

## Gruppo di Lavoro Trasporti

Resoconto sintetico della riunione del 15/03/2021

**Partecipanti:** P. Bordignon (Bordignon Trasporti); M. Cagna; C. Fraconti (Trial S.r.l.); F. Guerrera; P. Piscone (SMET); D. Netti (ISCA); N. Netti (ISCA); L. Mazilu (ISCA); V. Millesimo.

### Sintesi della discussione

Tema dell'incontro è stato **"Formazione professionale, transizione verde digitale, infrastrutture. Quale piano di supporto al settore trasporti per la riconversione sostenibile delle motorizzazioni?"**.

Durante l'incontro settimanale, si è discusso sulla realtà green che sarà inevitabilmente centrata sull'electric fuel cell, e in particolare sull'idrogeno la vera fonte alternativa energetica. La domanda che ci si è posto: chi paga concretamente gli investimenti del settore per la trasformazione del comparto sostenibile?

Si è poi passato ad altro importantissimo tema inerente la formazione degli addetti ai lavori; è risaputo che le aziende sono date e formate da uomini, i quali oggi non possono essere solo dotati di tanta esperienza "pratica" e volontà, ma devono essere persone con buone conoscenze informatiche e che sappiano sempre migliorarsi ed evolversi alle tecnologie oramai obbligate in tutti i reparti.

La nostra osservazione è poi tramutata in una critica al sistema scolastico che troppo poco fa per la corretta formazione di base per l'attività di trasporti e spedizioni.

Si è parlato e discusso della possibilità che ISCA possa istituire dei corsi per la formazione del personale del settore.

Senza formazione tecnica e pratica, difficilmente si riusciranno ad organizzare in modo efficace le operatività quotidiane. Oggi chi deve è a capo di una grande flotta DEVE far uso di strumenti informatici per una buona organizzazione dei flussi. Il disponente al traffico non è più solo la "figura senior che forma i junior", ma deve a sua volta essere formato per utilizzare i nuovi strumenti informatici.

## Gruppo di Lavoro Magazzini

Resoconto sintetico della riunione del 16/03/2021

**Partecipanti:** C. Agostinelli; F. Baldi (Safim Logistics); G. Bianco (ICAM); M. Cagna; L. Cevolani (Sistemi Id); A. Crivello (Safim Logistics); R. Florian (Gotaway); C. Fraconti (Trial S.r.l.); F. Guerrera; A. Leali (Golden Lady); E. Maldera (Studio Vinai); B. Marcelli; V. Millesimo; P. Piscone (SMET); A. Matalone; L. Mazilu (ISCA); D. Netti (ISCA); N. Netti (ISCA).

### Sintesi della discussione

Tema dell'incontro sono stati:



1. "Tracciabilità dei prodotti e nuove tecnologie";
2. "Contrattualistica nell'outsourcing".

- Sul tema della Tracciabilità sono stati descritti esempi di applicazione della tecnologia "Blockchain" ormai prossima a grande diffusione presso il consumatore finale; sono stati discussi i pro e i contro dell'adozione della "serializzazione" tramite QR code della singola confezione; i QR sono facilmente manomissibili e forse a questi sono preferibili i tag (attivi o passivi). Un altro parametro rilevante è quello delle frequenze usate per i sistemi RFID. Per i tag va inoltre considerata la variabile rispetto ai "single item tag", in cui magari un tag su un item da 50 centesimi costa più del prodotto.
- Sul tema della Contrattualistica, l'avv Maldera ha compiuto un excursus sui diversi ambiti di responsabilità a cui è esposto il committente e sulle strategie utili a renderne più sicura la posizione in caso di problematiche legali.
- Per gli inadempimenti da parte dell'Appaltatore il Committente ha la possibilità di prevedere penali nei contratti; l'importo delle penali non può essere trattenuto da fatture di pagamento all'Appaltatore, perchè la compensazione può avvenire solo tra crediti certi, a meno di accordi contrattuali espliciti. Nella pratica, la conflittualità non nasce per l'inserimento di meccanismi di compensazione diretta ma sugli importi. Altro caso di applicazione delle penali è il danneggiamento merci. Un ulteriore ambito di responsabilità è quello nei confronti di soggetti terzi; per coprirlo, nei contratti possono introdursi meccanismi di obbligatorietà di assicurazioni, eventualmente "a grappolo" (da committente ad appaltatori a subappaltatori). Altro ambito di applicazione di un contratto è quello dell'inventario. In caso di subentro di un Appaltatore ad un altro, l'effettuazione di un inventario "di punto 0" è quantomai opportuna. Le durate contrattuali usuali sono di 2/3 anni, con tacito rinnovo e preavviso di 6 mesi per avere tempo di rivedere eventuale rinnovo. Altro metodo è la stipula di accordo quadro normativo, che regola servizi, al quale si aggiunge la contrattualizzazione economica vera e propria. E' comunque preferibile un contratto a tempo determinato rispetto a quello a tempo indeterminato che, in caso di rottura non amichevole, induce trauma e discontinuità. Nei confronti dei dipendenti dell'Appaltatore, il Committente ha responsabilità su aspetti contributivi, retributivi, previdenziali, assicurativi dei dipendenti che nei due anni hanno lavorato presso di lui. DURC è documento fondamentale per questo, ma può essere facilmente contraffatto. Accesso e verifica a cedolini paga, oppure audit periodico sono utili strumenti di controllo. Possibile (ed opportuna) la richiesta di fideiussione o assicurazione fideiussoria (che però spesso non viene onorata), così come la verifica di CCNL applicato. Altro escamotage è la "trattenuta in garanzia" sui SAL. Responsabilità è anche su infortuni. Per i Committenti è opportuno estendere all'Appaltatore le proprie polizze per dipendenti e per terzi (RCT, RCO); i costi di estensione sono contenuti. Va definito documento di valutazione di rischi associati a presenza contemporanea (DUVRI). Legge del 2019 prevede responsabilità su versamenti di ritenute di acconto, che però viene meno con DURF (Documento Unico Regolarità Finanziaria). Responsabilità di cambio appalto: può esserci spazio per accordi individuali, che mitigano obblighi di articolo 42 bis.