



Intervista L'ammiraglio Picone, consulente dei pm sulla Concordia «Parlare la stessa lingua in nave aumenta il livello di sicurezza»

Enrico Lupino

«Tutti i marittimi devono avere una perfetta comprensione della lingua a bordo, anche i non comunitari». Non fa sconti sulla sicurezza sulle navi l'ammiraglio Ispettore del Corpo delle Capitanerie di Porto Domenico Picone. L'ex direttore marittimo di Calabria, Campania e Lazio, ora in pensione, puntualizza sul

Isola del Giglio
La nave Concordia su un fianco dopo il naufragio del 13 gennaio del 2012



toppi derivati da questo problema?

«Lei sa bene, se ha seguito il discorso della Concordia, che su tutte le navi vi è una lingua comune che deve essere osservata. Si rammenta sempre la vicenda del Giglio, rammenterà quel problema di comprensione fra il comandante Schettino e il timoniere».

Ma come si fa a testare che la comprensione sia ottimale?

«Tutti i marittimi che imbarcano hanno una certificazione su quello che è l'addestramento per le mansioni da sbrigare. Fra le varie certificazioni c'è anche quella della lingua. La stessa società armatrice deve accertarsi che chi va a bordo sia tecnicamente abile. Guardi non ci vuole



Ammiraglio Domenico Picone

a bordo persone che sì e no conoscono qualche parola o che hanno una comprensione limitata degli ordini che vengono dati in una certa lingua trasforma tutto, in un momento di emergenza, in una non perfetta conoscenza o nella possibilità che si possa comprendere qualcosa invece che un'altra. E tutto ciò ha esiti catastrofici.

Nel caso dell'incidente del Giglio non fu fatto allora questo controllo.

«Un accertamento sulla comprensione evidentemente non era stato fatto perché il problema è nei momenti di emergenza nei quali si può inserire la variabile del panico. L'importante che tutti siano in grado di comprendere la lingua. In caso ci fosse un malfunzionamento il marittimo deve essere chiaro con il superiore nell'esplicitarlo».

Un impiego maggiore di non comunitari potrebbe avere una ricaduta sulla sicurezza?

«I marittimi italiani devono già fare un esame di inglese altrimenti non ci vanno a bordo con la nuova normativa. Questo bisogna pretenderlo anche dagli equipaggi non nazionali. Purtroppo se ci sono altri elementi, economici per esempio, il personale preparato e che ha una perfetta comprensione costerà di più di quello che è stato tirato su rapidamente. Laddove giocano aspetti di carattere economico ci sono questi fattori che hanno il loro peso».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'ex direttore

«Se si deve parlare inglese a bordo tutti devono conoscerlo»

tema della lingua unica a bordo.

Ammiraglio, l'equipaggio come deve relazionarsi su questo aspetto?

«Poniamo che la lingua di bordo sia l'italiano. L'extracomunitario deve saper parlare l'italiano e comprenderlo perfettamente. Il problema è quello della lingua comune adottata a bordo di una nave. Sia che si tratti di imbarcazioni per il cabotaggio nazionale che di altro tipo. Non può essere imbarcato personale che non conosca la lingua della nave. Se la scelta dell'armatore per quella nave è che la lingua comune deve essere l'inglese, l'equipaggio deve comprendere l'inglese».

Lei ha svolto attività di consulente per la Procura di Grosseto anche durante il processo sulla Costa Concordia, ci furono in-

Marittimi

«Devono avere una certificazione che attesta l'addestramento»

molto se la persona capisce la lingua o no. Lo può fare tecnicamente lo Stato Maggiore a bordo ma in realtà non ci vuole molto».

È solo degli organi di controllo questa attività di controllo?

«La stessa società armatrice prima di imbarcare il marittimo deve accertarsi dell'abilità del lavoratore, sia esso comunitario che extracomunitario».

Quali sono i rischi in caso contrario?

«Questo discorso di mandare



Ex comandante Schettino

L'ammiraglio Giardino spiega che l'uso di personale non comunitario non fa differenza

Ma la Capitaneria non ci sta «Zero dati sulle irregolarità»

Tutti uguali, nessuna eccezione davanti ai regolamenti della sicurezza. Che si parli di marittimi italiani e non.

Un fronte della polemica fra armatori, finora meno battuto di altri, è quello della salvaguardia dell'incolumità dei passeggeri e del personale a bordo.

Un aspetto che avrebbe una piega legata alla presenza di extracomunitari a bordo per quanto riguarda il fattore linguistico. Il mercato globale ha aperto le porte a tutte le nazionalità sulle navi battenti bandiera italiana, ma questa babele che popola le imbarcazioni non sarà un problema in situazioni di emergenza? Risponde a *Il Tempo* Luigi Giardino, ammiraglio della Guardia Costiera e capo del sesto reparto, addetto alla sicurezza a bordo. Lo fa ponendo un primo punto. «L'utilizzo di personale non comunitario - dice Giardino - non fa differenza rispetto a personale comunitario».

Anche in caso di differenze linguistiche «ogni marittimo,

in possesso di certificazione (obbligatoria per le norme internazionali ndr), è tenuto a capire e, se del caso, dare ordini e - specifica Giardino - istruzioni e riportare in quella lingua».

Su ogni nave è previsto l'uso

Protocolli

«Le violazioni non sono mai legate alle nazionalità»



«Le irregolarità vengono raccolte dagli uffici periferici del Corpo»

di una lingua franca, una «working language» in gergo tecnico.

«Se la lingua di lavoro non è una lingua ufficiale dello Stato cui la nave batte la bandiera - aggiunge poi il capo del sesto reparto - tutta la documentazione richiesta deve includere una traduzione nella lingua di lavoro». Ma in qualche caso la lingua a bordo in situazioni di emergenza è stata materia di dibattito in un, tragico, caso.

Proprio le incomprensioni linguistiche erano finite nella

bufera giudiziaria del processo per omicidio colposo plurimo, naufragio e lesioni colpose a carico del comandante della Costa Concordia Francesco Schettino, condannato dalla Suprema Corte a 16 anni di carcere. La procura di Grosseto aveva messo in luce anche le responsabilità del timoniere indonesiano, che ricorse al patteggiamento arrivando a una pena di 1 anno e 8 mesi di reclusione.

Materia di discussione erano diventati gli ordini non eseguiti a causa di una mancata comprensione della lingua di bordo. Un'evenienza che potrebbe verificarsi in casi di emergenza quando la comprensione linguistica non fosse ottimale.

Le violazioni dei protocolli di sicurezza, dichiara la Guardia Costiera, «non sono mai legate alla nazionalità del personale navigante». Ma non ci sarebbe un conto unitario di quanto segnalato alle singole capitanerie di porto: la competenza si decentralizzerebbe e



Guardia Costiera
Ha effettuato lo scorso anno 1431 ispezioni a bordo delle navi che solvano le acque nazionali

si specializzerebbe territorialmente. Le violazioni in altre parole, come spiega a *Il Tempo* l'ammiraglio Giardino

L'Italia

«Il nostro Paese si colloca all'avanguardia per controlli»

«vengono raccolte direttamente dagli Uffici periferici del Corpo delle Capitanerie di porto». Il nostro paese al momento

si colloca all'avanguardia per quanto riguarda i controlli di sicurezza. «L'Italia si colloca - citando un report della Guardia Costiera - tra i paesi che effettuano il maggior numero di controlli. Lo scorso anno risultano essere

state effettuate 1431 ispezioni a bordo delle navi che solcano le acque nazionali.

© RIPRODUZIONE RISERVATA