

# STUDIO NAVALE FD

Comandante Dario Farabegoli

COSTA CROCIERA, SIMBOLICAMENTE ITALIANA ..... MA STATUNITENSE, ANZI ... ISRAELIANA

Premettiamo a scanso di ogni equivoco che non siamo antisemiti, ma anzi .....

Di seguito quanto siamo riuscito a reperire sul WWW della proprietà di Costa Crociere

*Costa Crociere S.p.A. è la prima compagnia di navigazione italiana dedicata all'attività crocieristica. Si tratta della flotta standard (o di massa) maggiore in Europa. [2]. La Costa Crociere appartiene al Gruppo Carnival Corporation & plc e controlla la tedesca AIDA Cruises e la spagnola Ibero Cruceiros.*

*Carnival Corporation & plc, società anglo-americana, è il più grande operatore al mondo nel settore delle crociere.*

*La sua struttura societaria è particolarmente insolita e complessa: infatti è una dual-listed company, ovvero un'azienda formata da due società (Carnival Corporation e Carnival plc) quotate in borsa separatamente e con management e struttura azionaria separata ma che operano sul mercato come un'unica società.*

*Le due società hanno sede a Miami (Florida) e a Londra (Regno Unito), la Carnival plc è quotata sia al LSE che al NYSE (in entrambi i mercati con la sigla CCL), mentre la Carnival Corporation è quotata solo al NYSE (con la sigla CUK)*

*La Carnival Corporation è la più grande delle due società capogruppo. L'amministratore delegato Micky Arison e la sua famiglia detengono il 47% della Carnival Corporation.*

*La Carnival tramite le sue controllate possiede 88 navi da crociera per un totale di oltre 160.000 posti letto, trasporta più di 2 milioni di passeggeri all'anno*

*Micky Arison (29 giugno 1949) è un armatore israeliano naturalizzato statunitense, amministratore delegato e maggiore azionista della Carnival Corporation nonché proprietario della squadra di pallacanestro NBA Miami Heat.*

*Figlio di Ted Arison, armatore statunitense di origine israeliana, Micky nasce in Israele e si sposta nei primi anni negli USA seguendo il padre stabilendosi a Miami.*

*Frequenta la University of Miami ma non consegue la laurea. Entra nell'azienda di famiglia nel 1979 con la carica di amministratore delegato di Carnival Cruise Lines, in seguito ricopre la carica di presidente della Carnival a partire dall'ottobre del 1990.*

*Alla morte del padre nel 1999 eredita le proprietà del padre (insieme alla sorella Shari Arison) diventando quindi proprietario oltre che manager delle attività di famiglia. Eredita e mantiene inoltre anche il possesso dei Miami Heat che tuttavia affida in gestione al general manager Pat Riley.*

*Nel 2003 in seguito ad un processo di fusione ricopre la carica di*

## Studio Navale Nautica da Diporto

Perizie - Consulenze Tribunale - Rinnovi Certificati Sicurezza - Certificazioni CE - Project Manager - Sorveglianza lavori

S.P. di Giannella 164 58015 Orbetello (GR) Recapiti: +39 339 3050522 o +39 392 4072045

[www.studionavalefd.it](http://www.studionavalefd.it)

[dario.farabegoli@studionavalefd.it](mailto:dario.farabegoli@studionavalefd.it) [dfarabe@tin.it](mailto:dfarabe@tin.it)

**RINA** 

Non-Exclusive Surveyor

# STUDIO NAVALE FD

Comandante Dario Farabegoli

**presidente e amministratore delegato della neocostituita Carnival Corporation & Plc, incarichi che ricopre tuttora.**

Forse alcune inchieste giornalistiche si fermano al clamore della tragedia e dei morti, all'appariscenza del recupero della nave e del suo carico inquinante, ma Noi vorremmo sapere, perché il buon nome dei marittimi Italiani, delle vere società Italiane di Navigazione, deve essere disonorato nel mondo.

Perché nessuno indaga a fondo sulla proprietà di questa nave, Costa Concordia, sugli assicuratori e le assicurazione di questa nave, sugli interessi economici del mondo della crociera, che fattura milioni di dollari, con guadagni formidabili e altrettanti ritorni sulle azioni di queste mega corporation, che forse sono in grado di intimorire e controllare Istituzioni Marittime che dovrebbero essere di garanzia e controllo.

Perché il Presidente della più alta Istituzione Italiana di controllo delle Navi e Yacht Commerciali e da Diporto, si dimette dopo cinque giorni dall'impatto di Costa Concordia con gli scogli dell'isola delle Scole. Centra la certificazione [B.E.S.T 4](#) data alla nave, con il numero di certificato 001



"il Registro italiano navale che ha certificato la sicurezza della Costa Concordia poco più di un mese fa, il 13 novembre scorso, ha inviato una nota

## Studio Navale Nautica da Diporto

Perizie - Consulenze Tribunale - Rinnovi Certificati Sicurezza - Certificazioni CE - Project Manager - Sorveglianza lavori

S.P. di Giannella 164 58015 Orbetello (GR) Recapiti: **+39 339 3050522** o **+39 392 4072045**

[www.studionavalefd.it](http://www.studionavalefd.it)

[dario.farabegoli@studionavalefd.it](mailto:dario.farabegoli@studionavalefd.it) [dfarabe@tin.it](mailto:dfarabe@tin.it)

**RINA** 

Non-Exclusive Surveyor

# STUDIO NAVALE FD

Comandante Dario Farabegoli

all'armatore in cui conferma che sulla nave «sono stati effettuati gli accertamenti, secondo le scadenze stabilite, con buon esito nel 2011». Scialuppe, zattere e salvagente erano in regola

Inoltre secondo gli standard internazionali devono essere «definiti appositi percorsi di sfuggita - scrive il Rina - attraverso corridoi e scale che indirizzino i passeggeri verso punti di raccolta designati per l'abbandono nave». I percorsi sono segnalati a terra lungo tutti i corridoi con led luminosi, nel protocollo della sicurezza di Costa Crociere si specifica che sono «segnali verdi foto luminescenti», visibili ovviamente anche in caso di black out. Nel protocollo si precisa anche la procedura di evacuazione: «Per quanto remota ne sia l'eventualità, l'abbandono della nave si configura come un'eventualità possibile».

Nel dettaglio, vengono elencati i cartelli luminosi che indicano le direzioni da seguire per l'abbandono nave posizionati ad altezza d'uomo e in basso nel caso di fumo a bordo che ostruisca la visuale. Ci sono poi gli allarmi sonori. «Il segnale di abbandono nave - dice Mario Terenzio Palombo, che per anni ha comandato le navi Costa (primo comandante della Costa Fortuna) - è costituito da sette fischi corti di sirena e uno lungo, il comandante dà l'ordine di abbandono attraverso gli altoparlanti, ordine ripetuto in diverse lingue». Quanto alla sicurezza dei giganti del mare il comandante Palombo è categorico: «Sono dei gioielli». **Di Erika Dellacasa per "Corriere.it"**

Un'opinione confermata anche dagli assicuratori. La Costa Concordia è assicurata per quanto riguarda il corpo (cioè la nave) con la società [Aon](#) per 450 milioni di euro, l'intero valore della nave, e questo sarà risarcito perché per questo tipo di polizza non c'è «usura» ma vale la cifra dichiarata. Quello della Concordia - confermano ambienti assicurativi - è una «total loss», una perdita totale, la nave viene quindi dichiarata perduta dall'armatore che ne richiede il risarcimento, a questo punto quello che è giuridicamente un relitto deve essere recuperato.

In questa seconda fase intervengono gli assicuratori [«P&I»](#) che rispondono dei risarcimenti danni ai passeggeri e dei costi di recupero e demolizione dello scafo (di queste operazioni la Costa Crociere ha incaricato la [Smit](#) di Rotterdam, società leader mondiale intervenuta anche sulla Haven). Una nave delle dimensioni della Costa Concordia è normalmente assicurata per un valore risarcitorio di 3 miliardi di dollari, 2 miliardi per i passeggeri e 1 miliardo per l'equipaggio. «La Concordia - dice un broker marittimo - è considerata al top della sicurezza. Navi come quelle non possono permettersi di non avere tutto in regola. Per quel che riguarda il fattore umano queste polizze prevedono e coprono anche l'errore nautico». **Di Erika Dellacasa per "Corriere.it"**

## Studio Navale Nautica da Diporto

Perizie - Consulenze Tribunale - Rinnovi Certificati Sicurezza - Certificazioni CE - Project Manager - Sorveglianza lavori

S.P. di Giannella 164 58015 Orbetello (GR) Recapiti: **+39 339 3050522** o **+39 392 4072045**

**www.studionavalefd.it**

dario.farabegoli@studionavalefd.it dfarabe@tin.it

**RINA** 

Non-Exclusive Surveyor

# STUDIO NAVALE FD

Comandante Dario Farabegoli

Allora perché sul sito della Carnival Corporation, [si legge una news](#), che il 18 Gennaio 2012, a seguito dell'evento della Costa Concordia, richiede uno straordinario impegno per rivedere tutte le procedure di salvataggio ed emergenza a bordo di tutta la flotta della Corporation? Cosa sanno che già noi non sappiamo?

- Forse che tre compartimentazioni stagne su navi così grandi sono troppo poche per evitare l'affondamento?
- Forse che i ponti lance e di riunione sono troppo piccoli per contenere 4000 persone in caso uno dei due ponti sia inutilizzabile
- Forse si sono accorti che il sistema di messa a mare delle lance di salvataggio, di tipo a gravità, è vecchio come l'affondamento del Titanic, e sarebbe ore di trovare un altro sistema che permetta anche con inclinazioni superiori ai 15°, di utilizzare gli unici mezzi per lasciare una nave senza rischi di affogare
- Forse si sono resi conto di aver costruito navi troppo grandi, con unico scopo il profitto, e che sbarcare 4000 e passa persone in condizioni di mare calmo è una operazione ad alto rischio
- Forse si sono resi conto che non si possono costruire navi, dove tutta l'energia, le macchine ed il funzionamento si relegato in un compartimento che una volta allagato, impedisce qualsiasi manovra della nave

forse si sono resi conto che nel secondo millennio, anche le grandi navi passeggeri possono affondare, e che bisogna riportare tutto ad una dimensione più umana, compresa la babilonia di equipaggi che vengono ingaggiati, per condurre e far funzionare tali mostri naviganti, e che nel caso del Costa Concordia, hanno dimostrato tutta la loro inadeguatezza.

Vi invitiamo a visitare il sito della [Carnival Corporation](#), dove chi ha voglia e tempo, oltre a conoscere l'inglese potrà trovare molti spunti di domanda su questi colossi del business crocieristico

Di seguito quanto siamo riuscito a reperire sul WWW della proprietà di Costa Crociere

***Costa Crociere S.p.A. è la prima compagnia di navigazione italiana dedicata all'attività crocieristica. Si tratta della flotta standard (o di massa) maggiore in Europa. [2]. La Costa Crociere appartiene al Gruppo Carnival Corporation & plc e controlla la tedesca AIDA Cruises e la spagnola Ibero Cruceiros.***

***Carnival Corporation & plc, società anglo-americana, è il più grande operatore al mondo nel settore delle crociere.***

***La sua struttura societaria è particolarmente insolita e complessa: infatti è una dual-listed company, ovvero un'azienda formata da due società (Carnival Corporation e Carnival plc) quotate in borsa separatamente e con management e struttura azionaria separata ma che operano sul mercato come un'unica società.***

## Studio Navale Nautica da Diporto

Perizie - Consulenze Tribunale - Rinnovi Certificati Sicurezza - Certificazioni CE - Project Manager - Sorveglianza lavori

S.P. di Giannella 164 58015 Orbetello (GR) Recapiti: +39 339 3050522 o +39 392 4072045

[www.studionavalefd.it](http://www.studionavalefd.it)

dario.farabegoli@studionavalefd.it dfarabe@tin.it

**RINA** 

Non-Exclusive Surveyor

# STUDIO NAVALE FD

Comandante Dario Farabegoli

Le due società hanno sede a Miami (Florida) e a Londra (Regno Unito), la Carnival plc è quotata sia al LSE che al NYSE (in entrambi i mercati con la sigla CCL), mentre la Carnival Corporation è quotata solo al NYSE (con la sigla CUK)

La Carnival Corporation è la più grande delle due società capogruppo. L'amministratore delegato Micky Arison e la sua famiglia detengono il 47% della Carnival Corporation.

La Carnival tramite le sue controllate possiede 88 navi da crociera per un totale di oltre 160.000 posti letto, trasporta più di 2 milioni di passeggeri all'anno

Micky Arison (29 giugno 1949) è un armatore israeliano naturalizzato statunitense, amministratore delegato e maggiore azionista della Carnival Corporation nonché proprietario della squadra di pallacanestro NBA Miami Heat.

Figlio di Ted Arison, armatore statunitense di origine israeliana, Micky nasce in Israele e si sposta nei primi anni negli USA seguendo il padre stabilendosi a Miami.

Frequenta la University of Miami ma non consegue la laurea. Entra nell'azienda di famiglia nel 1979 con la carica di amministratore delegato di Carnival Cruise Lines, in seguito ricopre la carica di presidente della Carnival a partire dall'ottobre del 1990.

Alla morte del padre nel 1999 eredita le proprietà del padre (insieme alla sorella Shari Arison) diventando quindi proprietario oltre che manager delle attività di famiglia. Eredita e mantiene inoltre anche il possesso dei Miami Heat che tuttavia affida in gestione al general manager Pat Riley.

Nel 2003 in seguito ad un processo di fusione ricopre la carica di presidente e amministratore delegato della neocostituita Carnival Corporation & Plc, incarichi che ricopre tuttora.

A cura di  
Dario Farabegoli

## Studio Navale Nautica da Diporto

Perizie - Consulenze Tribunale - Rinnovi Certificati Sicurezza - Certificazioni CE - Project Manager - Sorveglianza lavori

S.P. di Giannella 164 58015 Orbetello (GR) Recapiti: +39 339 3050522 o +39 392 4072045

[www.studionavalefd.it](http://www.studionavalefd.it)

[dario.farabegoli@studionavalefd.it](mailto:dario.farabegoli@studionavalefd.it) [dfarabe@tin.it](mailto:dfarabe@tin.it)

**RINA** 

Non-Exclusive Surveyor