

“La causa al Rina per l'incendio della Al Salam Boccaccio si deve tenere in Italia”: Cassazione ferma la ‘fuga’ a Panama dell’ente certificatore



La sentenza delle Sezioni Unite civili mette la parola fine su una diatriba giudiziaria che andava avanti da 9 anni tra il team di legali che rappresenta i familiari di centinaia di vittime e il Registro italiano navale, uno dei principali enti di certificazione di sicurezza: "La giurisdizione è italiana". Secondo i legali, il traghetto avrebbe navigato nonostante gravi difetti e carenze non rilevate né corrette dal Rina. Nel naufragio morirono 1.097 persone

di Andrea Tundo | 11 DICEMBRE 2020

La **causa civile** contro il **Rina** per il risarcimento dei danni alle vittime del naufragio del traghetto **Al Salam Boccaccio 98**, un affondamento che causò **1.097 morti** nel **mar Rosso**, resta in Italia. Definitivamente. Altro che **Panama**. La sentenza delle **Sezioni Unite civili** della **Corte di Cassazione** mette la parola fine su una **diatriba giudiziaria** che andava avanti da **9 anni** tra il team di legali che rappresenta i familiari delle vittime e il **Registro italiano navale**, uno dei principali enti di certificazione di **sicurezza** a bordo delle navi. Dopo il pronunciamento nello stesso senso della **Corte di Giustizia Europea**, il collegio della Suprema Corte, presieduto da **Pietro Curzio**, ha messo la parola fine sulla vicenda: **“La giurisdizione è del giudice italiano”**.

L'Al Salam Boccaccio 98, **nave ex Tirrenia** costruita trent'anni prima nei cantieri di **Castellammare di Stabia**, subì un **incendio** a bordo, si capovolse e affondò il **3 febbraio 2006** nel mar Rosso mentre era in mare tra **Dhiba**, in Arabia Saudita, e il porto di **Safaga**, in Egitto. Ad avviso degli avvocati **Marco Bona** e **Stefano Bertone**, che rappresentano le i familiari delle vittime, il **traghetto** avrebbe navigato nonostante **gravi difetti** e **carenze** non rilevate né corrette dal Rina. Per questo i legali degli studi **Ambrosio&Commodo** e **Bona-Oliva e Associati** hanno intentato la causa civile nei confronti del Rina, controllato dall'**Ente Registro Italiano Navale**: la sede di entrambe le società è a **Genova** e al Tribunale del capoluogo ligure si erano rivolti gli avvocati. Ma il Rina, che aveva classificato e certificato il traghetto, aveva chiesto di trasferire la causa a Panama, perché, a suo avviso, stava agendo per conto dello Stato centroamericano, vista la bandiera battente dal **traghetto**. E in conseguenza di ciò, avrebbe dovuto godere dell'**immunità** garantita agli Stati.

Il **Tribunale di Genova** e la **Corte d'Appello**, rispettivamente nel **2012** e nel **2017**, avevano accolto l'eccezione e dichiarato il **difetto di giurisdizione**. Ma gli avvocati dei **parenti** delle **vittime** hanno impugnato in Cassazione. E la Suprema Corte ha dato loro ragione, come già a maggio aveva sentenziato la Corte di Giustizia Europea: la giurisdizione è quella italiana. In sostanza, il Rina non era stato investito di **poteri sovrani** da parte delle autorità panamensi, ma svolgeva i controlli e dava il via libera all'interno di **procedure**

internazionali prestabilite. E lo faceva da Genova. “Per giunta retribuito dall’armatore”, fanno notare i legali.

Questi nove anni “si sarebbero dovuti impiegare per affrontare con un’**indagine tecnica** le **cause** dell’incendio e dell’affondamento anziché trattare queste schermaglie davvero infondate di Rina – sottolineano gli avvocati **Stefano Bertone** e **Marco Bona** – Possiamo dire che per i primi 8 anni del processo ha vinto la **consueta prassi** del mondo armatoriale di **fuggire** in tutti i modi dal confronto sul merito degli incidenti, ma che nel giro di pochi mesi la situazione si è completamente ribaltata”. Bertone e Bona, che negli anni sono volati in **India** per recuperare pezzi di una **nave gemella** a supporto della loro tesi, continuano: “Le **perizie** dei nostri diversi esperti stabiliscono che Rina ha **responsabilità** nel disastro, come peraltro gli **investigatori egiziani** hanno già affermato dopo aver studiato i dati della tragedia”. Nel dettaglio, secondo i legali, si parla di “difettosità del **sistema di drenaggio** nel garage scaturita dalla **ricostruzione** della nave nel 1991”, “errata progettazione che ha permesso l’accumulo di enormi quantità dell’**acqua antincendio** che hanno fatto ribaltare la nave”, poi affondata con oltre 1.000 corpi al suo interno.

Non solo: “Il **comandante** a causa dell’assenza di informazioni nei **manuali di bordo** non aveva a disposizione i dati necessari per comprendere cosa stesse accadendo al proprio traghetto, tanto che continuò a caricare le **zavorre** di acqua per bilanciare lo **sbandamento** con effetti opposti a quelli desiderati – aggiungono Bertone Bona – A questo si aggiunse un **malfunzionamento** della **timoneria** e l’assenza di indicazioni anche sull’effetto del **vento** sulla stabilità laterale, tutte informazioni invece indispensabili e vitali per gli ufficiali in comando.

Il richiamo della Cassazione alla centralità dei **diritti dell’uomo** ed alla necessità di proteggerli ci fa guardare alle prossime fasi processuali con la consueta pazienza e molta più serenità”.

Per il Rina non si tratta del primo guaio giudiziario. Per l’affondamento nel 1999 della petroliera **Erika**, che si spezzò in due al largo della **Bretagna**, il Registro italiano navale è già stato condannato in **Francia** per i **danni ambientali**. A Genova è aperta anche un’**inchiesta penale**, terzo filone del

procedimento per l'incidente del **Jolly Nero**, sulle presunte “**certificazioni facili**” del Registro nel quale, come svelato recentemente dal *Fatto Quotidiano*, gli investigatori ipotizzano anche la **corruzione**. **Il Tribunale civile di Bari**, invece, dovrà decidere invece sulla citazione in giudizio – da parte degli stessi studi che si sono interessati dell'Al Salam Boccaccio 98 – per l'incidente del **Norman Atlantic**, incendiatosi mentre navigava tra **Igoumenitsa** e **Ancona** il **28 dicembre 2014**: i giudici dovranno stabilire se il Rina dovesse vietare o meno la presenza di enormi ‘**finestroni**’ **lateral**i sul **ponte 4** della nave, aperture che secondo le vittime hanno influito sui tempi di rilevamento e sulla propagazione incontenibile del rogo. “Le nuove **navi gemelle** di Norman Atlantic – fanno notare Bertone e Bona – vengono costruite senza quelle aperture”.

Twitter: [@andtundo](https://twitter.com/andtundo)

Sostieni ilfattoquotidiano.it ABBIAMO BISOGNO DEL TUO AIUTO.

Per noi gli unici padroni sono i lettori.

Ma chi ci segue deve contribuire, se vuole continuare ad avere un'informazione di qualità. Diventa anche tu Sostenitore.

[CLICCA QUI](#)

Grazie

Peter Gomez

[SOSTIENI ADESSO](#)

