



L'ASSICURAZIONE

Il perito: «Sarà il più grande risarcimento della storia marittima»

DA ROMA
«Si tratterà molto probabilmente del più grande risarcimento assicurativo della storia marittima di tutti i tempi, che comporterà, così come è avvenuto dopo l'attentato terroristico alle Torri gemelle di New York, un nuovo modo di fare e vendere assicurazioni anche nel comparto marittimo». È quanto spiega Antonio Coviello, ricercatore dell'Irat-Cnr di Napoli e docente di Economia e Gestione delle imprese assicurative della II Università di Napoli. «Ora la questione è dare seguito alle denunce di sinistro alla società armatoriale e agli assicuratori con i quali sono stati sottoscritti contratti al momento dell'acquisto della crociera» dice Coviello. Degni di menzione, rileva Coviello, «sono an-

che i cosiddetti "diritti economici dei turisti" che sono rimasti coinvolti in questa tragedia. Diritti che, se non rivendicati entro dieci giorni, diventano inesigibili». La normativa in merito è «molto chiara e fa riferimento a tre diverse possibili rivendicazioni avanzabili dai passeggeri. Il rimborso di quanto pagato per il viaggio, il rimborso dei danni subito durante lo stesso e i danni esistenziali e immateriali». «Il valore assicurativo di Costa Concordia – spiegano Coviello e Giovanni Di Trapani, anche lui ricercatore dell'Irat del Consiglio Nazionale delle Ricerche di Napoli – è di difficile valutazione soprattutto a pochi giorni dall'incidente». L'assicuratore della Costa è il gruppo statunitense Aon, leader mondiale nel settore del risk management e nell'intermediazione assicurativa e riassicurativa, e anche broker del-

la capogruppo Carnival Cruise Lines: «Normalmente – prosegue Coviello – il rischio è collocato presso un pool di assicuratori, come da prassi nel mondo degli armatori. Gli assicuratori, a loro volta attivano coperture riassicurative catastrofali». Basti pensare, a titoli esemplificativi, che la tragedia del Titanic del 1912 comportò un esborso di circa 3,5 milioni di sterline, «ma la International Mercantile Marine Company – ricorda Coviello – garantì solo il risarcimento di un milione di sterline. Questo importo coprì la nave, struttura e macchinario, soltanto per i due terzi del suo costo totale». L'ultimo terzo, che corrispose agli arredi ed altre attrezzature, fu preso in carico dalla White Star Line medesima, ciò fece sì che ridusse il premio dell'assicurazione.

LA CONCORDIA E NOI

«Se, durante le prime ore – spiega il docente – l'attenzione era riservata alla nave, poi si è spostata

sulle storie delle persone coinvolte, formando un'epica di vicende parallele e intrecciate»

«Quella nave ci riguarda È metafora dell'Italia»

Eugeni (Cattolica): «Il capitano è diventato l'esempio di tutto quello che non vorremmo essere: scorretti e incompetenti»

l'intervista

Schettino e De Falco sono stati rappresentati dai media come le due facce contrapposte del Paese

DA MILANO
 MARINA CORRADI

Quella nave, siamo noi. L'ammiraglia della Costa ferita e arenata, metafora dell'Italia in questo frangente di crisi: è media attorno che tessono, attorno al naufragio, una sorta di epopea da cui non riusciamo a staccarci. È l'analisi del professor Ruggero Eugeni, docente di Semiotica e direttore dell'Almed, Alta scuola in media e

comunicazione dell'Università Cattolica. «La percezione di quanto è avvenuto al Giglio – spiega il professore – è cambiata nel corso dei giorni parallelamente al flusso delle immagini. L'immagine più drammatica, che ha raccontato la tragedia più di molte parole, è la foto notturna scattata da un elicottero dei soccorsi, che mostra i passeggeri mentre si calano lungo una cima dalla nave. Guardando quella foto, con un certo ritardo ci siamo resi conto di ciò che era successo; lo sguardo dall'alto e la luce sinistra degli infrarossi sembravano rappresentare gli uomini come una fila di formiche, schiacciati l'aggiù in basso». «Nelle prime ore – continua Eugeni – protagonista era la nave; poi l'attenzione si è spostata sulle storie degli uomini, e si è andata formando un'epica di storie parallele, le une allacciate alle altre. Certo ha inciso anche la memoria del film di Cameron, che tutti abbiamo visto, e lo stupore di fronte a un Titanic italiano e contemporaneo; vicenda orrida e sublime, terribile e al contempo affascinante, come tutto ciò che è trascendente al di là della nostra comprensione».

Si assiste, professore, a una marcata drammatizzazione, il comandante Schettino è il «comandante codardo» e il responsabile della Capitaneria di porto De Falco che gli grida: «Risalga a bordo», è diventato un eroe... «Questo comandante Schettino che, sembra, ha sbagliato manovra, poi ha abbandonato la nave e infine avrebbe mentito, risulta condannabile sotto diversi profili etici e quindi è al centro di un fuoco incrociato di accuse. Ad accentuare la drammatizzazione della sua figura sono state le descrizioni delle telefonate con la Capitaneria, che hanno fornito quasi una forma drammaturgica alla tragedia». Non c'è una estremizzazione, nella rappresentazione di quest'uomo come il concentrato di ogni male?

«Di certo si nota che almeno fino ad ora le figure degli altri ufficiali sembrano scomparire, come se non avessero avuto alcun ruolo o responsabilità, e questo indica una certa ansia di trovare un capro espiatorio da condannare all'unanimità. Inoltre questa vicen-

da è diventata nei media, sì, una rappresentazione epica, ma a differenza dai poemi epici classici noi oggi tendiamo a escludere l'intervento di Dio o del fato nelle storie degli uomini; e dunque la colpa di ciò che accade deve essere tutta di un uomo, di quell'uomo».

Sembra però, a giudicare dallo spazio che giornali e tv continuano a dare alla Concordia a cinque giorni dal naufragio, che quella nave ci ipnotizzi; che non sia solo una nave, ma una forte metafora di qualcosa che ci riguarda.

«Certo l'ammiraglia arenata, semifondata, è una trasparente metafora dell'Italia nelle ambasciate della crisi economica internazionale. L'identificazione più o meno cosciente della nave con il nostro Paese spiega la potenza magnetica con cui questa vicenda ci attrae».

Se la Concordia siamo noi, le due figure contrapposte come il bianco e il nero, il comandante Schettino e il capitano De Falco, chi sono diventati nella trasposizione mediatica? E perché destano tanta avversione l'uno e tanto amore l'altro, che in fondo ha fatto semplicemente il suo dovere di ufficiale?

«Schettino è stato rappresentato coralmmente dai media come l'antitaliano, o meglio come il volto dell'Italia che non vogliamo essere, scorretta, irresponsabile, incompetente. Quell'ufficiale della Capitaneria di porto invece, con il suo semplice esortare bruscamente «Comandante, torni a bordo», è avvertito come il richiamo a un'etica della professionalità e della responsabilità. Rappresenta un'Italia che non vuole lasciare nulla di intonato per uscire dalla crisi, in un frangente grave. Come dicevo: la sciagura della Concordia si è fatta una grande epopea carica di pathos, fortemente metaforica». Così che gli italiani stanno a guardare il gigante arenato sugli scogli, quella grande fiera nave ferita, e forse senza sapere appieno il perché dalle immagini dall'isola del Giglio non si riescono a staccare: quella storia, intimamente, li riguarda.



Ruggero Eugeni

Salpata da Civitavecchia la crociera gemella Soccorso passeggero colto da infarto

DA ROMA

La sirena della Costa Serena suona dalla banchina del porto di Civitavecchia. La gemella della Concordia prende il largo in direzione di Savona, a cinque giorni dalla tragedia del Giglio. E proprio passando accanto all'isola, i passeggeri ricorderanno le undici vittime del naufragio del 13 gennaio, qualcuno rispettando un minuto di silenzio, qualcun altro con una preghiera. Tutti, però, non vogliono dimenticare. Qualcuno ha, forse, ricordato fin troppo. A sei-sette miglia dall'Isola del Giglio, un passeggero è stato colpito da infarto ed è stato soccorso dalla Guardia Costiera. A bordo ci sono 2.991 vacanzieri con impressa nella mente, però, l'immagine del "gigante dei mari" che rischia di andare a picco nelle limpide

La Costa Serena ha preso il largo ieri e passerà davanti all'Isola del Giglio. A bordo 2.991 vacanzieri e un capitano di 39 anni

acque del Tirreno. Al timone della Costa Serena c'è il romano Pietro Sinisi che, a soli 39 anni, è il più giovane comandante di sempre. Con lui sulla nave un equipaggio di oltre mille persone. E forse, nella mente del giovane comandante, riaffiorerà la telefonata del capitano De Falco al suo collega Francesco Schettino. Gli arrivi al check-in del porto laziale cominciano già dalle prime ore del mattino. Le navette che fanno da spola da una parte al-

l'altra dello scalo si susseguono senza sosta. I passeggeri in attesa dell'imbarco non appaiono per nulla preoccupati ma, anzi, ostentano sicurezza e tranquillità in vista del viaggio tra Grecia, Israele e Turchia. «Non siamo affatto preoccupati – dicono Carlo e la moglie prima di salire sulla Costa Serena – questa è la quinta crociera che facciamo con questa compagnia e non abbiamo mai avuto problemi». Degli abitanti, dunque, dei viaggi in mare. Diverso il caso di una ragazza cilena, fidanzata di un giovane pugliese. «È la prima crociera – dice – l'unica preoccupazione che ho ora è per i dispersi della Concordia, non per il viaggio che sto per fare. Si è trattato sicuramente di una manovra azzardata, ma ora spetterà alla magistratura chiarire per bene cosa sia successo».

