

## Le assicurazioni

## I naufraghi preparano la class action alla Costa

di LORENZO SALVIA

A PAGINA 8

LA CLASS ACTION DEI NAUFRAGHI  
«PROVINO DI AVER SUBITO DANNI»

ROMA — Ha sempre fatto paura il mare, ha spesso portato morte e dolore. Non è un caso, dunque, che le assicurazioni siano nate proprio per coprire i rischi di chi sul mare ci lavora. La prima polizza della storia è del 1343, Genova, la città di Costa Crociere. Le regole non sono più quelle scritte dal notaio Casanova per la Galea Santa Caterina, in stiva «dieci balle di panni» sull'itinerario da Porto Pisano alla Sicilia. Ma il peso della storia si sente ancora: «E infatti c'è una tradizione abbastanza protettiva per le compagnie» dice Stefano Zunarelli, professore di Diritto della navigazione all'Università di Bologna. Cosa vuol dire?

Prendiamo gli oggetti lasciati a bordo della Costa Concordia da chi quella notte fuggiva dalla morte. Soldi, vestiti, gioielli, documenti, tutto quello che ha preso il nome un po' esagerato di «tesoro del Giglio». Se la valigia la perdiamo su un aereo ci viene garantito un rimborso forfettario, un tot a bagaglio a prescindere da quello che c'è dentro. Se invece la valigia è rimasta su una nave che adesso è praticamente affondata, dove si è rischiato di morire, con quelle immagini che continuano a passare davanti agli occhi a noi figuriamoci a chi c'era davvero, allora è tutta un'altra storia. «Il risarcimento va chiesto entro dieci giorni, altrimenti potrebbe essere troppo tardi», spiega Claudio Perrella, avvocato esperto nel settore delle assicurazioni marittime. Entro dieci giorni, cioè, bisogna spedire una raccomandata alla Costa Crociere, chiedendo un rimborso per il danno subito. I documenti necessari potranno essere inviati anche dopo, una volta scaduti i dieci giorni. Ma è proprio qui che cominceranno i veri problemi.

Nessun forfait, nessun accordo pre-

ventivo, per la legge bisogna dimostrare quello che si aveva a bordo e quanto valeva. E in ogni caso non si possono superare i 20 mila euro a testa. «Dall'onere della prova non si scappa — dice ancora il professor Zunarelli — e non è un'operazione semplice». Suggerisce Paolo Martinello, presidente di Altroconsumo: «Cercate gli scontrini delle cose che avete lasciato a bordo, vedete se nei cassetti avete qualche fotografia, trovate un testimone che sia pronto a dire che sì, l'avevate portato con voi sulla Concordia». Solo che magari si tratta di oggetti comprati tempo fa, gli scontrini chi li tiene più? E poi quanto varrebbero in giudizio le testimonianze di altri passeggeri, anche loro avvelenati?

Ecco, qui usciamo dal campo della teoria ed entriamo in quello della pratica. Per i danni ai passeggeri e all'equipaggio la Costa Concordia è assicurata con lo Standard P&I club per Charles Taylor. Una mutua assicuratrice degli armatori, un colosso che fa massa critica per attutire i colpi di un disastro che manderebbe gambe all'aria una normale compagnia. «La tradizione di questa mutua assicuratrice — dice ancora il professor Zunarelli — è quella di chiudere con le parti una transazione extragiudiziale». Non arrivare in fondo a un processo che, anche in termini di immagine, lascerebbe esposta Costa Crociere ancora per anni. Ma firmare un accordo con le parti e cercare di voltare pagina al più presto. Anche perché il «tesoro del Giglio» è solo uno dei problemi.

Per i danni alle persone, e quindi i feriti o i familiari dei morti, il risarcimento non può superare i 500 mila euro. Una somma fissata da una di-

rettiva europea di 20 anni fa che l'Italia ha recepito anche se con il solito ritardo. E con il codi-

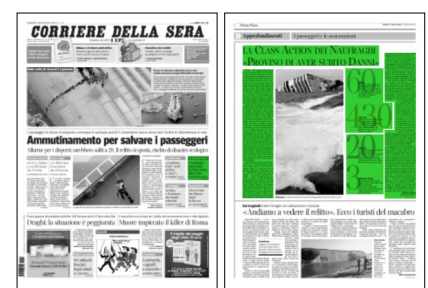
ce del turismo si potrebbe aggiungere una nuova voce, il risarcimento per danno da vacanza rovinata. Una norma, quella prevista dall'articolo

47 della legge approvata solo pochi mesi fa, che affida al giudice il compito di stabilire la cifra senza fissare né un minimo né un massimo. Ma alla fine quanto costerà quello sciagurato inchino davanti all'Isola del Giglio?

Le stime parlano di una somma oltre il miliardo di euro. Mettendo nel conto anche il valore della nave, 450 milioni di euro assicurati con un pool di dieci compagnie a loro volta riassicurate come si usa fare in questi casi per farsi coraggio ed evitare di andare gambe all'aria al primo disastro. Ma non tutti quei soldi sono coperti dalle assicurazioni: così come per le semplici polizze di auto e motorini, una parte del danno resta a carico dell'assicurato. E la famosa franchigia in questo caso vale da sola 30 milioni di euro. La Carnival — la società americana con sede a Miami che controlla Costa Crociere — ha previsto un impatto sugli utili pari a 85-95 milioni di dollari e ieri il titolo ha perso più del 16%. «Adesso la priorità è la salvezza dei passeggeri e dell'equipaggio», dice Mickey Arison, presidente di Carnival corporation. Per tutto il resto si vedrà.

**Lorenzo Salvia**  
lsalvia@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA



60

**milioni**

è la stima della perdita che la compagnia Carnival, che possiede la Costa Crociere, ha fatto nella previsione che la tragedia avvenuta all'Isola del Giglio scoraggerà le prenotazioni

20

**mila euro**

il risarcimento per i beni persi a bordo (ma bisogna dimostrare che erano a bordo e non è facile). Il diritto al risarcimento dei danni alla persona si prescrive in 3 anni, per i danni a cose in un anno

430

**mila euro**

è l'indennizzo previsto in caso di morte della persona. A chi si è salvato andranno tra i 10 e i 20 mila euro (stima) tra rimborso del biglietto e danno per la vacanza rovinata

3

**miliardi di dollari**

è la copertura assicurativa massima per i danni alla nave Costa Concordia. La Carnival in generale prevede un impatto di 85-95 milioni di dollari sugli utili per l'anno 2012