Il veliero inaffondabile, secondo chi ha costruito quei 56 metri di bellezza e tecnologia, è colato a picco in un quarto d'ora, forse 13 minuti. E un anno dopo l'affondamento del Bayesian, lo yacht che si è inabissato a 49 metri di profondità davanti a Porticello, a due passi da Palermo lasciando una scia di sette vittime, le domande, i dubbi e le perplessità non si sono diradati. Anzi. Il recupero del relitto e l'inchiesta in corso, finora, hanno evidenziato e confermato i coni d'ombra di un naufragio che resta un grande mistero, deflagrato l'anno scorso dopo Ferragosto con effetti e sfumature da spy-story internazionale.

Una crociera per miliardari

il proprietario dello scafo, Mike Lynch, magnate di Darktrace, multinazionale della cybersicurezza specializzata nell'utilizzo dell'intelligenza artificiale

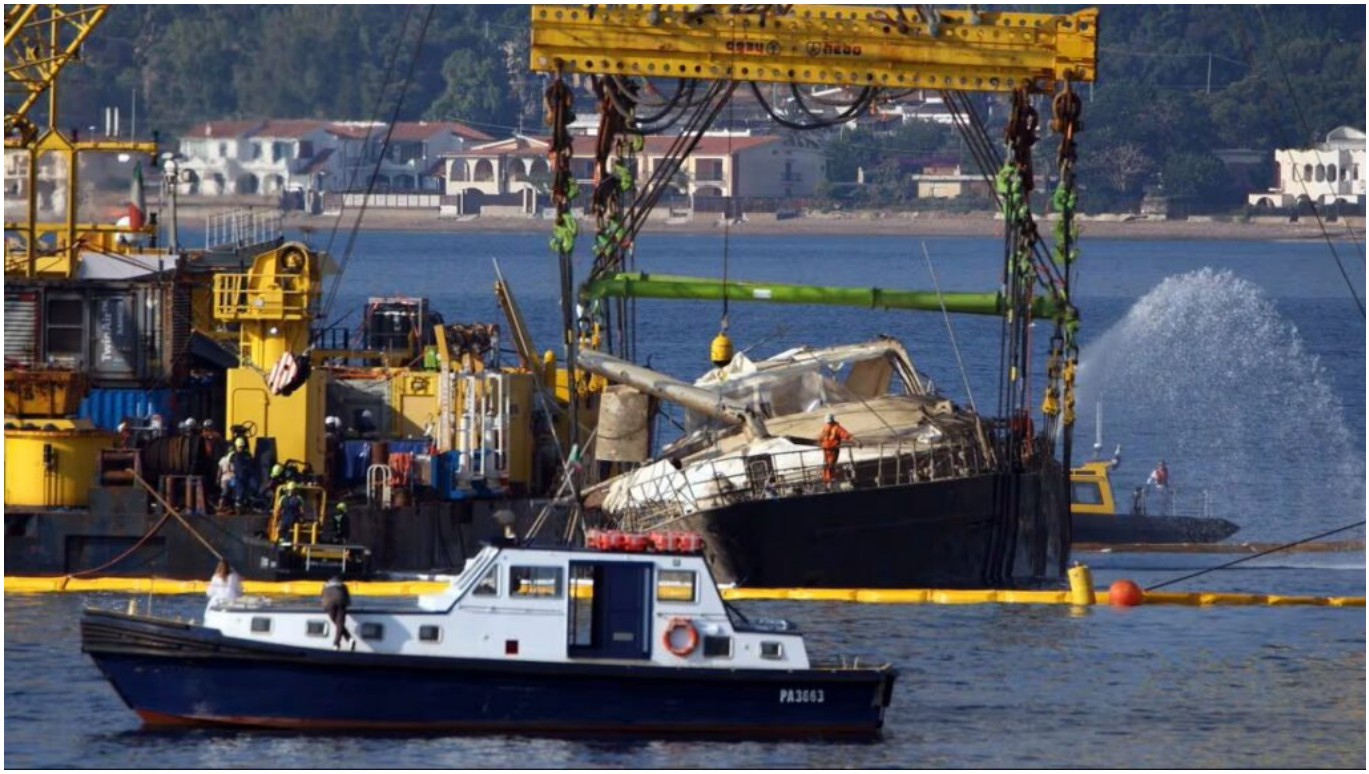
In primo luogo vi è il fatto che non si trattava di una crociera di lusso per turisti qualsiasi: il proprietario dello scafo era Mike Lynch, **magnate di Darktrace**, multinazionale della cybersicurezza specializzata nell'utilizzo dell'intelligenza artificiale. Un colosso che nell'aprile 2021 era stato quotato **2,5 miliardi di sterline alla Borsa di Londra** (2,9 miliardi di euro). E nella primavera 2024, pochi mesi prima del disastro davanti alle coste siciliane, era stato acquistato dal fondo statunitense Toma Bravo per 5,32 miliardi di dollari. Darktrace ha anche attivato una divisione che collabora col Dipartimento della Difesa degli

Stati Uniti, oltre ad avere da sempre solidi legami con i servizi segreti inglesi, americani e israeliani.

Certo, è un amaro e beffardo paradosso che il *tycoon* di una compagnia specializzata nella sicurezza, oltre che nella previsione e neutralizzazione di rischi e minacce, sia stato risucchiato in una **tempesta largamente annunciata e prevista**, perlomeno dai pescatori della zona che quella notte – tra il 18 e il 19 agosto di un anno fa – avevano lasciato le loro barche ormeggiate in porto, guardandosi bene dal prendere il mare. La Procura di Termini Imerese parla senza mezzi di termini di catena di errori umani, aggiungendo in modo implicito l'aggettivo "incredibile". Gli inquirenti sono al lavoro nell'inchiesta relativa al fascicolo aperto per "naufragio e omicidio colposo plurimo contro ignoti". Ignote, per la verità e tutt'ora, sono le cause di quello che tutti, magistrati ed esperti, definiscono all'unisono un "affondamento repentino".

Tutti gli elementi che non tornano

Il temporale e le forti raffiche di vento, annunciati con **bollettini meteo ignorati dal comandante e dall'equipaggio** del Bayesian, hanno inghiottito un veliero di 550 tonnellate nel giro di pochi minuti. Dai filmati delle telecamere piazzate sul porticciolo, si vede che alle ore 3.57 il veliero si è messo a dritta, per lo sferzare della tempesta di pioggia e vento che ha toccato il picco tra le 4.05 e 4.06. Ma già tre minuti prima, la barca era scomparsa alla vista e si è completamente inabissata alle 4.10, quando paradossalmente le condizioni meteo hanno cominciato a migliorare fino alle 4.18. Alle 4.03, inoltre, prima che la burrasca toccasse il suo culmine, il Bayesian si era già irrimediabilmente "coricato" a 90 gradi sulla teorica linea di galleggiamento, posizione dalla quale è praticamente **impossibile recuperare l'assetto in equilibrio**. Adagiato in quel modo, in mezzo a marosi e venti da 20 nodi, non ha avuto scampo il veliero che era uscito nel 2008 dai cantieri della Perini di Viareggio (unico "loop" varato da quel marchio) col nome molto poco profetico di Salute – poi cambiato in Bayesian nel 2014 quando fu acquistato dalla Revtom Ltd, società con sede nell'Isola di Man e riconducibile ad Angela Bacares, moglie di Lynch, sopravvissuta al naufragio insieme alla figlia piccola, mentre Hannah Lynch, appena 18enne, è deceduta nell'affondamento.


Il Bayesian ripescato nello scorso mese di giugno dalla Guardia Costiera

Nelle 42 pagine dell'informativa redatta dalla Guardia Costiera (mentre sono in corso gli accertamenti tecnici sul relitto ripescato lo scorso giugno e che vengono incrociati con i dati degli hard disk di bordo, decrittati da una ditta tedesca specializzata) è racchiusa la ricostruzione di quei terribili momenti nella rada di Porticello, in territorio di Santa Flavia. Il lavoro dei periti ha evidenziato particolari che aprono **nuovi scenari sull'affondamento dello yacht**, che secondo gli esperti si sarebbe trovato in posizione inclinata già prima dell'arrivo della tempesta. Il Bayesian avrebbe anche già imbarcato acqua, era anzi già allagato prima dell'arrivo della burrasca, piegato di 15 gradi: questo spiegherebbe il suo affondamento repentino. Secondo gli inquirenti, "il momento raddrizzante e la stabilità della nave **erano già compromessi prima della tempesta**".

Resta comunque il problema di capire come sia stato possibile che, in condizioni di mare calmo e vento leggero (come è stato registrato fino ad un'ora prima della tempesta), il superveliero si sia potuto inclinare sull'acqua fino ad allargarsi. Visto che il recupero del relitto non ha evidenziato falle o urti nello scafo, l'unico modo per cui l'acqua poteva invadere la barca era **un fattore interno**, come un'apertura non richiusa in modo improvvido e con imperdonabile errore. Si pensa a qualche portellone dimenticato aperto, o forse a quello del tender a poppa. Mario Bellavista, avvocato dei familiari del cuoco di bordo

(Recaldo Thomas, unico dell'equipaggio a perdere la vita), ipotizza senza mezze parole che, negli istanti precedenti alla burrasca, l'equipaggio abbia lasciato la nave per recarsi a terra e che una volta risalito, fosse stato troppo tardi per rimediare alla situazione. Ossia che i portelloni o i boccaporti **siano stati chiusi troppo tardi**, per impedire l'affondamento del Bayesian. Eppure, nessuno a terra ha notato la decina di uomini, tutti stranieri, in qualche locale o luogo di Porticello.

Marinai della domenica

Mike Lynch era un magnate di alto calibro. Il "Bill Gates britannico" vantava un patrimonio personale di 853 milionidi sterline. Tra i suoi ospiti a bordo del Bayesian vi erano, oltre al suo avvocato Chris Morvillo, anche **Jonathan Bloomer** e sua moglie, entrambe dispersi nel naufragio. Dal 2018, Bloomer era presidente di **Morgan Stanley International**, oltre che **testimone nel processo per frode** cui era stato sottoposto lo stesso Lynch negli Stati Uniti per aver truccato i ricavi di Autonomy, la sua società di software che poi è stata acquista da Hewlett Packard per 11 miliardi di dollari – Bloomer era alla guida del comitato di revisione contabile dell'azienda. La crociera, per Lynch, era anche un'occasione per festeggiare la sua assoluzione. Possibile che, con un *tycoon* del genere e ospiti del suo livello, la scelta dell'equipaggio sia ricaduta su marinai "della domenica" che, come si ipotizza, hanno abbandonato la barca per partecipare ad una festa sulla terraferma con le avvisaglie meteo che già circolavano? Sarebbe stato un comportamento del tutto non professionale, così come quello di ignorare gli avvisi sul meteo che sarebbe peggiorato di lì a poco. Sarebbe forse addirittura più plausibile, anche se in via del tutto ipotetica, che qualcuno li abbia **indotti o invitati a lasciare lo scafo** prima dell'arrivo della tempesta, oppure a non sigillare le possibili vie di allagamento interne. Secondo gli inquirenti, se la nave fosse stata in perfetto equilibrio ed efficienza e l'equipaggio si fosse attenuto ai protocolli di sicurezza "non solo nell'ultimo quarto d'ora fatale, ma anche nelle ore precedenti", l'affondamento sarebbe stato "improbabile".

Equipaggio sotto accusa

Il comandante del Bayesian, James Cutfield

E’ questo il quadro di indizi e di indicazioni che è emerso finora dall’analisi del relitto e dalla ricostruzione dei suoi ultimi momenti, uno scenario costellato di **dimenticanze, sbadataggini, errori** e anche un presunto abbandono dello scafo: tutto molto strano (se non inconcepibile), dal momento che si parla di un equipaggio di marinai professionisti molto ben pagati e altrettanto addestrati. Al momento, gli indagati del disastro sono tre. Oltre al comandante, il neozelandese James Cutfield, l’ufficiale di macchina, Tim Parker Eatan e il marinaio Matthew Griffiths, entrambi inglesi. Quest’ultimo, a caldo, aveva dichiarato di aver svegliato il Cutfield – che quindi dormiva beato nella sua cabina con una burrasca annunciata in arrivo – per il vento forte e in crescendo e le condizioni meteo in peggioramento, con la barca che si era piegata. Secondo i magistrati, in sostanza, **nessuno dei tre si sarebbe reso conto della gravità della situazione**, nonostante il loro ruolo e la loro esperienza, cercando poi inutilmente di porre rimedio ai propri errori e alle proprie sviste. Il pm Raffaele Cammarano li cita così nel suo capo di imputazione: “(Griffiths) in

qualità di marinaio addetto al turno di guardia notturno, perché non si avvedeva del peggioramento delle condizioni meteo ; Timothy Parker Eaton perché non si avvedeva che la barca aveva già imbarcato acqua… Il comandante Cutfield perché non adottava tempestivamente tutte le misure atte a fronteggiare la situazione di emergenza venutasi a creare e non avvertiva del pericolo dell'imminente naufragio tutti gli altri soggetti presenti sull'imbarcazione, cagionando la morte di sette di loro".

Quelle mail senza risposta

Nella lista delle cose che non tornano, o che non trovano risposta plausibile, ci sono anche le mail scambiate da un agente marittimo del luogo, Marcello Meli, col comandante Cutfield nei giorni precedenti il naufragio e il giorno stesso del disastro. Meli aveva offerto al Bayesian di ormeggiare a Porto Marina di Villa Igea e anche il pomeriggio del 18 agosto si era detto disponibile per **assicurare al veliero un approdo sicuro**, visto il maltempo in arrivo. Visto che il comandante non ha accolto il suo invito, Meli aveva comunque pensato che, da lupo di mare, avrebbe provveduto a prendere le necessarie precauzioni per affrontare col veliero il pessimo meteo annunciato dalle previsioni. Non c'è spiegazione, col senno di poi, nemmeno a questo comportamento del comandante, che evidentemente doveva avere molta fiducia nelle sue qualità e conoscenze, oltre che esperienza di mare.

Il derby giudiziario tra fazioni opposte

Con la verità ancora lontana e ancora parecchi punti interrogativi sulla dinamica di questo disastro marittimo che ha acceso i riflettori di mezzo mondo sulla rada di Porticello, la vicenda giudiziaria sta prendendo lentamente le sembianze di un derby tra tesi contrapposte e la posta in palio, più che l'accertamento dei fatti, sembra siano **i risarcimenti e alle faraoniche polizze di assicurazione** legate al superveliero. Se da un lato la procura di Termini Imerese, insieme all'avvocato Bellavista e al costruttore, la Perini Navi, sostengono in modi diversi (ma con la stessa formula) le gravi responsabilità dell'equipaggio e il cosiddetto fattore umano, da parte inglese – il Bayesian batteva bandiera britannica – si cerca di dare la colpa del naufragio ai difetti del superveliero, facendo passare per dilettanti i cantieri italiani di eccellenza come nel caso del "loop" che aveva il più alto albero di alluminio al mondo (75 metri) e al limite all'imprevedibilità delle condizioni meteo. In particolare, è il rapporto del Maib (Marine Accident Investigation Branch), l'autorità governativa inglese che si occupa di tutti gli incidenti e naufragi di scafi britannici nel mondo, a delineare uno scenario non troppo edificante per i costruttori del Bayesian.

“Nelle condizioni di danno ipotizzate, velocità del vento **superiori a 63,4 nodi** erano sufficienti a far ribaltare Bayesian” scrivono gli esperti del Maid. “È possibile che il Bayesian fosse altrettanto vulnerabile a venti inferiori a 63,4 nodi. Queste vulnerabilità (in condizioni di navigazione a motore con vele ammainate, deriva mobile alzata e il 10% di materiali di consumo a bordo) non sono state identificate nel manuale di stabilità presente a bordo. Di conseguenza, queste vulnerabilità erano sconosciute sia al proprietario che all’equipaggio del Bayesian”, spiega ancora il Maib. In poche parole, secondo l’autorità inglese il superveliero orgoglio della marineria italiana **non avrebbe retto alla forza e alle condizioni della tempesta**, perché strutturalmente non in grado di farlo. La replica di Giovanni Costantino, amministratore delegato di The Italian Sea group, la società proprietaria della Perini Navi di Viareggio che costruì il Bayesian nel 2008, rende l’idea del clima da stadio in cui sembra essere piombata la vicenda: «Nave inaffondabile, c’è stata una catena di errori da parte dell’equipaggio».

Ginepraio assicurativo e una montagna di soldi in ballo

Con un disastro che presenta un conto di almeno 400 milioni di euro, e in un ginepraio assicurativo e legale di clausole, penali e codici, il Bayesian era coperto da **due polizze sottoscritte dalla società Revtom Limited**, controllata e amministrata dalla moglie di

Lynch, Angela Bacares. La prima si chiama ***Hull e machinery***, corpi e macchine, e riguarda i danni subiti dalla barca, con un massimale di 30 milioni. L'altra, ***Protection & Indennity***, tutela l'armatore dai danni eventualmente patiti da terzi, così come le spese di recupero del relitto (25 milioni) e le spese legali che dovranno affrontare i membri dell'equipaggio sotto accusa. Ma c'è una clausola non scritta, che però pesa molto: la compagnia British Marine coprirà le parcelle dei loro avvocati, nella misura in cui loro sapranno tutelare in giudizio gli interessi della compagnia stessa e dell'armatore, ossia la moglie di Lynch e la sua società. In altre parole, il comandante Cutfield e i suoi due colleghi indagati dalla procura dovranno pesare bene le loro parole e la loro linea difensiva durante il procedimento, per non mettere in difficoltà l'assicurazione e l'armatore, se vogliono usufruire della tutela legale offerta. Gli scenari cambiano, dal punto di vista dei risarcimenti, in base a come saranno accertati i fatti in tribunale. Un disastro per colpa umana, dell'equipaggio, la compagnia dovrebbe pagare (con la seconda polizza, quella più onerosa) senza poter avanzare rivalse che potrebbe ottenere, invece, nel caso che venisse accertato un difetto originale nel veliero, circostanza che toglierebbe alla British Marine parte degli oneri. Ci sono insomma un mare di sterline e dollari in ballo, la partita si giocherà tra Londra e Palermo, e la verità sul naufragio del Bayesian e i suoi dispersi rischia di rimanere sepolta per sempre nei 50 metri di fondale in cui il veliero si è inabissato.

Salvatore Maria Righi

Giornalista professionista dal 1992, è stato per 15 anni caposervizio e inviato della redazione romana del quotidiano *L'Unità*, occupandosi di inchieste di cronaca e criminalità. Per *L'Indipendente* cura la rubrica "pagine oscure d'Italia"