

OLTRE 1.000 MORTI

Strage "Boccaccio" il Rina evita il processo

MARCO GRASSO

GENOVA. Non importa se l'ente certificatore ha sede in Italia e nello stesso Paese in cui è stata fabbricata la nave. Ciò che conta è che al momento dell'incidente il traghetto batteva bandiera panamense, perciò è lì che si dovrà tenere il processo. È questa la motivazione con cui il Rina (Registro italiano di navigazione) schiva un processo insidiosissimo: quello per l'affondamento del "Al Salam Boccaccio 98", uno dei più grandi disastri marittimi della storia contemporanea.

A portare in tribunale la società erano stati i superstiti e i familiari delle vittime (più di 1.000, molte delle quali morte in modo orribile, sbranate dagli squali), che avevano avanzato una richiesta di risarcimento da capogiro: più di 100 milioni di euro. L'accusa è di aver consentito la circolazione di una carretta del mare, divenuta poi una trappola mortale. Di fronte al tribunale di Genova rimane in piedi una sola contestazione: i legali che hanno promosso la causa sostengono che alcune carenze strutturali della nave risalgano a molti anni prima, quando era ancora di proprietà della Tirrenia.

Il naufragio alla notte tra il 2 e il 3 febbraio del 2006. La "Boccaccio" si trova nel Mar Rosso. È appena salpata dal porto di Duba, in Arabia Saudita, in direzione di Safaga, nel Sud dell'Egit-

to. È carica di pendolari, pellegrini di ritorno dalla Mecca e qualche turista straniero. È un incendio a dare inizio a tutto, a 100 chilometri

dalla costa. A provocarlo, come verrà dimostrato nel corso del primo processo in Egitto, dal mancato rispetto delle norme di sicurezza. Un tribunale egiziano condanna a sette anni l'armatore Mamdouh Ismail, fuggito a Londra.

A riprendere in mano il caso è un pool internazionale di avvocati. La causa arriva a Genova, perché è qui che ha sede il Rina, società che aveva emesso la certificazione. Quel vaglio, argomentano i legali, ha avuto un impatto diretto sul disastro. In più, aggiungono, il Rina si fonda su «un conflitto di interessi insanabile, conseguente alla sua struttura, poiché nel Cda è presente Tirrenia e l'organismo è guidato da cinque armatori, tre rappresentanti di compagnie di assicurazione, costruttori navali di Assonave e dagli industriali siderurgici di Federacciai, oltre ai rappresentanti del ministero dei Trasporti». Interessi che «non coincidono con quelli dei passeggeri».

Le accuse vengono respinte in toto dal Rina, rappresentato dagli studi Alberti, Conte e Giacomini, e Siccardi. La nave aveva più di 30 anni di vita, ma era a norma. Il problema delle condizioni era dovuto alla scarsa manutenzione, responsabilità della compagnia, la El Salam Maritime Transport. Non solo. Al di là del merito esiste una questione di giurisdizione. È su questo che il giudice Pietro Spera dà ragione all'ente Rina, perché l'azienda ha «l'immunità dalla giurisdizione italiana quanto alle attività realizzate successivamente alla assunzione della bandiera panamense».

Non è rilevante, o meglio va dimostrata «la lamentata "inettitudine" del sistema giudiziario panamense» Paese che con l'Italia ha un trattato di collaborazione e gode dello status di «nazione favorita». Tutto da rifare dunque.

grasso@ilsecoloxix.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**MOTIVI
DI BANDIERA**
**Il traghetto
del disastro
era
registrato
a Panama**