

INFOLOGIS



IL DOCUMENTO DI TRASPORTO

GIAN PAOLO CALZOLARO

Sommario

Il DDT nella supply chain	3
Interfaccia cliente – fornitore	5
La sincronizzazione delle informazioni	7
Normativa	9
Dati obbligatori	10
Sanzioni	12
Trasporto merci pericolose	13
Fattura	15
Documenti collegati	15
Note di credito e addebito	18
Fattura pro forma	19
Scheda di trasporto	19
Dati obbligatori	20
Sanzioni	22
Il DDT nei sistemi informativi	23
Ciclo attivo e passivo	23
Le informazioni per il controllo di gestione	26
La dematerializzazione	29
La normativa	30
In pratica	30
Flussi informativi e materiali	33
Definizione di uno schema di flusso	34
Esempi di schemi di flusso	35
Vendita	36
Imballi da rendere	37
Trasferimento interno	37
Riparazione	38
Conto Vendita	39
Prestito d'uso	39
Conto lavoro cliente	40
Conto Lavoro terzista	41
Prestito d'uso	42

1

Il DDT nella supply chain

La supply chain può essere considerata come una rete fatta di diversi nodi tra loro collegati, ogni azienda fa parte di una o più reti, alcune aziende possiedono più nodi all'interno di questa rete (ad esempio una azienda di grandi dimensioni potrebbe avere diversi stabilimenti produttivi, diversi magazzini distributivi e dei punti vendita di proprietà), altre rappresentano solo un nodo all'interno della rete, mentre altre aziende possono avere il compito di governare questa rete.

I nodi della rete scambiano tra di loro informazioni e materiali con lo scopo di creare maggiore valore per il cliente finale. Ogni trasferimento di materiale ed informazione presenta dei costi che vanno ridotti al fine di aumentare il margine tra il valore pagato dal cliente ed il costo sostenuto, inoltre andrebbero eliminati quei trasferimenti che non generano valore per il cliente finale. Questa operazione è realizzabile solo se si monitorano i trasferimenti ed i loro costi.

Un trasferimento implica la presenza di cinque elementi che sono necessari affinché il trasferimento possa realizzarsi:

- Mittente
- Destinatario
- Oggetto da trasferire
- Vettore
- Protocollo di trasferimento

Il Documento di Trasporto

Mittente e destinatario: Rappresentano i due nodi tra i quali avviene il trasferimento, solitamente tra due nodi avvengono più trasferimenti nelle due direzioni generando quindi un volume di traffico. Consideriamo ad esempio una azienda manifatturiera (AM) ed un fornitore di materie prime (FMP), tra questi due nodi è possibile che ci siano diversi trasferimenti nelle due direzioni:

AM -> FMP Ordine d'acquisto
FMP -> AM Conferma d'ordine
FMP -> AM DDT
FMP -> AM Materiale
FMP -> AM Fattura
AM -> FMP Pagamento

In questo semplice esempio di acquisto di materia prima avvengono 6 trasferimenti, ma i trasferimenti potrebbero essere molto maggiori, infatti è possibile che ci sia materiale non conforme che venga restituito, oppure ci siano delle modifiche all'ordine d'acquisto, oppure che venga emessa una nota di accredito, come è possibile intuire il traffico tra due nodi può essere molto elevato.

Oggetto da trasferire: Può essere sia informativo (ordine, DDT, Fattura) oppure materiale. Gli oggetti che vengono trasferiti sono solitamente collegati tra di loro (ad esempio la fattura al DDT, il DDT alla merce e all'ordine). È fondamentale mantenere un collegamento tra oggetti materiali ed informativi, in quanto è in base alle informazioni che vengono prese le decisioni e se queste non rispecchiano la realtà rischiano di essere sbagliate. Ad esempio ricevo il DDT dal fornitore con l'elenco degli oggetti materiali trasferiti ma non tutti gli oggetti sono fisicamente presenti, però una volta caricato il DDT il mio sistema gestionale mi dice che quell'oggetto è presente quindi rischio di prendere decisioni sbagliate, del tipo confermo al mio cliente che domani gli spedirò l'articolo ordinato ma in realtà quell'articolo non è presente. La regola d'oro è nessun oggetto materiale si sposta se non c'è un oggetto informativo che lo dice.

Vettore: Il mezzo con il quale avviene lo spostamento dell'oggetto, ad esempio una nave, un automezzo, il cavo telefonico. Nella scelta del vettore bisogna tenere presenti alcune caratteristiche fondamentali:

Velocità: Quanto tempo impiega per il trasferimento

Disponibilità: Tra quali nodi può effettuare il trasferimento

Affidabilità: Quanto è sicuro che il trasferimento avvenga

Capacità: Quanto può trasferire

Frequenza: Ogni quanto può trasferire

È importante che ogni azienda valuti quali sono le sue esigenze in base ai cinque parametri precedenti e scelga di conseguenza i vettori più adatti. A volte si rischia di dare per scontato la scelta del vettore con impatti negativi sul valore per il cliente finale, anche in questo caso il monitoraggio e l'analisi con il supporto di un sistema informativo possono essere di ausilio

per aumentare il valore per il cliente.

Protocollo di trasferimento: è la modalità, le regole con cui avviene il trasferimento. Sono in sostanza le azioni compiute da mittente, vettore e destinatario per poter realizzare il trasferimento a seconda dello scopo dello stesso. Solitamente l'oggetto che deve essere trasferito viene incapsulato in una unità di carico che presenta delle caratteristiche standard in modo da facilitarne la gestione ed il trasferimento. Ad esempio sono unità di carico per oggetti materiali il pallet o una scatola, sono unità di carico per il trasferimento di informazione, il documento di trasporto o la fattura.

Il documento di trasporto si pone all'interno dei trasferimenti della rete logistica come unità di carico delle informazioni allo scopo di aumentare l'efficienza nella gestione e nel trasferimento delle informazioni. L'utilizzo di unità di carico consente una maggiore velocità nel trasferimento, la possibilità di automatizzare le attività e di rendere più affidabile il trasferimento. Se consideriamo il DDT in questo modo ci rendiamo conto di come esso non sia una semplice formalità, un obbligo di legge, ma lo strumento per far dialogare i nodi della rete e che se ben progettato e gestito consente di raggiungere il risultato di avere informazioni sincronizzate ed affidabili. In una supply chain reattiva bisogna uscire dalla concezione che bisogna fare il DDT perché se viene la finanza ci fa la multa, ma bisogna fare il DDT per fare in modo che le informazioni viaggino veloci, affidabili e sincronizzate.

Interfaccia cliente – fornitore

Il nodo logistico di una singola azienda non è un sistema chiuso ma essendo inserito in una rete dialoga costantemente con altri sistemi che possono essere fundamentalmente raggruppati in due tipi: cliente e fornitore. Poiché anche i clienti ed i fornitori hanno un loro sistema logistico è necessario fare in modo che i due sistemi dialoghino tra loro tramite delle interfacce. Un'interfaccia è un dispositivo che mette in comunicazione due sistemi differenti, pertanto deve essere costruita in modo da favorire il passaggio di informazioni e materiali tra un sistema ed un altro.

L'interfaccia clienti – fornitori è costituita da diversi elementi sia informativi che fisici come ad esempio l'ordine, il documento di trasporto, la banchina di carico e scarico, l'unità di carico, è necessario quindi identificare quali sono questi elementi che fanno parte dell'interfaccia e realizzare una strategia di coordinamento per favorire la realizzazione di una interfaccia semplice, robusta e flessibile, inoltre l'interfaccia deve essere sicura ovvero non deve permettere l'ingresso o l'uscita dal sistema di elementi non autorizzati (ad esempio non devono uscire dal sistema informazioni riservate, come potrebbero essere i prezzi oppure non dovrebbero entrare nel sistema informazioni errate, ad esempio quantità anomale in un ordine).

È molto importante che le interfacce siano ben progettate soprattutto se vi è un elevato volume di attività tra i diversi sistemi (ad esempio se mensilmente vengono inviate 5000 righe d'ordine ai fornitori è necessario che gli operatori che presidiano questa interfaccia

abbiamo tutti gli strumenti per rendere il flusso di dati e di informazioni agevole e veloce).

Il documento di trasporto rappresenta un elemento dell'interfaccia cliente-fornitore in quanto contiene le informazioni relative agli oggetti materiali che vengono trasferiti da un nodo ad un altro all'interno della rete. Il DDT contiene informazioni importanti che rappresentano il "passaporto" della merce che entra ed esce dal nodo logistico, senza di esso nessuna merce dovrebbe entrare o dovrebbe uscire. Il DDT rappresenta il permesso ad entrare ed uscire. Nel caso di DDT in ingresso è necessario predisporre dei controlli che riusciamo a fare grazie al DDT (se correttamente compilato), infatti esso ci dice chi invia il materiale, a chi viene inviato il materiale, perché viene inviato il materiale, cosa contiene l'oggetto che viene trasferito. Il fine di questi controlli è evitare che nel nodo logistico entrino oggetti che non devono entrare e quelli che entrano sia riconoscibili dal sistema. Ad esempio se non sono chiare le motivazioni per cui il materiale entra o quali sono i materiali che entrano il sistema ha difficoltà a gestirli o li gestisce in ritardo, se l'azienda riceve un DDT con causale reso da cliente con dentro gli articoli X e Y, il sistema indica immediatamente al magazzi-

SCHEDA : L'EDI

L'EDI ha lo scopo di eliminare le discontinuità nel flusso delle informazioni, ovvero i punti in cui il dato passa da un sistema informativo ad un altro. Solitamente il passaggio tra due sistemi informativi avviene tramite un documento cartaceo (Ordine, DDT, Fattura) oppure attraverso le persone, tale discontinuità presenta due tipi di inconvenienti: Il tempo necessario a trasferire i dati tra i sistemi informativi e la possibilità di errori nel trasferimento.

L'EDI costituisce una interfaccia tra i sistemi informativi, stabilisce una serie di regole per permettere ai due sistemi di dialogare e poiché i sistemi informativi possono essere diversi è necessario un linguaggio comune per permettere il dialogo come lo standard EDIFACT.

Dal punto di vista pratico si tratta di produrre un file leggibile da entrambi i sistemi informativi, ed in questa situazione viene in aiuto il linguaggio XML che utilizza dei marcatori per individuare la struttura del messaggio che i sistemi informativi si scambiano. Il formato XML si è ormai affermato

come standard per la rappresentazione e lo scambio di informazioni, offrendo il vantaggio della flessibilità sintattica per rappresentare contenuti strutturati, semistrutturati o non strutturati, associato alle capacità di annotazione semantica di tali contenuti. XML realizza efficacemente la logica sottesa allo scambio di dati tra imprese che era all'origine dell'EDI, permette infatti la realizzazione di costrutti che consentono la trasmissione di fatture, DDT, ordini ed altri documenti scambiati regolarmente tra le aziende con costi che sono decisamente inferiori rispetto al classico sistema EDI.

Diversi enti stanno lavorando in modo da realizzare una standardizzazione dei messaggi XML in modo da rendere agevole la diffusione di sistemi di e-commerce business to business, nel frattempo diverse filiere (come ad esempio quella tessile tramite il progetto MODA-ML) si stanno organizzando per permettere agli operatori di usufruire dei benefici della trasmissione di documenti tramite XML.

niere cosa fare ad esempio trasferisci X all'ufficio qualità e Y al magazzino scarti, nel caso mancassero queste informazioni il magazziniere dovrebbe chiedere e poi eseguire causando dei ritardi. È chiaro che qualche volta possa capitare questa situazione ma deve essere l'eccezione, l'anomalia e non la regola di gestione.

Analogamente il DDT in uscita se correttamente gestito consente al nostro cliente di immettere il nostro materiale facilmente nel suo sistema e consente alla nostra azienda di tracciare l'uscita del materiale dal nodo logistico evitando spiacevoli conseguenze di materiale che non si sa dove sia finito con derivanti perdite di valore.

La sincronizzazione delle informazioni

Due sistemi sono sincronizzati quando nello stesso periodo temporale hanno le medesime informazioni, ad esempio due nodi della rete logistica, sono sincronizzati se il nodo A sa che deve spedire 100 confezioni di scarpe il 20/05/2012 al nodo B, ed il nodo B sa che deve ricevere 100 confezioni di scarpe il 20/05/2012 dal nodo A. Banale come esempio ma non sempre accade così, molte volte i nodi non sono sincronizzati tra di loro causando non pochi problemi nei trasferimenti di materiali ed informazioni. Avere una rete sincronizzata significa che le informazioni ed i materiali viaggiano più velocemente ed i trasferimenti avvengono in maniera corretta, ovvero il materiale giusto è nel posto giusto, al momento giusto, nella quantità giusta ... l'essenza di tutte le attività della supply chain, il santo Graal di chi si occupa di logistica.

Per raggiungere questo risultato è necessario seguire tre linee d'azione:

- Razionalizzare il flusso
- Rendere flessibili i processi
- Minimizzare la variabilità

Razionalizzare il flusso

I processi farraginosi sono diseconomici e causano ritardi e accumulazione di materiali ed informazioni. La riconfigurazione dei processi volta a ridurre le distanze tra flussi informativi e di materiali e promuovere la collaborazione tra i dipendenti può contribuire a razionalizzare il flusso. Nello stesso modo, assicurare la visibilità del flusso facilita il suo miglioramento. A volte ciò può comportare l'utilizzo di tecnologie specifiche che possono ridurre le fluttuazioni nei volumi del flusso. Altra operazione da compiere è quella di ridurre le discontinuità ad esempio attraverso il trasferimento di dati tramite EDI, l'utilizzo del codice a barre e dalla radiofrequenza.

Rendere flessibili i processi

È possibile realizzare processi flessibili che si adattano ad un ambiente turbolento tramite la modularità e le interfacce definite.

Modularità: Scomporre un processo in moduli autonomi permette di cambiarlo e di configurare nuovi processi molto più velocemente. Ad esempio se suddivido il processo di spe-

Il Documento di Trasporto

dizioni in moduli autonomi quando devo cambiarlo mi basta aggiungere, togliere o spostare un modulo per adattarlo alla nuova situazione.

Interfacce definite: Per interfacce si intendono i punti di comunicazione tra due moduli di un processo, per poter ricombinare insieme diversi moduli è necessario che questi abbiano delle interfacce chiare che possano essere collegate ad altri moduli, ad esempio nel modulo “caricamento automezzo”, può essere rappresentato dal DDT che permette l’avvio del modulo, quindi tutti gli altri moduli che vogliono comunicare con il modulo “caricamento automezzo” lo fanno tramite il DDT.

Minimizzare la variabilità

La variabilità dei processi scombina il flusso e impedisce la sincronizzazione. La variabilità è da intendersi sia come variabilità della qualità che dei tempi di programmazione.

All’interno della supply chain il documento di trasporto, essendo l’unità di carico delle informazioni può contribuire a rendere il sistema sincronizzato attraverso la standardizzazione e l’utilizzo di tecnologia che consente di ridurre le discontinuità. In estrema sintesi il DDT va compilato correttamente e bisogna utilizzare una tecnologia per il trasferimento elettronico dell’informazione, quindi niente carta!!!

Il documento di trasporto è stato introdotto in sostituzione della bolla di accompagnamento, la cui obbligatorietà è stata abrogata con il DPR 472/1996. Tale documento, con valenza sia fiscale che strettamente commerciale, viene emesso per giustificare il trasferimento di materiale da cedente a cessionario attraverso il trasporto dello stesso.

La compravendita di beni è un atto giuridico a titolo oneroso che comportano il trasferimento di un bene a fronte del pagamento di un corrispettivo in denaro, per comprovare l'avvenuto trasferimento del bene il cedente emette la fattura, facendo sorgere quindi il diritto al pagamento. Il nostro ordinamento prevede due tipologie di fatture:

- Fattura immediata
- Fattura differita

Nel primo caso trasferisco il bene ed emetto la fattura, in questo caso vi è sincronia tra il trasferimento dell'oggetto materiale (la merce venduta) ed il trasferimento dell'oggetto informativo (la fattura).

Nel secondo caso non vi è più sincronia tra i due trasferimenti, pertanto l'ordinamento Italiano consente questa operazione entro il mese successivo a condizione che il trasferimento risulti:

da un documento di trasporto

da altro documento fiscalmente idoneo ad identificare i soggetti tra cui è avvenuto il trasferimento.

La fattura differita, inoltre deve contenere la data ed il numero di tali documenti creando

Il Documento di Trasporto

quindi un collegamento tra i due oggetti informativi (DDT e Fattura).

L'ordinamento italiano prevede oltre alla compravendita altre possibilità per cui i beni vengano trasferiti tra due soggetti non trasferendo però la proprietà come ad esempio la lavorazione, il deposito o il contratto estimatorio. In questo caso il documento di trasporto ha la funzione di vincere la presunzione del trasferimento della proprietà, infatti secondo l'articolo 53 DPR 633/1972 si considerano ceduti i beni (acquistati, importati o prodotti) che non si trovano nei locali dell'impresa a meno che l'imprenditore non dimostri che siano stati trasferiti a terzi con titolo non traslativo della proprietà. Per vincere questa presunzione e quindi evitare il pagamento dell'IVA evasa l'ordinamento prevede che tale trasferimento debba risultare da uno di questi documenti:

- libro giornale tenuto a norma del codice civile
- apposito registro tenuto in conformità dell'articolo 39 del DPR 633/1972
- documento conservato in conformità dell'articolo 39 del DPR 633/1972
- atto registrato presso l'ufficio del registro

Il documento di trasporto risulta idoneo per vincere la presunzione di cessione se sono presenti le seguenti condizioni:

- Viene indicata la causale non traslativa del trasporto
- Il documento sia conservato fino a quando non siano definiti gli accertamenti relativi al corrispondente periodo d'imposta.

Dati obbligatori

Il documento di trasporto viene emesso almeno in duplice esemplare (uno per il cedente e uno per il cessionario) e in forma libera (senza, cioè, vincoli di forma, di dimensioni o di tracciato), prima dell'inizio del trasporto o della consegna. Ulteriori copie possono poi essere predisposte per gli altri soggetti coinvolti.

Il D.D.T. deve contenere obbligatoriamente i seguenti elementi (art. 1, DPR n. 472/1996):

1. data e numero;
2. generalità dei soggetti coinvolti nell'operazione (cedente, cessionario, eventuale impresa incaricata del trasporto);
3. descrizione della natura, qualità e quantità dei beni ceduti.

In caso di fatturazione differita, la data e il numero del D.D.T. devono essere riportati sulla fattura stessa.

Qualora, tuttavia, per esigenze dell'azienda, la data di compilazione del documento di trasporto e quella di consegna dei beni non coincidano, sulla fattura potrà riportarsi esclusivamente la data di formazione del D.D.T., fermo restando l'obbligo di indicare su quest'ultimo la diversa data di consegna o di spedizione.

Con riferimento agli elementi di cui alla lettera b), invece, sarà necessario indicare: ditta,

Il Documento di Trasporto

denominazione o ragione sociale dei soggetti coinvolti (nome e cognome se si tratta di persone fisiche), residenza o domicilio degli stessi (ubicazione della stabile organizzazione per i non residenti) e, relativamente all'emittente, numero di partita IVA. Per quanto riguarda, in particolare, l'eventuale soggetto terzo incaricato del trasporto, si evidenzia che devono essere indicate le generalità dell'impresa trasportatrice e non quelle

della persona che esegue materialmente il trasporto.

Nel caso in cui, poi, siano coinvolti nel trasporto più vettori nell'ambito dell'intera tratta, dovranno essere indicate almeno le generalità del primo incaricato del trasporto, fermo restando che tale soggetto non è tenuto ad effettuare ulteriori annotazioni. Con riferimento alla descrizione dei beni ceduti, l'indicazione della quantità degli stessi può essere effettuata in cifre, senza che sia necessaria l'indicazione in lettere.

La descrizione della causale del trasporto è obbligatoria per la cessione dei beni a titolo non traslativo della proprietà, infatti se non viene indicata alcuna causale il trasporto si intende come vendita, pertanto per vincere la presunzione di cessione a titolo oneroso è necessario indicare una causale differente dalla vendita. Vediamo alcune possibili causali:

Conto visione: In questo caso i beni vengono inviati al cliente per essere visionati e poi essere restituiti, nel caso non vengano restituiti è necessario emettere fattura e comunque va emessa nel termine di un anno dall'emissione del DDT.

Prestito d'uso: In questo caso i beni strumentali vengono inviati al fornitore per poter essere utilizzati durante le lavorazioni, in questo caso non segue fattura.

Conto lavoro: In questo caso la merce viene inviata al fornitore per essere lavorata, rimanendo di proprietà del cliente, al termine della lavorazione la merce viene riconsegnata o viene consegnato il prodotto finito della lavorazione di più beni.

Omaggio: In questo caso è obbligatorio l'emissione della fattura unicamente per la rivalsa dell'IVA

Riparazione: In questo caso è necessario indicare se si tratta di una riparazione in garanzia oppure no

Reso: In questo caso se si trattiene la merce resa si emette una nota di credito, diversamente viene inviato altro materiale in sostituzione di quello reso.

Tentata vendita: La caratteristica di questa particolare forma commerciale è di effettuare la vendita direttamente presso la sede del cliente con contestuale consegna dei beni. A tal fine, il venditore carica sul proprio mezzo un determinato quantitativo e varietà di beni e poi inizia il giro dei clienti cui consegna immediatamente la merce che riesce a vendere.

Sostituzione di prodotti ceduti in garanzia: Le sostituzioni in garanzia dello stesso prodotto o di parti difettose, che le imprese produttrici effettuano, sono considerate cessioni non imponibili ai fini IVA. Tale sostituzione deve risultare da un DDT per poter vincere la presunzione di cessione dei beni. Se tali condizioni non sono rispettate, la sostituzione è da assoggettare ad IVA. Nel DDT va inserita la casuale sostituzione in garanzia ex art. 73, comma 2 del DPR 633/72.

Trasporto dei beni in manifestazioni fieristiche: In caso di partecipazioni ad una manife-

Il Documento di Trasporto

stazione fieristica nella quale i beni non vengono ceduti è necessario indicare nella causale la dicitura invio di beni per esposizione presso la fiera di , con l'indicazione dei giorni della manifestazione, inoltre non sussiste obbligo di compilazione dei modelli intrastat.

Movimenti interni alla stessa impresa: In questo caso la dicitura è quella di trasferimento interno tra stabilimenti aziendali, in questo caso è necessario che il luogo di destinazione sia inserito nella iscrizione al registro delle imprese e nella apertura della partita IVA.

Consegna di campioni: Le cessioni di campioni gratuiti appositamente contrassegnati non sono soggetti ad IVA, pertanto è necessario indicare la dicitura cessione di campioni a titolo gratuito ed inoltre i beni devono essere contrassegnati con la dicitura campione gratuito.

Ai fini della fatturazione differita gli operatori, usciti dai locali dell'impresa, possono redigere un unico documento di trasporto per tutta la merce caricata. Per lo scarico della merce in occasione della vendita, possono emettere o una nota di consegna o un altro documento idoneo, per ciascuna singola cessione effettuata. In caso di fatturazione immediata, invece, gli operatori possono predisporre il documento di trasporto generale e, all'atto della consegna, dei beni emettere le relative fatture.

È da sottolineare il fatto che è necessario emettere un documento di trasporto per ogni causale utilizzata ovvero non è possibile emettere uno stesso DDT con causale Vendita, conto lavorazione e conto visione.

Sanzioni

La circolare ministeriale n. 249/E dell'11 ottobre 1996 ha chiarito che il documento di trasporto non deve necessariamente scortare le merci trasportate, potendo invece essere spedito al destinatario, entro il giorno in cui è iniziata la movimentazione dei beni, anche tramite servizio postale.

Il comma 3 dell'art. 6 del Dlgs 18 dicembre 1997, n. 471, contempla la mancata emissione dei documenti di trasporto, prevedendo per tale violazione la sanzione del 100% dell'imposta corrispondente all'importo non documentato.

Il trasporto di cose in conto proprio con veicoli aventi massa complessiva inferiore a 6 t. (o portata utile inferiore a 3000 Kg) non e' soggetto ad alcuna licenza o limitazione e pertanto per il suo esercizio non e' prevista alcuna sanzione.

Si configura come trasporto abusivo e quindi sanzionato con il pagamento di una somma da € 2065,83 a € 12.394,96 l'esecuzione di trasporti :

- senza licenza o violando le condizioni e i limiti da questa stabiliti;
- senza il documento – elencazione per i veicoli di portata utile superiore a 3 t.;
- senza il prescritto documento nei trasporti occasionali.

Alle sanzioni sopra indicate si aggiunge la sanzione accessoria del fermo amministrativo del veicolo per un periodo di tre mesi, o, in caso di reiterazione delle violazioni, la sanzione accessoria della confisca del veicolo.

Il Documento di Trasporto

Sono considerate violazioni minori:

- viaggiare senza il documento elencazione, se le cose trasportate rientrano tra quelle previste dalla licenza: sanzione amministrativa del pagamento da € 51,65 a 154,93;
- viaggiare senza l'apposito contrassegno (striscia diagonale rossa): e' sanzionata con il pagamento di una somma che va da € 2,58 a € 10,33 concorrenti.

La circolare 225/E, al punto 3, ha previsto che il controllo del rispetto della documentazione ai fini fiscali durante il trasporto possa essere effettuato unicamente dalla Guardia di Finanza che dovrà verificare la naturale corrispondenza di quanto dichiarato dal conducente in merito alla consistenza delle merci.

I controlli dovranno avvenire ai fini di quanto disposto dagli art. 51 e 52 del D.P.R. 633/72 e ciò allo scopo di procedere a verifiche e ad accertamenti successivi in capo ai soggetti che compiono le operazioni, acquisendo così elementi utili ai fini del compimento delle verifiche. Inoltre, attraverso ispezioni da eseguirsi successivamente, si procederà alla constatazione dell'effettiva destinazione dei beni e della relativa fatturazione.

Trasporto merci pericolose

L'ADR è l'accordo internazionale per il trasporto di merci pericolose su strada, a cui hanno aderito oltre 40 Paesi, al fine di facilitare e uniformare le procedure di trasporto sul suolo nazionale ed internazionale

Adottato come normativa nazionale con il D.M. 4 settembre 1996 l'ADR viene aggiornato alle recenti innovazioni tecnologiche con cadenza biennale: dal 1° gennaio di ogni anno dispari (ad es. 2009) è in vigore la nuova revisione ADR che, in forma transitoria fino al 30 giugno (lasciando facoltà al soggetto coinvolto scegliere se rispettare la revisione precedente o quella nuova), entra in vigore in forma definitiva dal 1° luglio dello stesso anno. La normativa ADR prevede che ogni trasporto su strada di merci pericolose, salvo alcuni casi di esenzione, sia accompagnato da una specifica documentazione (come dettagliato nel capitolo 8.1.2 dell'ADR). A bordo dell'unità di trasporto, oltre ai documenti richiesti da altri regolamenti e norme nazionali (come il documento di identificazione con foto per ogni membro dell'equipaggio previsto da 1.10.1.4), ci dovranno essere:

- i documenti di trasporto (come previsto al paragrafo 5.4.1) per ogni merce pericolosa trasportata
- le istruzioni scritte (come previste al paragrafo 5.4.3 e 8.1.2.3) necessarie a definire il tipo di intervento da attuare nell'immediato subito dopo un accadimento incidentale (le cosiddette "trem cards" recentemente standardizzate per ogni merce pericolosa).

Il documento di trasporto non è previsto nei casi di esenzione per natura di trasporto (paragrafo 1.1.3.1) e in quelli relativi alle esenzioni concernenti gli imballaggi vuoti non ripuliti (come previsto al paragrafo 1.1.3.5.) I dati minimi (come previsto alla parte 5.4.) che devono essere contenuti nel documento di trasporto in forma ben leggibile sono:

Il Documento di Trasporto

- il numero di identificazione ONU della merce, preceduto dalle lettere “UN”;
- l’indicazione della classe¹ di rischio principale con eventuale indicazione del rischio sussidiario tra parentesi (come previsto dalla colonna 5 della Tabella Capitolo 3.2 o da disposizioni speciali riportate in colonna 6);
- il gruppo di imballaggio (livello di rischio) della merce pericolosa oggetto del trasporto, che può essere preceduto dalle lettere PG (packing group) o GI (gruppo di imballaggio), ove applicabile;
- il numero dei colli e la loro descrizione, ove applicabile; la quantità totale di ogni merce pericolosa caratterizzata da diverso numero ONU di designazione di trasporto o diverso gruppo di imballaggio;
- il nome e l’indirizzo dell’impresa che spedisce merci per conto proprio o di terzi in virtù di un regolare contratto di trasporto; il nome e l’indirizzo dei destinatari;
- una dichiarazione, se richiesta da accordi particolari o multilaterali; il codice di restrizione in gallerie in lettere maiuscole tra parentesi (non necessario se si è certi che il trasporto non passerà per una galleria alla quale si applicano le restrizioni particolari).

Il documento di trasporto può essere quello richiesto da altri regolamenti in vigore per un’altra modalità di trasporto (come previsto al paragrafo 5.4.1.4), le informazioni sopra riportate, previste dal documento di trasporto, potranno o dovranno essere integrate con quelle previste da altri documenti (come ad esempio il CMR, il formulario di identificazione del rifiuto o nel caso di trasporto intermodale, o di imballaggi vuoti o di mezzi vuoti non ripuliti che hanno trasportato merci pericolose sfuse come previsto ai paragrafi 5.4.1.1 e 5.4.1.2.). Spesso, nel caso del trasporto di rifiuti pericolosi, si utilizza il solo formulario di identificazione del rifiuto, integrato nel campo “annotazioni” dalle diciture sopra indicate precedute dalla parola “RIFIUTO”; ad esempio “RIFIUTO, UN 1760 liquido corrosivo n.a.s. (acido solforico), 8, PG II (E) “ con l’eventuale aggiunta della dicitura “Rifiuti conformi al 2.1.3.5.5 “ nel caso in cui la materia da trasportare è un rifiuto la cui composizione non è esattamente nota e la cui assegnazione a una rubrica e relativo gruppo di imballaggio sia fatta sulla base dei dati tecnici⁵, di sicurezza e di legislazione vigente, in possesso dello speditore.

I rifiuti che non sono contemplati dall’ADR, ma rientrano nella Convenzione di Basilea sul controllo dei movimenti transfrontalieri di rifiuti pericolosi e sulla loro eliminazione, possono essere trasportati con numeri ONU 3077 e 3082.

Acquista l'ebook completo a soli 1,5 €

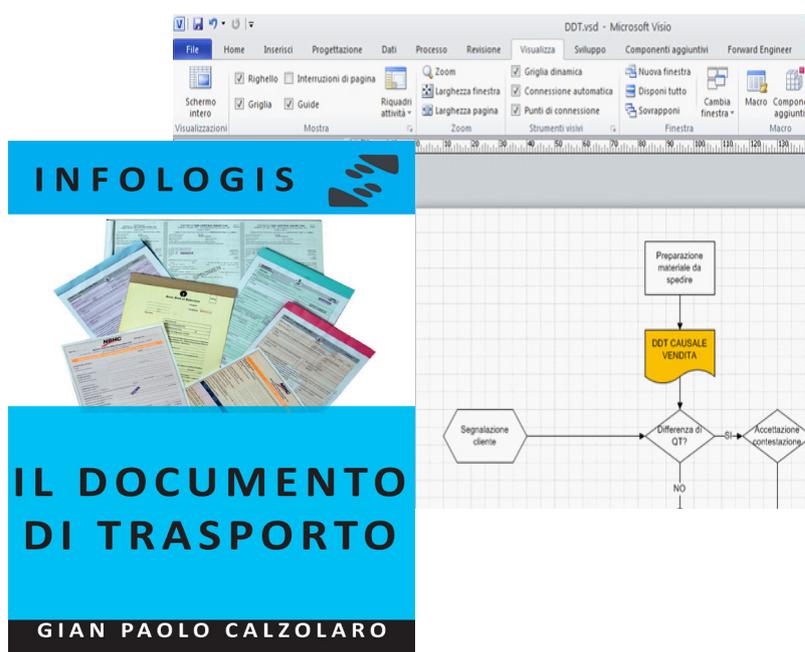
Se hai letto con attenzione le prime pagine di questo report avrai certamente compreso come il documento di trasporto non sia una mera formalità ma un documento importante nella movimentazione della merce all'interno di una rete logistica.

Per questo allora è opportuno fare un piccolo investimento economico e di tempo, infatti con soli 1,5 euro e meno di due ore di lettura potrai comprendere come utilizzare il DDT in maniera efficace ed efficiente all'interno della tua logistica, inoltre avrai a disposizione gli schemi MS Visio per la descrizione dei principali processi di movimentazione dei materiali, in modo da poterli modificare ed adattare alle tue esigenze, per tenere traccia dei tuoi processi.

Avrai quindi a disposizione:

- Ebook completo, 42 pagine
- Schemi processi movimentazione materiale, 9 modelli

Tutto questo a soli 1,5 euro e con pochi clic.



acquista ora