

# LE ATTIVITÀ DI TRASPORTO MERCI AL TEMPO DI COVID - 19

## SOMMARIO

---

I Protocolli e le linee guida ministeriali e il relativo impatto sulle attività di trasporto merci

---

L'erogazione delle attività di trasporto in maniera sicura sia per la committenza che per gli operatori di settore

---

Le conseguenze sulla circolazione delle merci a livello nazionale, comunitario e internazionale

---

Il rispetto dei lead time e dei transit time da parte del vettore e le implicazioni in caso di inadempimento

---

Gli extra costi generati dalla situazione emergenziale in danno dei soggetti coinvolti nella filiera

---

# LA SICUREZZA E LA SALUTE PER GLI OPERATORI DEL TRASPORTO E PER I SOGGETTI A CONTATTO CON LORO

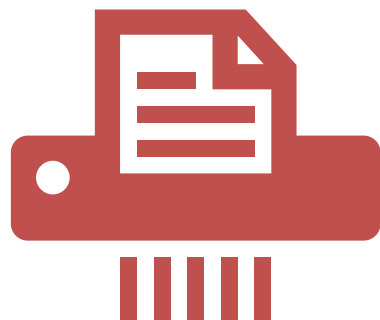
Grandissimo impatto si è registrato sui soggetti che fisicamente danno corso alle attività di trasporto ma anche sui soggetti dell'utenza che con loro vengono a contatto.

Immaginiamo prima sulle piattaforme logistiche: i momenti che venivano considerati a rischio erano quelli per esempio di carico e scarico, di circolazione dei mezzi sui piazzali, quelli potenzialmente derivanti da schiacciamento....i DVR e i DUVRI andavano in questa direzione di prevenzione.

Ora anche il semplice scambio documentale tra il magazziniere, l'addetto al carico e il conducente sono considerati momenti a rischio da tutelare e proteggere, sia dal lato dell'utenza che da quello della filiera.

Per tali ragioni e per la frequenza di esposizione al contatto si sono susseguiti nel tempo i Protocolli generali e quelli speciali in tale ambito, e le imprese di trasporto e logistica sono assoggettate al rispetto di entrambi.

# 14 MARZO 2020: IL PRIMO PROTOCOLLO TRA LE PARTI CONDIVISE



Tale documento “contiene linee guida condivise tra le Parti per agevolare le imprese nell’adozione di protocolli di sicurezza anti-contagio negli ambienti di lavoro”, dal momento che - secondo i contraenti - “la prosecuzione delle attività produttive può avvenire solo in presenza di condizioni che assicurino alle persone che lavorano adeguati livelli di protezione”.



È, infatti, “obiettivo prioritario” del Governo e delle organizzazioni datoriali e sindacali “coniugare la prosecuzione delle attività produttive con la garanzia di condizioni di salubrità e sicurezza degli ambienti di lavoro e delle modalità lavorative”.

# LE MISURE DI PREVENZIONE



“informare tutti i lavoratori e chiunque entri in azienda circa le disposizioni delle Autorità”;



2) regolamentare le “modalità di ingresso in azienda” dei lavoratori, dei “fornitori esterni”, dei “trasportatori” e dei “visitatori” (ad esempio, imprese di pulizie e di manutenzione);



3) effettuare “pulizia giornaliera e sanificazione periodica dei locali, degli ambienti, delle postazioni di lavoro e delle aree comuni e di svago”;



4) imporre che “le persone presenti in azienda adottino tutte le precauzioni igieniche, in particolare per le mani” e usino “dispositivi di protezione individuale”;



5) disciplinare l’accesso “agli spazi comuni” dell’azienda e la permanenza in essi; “gli spostamenti interni, le riunioni e gli eventi interni”, così come “l’entrata e l’uscita dei dipendenti”;



6) far proseguire “la sorveglianza sanitaria (...) perché rappresenta una ulteriore misura di prevenzione di carattere generale: sia perché può intercettare possibili casi e sintomi sospetti del contagio, sia per l’informazione e la formazione che il medico competente può fornire ai lavoratori per evitare la diffusione del contagio”.

---

## 24 APRILE 2020: INTEGRAZIONE DEL PROTOCOLLO



- La principale novità che si riscontra in tale documento, rispetto al precedente, è contenuta nella premessa e consiste in una vera e propria disposizione precettivo-sanzionatoria, in base alla quale *“la mancata attuazione del Protocollo che non assicuri adeguati livelli di protezione determina la sospensione dell’attività fino al ripristino delle condizioni di sicurezza”*.

La mancata attuazione delle misure di protezione previste nel Protocollo potrebbe avere riflessi di natura penale sia ai sensi del Testo Unico in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro (adottato con il decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 e successivi aggiornamenti) sia nell'ipotesi in cui da tale inosservanza derivassero conseguenze dannose ai lavoratori.





---

## LE NOVITÀ PER IL SETTORE DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI

Il MIT e le associazioni datoriali hanno emanato il Protocollo condiviso di regolamentazione per il contenimento della diffusione del COVID-19 in questi settori specifici



# GLI ADEMPIMENTI COMUNI



Prevedere l'obbligo da parte dei responsabili dell'informazione relativamente al corretto uso e gestione dei dispositivi di protezione individuale, dove previsti (mascherine, guanti, tute, etc.);



La sanificazione e l'igienizzazione dei locali, dei mezzi di trasporto e dei mezzi di lavoro deve essere appropriata e frequente (quindi deve riguardare tutte le parti frequentate da viaggiatori e/o lavoratori ed effettuata con le modalità definite dalle specifiche circolari del Ministero della Salute e dell'Istituto Superiore di Sanità).



Laddove non sia possibile mantenere le distanze tra lavoratori previste dalle disposizioni del Protocollo vanno utilizzati i dispositivi di protezione individuale. In subordine dovranno essere usati separatori di posizione. I luoghi strategici per la funzionalità del sistema (sale operative, sale ACC, sale di controllo ecc) devono preferibilmente essere dotati di rilevatori di temperatura attraverso dispositivi automatizzati.



Per tutto il personale viaggiante così come per coloro che hanno rapporti con il pubblico e per i quali le distanze di un m. dall'utenza non siano possibili, va previsto l'utilizzo degli appositi dispositivi di protezione individuali previsti dal Protocollo. Analogamente per il personale viaggiante ( a titolo di esempio macchinisti, piloti ecc..) per i quali la distanza di 1 m dal collega non sia possibile.



Per quanto riguarda il divieto di trasferta (di cui al punto 8 del Protocollo), si deve fare eccezione per le attività che richiedono necessariamente tale modalità.



Sono sospesi tutti i corsi di formazione se non effettuabili da remoto.

# LE RESPONSABILITÀ DEL DATORE DI LAVORO



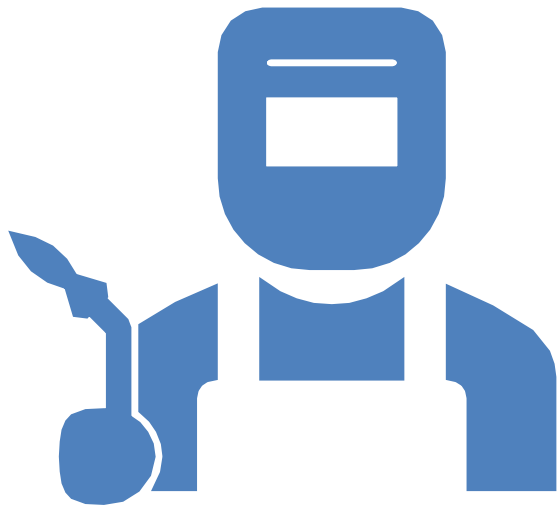
In ambito civile: (azioni risarcitorie per chi dovesse contrarre il virus) Circolare INAIL 3 aprile NON esclude azione di regresso e di rivalsa



In ambito penale: (il datore di lavoro che ha violato il T.U. 81/2008 e ha lasciato che i propri dipendenti operassero in regime di pericolo e senza essere dotati dei necessari DPI e delle necessarie condizioni di sicurezza); discorso analogo per il datore di lavoro delegato o i dirigenti che abbiano delega di funzione in tali ambiti.



In ambito penale-amministrativo: ex D.Lgs.231/2001 per avere tratto vantaggio dal far lavorare i propri dipendenti in violazione del T.U. 81/2008



## L'INFORTUNIO SUL LAVORO E I RISCHI 231

La società può incorrere in responsabilità amministrativa ex D.Lgs. 231/2001 se ricorrono le seguenti circostanze:

- Vi è un infortunio sul lavoro (che determina la morte del dipendente o sue lesioni gravi o gravissime con prognosi superiore ai quaranta giorni);
- L'infortunio stesso è avvenuto a causa della violazione di norme sulla tutela della salute e sicurezza sul lavoro. A questo proposito, ricordiamo che il reato in oggetto è un reato colposo, che prescinde pertanto dall'elemento psicologico del dolo;
- L'ente ha tratto un vantaggio dalla situazione che si concreta nel risparmio di spesa conseguente alla mancata predisposizione di misure di sicurezza preventive che avrebbero evitato l'incidente sul lavoro (mancata assegnazione di DPI; mancata erogazione di formazione, ...).

# LA SICUREZZA NEI TRASPORTI NELL'EMERGENZA SANITARIA

*“Se possibile, gli autisti dei mezzi di trasporto devono rimanere a bordo dei propri mezzi se sprovvisti di guanti e mascherine. In ogni caso, il veicolo può accedere al luogo di carico/scarico anche se l'autista è sprovvisto di DPI, purchè non scenda dal veicolo o mantenga la distanza di un metro dagli altri operatori. Nei luoghi di carico/scarico dovrà essere assicurato che le necessarie operazioni propedeutiche e conclusive del carico/scarico delle merci e la presa/consegna dei documenti, avvengano con modalità che non prevedono con contatti diretti tra operatori ed autisti o nel rispetto della rigorosa distanza di un metro. - Le consegne di pacchi, documenti e altre tipologie di merci espresse possono avvenire, previa nota informativa alla clientela da effettuarsi, anche via web, senza contatto con i riceventi. Nel caso di consegna a domicilio, anche effettuate dai Riders, le merci possono essere consegnate senza contatto con il destinatario e senza firma di avvenuta consegna. Ove ciò non sia possibile, sarà necessario l'utilizzo di mascherine e guanti”.*

## IL TRASPORTO DEI RIFIUTI SANITARI

Il Ministero della Salute con Circolare n. 5443 del 22/02 ha fornito indicazioni e chiarimenti sui comportamenti da adottare per la protezione dal COVID-19, illustrando in particolare le modalità di pulizia degli ambienti sia sanitari che NON sanitari ma in cui abbiano soggiornato pazienti affetti da COVID-19.



La suddetta circolare specifica che: “dopo l’uso, i DPI monouso vanno smaltiti come materiale potenzialmente infetto” anche quando non sono stati utilizzati per finalità sanitarie ma esclusivamente di pulizia dei locali non sanitari potenzialmente contaminati (locali dove hanno soggiornato persone affette da COVID-19).

## I RIFIUTI NEI LUOGHI DI LAVORO SENZA CONTAGI

- Nei luoghi di lavoro, diversi dalle strutture sanitarie o assimilate, ove NON si siano riscontrati casi di persone affette dalla malattia, si consiglia di conferire i DPI in appositi contenitori, dotati di uno o più sacchi all'interno, che dovranno essere adeguatamente neutralizzati (con disinfettanti), chiusi con legacci o nastro adesivo, etichettati in maniera da distinguerli dalle altre tipologie di rifiuti e smaltiti come rifiuti indifferenziati.

## I RIFIUTI NEI LUOGHI DI LAVORO CON I CONTAGI

- In caso invece di luoghi di lavoro ove si siano riscontrati casi confermati di COVID-19 o in cui vi siano persone sottoposte a isolamento, quarantena o ricovero, anche con possibile contagio indiretto, dopo aver eseguito l'attività di sanificazione degli ambienti lavorativi come da indicazioni ministeriali, i DPI dovranno essere gestiti come “rifiuti speciali, prodotti al di fuori delle strutture sanitarie, che come rischio risultano analoghi ai rifiuti pericolosi a rischio infettivo” (D.P.R. 254/2003).



## COME TUTELARSI DA POTENZIALI RICHIESTE O ESPOSIZIONI A RISCHIO

- Fortemente consigliato predisporre un'adeguata reportistica dei presidi messi in atto per la prevenzione dei rischi specifici derivanti dall'emergenza da Coronavirus garantendo la tracciabilità, anche documentale, delle policy aziendali adottate e delle verifiche condotte sul rispetto delle stesse, sia da parte dell'impresa che eroga attività di servizi di trasporto o logistica, sia dell'impresa utente che espone i propri dipendenti e/o ausiliari al contatto.
- Tale regola, unitamente all'effettiva implementazione di tutti gli accorgimenti necessari, dovrebbe divenire una best practice aziendale da attuare sin da subito e da mantenere anche in una fase successiva di rientro all'operatività graduale da parte delle aziende. Infatti, nell'ipotesi di contestazione di responsabilità civile, penale e/o ex D.lgs. 231/2001, occorrerà motivare e dimostrare le scelte effettuate dal datore di lavoro in ogni fase dell'emergenza (es. proseguire l'attività o meno, in che condizioni, con quali modalità di tutela dei lavoratori, etc.), un onere che risulterà tanto più agevole da sostenere quanto più si è prestata la dovuta attenzione alla compliance aziendale illustrata.

# LO SCAMBIO DELLA DOCUMENTAZIONE E LA PROVA DI RICEZIONE O DI AFFIDAMENTO DELLE MERCİ

*“Se possibile, gli autisti dei mezzi di trasporto devono rimanere a bordo dei propri mezzi se sprovvisti di guanti e mascherine. In ogni caso, il veicolo può accedere al luogo di carico/scarico anche se l'autista è sprovvisto di DPI, purchè non scenda dal veicolo o mantenga la distanza di un metro dagli altri operatori. Nei luoghi di carico/scarico dovrà essere assicurato che le necessarie operazioni propedeutiche e conclusive del carico/scarico delle merci e la presa/consegna dei documenti, avvengano con modalità che non prevedono contatti diretti tra operatori ed autisti o nel rispetto della rigorosa distanza di un metro. - Le consegne di pacchi, documenti e altre tipologie di merci espresse possono avvenire, previa nota informativa alla clientela da effettuarsi, anche via web, senza contatto con i riceventi. Nel caso di consegna a domicilio, anche effettuate dai Riders, le merci possono essere consegnate senza contatto con il destinatario e senza firma di avvenuta consegna. Ove ciò non sia possibile, sarà necessario l'utilizzo di mascherine e guanti”.*

- Appare opportuno che ogni operatore del settore debba prudenzialmente e idoneamente informare preventivamente la propria committenza anche via web (tramite magari anche le proprie condizioni generali di trasporto, se ne dispone)-così come specificatamente previsto per le sole consegna di merci c.d. “espresse”- che, stante la direttiva in oggetto e i presupposti di “eccezionalità”, la rimessa si considera regolarmente e tempestivamente effettuata pur senza la firma di avvenuta ricezione da parte del destinatario.

# IL RECUPERO CREDITI E IL PAGAMENTO DEI NOLI

- L'operatore che acconsente liberamente al riscadenzamento dei pagamenti, si priva automaticamente dell'arma maggiore di cui dispone per la tutela del proprio credito, vale a dire il diritto di ritenzione sulle merci che si trovi a detenere in forza dell'esecuzione dei contratti di trasporto, spedizione o deposito. Spesso questa è l'unico vero strumento a disposizione che, se correttamente utilizzato nei modi e nei termini consentiti dalla normativa e giurisprudenza di settore, spinge il debitore, che non può permettersi di non arrivare in consegna con i prodotti, a pagare i noli dovuti per consentire la prosecuzione a destino.

# IL MANCATO RISPETTO DEI KPI, IL RITARDO NELL'ESECUZIONE DELLE CONSEGNE E I CONCETTI DI FORZA MAGGIORE

- È opportuno, soprattutto laddove dovessimo essere esposti a nuove misure restrittive) che ogni operatore comunichi sin da subito e formalmente ai propri clienti/fornitori che qualsivoglia ritardo e/o danneggiamento derivato dalla situazione legata all'emergenza Coronavirus dipende da forza maggiore o comunque da cause a sé estranee che non domina direttamente-concetto che dovrà essere utilmente elevato se, in futuro, venga chiamato a rispondere per i danni sofferti dai clienti e/o fornitori-.
- Occorre anche caldeggiare, per il prossimo futuro, la negoziazione e stipulazione scritta di ogni rapporto contrattuale, che preveda e prevenga anche le problematiche legate all'eccezionalità degli eventi emerse in queste settimane e che purtroppo si accingono a lasciare il loro segno per un periodo che non si prospetta limitato.

---

Per espressa previsione di legge non possono essere considerati come straordinari ed imprevedibili eventi che rientrano nella cosiddetta “alea normale del contratto”, vale a dire il margine di rischio di variazione del valore delle prestazioni contrattuali che ogni contraente consapevole sa di assumere al momento della conclusione del contratto, come possono essere, ad esempio, oscillazioni dei prezzi di mercato, o la svalutazione monetaria.

Si ricorda che nel trasporto internazionale di merci, la Convenzione sul contratto di trasporto internazionale di merce per strada (c.d. CMR) prevede all’art.19 che “Vi è ritardo nella riconsegna quando la merce non è stata riconsegnata entro il termine convenuto o, se non è stato convenuto un termine, quando la durata effettiva del trasporto superi il tempo accordato ragionevolmente a un vettore diligente, tenuto conto delle circostanze [...]”.

Se letto in combinato disposto con l’17, comma secondo, secondo cui “Il vettore è esonerato da tale responsabilità se [...] il ritardo è dovuto [...] a circostanze che il vettore non poteva evitare e alle cui conseguenze egli non poteva ovviare”, è chiaro che la pandemia -con i relativi provvedimenti che impongono ristrettezze e serrati controlli che dilatano i tempi di consegna- rientrano in tale ultima fattispecie.

# LE CONVENZIONI DI DIRITTO MARITTIMO

## **Articolo 17 Convenzione delle Nazioni unite sui contratti per il trasporto internazionale di merci interamente o parzialmente per mare (Regole di Rotterdam) - Fondamento della responsabilità**

1. Il vettore è responsabile per la perdita o il danno delle merci, così come per il ritardo nella loro consegna, se il creditore prova che il danno, la perdita o il ritardo, o l'evento o le circostanze che lo hanno causato o hanno contribuito a causarlo si è verificato durante il periodo della responsabilità del vettore, come definito nel capitolo 4.

2. Il vettore è esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità in base al paragrafo 1 di questo articolo se prova che la causa o una delle cause del danno, della perdita o del ritardo non è imputabile a sua colpa o a colpa di una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18.

3. Il vettore è anche esonerato in tutto o in parte dalla sua responsabilità in base al paragrafo 1 di questo articolo se, alternativamente alla prova della assenza di colpa come previsto nel paragrafo 2 di questo articolo, prova che uno o più degli eventi o delle circostanze che seguono hanno causato o contribuito alla perdita, al danno o al ritardo:

- (a) atto di Dio;
- (b) pericoli, rischi e accidenti del mare o di altre acque navigabili;
- (c) guerra, ostilità, conflitto armato, pirateria, terrorismo, sommosse e tumulti;
- (d) restrizioni per quarantena; interferenza o impedimenti da parte di Stati, autorità pubbliche, governanti o popolo compresi detenzione, sequestro o pignoramento non imputabile al vettore o a una qualsiasi delle persone menzionate nell'articolo 18;
- (e) scioperi, serrate, sospensioni del o ostacoli al lavoro;

[...]

# LA FORZA MAGGIORE NEL TRASPORTO FERROVIARIO

- No definizione di forza maggiore
- Articolo 23 Fondamento della responsabilità: *Il trasportatore è responsabile del danno derivante dalla perdita totale o parziale e dall'avaria della merce sopraggiunte a partire dalla presa in carico della merce fino alla riconsegna, nonché del danno derivante dal superamento del termine di resa, qualunque sia l'infrastruttura ferroviaria utilizzata. Il trasportatore è esonerato da tale responsabilità nella misura in cui la perdita, l'avaria o il superamento del termine di resa siano stati causati da colpa dell'avente diritto, da un ordine di quest'ultimo non determinato da colpa del trasportatore, da un vizio proprio della merce (deterioramento interno, calo stradale, ecc.), o da circostanze che il trasportatore non poteva evitare ed alle cui conseguenze non poteva oviare.*



---

# LA FORZA IN MAGGIORE NEL SETTORE DELLA LOGISTICA

In logistica in genere si tratta di eventi che portano il fornitore dei servizi logistici a violare il contratto e quindi a incorrere in controversie legali. Un tipico esempio è il ritardo nei tempi di consegna legato a incidenti, incendi, calamità naturali, provvedimenti giudiziari o governativi, guerre, insurrezioni o scioperi. Perché sussista la forza maggiore deve realmente mettere il fornitore nelle condizioni di non poter svolgere i suoi doveri e non potervi porre rimedio.

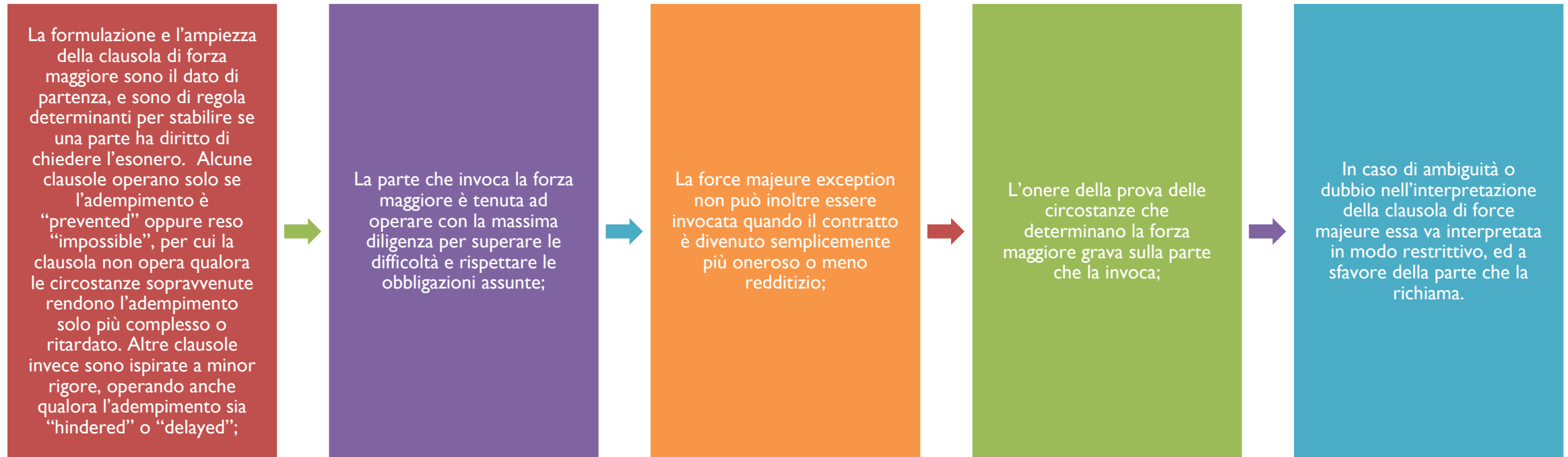
È necessario necessità l'inserimento della clausola di forza maggiore all'interno di ogni contratto, sia di portata nazionale che, e soprattutto, di portata internazionale.

---

# IL CONCETTO DI FORZA MAGGIORE NEL DIRITTO INGLESE

- Nel diritto inglese non esiste una force majeure doctrine, ossia un principio destinato ad operare ogni volta che si verifica l'impossibilità di eseguire un contratto.
- Dunque, in mancanza di una previsione contrattuale (in particolare in assenza di una force majeure clause) la parte che si trova nell'impossibilità di eseguire rischia di non avere alcuno strumento disponibile.

# IN SINTESI È POSSIBILE RIASSUMERE LA POSIZIONE ESISTENTE NELLA PRASSI CONTRATTUALE E NELLA GIURISPRUDENZA INGLESE E DEI SISTEMI DI COMMON LAW COME SEGUE:



# LA CLAUSOLA DI FORCE MAJEURE ELABORATA DALLA CAMERA DI COMMERCIO INTERNAZIONALE



act of authority whether lawful or unlawful, compliance with any law or governmental order, rule, regulation or direction, curfew restriction, expropriation, compulsory acquisition, seizure of works, requisition, nationalisation;



e) act of God, plague, epidemic...

---

## **EXTRA COSTI LEGATI AI CONTAINER FERMI NEI PORTI**

- Pagamenti c.d. di detention & demurrage -la prima riguarda le tariffe applicate per una riconsegna dell'equipment (contenitore) alla compagnia di navigazione oltre il termine previsto, la seconda le soste in piazzale nei terminal portuali e l'occupazione dei relativi

---

# CHI SOSTIENE QUESTI EXTRA COSTI?

- Di regola è obbligato il soggetto che risulta shipper in polizza di carico.

Di regola lo “shipper” è identificato con il mittente ovvero con colui che stipula con il vettore il contratto di trasporto rappresentato dalla polizza di carico e può coincidere con il proprietario della merce, con il venditore o con il caricatore.

Spesso però viene coinvolto quale soggetto passivo responsabile dei costi anche il mero spedizioniere e le azioni vengono rivolte all’indirizzo dello spedizioniere per cui più volte i tribunali sono intervenuti per stabilire in capo a chi fosse la legittimazione passiva.

# IL TRASPORTO DEI RIFIUTI E LA NORMATIVA ADR

- UN 3291 rifiuti (bio)medicali n.a.s.
- Classe: 6.2
- Gruppo di imballaggio: II
- Il limite per il trasporto in esenzione parziale, secondo la sezione I.1.3.6 ADR, è di 333 kg (categoria di trasporto 2).

# I PROBLEMI ASSICURATIVI

- I principali impatti negativi per il settore sono stati ritardi e danni indiretti e problemi nelle rivalse. La mancata apposizione delle riserve sui documenti di trasporto, per esempio, è un possibile rischio (generato dal distanziamento).
- Altre criticità sono quelle legati ai possibili ritardi e al Covid come forza maggiore a proposito del quale vi sono interpretazioni differenti fra gli assicuratori.
- Per le aziende produttrici possono esserci allungamenti dei tempi di stoccaggio, con relative conseguenze sulle merci, e deviazioni di percorso, e in questo caso l'azienda deve essere attenta ad avvisare prontamente l'assicuratore per un adeguamento della copertura.



---

GRAZIE PER L'ATTENZIONE

