

www.uominietrasporti.it



368 mensile

anno XL
giugno 2021

prezzo
Euro 3,50

VEICOLI - LOGISTICA - PROFESSIONE

Uomini 40^{UT} e Trasporti

1981-2021

Le truffe nel trasporto

**OCCHIO ALL'AZIENDA
CLONATA!**

Fiat Pro in veste elettrica

**IL VAN SI FA
E-DUCATO**

La ripresa negli allestimenti

**KÖGEL,
NON SOLO TRAILER**

**T-WAY, LA STRADA IVECO
PER IL FUORI-STRADA**

TUTTA TENACIA

MENSILE - Tariffa R.O.C. - Poste Italiane s.p.a. - Spedizione in Abbonamento Postale D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1 - CN/BO - In caso di mancato recapito inviare al CMP di Bologna per la restituzione al mittente previo pagamento resi.



di Barbara Michini

avvocato specializzato in trasporti



SCIOPERO E RESPONSABILITÀ VETTORIALE: UN CONNUBIO POSSIBILE

Quando vengono affidati incarichi di trasporto con la richiesta di consegna entro una data precisa, si è responsabili anche dei ritardi che non dipendono dalla attività dell'auto-transportatore? Per esempio, se si verifica un evento al di fuori della portata dell'impresa di trasporto o dello spedizioniere, vale lo stesso la regola del termine tassativo?

Angelo B. Ferrara

La tempestività di consegna è un parametro di valutazione con cui si misura il livello prestazionale di un operatore di trasporto, rafforzando la sua posizione competitiva sul mercato; il "fattore tempo" è un elemento di sfida su cui le aziende si confrontano. Molto diffusi nei tender per l'affidamento di servizi di logistica distributiva a livello globale, ma presenti sempre di più anche nella contrattualistica dei traffici nazionali e internazionali di minor raggio, i cosiddetti Key performance indicators (noti con l'acronimo di KPIs) includono, tra gli indici di rilevamento dell'affidabilità del fornitore, l'On Time Delivery (OTD), un indicatore chiave di performance che misura, in percentuale, sul totale dei flussi assegnati, in un certo intervallo di tempo convenuto tra le parti, la quantità di consegne effettuate in tempo (on time). Questo tasso di rilevamento ha un risvolto non da poco, in quanto su di esso si basa il riconoscimento di un premio di produzione o, al contrario, l'applicazione di una penale. In alternativa (o in aggiunta) all'indicatore OTD, esistono casi specifici in cui il committente chiede la consegna entro una data specifica, da rispettare in modo tassativo. In termini giuridici si parla di «termine essenziale» e, nel momento in cui la documentazione contrattuale lo contempla come condizione necessaria e imprescindibile, l'operatore, se lo accetta, deve avere la consapevolezza di assumere un obbligo prestazionale di ampia portata. In pratica, dal concetto di tempestività (che connota la prestazione del trasporto per offrire servizi ottimizzati dell'intero processo distributivo), si passa a un concetto di puntualità (che detta tempistiche di consegna predeterminate sin dalla fase dell'ordine di trasporto, ove non sono ammessi imprevisti o impedimenti, se non per cause di forza maggiore). Per garantire la puntualità nelle varie fasi della supply chain è necessario che tutte le procedure funzionino in modo integrato, dalla fase di prelievo delle merci sino a quella di consegna a destino, passando per il carico, lo stoccaggio in luogo di transito (se

In una recente sentenza, è stata dichiarata la responsabilità del vettore italiano per non avere rispettato il termine di consegna, seppure a seguito di un conclamato fenomeno di sciopero in Francia. In tale ipotesi, il giudice ha accertato che lo sciopero era stato comunicato giorni prima del trasporto, con la conseguenza che il vettore «avrebbe dovuto preventivamente informare»

previsto) e lo scarico. Ma cosa accade quando, in un processo ottimizzato di risorse e mezzi, si verifica un intoppo che prescinde dalla volontà dell'operatore e che fa andare in cortocircuito la sua organizzazione del trasporto? Il quesito proposto esprime proprio tale preoccupazione, legittima nell'attuale trend evolutivo del mercato del just in time e ancor più rilevante nei casi di stipulazione di un termine essenziale di consegna. Per ragionare in modo concreto, senza scomodare le varie teorie giuridiche in tema di «causa di forza maggiore» connesse alla pandemia, basti pensare al caso dello sciopero. Come ritenuto dalla recente giurisprudenza, lo sciopero può essere considerato un evento prevedibile ed evitabile, quindi fatto non estraneo alla sfera del vettore e fonte di sua responsabilità. Occorre, pertanto, verificare, caso per caso, se fosse effettivamente evitabile e se fosse poi possibile limitarne le conseguenze. In tema di responsabilità vettoriale, l'art. 1693 c.c. pone a carico del vettore una presunzione di responsabilità che può essere vinta soltanto dalla prova specifica della derivazione del danno da un evento positivamente identificato ed estraneo al vettore stesso, ricollegabile alle ipotesi del caso fortuito e della forza maggiore. In tale prospettiva, non ci si può giustificare, per esempio, adducendo genericamente il verificarsi di «scioperi a sorpresa», anche se indetti da terzi operatori e in località straniera, ma comunque interessata dalla movimentazione delle merci. L'operatore deve precisare

le circostanze di tempo e luogo in cui tali scioperi sarebbero stati posti in essere, indicare quali categorie di lavoratori sarebbero stati interessati e dimostrare l'astensione dei soggetti che avrebbero dovuto occuparsi dello specifico trasporto. In una recente sentenza, è stata dichiarata la responsabilità del vettore italiano per non avere rispettato il termine di consegna, seppure a seguito di un conclamato fenomeno di sciopero in Francia (Giudice di Pace di Torino, sentenza n. 2125 del 15.12.2020). In tale ipotesi, il giudice ha accertato che lo sciopero era stato comunicato giorni prima del trasporto, con la conseguenza che il vettore «ove avesse ritenuto che detto sciopero avrebbe potuto influire sulla tempestività della consegna, avrebbe dovuto preventivamente informare la parte committente in modo da assumere le determinazioni del caso». Il giudice arriva a puntualizzare che lo sciopero non può essere considerato evento di forza maggiore proprio perché indetto con giusto preavviso e tutt'altro che improvviso. Per essere qualificato come forza maggiore l'evento deve essere straordinario e imprevedibile, estraneo alla sfera di azioni del soggetto, ma soprattutto al di fuori del suo controllo. Inoltre, non deve essere ragionevolmente possibile evitarlo o porvi rimedio. Lo sciopero, in sintesi, non è di per sé un evento imprevedibile.



Scrivete a Barbara Michini: legalmente@uominietrasporti.it



SIPLI FLEET
Your Fleet in a Click

Soluzioni di Fleet Management

Da 20 anni, aiutiamo Imprenditori e Fleet Manager a migliorare l'efficienza nella gestione della Flotta ed aumentare la redditività, riducendo i costi di non qualità.



www.siplifleet.it | info@sipligroup.com | +39 081 19007307