

# CHARTER NAUTICO ...ASSICURATO



Alessandro Cossa, consigliere di amministrazione di Borghini e Cossa Assicurazioni.

## Con Skipper and Charter, ultima polizza targata Borghini e Cossa, la copertura è totale

**B**orghini e Cossa, broker assicurativo milanese operante da oltre 50 anni e da una trentina, in particolare, nel settore inerente i rischi dell'attività degli operatori turistici, mantiene fede al suo punto di forza che continua a essere vincente: la capacità di gestione personalizzata delle differenti necessità di ogni cliente attraverso un rapporto diretto e immediato. E le cifre, tutt'altro che sterili, testimoniano questo successo. Delle 4000 polizze complessive, 1.600 sono infatti quelle attivate nel solo settore turistico, per un totale di 700 mila passeggeri assicurati ogni anno per l'assistenza sanitaria, l'annullamento e gli eventi di forza maggiore. E sempre nel solo settore turistico, Borghini e Cossa tratta, annualmente, più di 500 sinistri. La specializzazione in questo comparto è iniziata quando, a partire dalla fine degli anni '70, il broker ha saputo adeguarsi, con mirati strumenti assicurativi a garanzia dei pesanti rischi degli operatori turistici e a tutela dei passeggeri in viaggio, all'evoluzione legislativa intervenuta a regolamentare i rapporti fra gli agenti e i loro clienti e il diffondersi dei viaggi "tutto compreso". La necessità di offrire sicurezza ai propri clienti ha spinto Borghini e Cossa ad approfondire gli aspetti assicurativi del settore e a predisporre ex novo specifiche coperture. Ne parliamo con Alessandro Cossa, consigliere di amministrazione di Borghini e Cossa.

**Il Giornale della Vela** - Tra i prodotti ad hoc, Skipper and Charter - ultimo nato - è già tra le polizze più apprezzate e richieste dalle società di charter. Perché?

**Alessandro Cossa** - Perché Skipper and Charter, essendo nato dalle precise esigenze di un

nostro cliente, Navalìa - charter che commercializza in particolare crociere in Croazia - ha centrato perfettamente l'obiettivo. Il problema oggi delle società di charter è quello di dare anche il servizio di trasporto e offrire quindi un pacchetto completo ai loro clienti e per farlo bisogna diventare tour operator e agenti di viaggio. In pratica Borghini e Cossa è entrato nel settore della nautica per risolvere le esigenze del tour operator che si "mischia" alla società di charter.

**GdV** - In che cosa, quindi, si caratterizza il vostro prodotto?

**A.C.** - Le garanzie portanti della polizza riguardano il rimborso della quota viaggio a seguito di annullamento della crociera e la responsabilità civile dello skipper non professionista, che è l'aspetto trainante di questa polizza. Nel settore nautico, l'esigenza dello skipper di avere una propria polizza di responsabilità civile è molto sentita.

**GdV** - Qual è stata l'evoluzione di Skipper and Charter?

**A.C.** - Dovevamo offrire un prodotto di assistenza (spese mediche, bagaglio, rimpatrio, invio di medicinali...) e lo abbiamo fatto. La maggior parte delle società di charter utiliz-

za tuttavia vecchie polizze, anche leggermente dedicate al loro settore, ma che sostanzialmente si fermano alle garanzie di assistenza cui accennavo in precedenza. A queste, che sono le classiche prestate dalle centrali operative, ne abbiamo aggiunte altre quali lo skipper sostitutivo durante la crociera, il ritardo nella consegna dell'imbarcazione e le già citate annullamento e responsabilità civile dello skipper.

**GdV** - In che modo si esplicita la tutela e quindi l'operatività di queste garanzie?

**A.C.** - Nel caso, ad esempio, di ritardo nella consegna dell'imbarcazione, la polizza prevede un'indennità se la barca non viene consegnata entro la mezzanotte del giorno previsto. Ci abbiamo lavorato accuratamente e, appunto che le consegne avvengono dalle 17 in poi, abbiamo previsto che l'operatività della garanzia scattasse alla mezzanotte in modo tale che, dovunque si abbia dormito - in albergo come a bordo - l'indennizzo sarebbe stato erogato per il ritardo nella partenza e quindi la perdita di un giorno di vacanza.

**GdV** - E nel caso il ritardo nella consegna sia dovuto alle avverse condizioni meteo?

**A.C.** - Skipper and Charter prevede l'indennizzo anche in questo caso. Se l'ultimo equipaggio non è riuscito a rientrare in porto per le cattive condizioni del tempo, il cliente successivo viene indennizzato con una diaria relativa ai giorni di crociera persi.

**GdV** - Quale bilancio siete in grado di fare in relazione al "gradimento" del prodotto?

**A.C.** - La polizza è partita a febbraio 2001 per diventare la "vera" Skipper and Charter nel gennaio 2003. Il prodotto, come è adesso, ha girato per tutta l'estate su tre operatori: Navalìa, Mondovela e, da settembre, anche Albatross. E la sola Navalìa ha realizzato quest'anno 2.600 imbarchi, per un totale di circa 450 barche. Numeri davvero considerevoli!

**GdV** - Cosa prevede, infine, il servizio offerto dal vostro ufficio legale e gestione sinistri?

**A.C.** - Nel caso di contenzioso con i passeggeri, prevede la gestione completa e diretta, per conto e nell'interesse degli operatori, dei rapporti con la Compagnia di Assicurazione ma anche e soprattutto con i consumatori danneggiati, i loro avvocati, le associazioni di consumatori e gli sportelli di conciliazione per la risoluzione bonaria dei reclami.

(O.D.C.)



Il Grand Soleil 40 è una delle barche della flotta Navalìa, affermata società di charter.