

E' ripreso il processo a Schettino

di Mimmo Sica

«Nel momento in cui ho chiesto al timoniere di mettere i timoni a sinistra, l'errore è stato di non farlo, in quel momento la nave aveva un'accelerazione a destra. Se non ci fosse stato l'errore del timoniere, di non posizionare i timoni a sinistra, ovvero l'errore di scontrarsi, cioè di evitare la derapata, non ci sarebbe stato quello schiaffo» . Con questa fredda, precisa, inequivocabile affermazione Francesco Schettino si è presentato al presidente del collegio penale del Tribunale di Grosseto, Giovanni Puliatti, il 23 settembre scorso, giorno in cui è ricominciato, nel cinema Moderno, il processo che lo vede imputato del naufragio della Costa Concordia avvenuto il 13 gennaio 2012, alle 21.42, all'Isola del Giglio. E' la tesi che il collegio difensivo ha sempre portato avanti con forte determinazione e che, come ricorderanno i nostri lettori , è stata condivisa, almeno in parte, anche dal comandante di lungo corso e commissario di bordo Gianni Belfiore in una intervista rilasciata in esclusiva a Misteri. Belfiore ha detto : <<*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 evvenuto nella evloluzione della virata e per soli 10 metri*>>. Non la pensano così i periti nominati dal Gip. Il loro capo,

l'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone, al termine dell'incidente probatorio eseguito nel 2012 sulla Concordia, ha affermato che il timoniere *«ritardò la manovra di 13 secondi, ma l'impatto ci sarebbe stato ugualmente»*. Ora che la nave è stata raddrizzata gli avvocati di Schettino hanno ripresentato ai giudici la richiesta di effettuare una perizia a bordo. Sono sicuri di dimostrare che il loro assistito ha ragione. Intanto sono iniziati gli interrogatori dei testi dell'accusa. Per la procura di Grosseto tre di loro sono fondamentali per smontare punto per punto l'impianto difensivo: l'ufficiale di coperta Giovanni Iaccarino, il cartografo Simone Canessa e l'ufficiale in addestramento Salvatore Ursino. Per una serie di circostanze si trovarono ad essere i primi a rendersi conto di cosa fosse realmente successo e di quanto grave fosse la situazione. Dagli atti risulta che Iaccarino, assistente del comandante, verificò personalmente i locali motori dopo l'impatto e li trovò completamente allagati. I motori e gli impianti non funzionavano più, la nave era squarciata e imbarcava acqua. Trasmise con precisione tutti i dati a Schettino e agli ufficiali di plancia. Secondo i periti la situazione era tale da imporre al comandante di dare l'allarme generale e l'ordine di abbandono. Non la pensa così Schettino che attraverso i suoi difensori sostiene che in quella situazione la nave era la migliore "scialuppa". Il comandante Belfiore, forte della sua lunga esperienza maturata su navi da crociera, su questo punto è stato categorico: *«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 >>. Iaccarino, il primo dei testi chiave dell' accusa a salire sul banco dei testimoni, ha fatto delle dichiarazioni che hanno messo, per il momento, Schettino all'angolo . Iaccarino e Canessa al momento dell'impatto erano in cabina. <<giocavamo alla playstation – ha depresso il primo ufficiale-mentre avvertimmo una sbandata della nave a dritta, poi a sinistra. Caddero materiali, la sensazione era di aver preso una secca o di aver fatto una collisione. Fu questa l'impressione che ebbi all'istante'. Scesi ai ponti inferiori e di corsa feci i controlli in sala macchine. Vidi che i generatori diesel 1, 2 e 3, la centrale elettrica e i Pem, i propulsori elettrici della nave, alimentati dai generatori a diesel, erano allagati. Dentro di me ebbi la sensazione che la nave era persa...A quel punto dico agli altri con me che era pericolosissimo, che dobbiamo andare via'. 'Vado al telefono e comunico a Canessa la situazione riepilogando i danni ai motori e dicendo che anche le pompe d'emergenza sono note. Gli dico 'E' tutto spento, non c'è più niente da fare. Io me ne vado perchè è pericoloso. Il mio è stato un viaggio all'inferno>>. Ha poi continuato<< Dalla plancia non ci dicevano cosa fare. Mi dicevano 'Okay, ricevuto', ma non mi davano ordini>>. Un altro passaggio molto importante della sua testimonianza è stato quello riguardante l'inchino. <<Schettino voleva fare il passaggio ravvicinato al Giglio già la settimana prima. Ma non fu possibile perchè non c'erano le condizioni adatte, c'era troppo mare e l'idea fu abbandonata'>>. Dalla sua

deposizione è emerso, poi, che il passaggio rasente non risultava negli avvisi ai passeggeri e che Schettino il 13 gennaio 2013, per fare l'inchino, aveva ordinato una variazione di rotta. Questa comportò di navigare non a 5 miglia dall'isola, come è dovuto al centro del canale dell'Argentario, ma a 0,5 miglia dal Giglio. E ancora: <<Schettino aveva le mani nei capelli e mi diceva: ho fatto un guaio>>. Certamente la testimonianza resa da Iaccarino ha dato un duro colpo a Schettino e ha minato sensibilmente la sua figura di capro espiatorio, **anche se ha dovuto ammettere che la Concordia aveva alcune criticità per cui in caso di falla si sarebbe facilmente allagata.**

C'è da dire che l'inchino è consolidato nella marina crocieristica. Soccorre ancora una volta in aiutoi del comandante della Costa Gianni Belfiore che ha affermato:<<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>>. L'argomento è di estrema attualità tanto è vero che a Venezia si sono creati due fronti: uno favorevole al passaggio radente delle navi da crociera, l'altro contrario. La strada processuale è ancora lunga e non si escludono clamorosi colpi di scena.