

Danni e logistica

Documenti ed attori.

Cause ed effetti.

Il perito e la carta da «gestire»

- Il perito è l'occhio degli assicuratori, colui che raccoglie la documentazione e svolge i rilievi.
- La raccolta della documentazione consente di capire chi sono gli attori coinvolti e di individuare il soggetto che aveva nella sua disponibilità le merci colpite da avaria nel momento del sinistro.
- Il perito dunque analizza la catena del trasferimento delle merci tra un soggetto ed i sottostanti attori.
- Accerta le eventuali riserve o observations
- Verifica rispondenza della documentazione e carico
- Verifica congruità valore ed eventuale polizza
- Osservata la documentazione, si coinvolgono sempre tutti gli attori, richiedendo al soggetto che ne ha titolo di convocare un contraddittorio per accertare congiuntamente i fatti ed i danni risultanti.
- L'assenza di una o più parti agli accertamenti, se regolarmente convocati non ha influenza poiché le risultanze possono essere opposte alle parti assenti.
- L'importanza di gestire questa fase (raccolta documenti e convocazione delle parti) per l'operatore di logistica è fondamentale per il buon esito della posizione

L'accertamento

- L'accertamento è quella fase in cui tutte le parti coinvolte, e nella catena logistica di una spedizione possono essere molte, prendono visione dell'accaduto e dei danni eventualmente risultanti .
- Spesso l'individuazione della sussidiaria responsabile non risulta semplice perché qualche soggetto non ha apposto riserve su colli o merci danneggiate quando le ha prese in custodia, o più semplicemente poiché containerizzate o imballate e quindi eventuali anomalie erano non visibili nel momento in cui i vari soggetti si sono trasferiti i beni durante tutte le manipolazioni che, al giorno d'oggi, risultano essere numerosissime, quali ad esempio: il carico, il trasporto terrestre, una movimentazione portuale, o durante una tempesta che ha generato stress al carico a bordo nave.
- La funzione del perito è, in questa fase, determinante poiché un'analisi approssimativa e di scarso dettaglio rende la comprensione dei fatti e le stime dei valori complicate. Quindi, chi si reca sul luogo dell'accertamento deve raccogliere e cogliere quante più informazioni possibili per determinare tecnicamente l'evento, contestualizzarlo ed allo stesso tempo porre le basi di difesa o attacco per quella che oramai è diventata la prassi ovvero la «lite».
- L'accertamento deve essere asettico e non volto semplicemente alla ricerca di motivi esimenti.

Disattenzioni

- Gli attori che operano all'interno della catena della logistica spesso nel momento in cui prendono in carico i beni pongono poca attenzione a:
 1. Congruità della documentazione e termini di resa;
 2. Congruità della preparazione al trasporto, quali: imballaggio e protezioni del carico ,rizzaggio delle merci all'interno del container o della stiva o del semplice camion, o comunque di tutte quelle particolarità che rendono carico vulnerabile a danneggiamenti e vengono definite dagli assicuratori «mancata o scarsa preparazione al trasporto»
 3. Verifica delle capacità del soggetto che cura una delle fasi della spedizione, ovvero ricerca del minor prezzo senza porre attenzione alle capacità tecniche o economiche di chi deve eseguire una operazione. (affidare l'imballaggio al cugino che per hobby fa il falegname, ma è tanto bravo salvo poi utilizzare per un delicato macchinario compensato non marino e non controventato oppure affidare il nolo mare a chi per risparmiare cerca una nave non idonea per caratteristiche tecniche o per vetustà) .
 4. Perdere il controllo delle merci durante le fasi della spedizione per i più svariati motivi (non ultimo di notte e nel w/e)

Altre disattenzioni tipiche

- Tipiche disattenzioni non riportate sui documenti di trasporto con note o riserve sono ad esempio quelle relative i carichi in temperatura controllata laddove esiste una prescrizione che né chi carica, né chi si occupa del trasporto accerta ovvero « il container che riceve merci in temperatura deve arrivare pre-refrigerato alla condizione termica richiesta e non si deve fare affidamento sul raggiungimento del grado una volta caricate le merci e chiuso il container»
- Il tempo intercorrente tra la partenza con errata misura ed il raggiungimento di quella ottimale è spesso la dirimente tra ricevere un carico sano a destino ed uno avariato
- Diffidare di chi sostiene di aver sempre svolto una azione che pare temeraria «da 30 anni» senza aver mai avuto problemi, perché la sorte durante un trasporto può non essere sempre favorevole. Quindi occorre verificare i sistemi di fissaggio delle merci, la congruità delle marcature e delle indicazioni che vengono riportate pedissequamente su imballi e o documenti.
- Nel dubbio non lasciar correre una piccola anomalia che appare ininfluyente.
- Se si carica in cisterna, verificare sempre l'esistenza di un certificato di lavaggio, anche se il vettore sostiene di aver trasportato prodotti «uguali» . La contaminazione è sempre in agguato.

Evidenze di danni



-Abbiamo sempre usato queste fasce per fissare le Ferrari.....
- Peccato che fossero fasce non certificate e aventi carico di rottura molto basso .

esempi



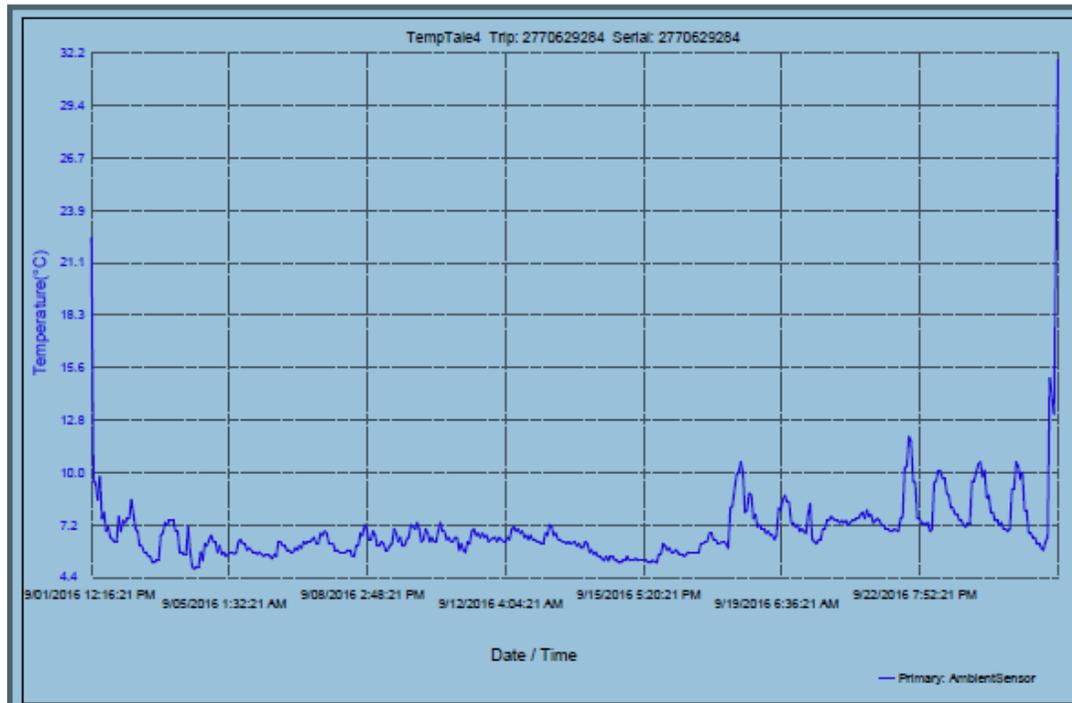
- Risparmiare sul nolo mare e prendere una nave non idonea magari con boccaporte strette implica produrre danni nella fase di inserimento di tubi o materiali voluminosi ...ma si è risparmiato all'insaputa di chi ha richiesto un servizio.
- Quindi accertarsi sempre dell'idoneità dei mezzi.

Congruità imballi



- Esempio di cassa non idonea .
Rinforzi e punti di sollevamento sottodimensionati ... un bel risparmio di 15 euro ed un danno di 150.000

Merci in temperatura



- Temperatura richiesta 0° C il container arriva al carico con +10°C .
- Chi doveva caricare avrebbe dovuto rifiutare il container ma...e chi paga ? Ma tanto poi arriva a temperatura, sono solo ... danno certo a destino

Conclusioni

- La logistica è più complessa di quello che si immagina, e non tutti gli operatori hanno le capacità e/o l'organizzazione per effettuare una spedizione. Ai giorni nostri, le implicazioni dirette e indirette vengono spesso sottovalutate o ridimensionate. Ai punti che alcuni pensano che basti indicare un punto di partenza ed uno di arrivo, senza offrire altre indicazioni, per organizzarla.
- Il rischio quindi è di trovarsi in casi limite come quello di un trasformatore (grande peso e grande valore) per il quale è stata richiesta l'attività di logistica e di assicurazione indicando solo il trasporto interno in Italia ed in Canada. Salvo poi scoprire che sarebbe stato consegnato sì in Canada ma dopo 600 km di Iceroad su laghi ghiacciati e con manto stradale che, essendo di ghiaccio, risultava scalinato ed ha prodotto vibrazioni e danni ingenti.
- Essere un operatore logistico a mio sommo avviso significa essere o un vero esperto di tutte le fasi o avere in azienda figure che conoscano esattamente le peculiarità di ogni azione.
- Il mio mestiere sarebbe inutile se non esistessero ancor ampi margini di miglioramento delle attività di logistica svolte non sempre al meglio.