



INFORMAZIONE

## CORONAVIRUS

31 marzo 2020

### Parere legale sul documento di trasporto elettronico

#### In breve

A seguito delle numerose richieste pervenute, Federchimica ha richiesto un parere legale per fare chiarezza su alcune criticità legate all'utilizzo del documento di trasporto elettronico per i trasporti nazionali, internazionali ed in regime ADR.

TES/LOG 107/20

#### Precedenti comunicazioni

A seguito del diffondersi a livello globale di un nuovo ceppo di Coronavirus (SARS-CoV-2), Federchimica si è attivata, dal 22 Febbraio scorso, per fornire alle Imprese indicazioni operative ed aggiornamenti tempestivi e costanti sull'evoluzione normativa delle misure messe in atto per limitare la diffusione del virus.

Tutte le comunicazioni inviate alle Imprese associate sono consultabili anche nell'area dedicata "In Evidenza – CORONAVIRUS – Circolari" del [Portale dei Servizi](#). Nello stesso box sono disponibili diversi "Link utili", anche quelli per l'accesso ai siti delle Prefetture per le istruzioni relative alle necessarie comunicazioni di prosecuzione dell'attività in ottemperanza a quanto previsto dal DPCM 22 marzo 2020.

#### Introduzione

L'utilizzo del documento di trasporto elettronico e della lettera di vettura internazionale elettronica (eCMR) aiuterebbero, in questo delicato momento, ad eliminare una possibile via di contagio<sup>(1)</sup> evitando il passaggio fisico di tale documentazione e i contatti diretti tra operatori ed autisti. Viste le numerose richieste pervenute, per fare chiarezza sull'applicabilità e approfondire alcuni aspetti critici, Federchimica ha richiesto il supporto di un legale sull'utilizzo della documentazione di trasporto elettronica.

#### Il parere

Il parere elaborato dallo studio legale incaricato, ha l'obiettivo di chiarire alcuni dubbi interpretativi, circa:

- validità del documento elettronico in Italia per trasporti nazionali ed internazionali;
- modalità di trasmissione del documento elettronico;
- accettazione del documento all'arrivo della merce;
- firma del documento elettronico;
- comportamenti in caso di controllo durante il viaggio;
- documento di trasporto ADR elettronico.

In particolare, il parere sottolinea come, allo stato attuale, il documento di trasporto cartaceo debba accompagnare il trasporto in regime internazionale, mentre sul territorio italiano sia permessa la trasmissione digitale. Da segnalare infine che in regime ADR, benché sia ammessa la trasmissione elettronica del documento, questo deve poter essere riproducibile agli organi di controllo.

## ***Allegati***



Parere legale su documento digitale

## ***Note***

- (1) Come già suggerito nelle Linee Guida pubblicate dal Ministero. Per ulteriori approfondimenti, vedasi Circolare TES/LOG 80/20

**STUDIO LEGALE FADDA**  
Associazione Professionale  
Studio fondato nel 1964 dall'avv. Emilio Fadda

P. IVA 03622480105

Avv. STEFANO FADDA  
s.fadda@studiolegalefadda.it

Avv. DIEGO DAPELO  
d.dapelo@studiolegalefadda.it

Avv. ANGELA CANESSA  
a.canessa@studiolegalefadda.it  
Avv. GIULIA VINELLI  
g.vinelli@studiolegalefadda.it  
Avv. TIZIANA FACCILOLO  
t.facciolo@studiolegalefadda.it

Spett.le  
Federchimica  
Responsabile Area Logistica  
via Giovanni da Procida, 11  
20149 Milano

Alla cortese attenzione della dott. Francesca Belinghieri

Genova, 27 marzo 2020

Oggetto: **DDT ELETTRONICO**

Per rispondere ai quesiti che mi avete posto ritengo opportuno analizzare preliminarmente la normativa in materia di documenti di trasporto (anche con riferimento alle circolari esplicative emanate nel corso degli anni), passando poi ad esaminare la normativa che regola il documento elettronico per giungere infine a sintetizzare le risultanze di queste verifiche preliminari, anche con riferimento ai trasporti in regime di ADR.



**1. Il documento di trasporto**

Per i trasporti nazionali, l'articolo 1 del D.P.R. 627/1978 aveva introdotto il "documento di accompagnamento dei beni viaggianti" (detta anche "bolla di accompagnamento"), allo scopo di monitorare in maniera puntuale ed efficace la circolazione delle merci sul territorio interno.

L'obbligo di emissione di questo documento è stato soppresso dall'articolo 1 del DPR 472/96, in base al quale "con effetto dalla data di entrata in vigore del presente regolamento cessano di avere efficacia, fatta eccezione per quanto riguarda la circolazione dei tabacchi e dei fiammiferi, nonché dei prodotti sottoposti al regime delle accise, ad imposte di consumo od al regime di vigilanza fiscale di cui agli articoli 21, 27 e 62 del testo unico delle disposizioni legislative concernenti le imposte sulla produzione e sui consumi e relative sanzioni penali e amministrative, approvato con decreto legislativo 26 ottobre

1995, n. 504, le disposizioni riguardanti l'obbligo di emissione del documento di accompagnamento dei beni viaggianti contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 6 ottobre 1978, n. 627".

Il comma 3 dello stesso articolo ha inoltre disposto che la fattura contenga "l'indicazione della data, delle generalità del cedente, del cessionario e dell'eventuale incaricato del trasporto, nonché la descrizione della natura, della qualità e della quantità dei beni ceduti".

Il Ministero delle Finanze, con la circolare 11 ottobre 1996, n. 249/E, ha chiarito al proposito che "**le cennate disposizioni, nel perseguire una effettiva semplificazione degli adempimenti dei contribuenti, stabiliscono il principio che i beni viaggianti non devono essere più obbligatoriamente assistiti da un documento accompagnatorio, prescindendo dal titolo (traslativo o non traslativo della proprietà) a base della movimentazione**", precisando inoltre che "detto principio, avente carattere di generalità, trova una deroga nelle ipotesi in cui ci si avvalga della fatturazione differita per le cessioni e in caso di consegna dei beni a terzi a titolo non traslativo (lavorazione, deposito etc.), in cui sussista l'esigenza di superare le presunzioni di cui all'art. 53 del D.P.R. n. 633 del 1972, con apposito documento".

Lo stesso Ministero, con la circolare 16 settembre 1996 n. 225/E, aveva chiarito che "i soggetti che emettono fattura ai sensi dell'articolo 21, primo comma del D.P.R. 26 ottobre 1972, n. 633, all'atto della consegna o spedizione così come previsto dall'articolo 6 dello stesso decreto, hanno la possibilità di far scortare i beni viaggianti indifferentemente da una fattura ordinaria, non avente peraltro natura accompagnatoria, ovvero **possono far viaggiare le merci senza alcun altro documento qualora la relativa fattura venga spedita o consegnata al cessionario**. Ciò in quanto il momento di emissione del documento e quello di inizio del trasporto, pur avvenendo nella stesso giorno, possono anche non coincidere".

L'articolo 7 bis del D. Lgs. 286/05 (introdotto dal D. Lgs. 214/08) aveva istituito un nuovo documento, denominato scheda di trasporto, "al fine di conseguire maggiori livelli di sicurezza stradale e favorire le verifiche sul corretto esercizio dell'attività di autotrasporto di merci per conto di terzi in ambito nazionale": l'obbligatorietà di tale ulteriore documento è stata peraltro soppressa dalla L. 190/14.

Per quanto concerne invece i trasporti internazionali su gomma, l'articolo 46 ter della L. 298/74 dispone tra l'altro che "chiunque, durante l'effettuazione di un trasporto internazionale di merci, non è in grado di esibire agli organi di controllo la prova documentale relativa al trasporto stesso, è punito con la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da euro 400 a euro 1.200" e che "la prova documentale di cui al comma 1 può essere fornita mediante l'esibizione di qualsiasi documento di accompagnamento delle merci previsto, per i trasporti internazionali, dalle vigenti norme nazionali o internazionali".

La norma è diretta a reprimere il fenomeno dell'abusivismo nell'attività di cabotaggio e, in sostanza, impone ai vettori che effettuino servizi internazionali

di conservare a bordo mezzo (e mostrare in sede di eventuali controlli) la lettera di vettura internazionale (c.d. CMR).

Nel febbraio 2008 è stato aggiunto un protocollo alla convenzione CMR, in base al quale il medesimo documento può essere gestito elettronicamente, tramite la cosiddetta "e-CMR". Questo protocollo è entrato in vigore il 5 giugno 2011, e fino ad ora, 11 paesi hanno ratificato questo nuovo sistema elettronico e precisamente: Bulgaria, Repubblica Ceca, Danimarca, Estonia, Lettonia, Lituania, Francia, Paesi Bassi, Slovacchia, Spagna e Svizzera: l'Italia peraltro non vi ha ancora aderito, cosicché sembra doversi escludere nel nostro paese la possibilità di avvalersi di CMR elettroniche.

## 2. Il documento informatico

L'articolo 1 del D.Lgs. 82/2005 definisce il documento informatico come "documento elettronico che contiene la rappresentazione informatica di atti, fatti o dati giuridicamente rilevanti".

In base all'articolo 20 dello stesso provvedimento normativo (comma 1 bis), "**il documento informatico soddisfa il requisito della forma scritta e ha l'efficacia prevista dall'articolo 2702 del Codice civile quando vi è apposta una firma digitale**, altro tipo di firma elettronica qualificata o una firma elettronica avanzata o, comunque, è formato, previa identificazione informatica del suo autore, attraverso un processo avente i requisiti fissati dall'AgID ai sensi dell'articolo 71 con modalità tali da garantire la sicurezza, integrità e immodificabilità del documento e, in maniera manifesta e inequivoca, la sua riconducibilità all'autore. In tutti gli altri casi, l'idoneità del documento informatico a soddisfare il requisito della forma scritta e il suo valore probatorio sono liberamente valutabili in giudizio, in relazione alle caratteristiche di sicurezza, integrità e immodificabilità".

## 3. Il DDT elettronico

Al fine di verificare la legittimità del DDT in formato elettronico occorre considerare, oltre a quanto sopra riassunto, che:

1. "i beni viaggianti non devono essere più obbligatoriamente assistiti da un documento accompagnatorio, prescindendo dal titolo (traslativo o non traslativo della proprietà) a base della movimentazione" (Ministero delle Finanze, circolare 11 ottobre 1996, n. 249/E, già richiamata sopra);
2. il DDT deve essere emesso dall'operatore al fine di potersi avvalere della fatturazione differita (cfr. punto 2 della stessa circolare sopra richiamata), ma anche in questo caso non è necessario che il DDT scorti i beni durante il trasporto dal luogo di origine fino a quello di destinazione finale, essendo anche possibile che siano "spediti nel giorno in cui è iniziato il trasporto dei beni oltre che tramite servizio postale, anche a mezzo corriere oppure tramite gli strumenti elettronici";

3. ai sensi dell'articolo 21, comma 4 del D.P.R. 633/72, qualsiasi altro documento avente lo stesso contenuto è equiparato al DDT, cosicché il DDT deve considerarsi documento a forma libera, anche nei limitati casi in cui la sua emissione risulti essere necessaria;
4. la circolare dell'Agenzia delle Entrate 6 dicembre 2006, n. 36/E, al paragrafo 3.2.3, dispone espressamente che *“deve ritenersi ammissibile l'emissione del d.d.t. sotto forma di documento informatico”, in quanto “il documento di trasporto è completo di ogni elemento obbligatorio sin dall'origine, senza che né il soggetto emittente né i successivi soggetti riceventi siano tenuti ad eseguire sul d.d.t. ulteriori annotazioni”*.

Deve quindi ritenersi legittima l'emissione del DDT in formato elettronico, fermo restando che, a prescindere da eventuali obblighi di legge, il DDT assolve anche nella prassi la funzione di costituire prova dell'effettiva consegna della merce trasportata e della sua integrità (mediante la sottoscrizione da parte del destinatario e l'apposizione di eventuali riserve).

Sotto questo profilo è sufficiente richiamare quanto indicato al paragrafo 2 della presente, segnalando l'opportunità di individuare strumenti informatici suscettibili di determinare l'identificabilità del destinatario, in modo tale da prevenire il rischio di contestazioni, pur rilevando come la prassi adottata rispetto al documento cartaceo non offra di per sé livelli di sicurezza assoluti, risolvendosi nella maggior parte dei casi nell'apposizione di una sigla di difficile leggibilità.

È opportuno in ogni caso che l'aspetto documentale sia disciplinato tanto nel contratto che regola la compravendita dei prodotti oggetto del trasporto, quanto nel contratto con il vettore: in queste sedi potranno anche essere concordate modalità diverse per elevare riserve, fermo restando che in base ad unanime giurisprudenza, le riserve possono essere elevate in qualsiasi forma (Cass., 23 luglio 1990, n. 7463), cosicché non necessariamente devono essere trascritte sul documento di trasporto.

In sostanza, in base alla normativa vigente, nulla osta a prevedere che l'accettazione della merce ed eventuali riserve siano trasmesse al vettore e al mittente (venditore) con documenti separati da quello di trasporto, trasmessi elettronicamente ai destinatari.

Per quanto concerne l'individuazione delle modalità più opportune per la trasmissione dei documenti in formato elettronico, risulta preferibile sicuramente la PEC, in quanto questo strumento consente di attribuire data certa alla trasmissione, evitando quindi il rischio di possibili future contestazioni.

#### **4. Il documento di trasporto in regime ADR**

Per quanto concerne i documenti emessi in occasione del trasporto di merci pericolose è sufficiente richiamare le previsioni della normativa ADR su questo aspetto, in base alle quali:

1. per le merci pericolose è prevista l'emissione di uno specifico documento di trasporto, di cui al paragrafo 5.4.0.1 della normativa;
2. *“è ammesso ricorrere a tecniche di trattamento elettronico dei dati (EDP) o di scambio di dati informatizzati (EDI) per facilitare la redazione dei documenti o sostituirli, a condizione che le procedure utilizzate per la scelta, la conservazione e il trattamento di dati elettronici permettano di soddisfare, in modo almeno equivalente all'utilizzazione di documenti su carta, le esigenze legali in materia di forza probatoria e disponibilità dei dati durante il trasporto”* (paragrafo 5.4.0.2);
3. *“quando le informazioni sulle merci pericolose sono fornite al trasportatore mediante tecniche di EDP o di EDI, lo speditore deve essere in grado di fornire queste informazioni al trasportatore come documento cartaceo, con le informazioni nell'ordine prescritto nel presente capitolo”* (paragrafo. 5.4.0.3).

La normativa ADR sembra quindi configurare un regime *“misto”*, legittimando la documentazione informatica a condizione che le informazioni in esse contenute siano riproducibili.

\* \* \*

Resto a disposizione per ogni chiarimento che riterrete opportuno (e/o che richiederanno i vostri associati), mentre colgo l'occasione per porgervi i miei migliori saluti.

Stefano Fadda

