

La Direttiva n. 29/2000/CE e la regolamentazione internazionale dei pallet commerciali

Autore: Patron Alberto

In: Diritto civile e commerciale, Diritto internazionale

Emanata dopo lungo confronto con le parti interessate, la Direttiva del Consiglio concerne le misure di protezione contro l'introduzione nella Comunità di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione nella Comunità.

L'apparente basso profilo della Direttiva in realtà impatta su tutto il settore della logistica internazionale, sul diritto dei trasporti e sulla contrattualistica comunitaria, andando de facto a regolamentare i requisiti sostanziali della circolazione dei pallet, in un mercato saturo di tossicità determinata dalla presenza di fattori che fuorviano il rapporto domanda/offerta, a seguito di speculazioni di natura commerciale, contrattuale, logistica, che toccano molteplici fattispecie del diritto.

Con il termine internazionale pallet, in italiano detto anche con termine atecnico paletta (o più semplicemente paletta di carico, bancale, o pancale) si definisce una struttura utilizzata per l'appoggio di vari tipi di materiale, destinati ad essere movimentati, stoccati, immagazzinati nelle industrie di ogni settore produttivo, avendo cura di spostarli con attrezzature specifiche (carrelli elevatori e transpallet) a causa del peso delle merci sopra collocate, e trasportati con vari mezzi veicolari e meccanici.

L'idea del pallet la si fa risalire comunemente dall'operato dei militari americani immediatamente prima la seconda guerra mondiale.

Essi scoprirono che l'appoggiare le merci da trasportare in Europa su piattaforme di legno, le rendeva più facilmente movimentabili con attrezzature meccaniche; da qui si è passati, anche nell'uso civile, ad

utilizzare delle piattaforme d'appoggio, sopraelevate mediante dei piedini alla base e fornite di apposite feritoie per poter essere sollevate (inforcate) con i carrelli elevatori.

Ben presto ci si accorse che l'utilizzo di una base d'appoggio sopraelevata consentiva, oltre che un notevole risparmio di tempo nei trasferimenti di grandi quantità di merci da un punto all'altro (che fosse in ambito interno all'azienda o che fosse a livello di trasferimenti intercontinentali), anche un isolamento dei materiali dal fondo sottostante, con riduzione dei danni causati ad esempio dalla presenza di una superficie bagnata.

Un ulteriore passo fu quello di utilizzare materiali diversi nella sua costruzione, dal legno iniziale (ancor oggi il materiale maggiormente utilizzato), si pass

alla costruzione di pallet in plastica, metallo e truciolare di legno compresso.

Ognuno di questi materiali si rivelava maggiormente adatto ad usi specifici e particolari, il ferro naturalmente più solido ed adatto a carichi di particolare peso, la plastica per necessità diametralmente opposte ed il truciolare di legno per la produzione a minor costo e senza la necessità di riutilizzi, tanto che a fine uso poteva essere comodamente bruciato, inertizzato o utilizzato per gli scopi più vari.

Il passo successivo, ancor oggi non completato in maniera soddisfacente, fu il tentativo di arrivare ad una standardizzazione dell'attrezzo.

Siamo nel tempo passati da un momento iniziale in cui le misure del pallet erano lasciate alla totale discrezione dei singoli utilizzatori, ad un momento in cui per esigenze prettamente commerciali e di comodità degli scambi si è passati ad un inizio di uniformità, arrivando alla situazione odierna in cui il pallet per usi generici ha caratteristiche standard e, a condizione che riporti le regolari omologazioni, è diventato un'attrezzatura scambiabile quasi ovunque, risolvendo il problema del dover riportare al punto

di partenza il pallet stesso ogni volta che fosse terminata la sua utilizzazione nel singolo trasporto.

La diffusione dell'uso pallet nel contesto europeo è andato a definirsi nel tempo in due principali misure, ovvero quella da mm 800x1200 definita come pallet "EUR" e la misura da mm 1000x1200 gergalmente conosciuta come pallet "Philips" o Pallet Europeo.

Entrambe le misure sono caratterizzate da una altezza da terra e conformazione della base rappresentata da 9 piedini (da 145 e 100 mm di lato), uniti inferiormente tra loro in gruppi di tre attraverso listelli di legno dallo spessore di 22 mm poste nel senso della misura maggiore.

Questo tipo di pallet può essere inforcato dai carrelli elevatori da ogni lato e viene sovente anche definito "a quattro vie".

I primi esempi di interscambiabilità dell'attrezzatura si ebbero anche grazie alla collaborazione delle imprese ferroviarie che procedettero all'approvvigionamento di pallet in grande numero, marcandoli con il loro logo sui piedini, accompagnato dalla scritta "EUR" inserita in un ovale ovvero dalle varie aziende

che lo utilizzarono in parte anche a scopo pubblicitario grazie sempre alla presenza del marchio impresso a fuoco sul legno.

La sempre maggior importanza del pallet nel movimento internazionale delle merci è stato anche per la prima volta preso in considerazione dalle autorità della CEE con l'emanazione, il 9 dicembre 1960, della prima Convenzione relativa al trattamento doganale dei pallet; in questa sede si decise per la prima volta che l'attrezzo poteva entrare ed uscire liberamente dagli stati membri senza essere soggetto ad imposta daziaria.

Già in questo primo stadio vennero decise delle caratteristiche minime comuni in fatto di qualità dei materiali utilizzati e l'armonizzazione ha continuato fino ai giorni nostri e fino all'emanazione delle specifiche tecniche, attualmente in uso, che un pallet deve rispettare per potersi fregiare del logo registrato (EPAL-EUR).

Nell'ultima revisione regolamentare sono stati tenute in particolare considerazione le tematiche relative all'ecologia e alla sicurezza sanitaria. Evidenziata nel pallet con la scritta ovale "EUR" e successivamente di "EPAL".

Il secondo passo è stato quello di armonizzare tra loro i pallet e i mezzi di trasporto destinati a caricarli. Dopo approfonditi studi tecnici, e partendo dal presupposto che nel vecchio continente il trasporto avviene per la maggior parte su gomma, si è giunti alla conclusione che le misure di base migliori in Europa per un pallet generico siano di 800x1200 mm; questo è il formato che consente di utilizzare al meglio la superficie dei mezzi di carico più diffusi, potendo sfruttare automezzi di varie grandezze, dal più piccolo furgone al rimorchio più grande.

La misura 800x1200 ha l'inconveniente di non essere idonea o di non calzare bene nel container, essendo quest'ultimo di misure interne minori rispetto all'autocarro, pertanto il cosiddetto pallet EUR è in difetto e crea problemi logistici nelle spedizioni oceaniche marittime.

Delle misure standard in vigore in Europa si è poi tenuto conto anche nell'ultimo adeguamento delle leggi che regolamentano le misure massime di ingombro degli autoveicoli commerciali; attualmente un semirimorchio standard ha una base di carico di circa 13,6 x 2,5 metri, pertanto la capacità di 34 euro-pallet.

Essendo il legno un potenziale veicolo di organismi nocivi al mondo vegetale (si ricordano enormi quantità di pallet contaminati e forieri di movimentazione inconsapevole di insetti tra continenti differenti, con

modificazioni negative degli equilibri locali di flora e fauna, es. ragni sudamericani introdotti in ambienti europei, o cimici siberiane dimorate nel sud Europa), la Comunità Europea ha emanato, il 5 maggio 2000, la direttiva n. 2000/29 in cui ha definito dei particolari requisiti richiesti per la circolazione dei pallet tra le varie nazioni.

È stato reso obbligatorio un trattamento preventivo, definito come "fumigazione", mediante l'utilizzo di prodotti chimici a base di bromuro di metile, o in alternativa il trattamento HT (heat treatment), consistente in un trattamento termico in cui il legno viene trattato in apposite celle dette essiccatoi, i due sistemi sono equivalenti ed entrambi riconosciuti validi ai fini della direttiva ISPM 15 Fao al fine di eliminare i parassiti che possono portare gravi danni alle foreste.

Tale trattamento è confermato dalla presenza, sull'attrezzo, di apposita marchiatura (tuttavia per ragioni di costi o superficialità operative, si utilizzano ancor oggi spesso pallet non fumigati).

Nonostante l'unificazione a livello europeo delle dimensioni della base del pallet, non si è ancora arrivati a definire una dimensione standard per l'altezza del carico sul pallet stesso, che può essere molto variabile soprattutto per il fatto di non essere limitata.

Questa mancanza si riscontra soprattutto in sede di dimensionamento dei magazzini, cioè quando si deve progettare la misura e il posizionamento delle scaffalature per sfruttare al meglio lo spazio utile. Negli Stati Uniti la dimensione standard è il 40x48 pollici (equivalente nelle dimensioni circa al 1000x1200 mm europeo).

In Asia (ad esempio, in Giappone) è utilizzata frequentemente la dimensione 1100x1100 mm, cioè di pianta quadrata. Si

può

dire che il pallet sia ormai entrato a far parte a tutti gli effetti della catena della logistica, anche le aziende

che, vista la particolarità delle merci da esse prodotte, non sono in grado di utilizzare il pallet generico provvedono ad approvvigionarsi di pallet con caratteristiche specifiche (sia nelle misure che nel materiale di costruzione) per poter completare al meglio l'imballaggio dei propri materiali (sviluppandosi altresì un mercato parallelo internazionale di pallet, alcuni fabbricati artigianalmente).

Oggi si possono incontrare pallet di moltissimi tipi, da quelli leggerissimi per il carico di oggetti di plastica a quelli robustissimi per il carico di metalli (in lingotti ad esempio), da quelli di formato dimezzato rispetto allo standard per le piccole spedizioni a quelli lunghissimi per il carico di materiali in barre (profili per mobili ad esempio).

Un valore aggiunto della pallettizzazione delle merci è anche quella che, dopo aver avvolto il contenuto con le pellicole trasparenti in materie plastiche (ormai anch'esse di uso comune), si può ottenere una ulteriore protezione dei materiali contro i danni causati dal movimento dei mezzi di trasporto e dalle intemperie, nonché una maggiore garanzia contro i furti. Il pallet può essere visto come una interfaccia o "collante" fra produzione e logistica. Dato che la logistica prevede l'utilizzo del pallet, la produzione industriale ha adottato come passaggio tra la linea di produzione e la consegna al cliente, la fase di carico del pallet.

Il pallet può essere caricato a mano, ma il peso dei pallet, il peso del prodotto da impilare, l'altezza di impilamento e successive fasi di movimentazione del pallet comportano sforzi più adatti a macchinari che all'uomo.

I produttori di automazione industriale hanno sviluppato molte macchine per la "pallettizzazione automatica", molto diverse fra loro in quanto adatte allo specifico prodotto da movimentare, ma con una serie di funzioni comuni che possono essere riassunte in: stoccaggio e movimentazione delle pile di palette vuote, separazione di una palette dalla pila ("sfogliatore di pallet"), trasporto delle palette vuote o piene, con rulli o catene, carico della palette, imballaggio della palette piena, spesso con un "fasciatore" a pellicola, etichettatura della palette piena, stoccaggio e movimentazione delle palette piene.

La fase di carico delle palette è spesso la più complessa, in quanto la disposizione dei pacchi o "fardelli" su un pallet può essere diversa per gli strati pari e dispari, e i pacchi vanno orientati prima del carico. La disposizione dei pacchi per un prodotto specifico diventa un "programma" di pallettizzazione, che l'ufficio tecnico definisce, prodotto per prodotto.

Per il carico dei pallet possono essere utilizzati speciali "impilatori a sfilo", che dispongono uno strato e poi lo depositano sfilando il piano di appoggio oppure robot antropomorfi.

Qualora lo scambio pallet in relazione del dato di acquisto/vendita del bene, in fase di ricezione/consegna non fosse possibile altresì detto interscambio immediato, la restituzione a termini contrattuali avviene solitamente in modalità differita.

La fretta commerciale ha spesso portato l'interscambio in modalità differita ad essere e rappresentare la modalità di interscambio pallet più diffusa, considerando anche le relazioni logistiche e commerciali che rappresentano il corollario dei rapporti tra mittente e destinatario.

Il prezzo di un pallet si aggira intorno ai 7/8 euro, tuttavia è nota la presenza anche in questo settore di un gray market, identificabile alle volte nelle cartellonistiche a bordo strada del tipo: "compro o ritiro pallet in contanti".

Il Gray market dei pallet Epal sostituisce pallet originali con pallet contraffatti (con le tecniche più fantasiose), dando poi inconsapevolmente adito a criticità in materia di sicurezza e di qualità, in capo alle aziende che li utilizzano.

I fornitori ed i produttori legali soggiacciono quindi a perdite del parco circolante ben oltre i numeri statistici determinati da danneggiamenti connaturati all'uso e/o a mancate o ritardate restituzioni,

determinandosi un incremento generale dei costi per tutta la filiera delle imprese coinvolte, con ripercussioni anche di natura giudiziale, nonché indotto di attività e costi di riparazione degli stessi.

Il costo di gestione dei pallet, risulta pertanto artatamente modificato e non virtuoso.

Le scelte più recenti contrattuali si sono pertanto spostate verso il sistema del nolo, ovvero pallet pooling, con costi tuttavia che impattano su nuove figure, come gli assicuratori logistici.

<https://www.diritto.it/la-direttiva-n-292000ce-e-la-regolamentazione-internazionale-dei-pallet-commerciali/>