

NAUFRAGIO costa CONCORDIA

Giglio, il rebus dei tribunali per i risarcimenti

Genova competente, Florida per le super-cifre

Avvocati a confronto: «Negli Usa rimborsano anche lo stress»

«Una scelta impraticabile: è soltanto una perdita di tempo»



I naufraghi della Concordia (Ansa)

MILANO - Chi è scampato al naufragio della Costa Concordia si trova ora di fronte a scelte difficili, e tra queste c'è quella che riguarda gli indennizzi. Chi non vuole accettare la prima compensazione offerta da Costa Crociere deve decidere se fare causa in Italia o, come suggeriscono molti, negli Stati Uniti.

I BIGLIETTI - All'acquisto del biglietto i passeggeri hanno accettato una clausola che fissa il tribunale competente a Genova. Ma c'è chi spera di portare la causa davanti al Tribunale competente per la Carnival Cruise Lines, la compagnia americana che nel 2000 ha acquistato Costa. E quindi in Florida.

«CARNIVAL È RESPONSABILE» - «La Carnival è la casa madre e quindi ha delle responsabilità. È coinvolta nelle varie procedure di gestione di Costa, e queste riguardano anche i metodi di formazione dell'equipaggio, la gestione delle informazioni a bordo, la definizione delle rotte», spiega al telefono l'avvocato John



John Arthur Eaves (Quilici)

Arthur Eaves, [specialista in materia di incidenti e risarcimenti anche milionari](#). Il suo obiettivo è di portare la causa, o le cause («perché in questo bisogna veramente valutare da persona a persona»), in America. «Puntiamo a una soluzione

extragiudiziale, se non si arrivasse a ottenerla, allora si andrebbe in tribunale».

GIURISDIZIONE - C'è, però, chi è scettico. La replica è affidata a Bruno Cilio, titolare di uno studio con sede a Park Avenue: «Non è una considerazione di natura giuridica. Se si acquista un biglietto che fissa una città italiana come foro competente esclusivo, e la crociera non approda negli Stati Uniti, non esiste la giurisdizione di un tribunale americano - valuta - Sono clausole che servono ad evitare alle compagnie contenziosi in troppi posti diversi in caso di passeggeri di diverse nazionalità». Inoltre, sottolinea, «la Carnival è una semplice azionista della Costa. Non vedo perché si dovrebbe rivolgersi a loro. A meno di non muoversi con una *class action*. Perché con quella vado a colpevolizzare la condotta di un intero gruppo, e allora sì: quella di Carnival e Costa è stata molto negligente». L'azione collettiva è però respinta dallo studio legale di Eaves: «Vista la grande varietà di effetti che questa tragedia ha avuto,



Bruno Cilio

sarebbe inappropriata. Implicherebbe una conformità forzata del trattamento, e richiederebbe tempi più lunghi. Crediamo con forza nella necessità di procedere con azioni individuali».

IL PRECEDENTE - Nell'agosto del 2011 la compagnia di navigazione Regent Seven Seas Cruises ha vinto una causa contro un passeggero. La signora californiana Nina Seung si era rotta una gamba nel corso di una crociera partita da Tahiti. Si appellò alla corte federale di Fort Lauderdale (sud della Florida), ma il contratto di imbarco citava Parigi quale foro competente. Non è il primo caso in cui la giustizia Usa si è schierata contro il passeggero. Nonostante questo il 26 gennaio è arrivato il primo "attacco" a Carnival e Costa insieme. Gary Lobaton, membro peruviano dell'equipaggio della Concordia, ha presentato denuncia presso la corte federale di Chicago e punta a promuovere una *class action* che coinvolga chiunque fosse a bordo. L'accusa è di negligenza per una evacuazione senza condizioni di sicurezza, e chiede un risarcimento complessivo da 100 milioni di dollari.

EMOTIVITÀ - A far pendere la bilancia verso l'estero potrebbe esserci il fattore emotivo: lo choc dell'incidente, o quello dell'attesa di un corpo da recuperare, un'attesa che per molti non si è ancora conclusa, là avrebbero un peso. «La principale differenza tra il sistema giuridico americano è che negli Stati Uniti c'è un fattore che viene considerato e valutato molto di più, ed è quello psicologico», ribadisce Eaves, che nel 2000 riuscì a far risarcire i familiari delle vittime dell'incidente del Cermis con 4 miliardi di lire.

I COSTI - Ammesso e non concesso che venga riconosciuta l'America come foro competente, però, «le class action hanno tempi lunghi e anche molto costosi, e alla fine sono costi che pagano i clienti. Pensare di portare in Florida il capitano, Francesco Schettino, o di raccogliere le varie testimonianze e portarle là dall'Italia, o anche solo di tradurre tutta la documentazione... I costi del procedimento sarebbero molto più alti», replica Cilio, che aggiunge: «Si tratterebbe di un processo italiano spostato ad altra giurisdizione».

LUNGAGGINI DELLA GIUSTIZIA - A spaventare, però, i passeggeri italiani è l'exasperante lentezza della giustizia nostrana. Costa Concordia ha già proposto a chi ha subito danni materiali una compensazione da 14.000 euro a persona. Una cifra, però, che non può ripagare l'aspetto emotivo della vicenda, lo spavento legato alla notte del 13 gennaio. «Non è che l'Italia non riconosca questo tipo di danni - assicura Cilio - Nessuno è obbligato ad accettare l'offerta transattiva di Costa, si può sempre fare causa. Le possibilità che parta una class action in Florida sono molto poche, secondo me». Da parte sua, però, Eaves stima che le eventuali cause americane, una volta avviate, possano chiudersi «in uno, o due anni. In caso di soluzione extragiudiziale potrebbero esserci anche tempi più brevi».

Maria Strada