligo - per questo organismo - di verificare la regolarità e il permanere della stessa in capo alle aziende iscritte. Un compito non facile da assolvere dal momento che, contestualmente, è stata introdotta un'altra grande novità, vale a dire il passaggio dalle Amministrazioni provinciali alle Motorizzazioni provinciali delle competenze in materia di tenuta degli albi. L'Albo nazionale fin dal gennaio 2015 ha prodotto uno sforzo straordinario per assolvere il compito che gli è stato assegnato e oggi possiamo dire che ci siamo riusciti. Far dialogare fra di loro svariate banche dati (Albo, CED Motorizzazione, REN, CCIAA, INPS, INAIL, ANIA, etc), al fine di estrarne le informazioni necessarie per verificare la regolarità o meno dell'impresa, è stata impresa decisamente non facile ma brillantemente portata a compimento grazie alla collaborazione di tutti i soggetti interessati. Ovviamente il dato che dal 23 di novembre è visibile sul portale a chiunque ne abbia interesse (impresa regolare - impresa non regolare) è il frutto solo di una prima fase nella quale siamo andati a verificare se l'impresa rispetta gli obblighi di iscrizione presso i vari enti o istituti e se risulta regolare ai fini del rilascio del Durc. Successivamente si dovrà verificare anche la congruenza fra veicoli in disponibilità dell'impresa e numero di conducenti di cui la stessa dispone per far emergere eventuali situazioni di impiego di manodopera in nero. Infine da parte delle Associazioni dell'autotrasporto sta venendo avanti con sempre maggior insistenza la richiesta di poter verificare se anche sotto il profilo fiscale l'impresa può dirsi regolare.

Quale altro provvedimento ritiene utile per rendere il trasporto più efficiente?

L'obbligo di pagare i trasporti nei 60 giorni che prevede la legge. Per favorire questa buona pratica come Fiap abbiamo proposto di rendere per i committenti indeducibili sia ai fini Iva che dei costi le fatture pagate oltre il sessantesimo giorno. Per le imprese di autotrasporto una norma del genere varrebbe più di qualsiasi beneficio che il governo può erogare.

Cosa è cambiato o sta cambiando in caso di rottura del carico e cosa sarebbe auspicabile fare per un quadro di migliori certezze?

La rottura del carico generalmente è sempre un costo per cui tendenzialmente si cerca di evitarla. Ovviamente questo non vale per chi opera nel collettivo o nella raccolta e distribuzione di piccole partite. L'esempio del corriere è sintomatico: per distribuire pacchi e pacchetti deve necessariamente rompere il carico ma è altrettanto evidente che solo attraverso la collaborazione con altri soggetti che fanno il suo stesso mestiere su altre piazze si riesce a garantire ai propri clienti la copertura su tutto il territorio nazionale e oltre. I grandi corrieri in grado di svolgere questa attività in proprio si contano sulle dita di una mano; tutte le altre imprese di piccole o medie dimensioni hanno di fronte a se una strada obbligata, quella di fare sistema o di venire espulsi dal mercato.

*Segretario Generale Fiap nonché vice presidente Albo dell'Autotrasporto

L'opinione di Stefano Fadda*

Nella normativa sul trasporto cosa introduce di nuovo la Legge di Stabilità 2015?

La Legge di Stabilità ha innovato molti aspetti. In primo luogo con tale disposizione è stata abrogata la disciplina dei costi minimi, anche a seguito dell'intervento della Corte di Giustizia UE con la pronuncia del 4 settembre 2014. L'articolo 83 bis, in cui era contenuta tale disciplina, è stato quindi “svuotato” per introdurre poi le disposizioni che normano la corresponsabilità contributiva, retributiva ed assicurativa di committente e vettore: si tratta di una previsione del tutto nuova, destinata nelle intenzioni del legislatore a garantire la regolarità delle imprese di autotrasporto. La legge di stabilità ha inoltre modificato il D. Lgs. 286/05 abrogando le disposizioni normative in base alle quali era prevista la necessità della scheda di trasporto e introducendo la disciplina della subvezione, con il dichiarato intento di accorciare la filiera logistica.



Stefano Fadda

Tra contratto scritto e non scritto quello scritto è sempre da preferire? È così e per quali ragioni? La data certa come può essere verificata?

La normativa in materia di autotrasporto è strutturata sul presupposto che l'autotrasportatore sia la parte debole del rapporto, alla cui tutela è pertanto improntata. Solo con un contratto scritto è possibile per la committenza riequilibrare questa impostazione ed evitare (o limitare) le rigorose responsabilità che le fanno carico.

La data certa può essere attribuita ad un contratto in molti modi (ad esempio redigendolo in forma di scrittura privata davanti ad un notaio) ma, alla luce delle nuove tecnologie, è sicuramente preferibile (per praticità e contenimento dei costi) utilizzare a tal fine la marcatura temporale e/o la posta elettronica certificata, posto che entrambi questi strumenti conferiscono data certa al documento.

Quando ricorrono gli estremi di un trasporto abusivo e di una confisca del carico?

Le ipotesi in cui può essere contestato l'abusivismo sono tantissime e vanno ben al di là del mero affidamento della merce ad un vettore non iscritto all'Albo. È ad esempio considerato abusivo anche il trasporto effettuato da un vettore comunitario senza il rispetto dei vincoli previsti dalla normativa sul cabotaggio, ovvero quello eseguito da un vettore nazionale eccedendo i limiti della sua iscrizione all'Albo. In tutti questi casi la merce caricata sul veicolo utilizzato per eseguire un trasporto abusivo è passibile di confisca.

Il rischio, per la committenza, è quindi elevatissimo. Se da un lato è quindi opportuno controllare con assoluto rigore il vettore cui è affidato il trasporto, d'altro è anche necessario disciplinare contrattualmente con molta attenzione la possibilità per il vettore stesso di avvalersi di subvettori, in quanto i rischi connessi all'abusivismo si manifestano principalmente quando la catena di subvezioni è particolarmente lunga.

La normativa italiana si può considerare allineata a quella europea?

La normativa italiana costituisce un unicum rispetto a quelle vigenti in qualsiasi altro Paese occidentale, essendo improntata, per ragioni essenzialmente politiche, alla tutela dell'autotrasportatore in misura sconosciuta agli altri ordinamenti.

*Avvocato. Esperto nelle tematiche del trasporto

in alcuni casi poi anche gli acquisti e il credito finiscono nell'area di Supply Chain. Le responsabilità crescono ed il ruolo professionale del direttore SC aumentano diventando per l'azienda colui il quale presidia un sistema di controllo di

tutte le attività che portano il prodotto dalla linea di produzione al cliente finale. In un percorso pieno di ostacoli, di imprevisti, spesso anche di problematiche da superare, non ultime appunto quelle della normativa sui trasporti”. ■