



Furti nel comparto: le responsabilità

L'OPERATORE LOGISTICO SARÀ SEMPRE RESPONSABILE NEI CONFRONTI DEL COMMITTENTE PER LA SOTTRAZIONE DELLE MERCI AFFIDATE ALLA SUA CUSTODIA, SALVO IN CASO DI RAPINA

di *Donatella Rampinelli*

Quello dei furti in fase di trasporto è un problema di grosse dimensioni. Come emerge dal Dossier Autotrasporto, contenuto nella prossima edizione della *Guida alla Sicurezza Stradale*, promossa da VIASAT GROUP, azienda leader nella sicurezza satellitare, sono **2.053 mezzi pesanti che spariscono ogni anno in Italia** (171 al mese, più di 5 al giorno). Campania, Lombardia, Sicilia e Puglia le Regioni più a rischio. **Ne viene trovato il 50%, percentuale che sale se il mezzo è protetto da dispositivi satellitari.** Sono questi alcuni dati che emergono.

Le conserve ittiche, in quanto prodotto molto appetibile per il loro valore intrinseco (in alcuni casi davvero elevato), sono tra le categorie più a rischio. Esse, infatti, al pari di altre derrate alimentari, godono di elevata commerciabilità; come diretta conseguenza di ciò l'incidenza di furti e rapine nella fase distributiva dei prodotti risulta essere particolarmente elevata. Abbiamo chiesto all'avvocato **Emilio Fadda** di spiegarci come nel contratto di Logistica possa essere inclusa questa complessa materia:

“Tre sono i capitoli da considerare nel contratto:

- l'operatore logistico dovrà assumersi l'onere di predisporre tutte le misure opportune e necessarie per prevenire i furti;

1.131

(55% DEL TOTALE)

I TIR RUBATI CHE IN ITALIA OGNI ANNO VENGONO RESTITUITI AL LEGITTIMO PROPRIETARIO

LIGURIA

LA REGIONE PIÙ VIRTUOSA, DOVE VENGONO RECUPERATI PIÙ MEZZI DI QUANTI NE SIANO STATI RUBATI

(207%)

- in secondo luogo, il contratto dovrà disciplinare con precisione i meccanismi risarcitori in favore del proprietario delle merci, nel caso in cui queste vengano sottratte nel periodo di tempo in cui sono sotto il controllo dell'operatore logistico;
- in terzo luogo, dovranno essere indicati con precisione gli obblighi assicurativi che competono rispettivamente alle parti del rapporto.

A proposito del secondo capitolo, il più interessante, occorre innanzitutto sottolineare come il contratto di logistica non sia stato tipizzato né dal legislatore nazionale, né da quello sovranazionale, non è quindi possibile individuare una disciplina normativa di questa attività.”

E allora come comportarsi?

Poiché il contratto di logistica è un contratto atipico possiamo ricondurlo alla categoria dei contratti misti, cioè quei contratti in cui è possibile individuare elementi tipici di diversi contratti tipici (in questo caso, appalto, deposito, tra-

sporto, spedizione) combinati tra loro stessi a formare un unico rapporto.

In base all'art. 1322 Cod. Civ., infatti, *“le parti possono liberamente determinare il contenuto del contratto nei limiti imposti dalla legge.*

La disciplina applicabile a questa tipologia di rapporti “va individuata in quella risultante dalle norme del contratto tipico nel cui schema sono riconducibili gli elementi prevalenti (cosiddetta teoria dell’assorbimento o della prevalenza), senza escludere ogni rilevanza giuridica degli altri elementi, che sono voluti dalle parti e concorrono a fissare il contenuto e l’ampiezza del vincolo contrattuale, ai quali si applicano le norme proprie del contratto cui essi appartengono, in quanto compatibili con quelle del contratto prevalente” (Trib. Parma, 3 luglio 2013, n. 985, in Redazione Giuffrè 2013).”

Complesso, direi. Ma, allora, quali responsabilità fanno carico all’operatore logistico nel caso di sottrazione

LA RICERCA

FURTI E RITROVAMENTI MEZZI PESANTI - ANNO 2016

Regioni	Furti	Ritrovamenti	%
Abruzzo	86	16	19
Basilicata	24	5	21
Calabria	77	37	48
Campania	367	162	44
Emilia Romagna	104	61	59
Friuli Venezia Giulia	21	2	10
Lazio	193	97	50
Liguria	15	31	207
Lombardia	289	233	81
Marche	33	11	33
Molise	11	3	27
Piemonte	123	104	85
Puglia	247	160	65
Sardegna	16	7	44
Sicilia	247	111	45
Toscana	67	32	48
Trentino-Alto Adige	6	0	0
Umbria	32	5	16
Valle d’Aosta	0	0	0
Veneto	95	54	57
Totale Nazionale	2.053	1.131	55

Secondo gli ultimi dati disponibili della Polizia di Stato, relativi al 2016, si registrano in Italia **2.053 furti di TIR** l’anno (171 al mese, più di 5 al giorno). Statistica in miglioramento (con un decremento del -9,76%) rispetto al 2015, quando i mezzi pesanti sottratti al legittimo proprietario erano stati poco più di 2.275,.

La **Campania** è la regione più a rischio d’Italia con i suoi 367 furti consumati, seguono la **Lombardia** con 289 e la **Sicilia** e la **Puglia**, entrambe con 247. Altre Regioni a rischio sono il **Lazio** (193 furti), **Piemonte** (123) e **Emilia Romagna** (104).

In quasi tutte le Regioni si sono registrate percentuali di furti minori rispetto all’anno precedente. Fanno eccezione, in particolare, il **Friuli Venezia Giulia** (+133%), il **Trentino Alto Adige** (+100%), l’**Abruzzo** (+40,98%), la **Campania** (+31,54%).

Fonte: Viasat Group - Guida alla Sicurezza 2017

VIASAT BLUTRACK

LOCALIZZAZIONE E TRACCIABILITÀ DELLE MERCI

Nel prossimo futuro, le esigenze di localizzazione satellitare passeranno sempre di più dai mezzi alle merci trasportate. La tracciabilità dei prodotti, quindi la possibilità di ricostruire il percorso, ad esempio, degli alimenti dal luogo di produzione alla tavola, sono divenuti nel corso degli ultimi anni fattori distintivi e capaci di creare valore per la filiera agroalimentare. Essere in grado di garantire ai consumatori la sicurezza alimentare, l’origine e la qualità dei prodotti, la sostenibilità dei processi produttivi e la coerenza della catena logistica permette di offrire al mercato trasparenza e sicurezza.

L’infotelematica e le tecnologie satellitari mettono a disposizione degli operatori del settore soluzioni innovative per il trasporto delle merci, dal produttore al distributore e al consumatore. Ne è un esempio il sistema di localizzazione satellitare e comunicazione Viasat BluTrack, autoalimentato con batterie interne o, in alternativa, con alimentazione 12/24 Volt. Configurabile con sensori di temperatura, umidità e fotodiode per la segnalazione dell’apertura dei portelloni in caso di effrazione, concepito espressamente per il monitoraggio delle merci, indipendentemente dal mezzo di trasporto utilizzato (container, casse mobili, rimorchi, semi rimorchi, vagoni ferroviari, ecc.).

Grazie alla tecnologia cell-based, in caso di segnale GPS debole o assente (ad esempio chiuso in un container), in au-

tomatico, il sistema propone la posizione del mezzo, tramite le informazioni della rete GSM a cui è connesso. Ha anche un QR-code per la tracciabilità della merce trasportata e del dispositivo stesso, documentabile sia sul momento che da remoto.

Per il monitoraggio delle merci trasportate abbinate al dispositivo BluTrack c’è la WebConsole, accessibile con login e password da qualsiasi postazione Internet. Le informazioni così raccolte, se opportunamente gestite ed elaborate, consentono di generare straordinarie opportunità di business per le aziende che decidano di sfruttare la telematica per ottimizzare e rendere più efficiente la gestione delle proprie flotte.



PESCE/LOGISTICA

della merce che gli è stata affidata dal produttore?

Tanto la responsabilità del depositario quanto quella del trasportatore sono configurate nel nostro ordinamento in termini di *recepto*, con conseguente applicazione di regole particolarmente rigorose, nel senso che *“la responsabilità ex recepto incombe sul depositario così che il medesimo ha l'onere di provare l'imprevedibilità e l'inevitabilità della perdita della cosa”* (Cass. civ., 29.7.04, n. 14470): l'operatore logistico non può andare esente da responsabilità adducendo semplicemente di aver agito con l'ordinaria diligenza.

Nel caso di sottrazione della merce affidatagli, caso fortuito e forza maggiore *“sussistono soltanto in caso di assoluta inevitabilità, nel senso che la sottrazione deve essere compiuta con violenza o minaccia ovvero in circostanze tali da renderla imprevedibile ed inevitabile”* (Cass. Civ., 17 giugno 2013, n. 15107): in sostanza quindi, l'operatore logistico sarà sempre responsabile nei confronti del committente per la sottrazione delle merci affidata alla sua custodia, salvo il caso di rapina.

Resta peraltro da evidenziare come, nel caso in cui la sottrazione della merce si verifichi durante la fase di trasporto della stessa, l'operatore logistico sia legittimato al risarcimento entro i limiti previsti dalla normativa interna ed internazionale per questa fattispecie, eccezione che non potrà essere invece invocata nel caso in cui la sottrazione stessa avvenga durante la fase di deposito.

La disciplina del codice civile del contratto di deposito, infatti, non prevede alcun limite del debito a favore del depositario, contrariamente a quanto avviene nel caso del contratto di trasporto.”



IL COSTO DEI FURTI

Dai dati ufficiali dell'Unione Europea, si evince che il furto di prodotti di alto valore e ad alto rischio, movimentati nelle catene logistiche di fornitura Europee, incide sull'aggravio dei costi aziendali per ben 8,2 miliardi di Euro all'anno. Oltre la metà dei crimini, riguarda furti sui camion. Le merci che attirano maggiormente i ladri sono smartphone, tablet, valuta, prodotti elettronici, sigarette, farmaci, abbigliamento, metalli, cosmetici e prodotti alimentari.

Che cosa avviene allora in caso di trasporto?

Nel caso di trasporto stradale, l'articolo 1696 cod. civ. prevede che *“il danno derivante da perdita o da avaria si calcola secondo il prezzo corrente delle cose trasportate nel luogo e nel tempo della riconsegna”*, precisando che *“il risarcimento dovuto dal vettore non può essere superiore a 1 euro per ogni chilogrammo di peso lordo della merce perduta”*.

È assolutamente evidente che 1 euro/kg costituisce un risarcimento inadeguato in caso di perdita di conserve ittiche, ma al proposito occorre considerare che:

- la limitazione di responsabilità non opera nel caso in cui la perdita della merce sia stata determinata da dolo o colpa grave del vettore;
 - sia legittimo prevedere contrattualmente importi più elevati, coerenti con la tipologia di merce trasportata.
- Dobbiamo allora rassegnarci a sottoscrivere con grande attenzione un contratto logistico che cauteli con puntualità i prodotti soprattutto quando maggiormente soggetti a questi spiacevoli eventi. **S**