

Costa Concordia spartiacque per il mercato P&I

L'esborso assicurativo è da record (1,2 miliardi di dollari), ma le nuove navi portano il doppio di passeggeri

Quarant'anni di attività sono stati l'occasione per il Propeller Club di Milano per offrire ai propri associati e a tutti gli intervenuti alla serata conviviale di celebrazione una prospettiva sul settore della logistica marittima sotto il profilo dei rischi e dei costi per chi opera in questo campo; "P&I protezione & indennità: responsabilità marittima. Incidenti e rischi" il tema che ha fatto da filo conduttore alla

serata.

L'analisi offerta da Robert Dorey, Offshore Director Charles Taylor & Co. Ltd, ha evidenziato potenziali margini di sofferenza per i P&I Clubs e possibili rincari per le coperture assicurative degli armatori. Sebbene infatti, come attestato dall'analisi di Standard & Poor's "P&I Insurance Clubs' Favourable Capital Positions Should Support Ratings In

Choppy Waters Through 2014" ([S2S n.9/2014](#)), la solidità finanziaria dei Clubs non sia in discussione, la maggior capacità di trasporto sia di merci sia di passeggeri delle imbarcazioni rappresenta una sfida probante dal punto di vista assicurativo. Impossibile avere oggi una quantificazione esatta dei costi assicurativi della Costa Concordia – Dorey prevede che gli 1,2 miliardi di dollari attualmente preventivati per indennizzare le persone e procedere alla rimozione del relitto siano passibili di revisioni verso l'alto – è comunque certo, a detta dello stesso sottoscrittore londinese, che quell'incidente rappresenterà l'esborso più alto finora sostenuto per sinistri in mare. Ma rappresenterà soprattutto una sorta di spartiacque sia in termini di limitazioni di responsabilità sia di costi assicurativi di navi, merci e passeggeri, sia infine di indennizzi.

Le navi da crociera di ultima generazione offrono infatti una capacità di trasporto passeggeri doppia rispetto a quella della Costa Concordia – 8mila persone anziché 4mila – mentre le navi portacontainer di classe E hanno raggiunto una capienza di 18mila contenitori (tutti destinati ad andare persi in caso di naufragio, ché l'innovazione tecnologica non è altrettanto progredita per quanto attiene la possibilità di rimuoverli mentre la nave è già sbandata). Che i P&I Clubs non possano avere difficoltà a pagare è così una rassicurazione che l'ospite londinese, chiamato dal presidente del Propeller Club Milano Riccardo Fuochi, ha lasciato tra le ipotesi eventuali e non certe, precisando che il concetto mutualistico – in base a cui i P&I Clubs non possono produrre utili ma nemmeno perdite - fa sì che, nel caso di un'annualità negativa per sinistrosità, a fine anno venga richiesto il



Claudio Franconi, Robert Dorey e Riccardo Fuochi

"Supplementary Call" a tutti gli associati per ripianare la perdita.

L'aumentare del rischio di danni catastrofali fa d'altronde sì che la possibilità per i P&I Clubs di continuare a operare – il P&I copre oggi il 95% degli operatori, i P&I Clubs hanno nelle loro fila circa un 7% di associati italiani – renda più concreta l'ipotesi di un aumento delle limitazioni di responsabilità a loro carico. Limitazioni che – ha tenuto a ricordare Dorey – vantano origini italiane (furono infatti introdotte per la prima volta ad Amalfi nell'XI secolo).

Carlo Sala

OMLOG

supply chain
solutions for the
fashion industry