

LONGFORM

Causa al Rina, la svolta La tragedia del traghetto l'Italia all'Egitto: "Dateci i nastri della scatola nera"

Una super perizia, la richiesta alle autorità egiziane delle trascrizioni della scatola nera e la controversa posizione di un ingegnere del Cairo: tre elementi che potrebbero decidere, nelle prossime settimane, le sorti di una causa civile su una delle più grandi tragedie della navigazione. Vicenda che coinvolge il gruppo Rina, ovvero una società con mezzo miliardo di fatturato, 4600 dipendenti e fra le prime al mondo nel settore della certificazione oltretutto nel ramo originario delle classificazioni navali e, da ultimo, nei campi ingegneristico ed infrastrutture.

La vicenda è quella della causa per risarcimento in corso da 12 anni al tribunale di Genova. A chiederlo sono un gruppo di famigliari delle 1097 vittime dell'affondamento del traghetto "Al Salam Boccaccio 98", avvenuto nel Mar Rosso il 2 febbraio 2006. La tesi, sostenuta dagli avvocati Stefano Bertone e Marco Bona degli studi torinesi Ambrosio Commodo e Bona-Oliva, è che il Rina avrebbe precise responsabilità per la strage.

Le modifiche e il ribaltamento
La Boccaccio è una nave traghetto Tirrenia costruita nel 1968 con altre 4 unità gemelle dette "I poeti". Nel luglio 1990, a fronte di una concorrenza privata sempre più aggressiva per le isole, Tirrenia manda a Fincantieri le cinque "gemelle". La Boccaccio viene ampliata con 4 ponti in più: può così ospitare un numero assai più grande di passeggeri. Nel 1999 "I poeti" vengono ceduti in blocco alla compagnia egiziana El Salam Shipping&Trading di Mamduh Ismail senatore molto vicino all'allora presidente Mubarak. Nel giugno 2002, mentre naviga nel Mar Rosso, un incendio scoppia a bordo della Petrarca. Anche in questo caso il traghetto, che era stato ampliato con due ponti in più, si ribalterà, gli occupanti vengono salvati ma ci sarà una vittima.

**Intercettazioni:
un manager ridusse
le prescrizioni alla
Jolly Nero un mese
dopo la Torre Piloti**

Quattro anni dopo, nello stesso tratto di mare, sta transitando la Boccaccio. A bordo circa 1400 persone. Perlopiù lavoratori emigrati in Arabia Saudita e pellegrini anch'essi di ritorno dopo la visita alla Mecca. Si sviluppa un incendio, il traghetto imbarca acqua e si ribalta. Fin da subito si punta il dito sulle manovre decise dal comandante Omar Sayed che però risulta disperso.

Il tribunale di Safaga due anni dopo assolverà l'armatore (nella compagnia si è sempre vociferato che avessero interessi dei famigliari di Mubarak) che, però, sarà invece condannato in Appello a Hurgada nel 2009 a sette anni ma, nel frattempo, Mamduh Ismail era già scappato in Inghilterra.

Le autorizzazioni
Ma la causa che si sta svolgendo a Genova davanti al giudice Daniele Bianchi dopo il tentativo di Rina di spostarla a Panama, deve decidere sulle presunte responsabilità del Rina. Scrivono i legali dei famigliari delle vittime che Rina: "Ha



Nel 2006 il disastro del Boccaccio, 1097 morti
Il tribunale di Genova
ordina una perizia
sulle trasformazioni
dell'ex unità Tirrenia
sopraelevata con 4
ponti da Fincantieri



▲ La Boccaccio Prima e dopo la sopraelevazione; un frame del video girato prima del dramma SUL SITO GENOVA.REPUBBLICA.IT

approvato le modifiche dei traghetti su presupposti tecnici inammissibili per il trasporto di passeggeri per poi permettere che ai Comandanti giungessero informazioni sul comportamento della nave tecnicamente errate carenti e fuorvianti le quali hanno a loro volta indotto scelte che altrimenti mai sarebbero stati prese". In estrema sintesi le parti contestano a Rina di aver concesso alla Boccaccio fin dall'uscita dal cantiere nel 1990 e poi in Egitto nel 2003, '04 e '05, le autorizzazioni alla navigazione certificandone la stabilità mentre, a parere degli avvocati Bertone e Bona e die loro consulenti l'ampliamento della nave avrebbe dovuto comportare tutta una serie di obblighi rispetto alle dotazioni di sicurezza, al funzionamento degli "ombrinali" cioè gli scarichi dell'acqua, anche nelle regole di navigazione rispetto a venti e velocità.

E qui la causa per una delle più grandi tragedie del mare di sempre incrocia l'inchiesta sulle presunte false certificazioni nata dal-

la più grande tragedia portuale italiana.

Il ruolo dei manager Rina

La notte del 7 maggio 2013 la nave Jolly Nero della compagnia Messina, per una serie di malfunzionamenti degli strumenti di bordo e per colpa del comandante - come stabilito da sentenza definitiva - abbatte la Torre dei Piloti del porto di Genova uccidendo 9 persone. Da quella prima inchiesta ne scaturiscono altre due. Una sulla collocazione della torre che è già al secondo grado di giudizio, e una, aperta nel 2016 e oggi giunta a conclusione indagine, che ipotizza inquietanti falsificazioni delle certificazioni relative alla sicurezza delle navi di molte compagnie italiane e straniere. Ci sono oltre 40 indagati, perlopiù manager e ispettori del Rina ma anche ufficiali della Capitaneria e dirigenti di compagni armatoriali. Le intercettazioni e le mail che secondo il pm Walter Cotugno dimostrano un frequente ricorso all'aggiustamento delle certificazioni, addirittura

con la creazione di documenti falsi ex novo, sono centinaia. Ma qui ce ne interessa una serie in particolare.

Intanto va ricordato che 4 giorni dopo il crollo della Torre l'ispettore Rina Giovanni Debernardis impose alla Jolly Nero dissequestrata dalla procura l'obbligo di avvalersi sempre, in entrata e uscita dai porti e "nelle aree a ristretta manovrabilità", dei rimorchiatori. Ma il 14 giugno - e la finanza evidenzia questo episodio come emblematico - il manager della Messina Roberto Boero scrive una mail al capo delle classificazioni Rina, Marco Benzi. La Jolly Nero sta per attraversare il canale di Suez e Messina vorrebbe alleggerire le prescrizioni sulla Jolly per "evitare lo strozzinaggio del Canale... le proporrei di modificare la prescrizione" in sostanza mantenendo l'obbligo dei rimorchiatori per entrare e uscire dai porti ma "lasciando invece al comandante la discrezionalità nelle aree di manovre ristrette". Ne segue uno scambio di mail in cui Benzi chiede cortese-

mente a Boero di avere pazienza e questi offre un eventuale "incontro con l'ingegner Messina". A quel punto Benzi scrive al capo del Rina in Egitto, l'ingegner Shebab El Matbouly e il 15 giugno quest'ultimo risponde che è tutto risolto e Benzi precisa a sua volta "Credo che Messina farà in modo di evitare che ufficiali di Suez visitino la nave contemporaneamente a Rina". Benzi - che definisce i Messina i clienti e questa definizione si presta quindi a molteplici considerazioni sul fatto che il certificatore sia anche un fornitore - il 18 giugno scrive a Paolo Salza dirigente di Rina Services per informarlo: "Jolly Nero uscita da Suez".

Parla il Rina

Benzi, e Salza, sono entrambi indagati nell'inchiesta sulle presunte false certificazioni ma vengono indicati nella causa civile come i soggetti che approvando ispezioni, firmando documentazioni ad esse relative e mancando di formulare prescrizioni alla Salam Boccaccio avrebbero concorso alle responsabilità del Rina. I legali dei parenti evidenziano anche l'imbarazzante posizione dell'ingegner Matbouly, teste del Rina nella causa Boccaccio. Il Rina però, attraverso l'ufficio stampa, ribatte: "L'ingegner El Matbouly non è coinvolto ad alcun titolo nell'inchiesta sulle certificazioni navali e non c'è nessun motivo per cui non debba testimoniare".

Quanto all'episodio riportato negli atti dell'indagine penale: "Riguardo alla Jolly Nero in transito nel canale di Suez, non è stata ritirata nessuna prescrizione. A seguito di un confronto tecnico del tutto trasparente, la prescrizione è stata sospesa per il solo momento del transito nel canale. Rina ha fatto ispezioni sulla nave prima e dopo il passaggio nel canale per garantire il transito in assoluta sicurezza".

**Il Registro Navale:
"Siamo trasparenti,
nessun caso
di opportunità,
ispezioni regolari"**

Le mosse del giudice

Per decidere sulla richiesta di risarcimento - almeno un centinaio di milioni di euro - il giudice Daniele Bianchi ha deciso una serie di passaggi. Intanto ha affidato una Consulenza tecnica di ufficio a tre periti (gli ingegneri Alessio Gnecco e Massimo De Vincenzo e all'ufficiale di marina Alfredo Cucinotta) che consta di sette quesiti che vanno dall'analisi degli atti del Rina al comportamento del comandante della Boccaccio. Ha poi ordinato a Rina di consegnare tutta la documentazione relativa alla nave dai progetti originali, a quelli delle modifiche ai libri di bordo. Infine è stata inviata una rogatoria alle autorità egiziane affinché la corte di appello di Hurgada e il Parlamento egiziano forniscano copia di tutti gli accertamenti svolti e soprattutto consegnino le trascrizioni e i nastri della scatola nera. Resterà da vedere, dopo gli screzi relativi ai casi Regeni e Zaki, quale sarà il grado di collaborazione del governo del Cairo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA