

“Negligenze del Rina”. La perizia inguaia la multinazionale delle certificazioni per i mille morti del ‘Al Sa...

Marco Preve

“Verifiche negligenti ed errate e certificati di navigazione emessi in modo improprio”.

Il **Rina**, Registro Navale Italiano, multinazionale delle certificazioni e delle consulenze ingegneristiche (ponte San Giorgio e nuova diga), rischia di perdere una causa civile che la esporrebbe ad un maxi risarcimento nei confronti delle vittime di una delle più grandi tragedie della marineria.

La tragedia

Il 2 febbraio 2006, **1097 persone morirono** nel Mar Rosso, nell'affondamento del traghetto **“Al Salam Boccaccio 98”**. Diciotto anni dopo, nella causa civile pendente al Tribunale di Genova, è stata depositata la perizia che il giudice **Daniele Bianchi** aveva affidato, alla fine del 2022 a tre esperti: il capitano della Marina **Alfredo Cucinotta** e gli ingegneri **Giovanni Fantoni e Alessio Gnecco**. La causa si è protratta così a lungo anche per una lunga sospensione dovuta alla richiesta, poi bocciata, di Rina di spostare il processo a Panama.

La loro Consulenza tecnica d'ufficio è lunga 687 pagine e servirà al giudice per decidere una causa che si trascina da 14 anni. Un folto gruppo di famigliari delle vittime è rappresentato dagli avvocati **Stefano Bertone e Marco Bona** degli studi torinesi Ambrosio Commодо e Bona- Oliva. Oggi i due legali saranno al Cairo dove incontreranno le famiglie dei parenti delle vittime per fare il punto della situazione.



Gli avvocati dei parenti delle vittime nella riunione di oggi

Gli avvocati di Rina sono i genovesi **Giuseppe Giacomini e Francesco Siccardi**. La perizia affronta

numerose tematiche ed è, evidentemente, un documento tecnico. Ma il giudice aveva chiesto ai consulenti di concluderlo con sette sintetiche risposte ad altrettante domande.

Il passaggio più importante

Ed è la risposta numero 6 quella che fornisce l'indicazione forse più importante: «Certamente Rina non provocò il rovesciamento della nave o non impedì la messa in salvo delle persone a bordo, ma con gli atteggiamenti negligenti, imperiti ed imprudenti rilevati, permise il pericoloso instaurarsi di una gestione avente scarsa cultura della sicurezza. Ciò non solo impedì di rilevare le anomalie/difetti esistenti, ma di fatto diminuì l'efficacia dell'intero processo di certificazione e controllo». Naturalmente non è solo sulla base di questo passaggio che il giudice deciderà la causa, ma queste righe, se non fissano un'esclusiva responsabilità di Rina, certo potrebbero convincere il tribunale che la multinazionale genovese sia in parte responsabile.

Il comandante

Aiuta a comprendere meglio un passaggio successivo, quando i consulenti affermano che «in nessun modo il Comandante della Al Salam Boccaccio 98 fu l'unico artefice delle vicende che portarono al naufragio ed alla perdita di oltre mille vite. Egli fu infatti solo uno dei soggetti che furono compartecipi nell'evento, avente numerose concause».

Il risarcimento

Va però ricordato che, in sede civile, il riconoscimento anche di una minima percentuale di responsabilità può comportare, visto che «tutti sono obbligati in solido al risarcimento del danno», il pagamento della cifra intera dell'indennizzo fissato dal giudice.

La causa dell'affondamento

I consulenti ritengono di aver individuato la causa primaria dell'affondamento: «La nave di fatto naufragò per perdita di stabilità causata non tanto dall'acqua di spegnimento dell'incendio, ma piuttosto per quella di zavorra impiegata nel tentativo di recuperare lo sbandamento a dritta che la nave aveva assunto nel corso dell'emergenza e che fuoriuscì dagli sfoghi d'aria all'interno del garage, causando un allagamento imprevisto e pertanto incontrollabile».

Egitto, gli ultimi momenti a bordo del traghetto Boccaccio prima dell'affondamento che causò mille morti



Secondo i tre esperti se «l'attività di certificazione e verifica di Rina si fosse estrinsecata in modo maggiormente efficace, molto probabilmente ne sarebbe risultata una miglior gestione armatoriale, con fattori di rischio inferiori. Purtroppo, questi non sarebbero stati cancellati ed è quindi indimostrabile che l'incidente non ci sarebbe stato».

La storia del traghetto Fincantieri

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. 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 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 Hurghada nel 2009 a sette anni ma, nel frattempo, Mamduh Ismail era già scappato in Inghilterra. Gli avvocati dei parenti delle vittime 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 dei legali Bertone e Bona e dei 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.

Certificati impropri

I tre consulenti del giudice hanno «analizzato, per quanto possibile, i processi di verifica che furono a suo tempo attuati, per cercare di ricostruire come essi furono portati a termine. A seguito di questa attività, si è concluso che in alcuni casi tali verifiche furono eseguite in modo errato o incompleto. Nello specifico, esistono

ragioni per esprimere il convincimento che almeno parte della certificazione della quale era dotata la nave sia stata emessa in modo improprio».Ora le parti presenteranno le proprie osservazioni e dopo il giudice prenderà la sua decisione.