

Schettino è vittima di un linciaggio mediatico
di Mimmo Sica

<<Il comandante Schettino è vittima di un linciaggio mediatico fatto in male fede. Non è il solo responsabile del disastro della Costa Crociere, come si vuole fare credere. Anzi, portando la nave ad arenarsi sul basso fondale e facendola incagliare sulla scogliera davanti a Punta Gabbinara, ha salvato almeno 1.000 vite umane>>. Lo afferma con convinzione Gianni Belfiore, comandante di lungo corso e commissario di bordo. Ha iniziato la sua carriera nel 1960 sulla Victoria, che è la seconda nave da crociera al mondo. Dal 1960 al 1965 ha fatto 150 crociere nei Caraibi, quindi è passato alla società Italia Navigazione dove è rimasto fino al 1975 svolgendo le funzioni di ufficiale di coperta e di commissario di bordo. Ha navigato sulla Michelangelo, la Raffaello, la Leonardo da Vinci, l'Augustus, la Rossini, la Verdi e la Donizzetti.

Come motiva queste sue affermazioni?

<< Innanzitutto devo informare di cose importantissime dette nel 1999 in una riunione sui problemi navali svoltasi a Miami. Si è sostenuto che il troppo gigantismo delle navi di ultima generazione, che sono dei veri alberghi galleggianti, e il loro notevole tecnicismo le rendono dei giganti dai piedi di argilla. Per quanto riguarda il primo concetto occorre tenere presente che hanno 7 metri di pescaggio, come le navi che le hanno precedute, ma mentre quelle erano alte 26 metri, loro raggiungono i 60 metri di altezza. Questo comporta che la nave fa vela e può essere scalciata facilmente. In ordine alla seconda affermazione, l'utilizzo praticamente totale di strumenti elettronici ha determinato un abbassamento del livello di attenzione di chi sta sul ponte di comando perchè ci si affida troppo alla tecnologia dimenticando che molto spesso le manovre vanno seguite con i propri occhi. Il ponte di comando, inoltre, è troppo avanzato verso prua per cui non si ha una visibilità completa della costa. >>.

Schettino queste cose sicuramente le sapeva. Perchè allora ha fatto il famoso inchino?

<<Precisiamo che il comandante non è onnipotente e che quando la nave si avvicinò al Giglio sul ponte di comando c'erano anche il primo ufficiale di guardia e il terzo ufficiale che hanno dei compiti e responsabilità ben precise. Per quanto riguarda, in particolare, l'inchino posso affermare senza temere smentite che questa manovra l'abbiamo fatta mille volte, a partire dal 1933 da quando esiste il Rex. Il più grande transatlantico italiano costruito, fino al varo nel 1991 di Costa Classica. Quest'anno compie 80anni e durante il fascismo ha vinto il Nasro Azzurro. Non è mai successo nulla>>.

Ma allora Schettino non ha colpe?

<<Non dico questo. Le sue colpe le ha, ma in giusta misura almeno con altre tre persone che erano a bordo della nave e che hanno patteggiato la pena. Mi riferisco al primo ufficiale e al terzo ufficiale che stavano sul ponte di comando e al timoniere filippino>>.

Sia più chiaro

<<Schettino è andato sul ponte di comando e ha tolto "l'automatico" e ha messo "il manuale", come si deve fare quando si manovra sotto costa. L'ufficiale gli ha dato le consegne sbagliate dandogli la 05, mentre doveva dargli la 03. Cioè gli ha detto, in

sostanza, che la nave distava dalla costa 800metri, mentre era a 500metri. Questa informazione ha indotto in errore il comandante che, in assoluta buona fede, non si era reso conto, come gli altri due ufficiali, che la nave aveva fatto vela ed era molto più vicina alla costa. E c'è di più. Quando Schettino ha dato l'ordine di virare, il timoniere filippino ha tardato ad eseguirlo. E questo è un fatto acclarato. Se lo avesse fatto con tempestività, l'impatto sugli scogli avrebbe determinato uno squarciuo di 35 metri e non di 70, come, invece è accaduto, e la nave non sarebbe stata in pericolo. L'urto è avvenuto nella evoluzione della virata e per soli 10 metri. Sicuramente il disastro è dipeso da una concausa di eventi. Per me il 70% è da attribuire, come ho detto in precedenza, al gigantismo e all'eccessivo tecnicismo della nave. Il restante 30% va ripartito tra i presenti sul ponte di comando, i responsabili del controllo a terra e anche alla mala sorte perchè un disastro di queste dimensioni sotto costa non era mai avvenuto>>.

Ritorniamo a Schettino e alle sue colpe. Le sue idee sono condivise anche da altri? <<Sì, dall'Ufficio federale per le indagini sui disastri marini della Germania. Nel disastro dell'Isola del Giglio persero la vita 12 tedeschi. L'ufficio federale ha recentemente inviato al ministero federale dei trasporti un dossier in cui solleva ombre sull'inchiesta portata avanti dalle autorità italiane. Lo ha rivelato la «Bild am Sonntag» (BamS) che parla anche di una lettera inviata al ministro Peter Ramsauer in cui si definisce il lavoro degli inquirenti «un'iniziativa individuale dell'Italia». Il rapporto sottolinea che l'indagine si è soprattutto incentrata sul comportamento del capitano Schettino, lasciando molti punti oscuri e gravi interrogativi sulla idoneità ed efficacia delle misure di sicurezza impiegate nel corso delle operazioni di soccorso e sull'equipaggiamento tecnico e costruttivo della nave. Inoltre, non si parla dell'ufficiale addetto alla sicurezza. C'era? E, in caso affermativo, che cosa ha fatto? I periti tedeschi considerano concausa dell'elevato numero di vittime le misure di salvataggio caotiche messe in atto dopo l'urto della nave contro gli scogli davanti all'isola del Giglio. In particolare, hanno sottolineato che solo tre componenti dell'equipaggio vennero assegnati alla verifica del funzionamento di tutti i 29 ascensori della nave, in cui sono state rinvenute nove delle 32 vittime, dodici delle quali tedesche. A favore di Schettino gioca un ruolo molto importante anche la posizione assunta da sei passeggeri della Concordia che hanno fatto causa a Miami contro il gruppo americano Carnival, proprietario dell'80% della Costa Crociere, che ha la sede nella città statunitense. Hanno chiesto 460 milioni di dollari di risarcimento per negligenza marittima>>.

Lei sostiene che Schettino facendo arenare la nave ha salvato la vita di almeno 1.000 passeggeri. Perché?

<< E' paradossale, ma la Commissione di inchiesta non gli ha perdonato il fatto che ha arenato la nave e su questo è stato costruito a carico di Schettino un processo mediatico viziato da mala fede. Mi spiego meglio. Si sostiene che quando è andato sullo scoglio la colpa è stata sua. Quando, invece, la nave si è arenata, consentendo le operazioni di salvataggio, la causa è stata attribuita alle correnti e al vento. Eolo allora si è messo a soffiare subito dopo l'impatto sugli scogli? E' ridicolo. Se c'era vento, questo era presente in entrambi i momenti. Se Schettino avesse dato subito l'ordine di "abbandono nave", le 1.000 persone che erano in sala da pranzo si

sarebbero scontrate con le altre 1.000 che si trovavano in teatro e avrebbero fatto la “frittata”. Portando la nave ad arenarsi ha limitato il numero delle vittime a 32 su un totale di 4.200 passeggeri. Questo l'ho detto nelle trasmissioni televisive italiane l'Arena, Matrix e Uno mattina . L'ho ribadito anche in una bellissima trasmissione a Bruxelles, in onda sulla emittente nazionale belga >>.

Quale è stata per lei la vera colpa di Schettino?

<<Doveva salire sul ponte di comando una decina di minuti prima. Il comandante, infatti, quando si naviga sotto costa per legge deve stare sul ponte di comando>>.