

Le assicurazioni. Il broker Aon verserà a Carnival un importo pari al valore totale della nave. Altre polizze «P&I» per passeggeri, equipaggio e recupero

Coperti danni complessivi fino a 3 miliardi

Raoul de Forcade
GENOVA

Oltre a un prezzo altissimo e non quantificabile, quello delle vite umane, il naufragio di Costa Concordia avrà notevoli ricadute sia sotto il profilo dei premi assicurativi che per quanto riguarda, in generale, il mercato delle crociere, già provato da un 2011 non entusiasmante. La perdita totale (*total loss*) della nave, che l'armatore Costa si appresta a dichiarare, comporta infatti che il broker Aon, il quale assicura corpo e macchine dell'intero naviglio Carnival (azionista di Costa), versi un prezzo pari all'intero valore della nave: circa 450 milioni di euro. Una dozzina le

compagnie assicurative internazionali coinvolte, tra le quali Generali, che stipula le polizze per Costa, e l'inglese Royal Sun Alliance (Rsa). Per quanto riguarda la copertura P&I (protection and indemnity) che riguarda, tra l'altro, i danni all'equipaggio e ai passeggeri (in questo caso il club in prima linea è lo Standard) la polizza stipulata dovrebbe avere una copertura di circa 3 miliardi di dollari (circa 2,4 miliardi di euro al cambio attuale).

A spiegare, nei particolari, il funzionamento dell'assicurazione corpo è un broker in prima linea nel settore, che preferisce non comparire per ragio-

ni di riservatezza. «Quel tipo di polizza - afferma - riporta un valore della nave che resta fisso. Nel caso della Concordia è

di circa 450 milioni; una somma cospicua perché la nave è nuova e tecnologicamente all'avanguardia. A fronte di un costo del premio, per un armatore con un centinaio di navi, come Carnival, piuttosto basso: pari allo 0,15% del valore e quindi a circa 600mila euro annui. Se la nave venisse riportata a galla e riparata, ovviamente l'assicurazione pagherebbe solo il costo dell'operazione. Ma nel caso l'armatore giudichi che i costi di riparazione superino il valore assicurato (è il caso di Concordia, ndr), dichiara la *total loss*. A quel punto l'assicuratore corpo paga il valore della nave, ormai abbandonata, per l'intero ammontare, anche nel caso si accerti una colpa di chi la conduceva; colpa che è coperta dalla polizza. A questo punto, entra in gioco il P&I, che si occupa, tra l'altro, del recupero dello scafo».

Di fronte a una *total loss*, chiarisce un consulente P&I, il club, che copre la responsabilità civile verso terzi, «interviene per la rimozione del relitto, per la responsabilità verso equipaggi e passeggeri e, a seconda di ciò che decide il tribunale in merito al naufragio, per eventuali inquinamenti marini; per il riconoscimento dei

danni da choc (*pain and suffering*) di chi era a bordo e per il prezzo del biglietto e la *loss of enjoyment* (cioè il divertimento

pagato ma non goduto, ndr). Navi come la Concordia sono assicurate, per circa 3 miliardi di dollari, 2 dei quali destinati ai passeggeri e uno all'equipaggio. Il P&I assiste anche, con i suoi legali, l'armatore di fronte al tribunale».

Per quanto attiene, invece, alla sicurezza dei passeggeri a bordo, dice Marco Calabria, ingegnere specializzato in perizie navali, un'unità grande come la Concordia non presenta, dal punto di vista tecnico, problemi diversi rispetto a navi passeggeri più piccole. Quel che fa la differenza, nel gigantismo, è la difficoltà a gestire l'alto numero di passeggeri (nel caso specifico 3.216, ndr). Questo è il vero punto critico, anche se, oltre ai marittimi addetti all'emergenza, è presente una segnaletica luminosa, come negli aerei, per condurre i passeggeri ai punti di raccolta,

presso le scialuppe. Su un singolo lato della nave, e uno solo è utilizzabile quando lo scafo si inclina in naufragio, non ci sono, peraltro, scialuppe per tutti i passeggeri, che devono usare anche le zattere gonfiabili. Dalle foto che ho visto, poi, si nota che la falla su Concordia, nella parte inferiore dello scafo, è molto estesa, almeno 50-60 me-

tri (70, hanno detto ieri i soccorritori, ndr). Interessa, quindi, 4-5 compartimenti stagni, un'enormità. È come la storia del Titanic: con un simile squarcio, nonostante i criteri di stabilità molto elevati di queste navi da crociera, si affonda. A maggior ragione se, come in questo caso, la falla è a poppa, dove ci sono le sale macchine, il cui allagamento crea blackout». Può darsi, quindi, fa capire Calabria, che questo incidente chiuda la stagione del gigantismo delle navi da cro-

ciera. E che porti un calo delle prenotazioni, almeno nell'immediato. Anche perché il disastro arriva proprio quando il mercato crocieristico, che ha galoppato per 15 anni, spiega Luca Patané, vicepresidente di Federviaggio e presidente di Uvet (900 agenzie di viaggi in Italia), dà qualche segnale di stanchezza: nel 2011 «le maggiori compagnie, da Royal a Msc, a Costa, hanno registrato una crescita limitata o una decrescita. I motivi possono essere vari: dal riflesso della crisi ad una certa stanchezza del mercato». Lo stesso Pier Luigi Foschi, ceo di Costa, di recente, ha detto: «il 2011 è stato un brutto anno; è bello, invece, che stia finendo». Per la compagnia, però, e - di riflesso - per l'intero comparto, il 2012 non si è aperto davvero sotto i migliori auspici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL COSTO

Il premio assicurativo annuo per uno scafo del genere si aggira intorno ai 600mila euro, circa lo 0,15% del valore complessivo

MERCATO STATICO

Il disastro peserà su un settore che, dopo 15 anni di crescita ininterrotta, già dall'anno scorso ha mostrato le prime sofferenze

