

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Trasporto di merci deperibili e assicurazioni: molti i rischi e poche le certezze

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 3rd, 2024

**Genova** – Nelle spedizioni di merci deperibili molto lavoro rimane ancora da fare per migliorare le condizioni di trasporto, di sicurezza e di trasparenza, con tutto ciò che ne consegue in termini di risvolti assicurativi, legali e peritali.

L'argomento è stato al centro del 'marine market meeting' organizzato da Siat a Genova e al quale hanno preso parte per la compagnia assicurativa del gruppo Unipol, Luca Florenzano e Martina Lagomarsino, l'avvocato Cecilia Vernetti (studio legale Camera Vernetti), in rappresentanza del mondo legale, e Andrea Cambiaso (Stcr Group), per portare il punto di vista dei periti.

Proprio Martina Lagomarsino, marine underwriter cargo di Siat, ha posto in primis l'accento sul fatto che le principali cause di danno nel trasporto delle merci deperibili sono l'errore umano, la rottura dell'impianto di refrigerazione, il vizio proprio e il ritardo. In caso di "mancato freddo" le cause possono essere riconducibili a rottura dell'impianto, a un'errata regolazione, a un difetto di stivaggio, a una mancata alimentazione dell'impianto refrigerante o all'ostruzione delle bocchette dell'aria. Simili le cause anche in caso di freddo eccessivo con l'aggiunta del possibile malfunzionamento del termostato.

Da un punto di vista 'regolatorio' la costante crescita del trasporto di merci deperibili ha fatto emergere la necessità di prevedere clausole specifiche per l'assicurazione dei prodotti spediti a temperatura controllata e quindi, alle prime clausole inglesi predisposte nel 1968, seguite dalle Institute Frozen Clauses del 1986, sono stati aggiunti degli aggiornamenti datati 2017.

Sempre secondo la disamina della materia offerta da Martina Lagomarsino i danni conseguenti a variazioni di temperatura si intendono coperti se derivanti da alcune fattispecie precise: rotture dell'impianto frigorifero con conseguente arresto per un tempo non inferiore a 24 ore (che può essere ridotto a 8 ore per i trasporti terrestri); incendio o esplosione; arenamento, incaglio, affondamento o capovolgimento della nave; ribaltamento o deragliamento del mezzo di trasporto terrestre; collisione o urto del mezzo di trasporto con qualsiasi oggetto esterno diverso dall'acqua.

Andrea Cambiaso (Stcr Group), in apertura del suo intervento (dedicato ai rischi nelle assicurazioni di merci deperibili) ha immediatamente posto in evidenza il fatto che "il mercato del trasporto di merci deperibili vale 2 miliardi di euro ma presenta forti rischi". Questi alcuni dei problemi che, in

qualità di periti merci, si riscontrano quotidianamente sul campo: perdita di conoscenza del frutto dal momento di raccolto fino al consumo (normalmente nella Gdo le mele arrivano al consumatore molti mesi dopo la raccolta); diversi periodi e temperature di conservazione dei prodotti deperibili (frutta o verdura) fra i vari vettori marittimi; durata prolungata del viaggio rispetto al tempo di transito previsto (rischio, questo, cresciuto dopo il Covid). “Sul mercato è quasi impossibile avere certezze e questo fa comodo a molti” ha sottolineato Cambiaso, ricordando che alcuni punti fermi sulle ‘regole del gioco’ sono stati messi e si possono trovare in un volume intitolato ‘Le merci alimentari e la catena del freddo: nozioni, assicurazione e prevenzione’ pubblicato da Ania e di cui proprio Florenzano è stato co-autore.

Cambiaso ha poi spiegato perché i prodotti refrigerati sono i più pericolosi da trasportare a causa di vari fattori di rischio, fra cui: tipologie di merci differenti ognuna con diversi tempi di conservazione e relative temperature, raccolti e maturazioni non controllate e non registrate se non dai soggetti che le svolgono, mancanza di informazioni che non consentono di conoscere le reali condizioni della merce prima del carico, incertezza riguardo al pre-raffreddamento della merce (quando e come viene effettuato), modalità di stivaggio nei container reefer (lasciando la corretta circolazione dell’aria), la durata del trasporto comparata con la previsione di arrivo indicate dal vettore, il periodo intercorrente tra il fine raccolta e la durata del trasporto.

Il punto di vista legale sull’argomento è stato rappresentato, come detto, dall’avvocato Cecilia Verneti il cui intervento ha avuto una funzione di raccordo tra la parte liquidatoria e quella peritale con il fine di illustrare le implicazioni assicurative e di rivalsa nei confronti dei vettori marittimi nel caso in cui si verifichi un danno a merci refrigerate nel corso del trasporto.

L’attenzione è stata posta in particolare sulla necessità che l’assicurato, prima della consegna della merce al vettore per il trasporto, compia un’approfondita attività di documentazione circa le condizioni della merce, solitamente frutta, facendo eseguire delle perizie pre-imbarco che diano conto della corretta preparazione dell’imballaggio, dell’attività di pre-raffreddamento della merce prima dello stivaggio in container, del rispetto delle condizioni fito-sanitarie, ecc. Tutto ciò al fine di procurarsi la prova che la merce sia partita in stato sano e che eventuali danni constatati all’arrivo siano conseguiti a una variazione di temperatura occorsa durante il trasporto e quindi imputabile a un malfunzionamento del container.

Tale istruttoria pre-partenza è infatti fondamentale sia al fine di ottenere la conferma da parte dell’assicuratore che il sinistro rientri in copertura, in quanto conseguente a un evento verificatosi nel corso del viaggio (guasto all’impianto frigorifero che determini una variazione di temperatura all’interno del container) e non a un vizio di origine del prodotto, sia al fine di poter facilitare l’azione di rivalsa dell’assicuratore, che ha indennizzato il danno, nei confronti del vettore marittimo.

L’avvocato Verneti ha inoltre evidenziato l’importanza che, in caso di danno constatato all’arrivo della merce a destino, vengano immediatamente sollevate riserve in polizza di carico e promossi accertamenti e campionamenti in contraddittorio sulla merce, al fine di determinare tempestivamente la causale del danno e la sua estensione e poter quindi valutare la copertura assicurativa, a seconda del clausolario di polizza in concreto adottato, e agire in rivalsa verso il vettore marittimo.

Da questo approfondimento legale è emerso quindi che le condizioni generali inserite nelle polizze di carico dei maggiori vettori marittimi italiani e internazionali prevedano numerose clausole di

esenzione della responsabilità, che rendono la rivalsa degli assicuratori particolarmente in salita. Si pensi ad esempio al fatto che i vettori marittimi non rispondono mai per danni alla merce derivanti da ritardo nella riconsegna e che la normativa internazionale uniforme consente ai vettori di fare delle “*deviations*” rispetto all’ordinario corso del viaggio, purché ragionevoli, ritenendosi tali, ad esempio, le deviazioni intese a evitare una zona di guerra o a riparare un’avarìa che si verifichi in corso di viaggio.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**





This entry was posted on Wednesday, July 3rd, 2024 at 1:15 pm and is filed under [Spedizioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.