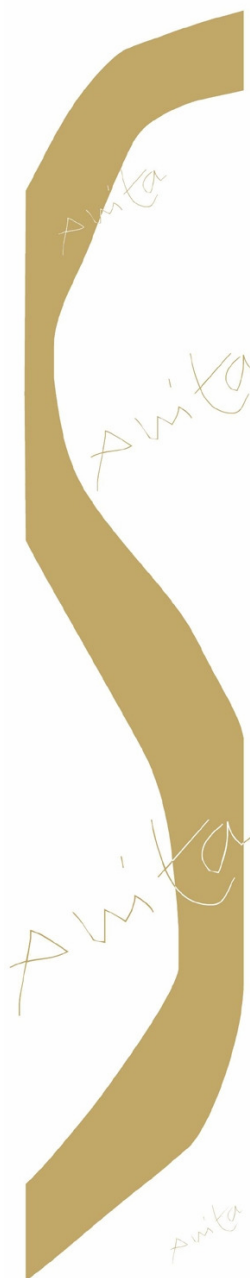


Centro Studi & Ricerche



**Il sistema di interscambio nei pallet.
“Focus sulle imprese associate Anita”**

**NEWSLETTER
Novembre-Dicembre 2008**

Responsabile
Dott. Domenico Barricelli

Via Oglio n°9 Roma
Tel. 06/8550263
fax 06/8554066
www.anita.it
centrostudi@anita.it



1. Le ragioni dell'analisi: obiettivi e finalità.

A distanza di alcuni mesi dalla decisione assunta dall'ANITA di abbandonare l'interscambio dei pallet, era necessario ed opportuno avere un quadro complessivo della posizione assunta dalle imprese aderenti nei confronti della propria committenza. E' stato, dunque, inviato un questionario alle imprese associate per ascoltare le diverse posizioni e trarre utili indicazioni a supporto di una politica che in materia dovrà caratterizzare l'azione dell'Associazione. I principali argomenti trattati sono stati i seguenti:

1. *apprezzamento, o meno, della decisione di abbandonare lo scambio dei pallet dal gennaio 2008, da parte di ANITA;*
2. *attuazione della decisione nei confronti della committenza, ed eventuali benefici ottenuti;*
3. *riconoscimento, o meno, di un compenso per la scambio di pallet, prima della decisione;*
4. *fonti informative dalle quali è stata appresa l'iniziativa di abbandono;*
5. *eventuali difficoltà incontrate nella scelta di abbandonare lo scambio;*
6. *indicazioni sulle alternative adottate dalla clientela per la gestione dei pallet;*
7. *eventuali e ulteriori suggerimenti e proposte a sostegno dell'iniziativa.*

Le imprese che hanno partecipato alla rilevazione, operano sia nel trasporto alimentare, sia nel trasporto chimico ed industriale in genere. L'ubicazione territoriale prevalente è il nord - in particolare il Triveneto - con una partecipazione minore delle imprese presenti nel centro-sud Italia. Le caratteristiche dimensionali delle imprese variano da microimprese ad imprese medie (in prevalenza), con la presenza di alcune delle più grandi aziende di trasporto e logistica italiane. Il mercato di riferimento delle imprese coinvolte vede una netta prevalenza del trasporto internazionale rispetto a quello nazionale.

2. La posizione di ANITA

La perdita di competitività delle imprese di trasporto su strada in Europa, in particolare nei Paesi dell'UE a 15 (in conseguenza dell'allargamento a nuovi Paesi membri le cui imprese hanno costi di esercizio più competitivi), non consentono più, da parte delle imprese di autotrasporto, l'assunzione di "costi impropri" a beneficio delle imprese proprietarie delle merci e degli imballaggi, quali sono appunto da considerare i pallet.

Le imprese hanno chiesto ad ANITA di avere una posizione chiara e incisiva sul mercato, che potesse contribuire ad affermare un diverso modo di

rapportarsi al problema da parte della committenza e degli stessi operatori sui quali ricade l'onere di cui dovrebbe farsi carico il proprietario della merce.

L'ANITA ha deciso quindi di abbandonare, dal 1° gennaio 2008, lo scambio delle palette (EUR ed EPAL) nel trasporto di merci su strada, nazionale ed internazionale.

Questa decisione, fortemente voluta dalle imprese del settore alimentare (ma che interessa anche altri settori), è in linea con le ultime tendenze riscontrate a livello europeo ed è una scelta quasi obbligata per le imprese che operano nel trasporto pallettizzato. Anche la Fedespedi, in Italia, ha adottato un'analogha scelta.

Pallet vuol dire "denaro" e in quanto tale richiede una gestione attenta da parte di tutti gli attori coinvolti nella filiera, inclusi gli operatori logistici e i trasportatori che subiscono da un lato le modalità di gestione del pallet scelte dai produttori e, dall'altro, il potere contrattuale della grande distribuzione organizzata (GDO).

Tra le grandi imprese multinazionali si sta sviluppando l'adesione a sistemi di noleggio (*pallet pooling*), modalità che incontra qualche difficoltà nell'interfacciarsi - in Italia - con la GDO che definisce le politiche di gestione dei pallet, potendo permettersi di respingere eventuali supporti/imballaggi ritenuti non idonei alla catena distributiva (pallet a perdere, oppure a noleggio).

E' evidente che, la posizione di ANITA non ha inteso prevaricare eventuali rapporti correttamente formalizzati dalle imprese associate all'interno di "contratti di trasporto" con i propri committenti.

Questo, tuttavia, succede molto raramente, in quanto la modalità più diffusa sul mercato è il contratto verbale, ed è evidente che in caso di contenzioso, diventa difficile comprendere di chi sia la responsabilità e l'onere nella gestione dei pallet.

3. Il sistema dello scambio dei pallet

E' un sistema ad adesione volontaria e punta ad assicurare la qualità e il riutilizzo degli imballaggi, a livello europeo; di fatto, è divenuto un sistema obbligato cui è difficile sottrarsi. L'interscambio "alla pari" di palette tra gli utilizzatori è un'operazione che avviene a volte in simultanea, ma molto spesso in tempi differiti.

Sull'impresa di autotrasporto, per il tramite dell'autista, viene a gravare il rischio che i pallet di ritorno non siano di qualità almeno pari a quella dei pallet dell'andata, oltre che ovviamente di pari numero. Lo scambio di palette si traduce così, quasi sempre, in un onere gestionale ed amministrativo che le imprese di trasporto e spedizioni italiane non sono più in grado di sostenere, in quanto non adeguatamente remunerato come servizio accessorio al trasporto.

I "costi impropri" sono quelli dell'approvvigionamento, conservazione, riparazione, gestione amministrativa e trasporto delle palette.

Le imprese di trasporto sono spesso accusate anche di alimentare un mercato parallelo di pallet, dove avvengono sempre più furti e contraffazione di unità: come dire, da vittime di un sistema sempre meno gestibile a responsabili.

4. Aspetti controversi nel rapporto con la committenza

Alcune perplessità sono emerse tra le imprese di autotrasporto meno strutturate circa gli obblighi contrattuali nella gestione del pallet, con le imprese committenti; è evidente che in presenza di un contratto scritto di trasporto che preveda come “servizio accessorio” tale attività, l'imprenditore è tenuto – pena l'applicazione di penali a suo carico – a rispettare quanto pattuito.

Nel caso specifico del trasporto dei prodotti alimentari, tuttavia, anche la sottoscrizione di una specifica clausola per la gestione dei pallet, ed il riconoscimento di un giusto compenso per l'attività accessoria, non escludono possibili conseguenze per il vettore sul piano prettamente sanitario, derivanti dal mancato obbligo normativo di sanitizzazione dei pallet stessi ovvero, dell'obbligo di utilizzo di pallet a perdere.

Altro aspetto, che non deve essere sottovalutato, è inoltre il fenomeno in aumento del rilascio di “buoni pallet”, che comporta per l'impresa di trasporto l'ulteriore onere di recuperare, in un secondo momento, i pallet non disponibili allo scambio immediato.

L'impresa si trova a dover così gestire “buoni” – i quali certificano il debito/credito di pallet con gli operatori mittenti – nei confronti dei destinatari della merce, con effetti perversi in caso di contenzioso, specialmente nel caso di assenza di un contratto di trasporto scritto tra vettore e committente.

Il mercato fittizio di “buoni pallet” ha raggiunto valori di mercato inimmaginabili e sempre più ingovernabile.

5. L'uso promiscuo di pallet ed il rischio sanitario

A fianco dell'iniziativa dell'abbandono della pratica dell'interscambio, ANITA si è soffermata anche su alcuni aspetti legati ad un possibile rischio sanitario nell'uso promiscuo di pallet.

Per quanto riguarda, in particolare, gli aspetti sanitari, è stato purtroppo rilevato un totale disinteresse sulle questioni poste da parte dell'autorità pubblica; ciò non deve stupire più di tanto se si pensa che anche in occasione delle vicende dei cibi adulterati (vino, olio e mozzarelle) che hanno recentemente interessato l'opinione pubblica, si è avuta conferma che c'è scarsa prevenzione e si interviene soltanto sull'onda delle emozioni, e a danno avvenuto.

L'assenza di norme specifiche di tipo sanitario sui pallet, potrebbero tradursi - un domani - in un possibile coinvolgimento dell'impresa vettoriale sotto il profilo della responsabilità civile.

6. I risultati delle rilevazioni

Offriamo, dunque, il punto di vista delle imprese associate a seguito della rilevazione effettuata. I risultati della consultazione provenienti dalle risposte

delle imprese, sono stati complessivamente elaborati ed aggregati per i singoli ambiti tematici trattati, che di seguito riassumiamo.

A. Vi è un **consenso unanime sulla decisione di ANITA** di abbandonare dal 1 gennaio 2008 il sistema di interscambio¹ dei pallet.

B. Risulta, invece, **debole l'attuazione della decisione nei confronti dei propri committenti**, per le seguenti ragioni:

- debolezza nella negoziazione da parte del vettore; il committente (es. grande distribuzione) impone le proprie scelte “*perché il cliente per proseguire il rapporto di lavoro esige lo scambio (soprattutto la grande distribuzione)*”; vi è il rischio di perdere il cliente “*perché la committenza trova altri trasportatori che svolgono tale servizio*”;
- difficoltà di applicazione tra imprese nazionali e internazionali: i vettori internazionali hanno più difficoltà ad applicare la scelta;
- qualora ci sia il consenso da parte del committente, si chiede di procrastinare la prassi fino a scadenza del contratto;
- la committenza non si è organizzata per individuare soluzioni alternative.

Le imprese che hanno abbandonato lo scambio, lo hanno potuto fare per dimensione e quote di mercato. Sono più propensi i produttori italiani ad un'affermazione di un sistema diverso di gestione dei pallet (*pooling*, etc.) che non i committenti esteri e le agenzie di intermediazione.

Le imprese minori sollecitano il superamento del sistema dello scambio attraverso un'azione corale, concordata, di tutti gli operatori che può passare attraverso un'intesa tra i diversi sistemi di rappresentanza dell'autotrasporto.

C. **Riconoscimento dei compensi per la gestione dei pallet**, precedenti alla decisione ANITA.

Nei casi in cui venga riconosciuto un compenso, quest'ultimo non sembra adeguato al servizio offerto; inoltre, il riconoscimento di un compenso non sembra una pratica applicata dai clienti esteri. Appare più difficile il riconoscimento per le imprese piccole e medie.

D. **Ulteriori fonti informative**, oltre a quella associativa.

Le imprese hanno acquisito le informazioni sulla decisione di abbandonare lo scambio prevalentemente attraverso la stampa nazionale di settore (non mancano citazioni attraverso la stampa estera, per chi opera in traffico internazionale) e in minor misura tramite colleghi, spedizionieri e clienti.

E. Non si rilevano particolari **benefici ottenuti dall'abbandono dell'interscambio**, visto l'esigua applicazione; sembrano incidere in minor misura i benefici sulla riduzione dei costi e sull'avvio di rapporti contrattualizzati per il servizio. Di seguito si elencano ulteriori benefici indicati:

- inizio di confronti, non ancora visibili nel breve periodo;

¹ Interscambio: gestione dei pallet per conto del cliente (di un numero pari e di qualità compatibile ai pallet scaricati)

- stipula di contratti di trasporto con riconoscimento dei costi di servizio aggiuntivo pallets.

F. *Alternative individuate dalla clientela all’interscambio.*

Si elencano le alternative individuate dalla clientela:

- 50% *pooling* (affitto pallet): alcuni dichiarano già il ricorso a servizi di *pooling*;
- molti clienti si rivolgono ad altri vettori;
- palette a perdere;
- ritiro di buoni con successivo viaggio dedicato al recupero dei pallet;
- viaggi periodici dedicati esclusivamente ai pallet dietro compenso;
- interscambio come condizione essenziale per la sottoscrizione di un “contratto di trasporto”.

G. *Suggerimenti a sostegno dell’iniziativa*

Tra i suggerimenti raccolti, elenchiamo i principali:

- coinvolgimento delle altre associazioni per avere benefici economici e operativi;
- coinvolgimento della rappresentanza della committenza (Confindustria, Confcommercio, etc.);
- le imprese di trasporto devono applicare una linea comune verso la committenza secondo le linee guida concordate tra le associazioni; tale iniziativa andrebbe estesa anche a livello comunitario;
- continuare a sostenere, nelle sedi opportune, l’iniziativa per affermare il principio, anche attraverso il ricorso a campagne informative sui media;
- promuovere l’adozione di norme specifiche sull’igiene dei pallet nel settore alimentare (dove spesso vengono riutilizzate le stesse palette usate dal settore chimico);
- stipula di convenzioni particolari con operatori specializzati (*pooling*);
- prevedere con atti normativi (UE) un espresso divieto dell’interscambio;
- rifiutare commesse che prevedono lo scambio - anche per ragioni legate a fenomeni di furti che possono vedere il coinvolgimento di autisti, imprese etc. - senza un accordo sottoscritto che preveda espressamente un riconoscimento per la gestione dei pallet.

7. Le azioni di ANITA a seguito della decisione di abbandono dell’interscambio.

L’ANITA ha sensibilizzato le rappresentanze dell’utenza (Federalimentare, Farindustria, Assologistica, Federchimica, Confcommercio, Confesercenti, Lega Coop, CNA, Confartigianato, le associazioni più rappresentative della distribuzione) sull’iniziativa dell’abbandono dell’interscambio.

Un’analogha iniziativa è stata formalizzata nei confronti delle principali associazioni dell’autotrasporto europee e dell’IRU (*International Road Transport Union*), al fine di fare proselitismo in ambito comunitario, dal momento che la prassi dello scambio è da tempo diffuso nel contesto europeo.

ANITA ha, inoltre, provveduto ad informare dell’iniziativa le associazioni più rappresentative facenti parte del Comitato centrale dell’Albo degli

Autotrasportatori, al fine di ottenere una condivisione degli obiettivi e di estendere, quindi, il fronte della rappresentanza del settore.

Sulle criticità di tipo sanitario ha posto la questione nei confronti delle autorità sanitarie italiane e dell'EFSA (Autorità europea per la sicurezza alimentare), nonché delle associazioni dei consumatori. Da parte delle suddette autorità sanitarie non si è avuto purtroppo alcun riscontro; da parte di alcune associazioni di consumatori vi è stata, invece, una condivisione dell'iniziativa ed una dichiarazione di sostegno su possibili iniziative comuni, nell'interesse del consumatore finale dei prodotti.

L'associazione ha avviato, inoltre, una collaborazione con CHEP Italia - società multinazionale nel settore dell'affitto dei pallet - per puntare su forme alternative di gestione degli imballaggi, che consentano alle imprese proprietarie degli stessi di essere accompagnate verso un diverso approccio gestionale, ed alle imprese del settore di focalizzare al meglio la propria attività in termini di riduzione dei ritorni a vuoto.

L'azione dell'Associazione sui pallet continua, dunque, con il coinvolgimento della committenza in un comune percorso virtuoso - sulla scorta della condivisione della riforma del settore dell'autotrasporto - che possa portare alla sottoscrizione di accordi volontari di settore, all'interno dei quali potrebbero essere trattate e risolte tutta una serie di problematiche specifiche dei vari settori merceologici che attendono da tempo una soluzione definitiva.

Ha collaborato alla stesura della newsletter Angelo Nascenzi, Responsabile Trasporti Internazionali ANITA