



Rifiuto del carico senza prova del danno: l'importanza della figura del perito e della relazione peritale ai fini della corretta gestione del claim

Come ben sappiamo, non è «strano» che una spedizione venga rifiutata senza un'effettiva e concreta prova del danno. Chiaramente, le casistiche possono essere molteplici e variegata, ma andiamo ad approfondire alcuni esempi:

- Dichiarazione di temperatura non conforme durante il trasporto e respingimento totale del carico su prodotti congelati, sia che questi siano ancora all'interno del mezzo, sia che questi siano stati scaricati a magazzino;
- Ingresso di clandestini a bordo del mezzo, total loss dichiarato per danni e potenziale contaminazione (andrebbe aperto un capito a parte);
- Danno al mezzo di trasporto durante il viaggio, rifiuto totale del carico a prescindere dallo stato delle merci.

Ma quali sono esattamente le circostanze, i criteri, le valutazioni per le quali vengono asserite/dichiarate da Ricevitori e/o Acquirenti finali, le problematiche tali per cui una determinata spedizione possa essere dichiarata coinvolta in avaria o addirittura in perdita totale?

Andiamo adesso ad analizzare alcuni casi pratici per poi parlare dell'importanza dell'intervento tempestivo e, soprattutto, risolutore da parte del perito.

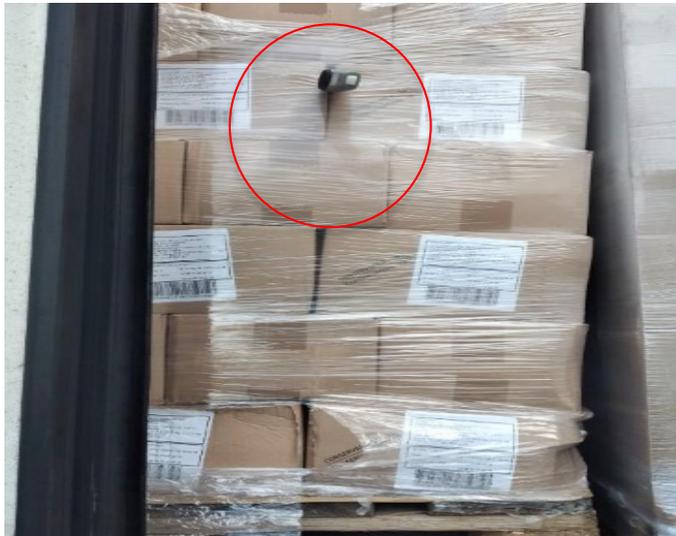




Temperatura non conforme



Rilevamento della temperatura tra i cartoni e **non** al cuore del prodotto



Chiara ed evidente errore di valutazione da parte – nel caso di specie – dell'operatore logistico che ne determina un primo allarme da parte Destinatario il quale, fidandosi, chiaramente contesta al vettore il mantenimento delle temperature durante il viaggio rifiutando la spedizione.



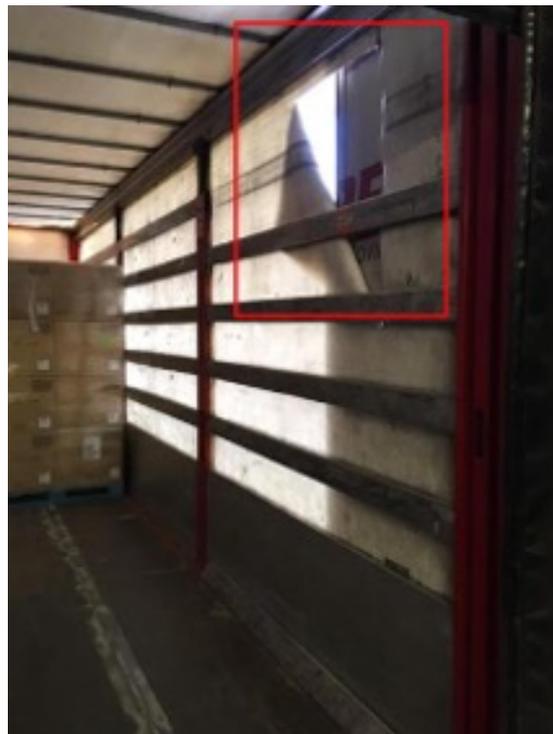
Immediato intervento peritale per valutazione stato del mezzo, dell'impianto frigo e della merce. Tale intervento, come vedremo, ha permesso di accertare e dimostrare l'estraneità ed il presunto coinvolgimento del trasportatore.





- Impianto frigo funzionante (per tutta la durata del viaggio come dimostrato dalla strisciata);
- Verifica funzionale effettiva dell'impianto frigo con risultati soddisfacenti;
- Mappatura della merce dentro il semirimorchio;
- Controllo compiuto sulla merce dal quale emergeva che: la stessa NON presentava danni dovuti da scongelamento e ricongelamento del prodotto, NON presentava brina e/o cristalli di ghiaccio, NON presentava anomalie riconducibili ad errata temperatura durante le fasi di trasporto;
- Controllo immediato impianto frigo post scarico presso officina autorizzata «Carrier/Thermo King».
- Conclusioni: dimostrato in contraddittorio che la merce era stata caricata a temperatura non conforme alla partenza. Caricatore e Proprietario merce, di fronte a tali evidenze, hanno accettato le risultanze ammettendo un possibile errore da parte dell'operatore logistico che, probabilmente, ha lasciato i colli in anti-cella (0°C / +3°C) per un lasso di tempo eccessivo prima dello stivaggio.





La ragione principale che spinge un clandestino ad introdursi in un mezzo è legato alla sua sopravvivenza. Notiamo infatti, ogni qualvolta che interveniamo, che i danni provocati alla merce si limitano al punto in cui essi si posizionano all'interno del mezzo. L'effrazione del mezzo avviene: o per mezzo della rottura del sigillo della porta, o dell'asta di chiusura della maniglia della porta, o per squarcio sul telone del rimorchio.



Foro creato dai clandestini per
Introdursi all'interno del rimorchio



Richiesta total loss per possibili danni da compressione, rotture e potenziale contaminazione.



Richiesta total loss per presenza di materiale organico – urina – all'interno di bottiglie di plastica.





Il nostro intervento, avvenuto a poche ore dalla constatazione dei clandestini, ha permesso in primis di accertare la concreta effrazione del mezzo, «*conditio sine qua non*» presente in molti testi di polizza, senza la quale il sinistro potrebbe non rientrare in coperta e, secondariamente, di assistere allo scarico, controllare la merce ed avere contezza precisa dei danni occorsi, delle contaminazioni e/o di ulteriori criticità che potrebbero emergere.

- Anche in tale situazione, grazie al nostro tempestivo intervento sul posto – Francia nel caso di specie – abbiamo potuto accertare quanto segue:
- La Perdita totale richiesta dai rispettivi proprietari in entrambi i casi (merce fresca – pomodori – e merce secca – imballi per alimenti –)NON era corretto e, soprattutto, giustificato/supportato da prove concrete.
- Per la merce fresca – pomodori – in considerazione dell’impiego alimentare, si è provveduto, per sicurezza, a smaltire la prima fila dei primi n. 6 pallets, considerando la restante parte del carico: sana e priva di danno.
- Per la merce secca, invece – imballi alimentari – sono stati scartati n.2 bancali visibilmente schiacciati e ritenuta priva di problematiche di qualsiasi genere la restante parte del carico. Tale decisione, presa in contraddittorio con i rappresentanti/periti di controparte, veniva ritenuta congrua ed accettata.
- Conseguenza dell’intervento peritale compiuto tempestivamente: recupero della merce, destinazione alla commercializzazione e nessun ulteriore reclamo avanzato.



Temperatura non conforme



Merce a temperatura controllata: gelati – temperatura di conservazione richiesta durante il viaggio -27°C – presunta/asserita interruzione catena del freddo per rottura impianto frigo. Merce dichiarata total loss.



- In tale situazione ci veniva conferito l'incarico peritale immediatamente dopo lo scarico della merce. In un caso simile sappiamo che vedere il prodotto a distanza di qualche giorno dall'evento, spesso può essere meglio per la valutazione del danno occorso. Dall'analisi della merce ed a seguito del controllo delle strisciate della temperatura, abbiamo potuto accertare quanto segue:

- Viaggio interno Italia da Milano a Salerno, tempo di percorrenza circa 10 ore; controllo del tracciato termografico con interruzione di immissione d'aria a temperatura richiesta per circa 2 ore 2 ore e ½ complessive.
- Nonostante tale anomalia, la merce si presentava priva di impaccamenti, brina, cristalli di ghiaccio, segni di scioglimento ed era in buona condizione di conservazione.
- Grazie al nostro intervento, su un totale di n. 6.257 colli inizialmente dichiarati NON commercializzabili, per «scrematura» dei tiri superiori dove poteva effettivamente essersi verificato un innalzamento termico, abbiamo limitato il danno a soli n. 132 confezioni. Tale valutazione è stata accettata dal Proprietario merce presente al contraddittorio.



Anche questo è un evidente esempio di come l'intervento peritale, nonostante non sia stato provato il danno, ma bensì reclamato solamente in virtù di una temperatura non conforme, ha fatto sì che la perdita totale venisse scongiurata.

Incidente durante il trasporto



- Mezzo incastrato sotto un ponte ferroviario in zona Genova. Spedizione rappresentata da divani e poltrone di una nota catena di arredamento.
- Valutazione del proprietario merce post sinistro: total loss dell'intero carico senza nemmeno scaricare il mezzo. Evento del 2019 – incarico conferito nel 2022.
- Cosa ha comportato la decisione di attendere così a lungo prima di incaricare il perito?

- La percentuale di danno tecnico attribuibile all'evento oggetto di contenzioso, sarebbe stata decisamente inferiore rispetto a quanto alla fine decretato, se fossimo intervenuti nei giorni immediatamente successivi al sinistro e non a distanza di quasi 3 anni.
- Ai fini della pura valutazione e non di quanto ammissibile (sono due cose ben differenti), oltre alla quantificazione tecnica del danno era necessario tenere in considerazione un delta, identificabile nella perdita di valore dovuta alla lunga giacenza della spedizione coinvolta; di fatto, il reclamo finale sarebbe stato rappresentato da “danno iniziale” + “aggravio di danno per lunga giacenza”.
- Necessità di considerare un valore di vendita al meglio da decurtare dal reclamo, inteso su tutto il carico trasportato. Va tenuto presente però che all'origine non tutta la spedizione era realmente coinvolta in avaria, per cui la nostra valutazione sarebbe stata su un quantitativo limitato e non sul totale.







In virtù del fatto che il perito non sia stato incaricato immediatamente dopo l'evento, ha portato alle seguenti conclusioni:

- La prova del danno non era tale da accettare il total loss reclamato dalla Proprietaria merce, per cui se fossimo intervenuti in contraddittorio con le parti coinvolte dopo il sinistro, il dettaglio della merce danneggiata/coiuvolta sarebbe stato determinato con certezza e tecnicamente incontestabile;
- La lunga giacenza della merce in attesa di definizione del sinistro ha contribuito ad una perdita di valore di mercato ed una riduzione del conseguente valore di recupero;
- Intervento sul luogo del sinistro: compiuto a posteriori e ad anni di distanza, lo status del ponte ferroviario può essere mutato in virtù di ammodernamenti e/o interventi sul manto stradale, impedendo di fatto una reale determinazione delle altezze e della segnaletica presente al momento del sinistro che sicuramente poteva essere un dato importante per gli Assicuratori al fine di valutare e stabilire la piena o parziale responsabilità del vettore.

Importanza relazione peritale e gestione del claim

- L'intervento peritale tempestivo può essere significativo e fare la differenza, spesso e volentieri, nella determinazione di un quantum di danno, nello stabilire la temporalità dell'evento e nel determinare quali siano le responsabilità imputabili alle parti coinvolte.
- Questo porta ad una relazione peritale più completa sotto ogni punto di vista (dinamica degli eventi – dettaglio tecnico del danno – cause dell'evento), più «forte» sotto il profilo decisionale da parte del Liquidatore (con più elementi a disposizione è più semplice definire/liquidare/respingere un sinistro) e tecnicamente più lineare (se il perito interviene in tempo ha sicuramente più elementi su cui lavorare e facilitare così la definizione di un claim).
- In virtù di quanto sopra, quindi, l'intervento di oggi mira a sottolineare l'importanza della figura del perito in qualità di tecnico accertatore, che è da considerarsi come **una risorsa** per tutta la filiera assicurativa e legale – Compagnia, Broker, Assicurato, Avvocato – e non come un costo. È bene infatti ricordare che, spesso, come abbiamo visto, l'intervento peritale può fare la differenza nella determinazione di un danno, delle responsabilità, oppure nel respingere tecnicamente un sinistro poiché non sussistono le basi per la copertura.



Nella speranza di aver centrato l'obiettivo, ovvero far comprendere/determinare/sottolineare/evidenziare l'importanza del perito e del suo tempestivo intervento, ringrazio tutti i presenti per l'attenzione e, in particolare, l'A.i.per.t. che mi ha dato la possibilità di approfondire tale argomento.

Grazie a tutti

