

Ischia –Bastia 16/01/2022

Le ultime ore della Costa Concordia

Comunicato stampa per la ricerca della Verità!!

*In riferimento al decennale della tragedia della Costa Concordia - al di là della opportuna e giusta solidarietà umana che le testate televisive e giornalistiche hanno evidenziato nei confronti dei familiari delle vittime e richiamato dando un particolare e giusto risalto alla bella popolazione de Il Giglio che ha saputo con grande spontaneità ed altruismo accogliere con umanità e tutta l'accortezza possibile i passeggeri/ naufraghi oltre l'equipaggio per un totale di circa 5000 unità - c'è da riflettere sulla richiesta di Verità che viene da più parti e che ad avviso degli scriventi non può limitarsi a quanto ha finora espresso la Magistratura con sentenze che hanno individuato nel Comandante Francesco Schettino come unico responsabile di tutto. Una Verità per saperne di più ed incidere casomai anche in sede legislativa sull'efficienza ed efficacia di quanto è attualmente in essere circa l'arruolamento ed il rilascio delle certificazioni di bordo e degli attestati professionali del personale che costituisce il **Teamwork Brige Management** che a quanto pare non soddisfano le emergenze più gravi.*

*C'è da notare che prima ancora degli scriventi ad esprimere queste esigenze è l'opinione pubblica che suscita l'impegno professionale di alcuni opinionisti tipo **Gigetto Dattolico** ed alcune organizzazioni più sensibili nella difesa degli utenti del mare con la **Codacons** in testa i cui racconti e le relative riflessioni ancora non vengono accolte da chi ha interesse a lasciare che le cose rimangano nella situazione attuale. C'è, pertanto, da aggiungere a quanto oggi appare e viene data per verità, quello che non appare, quello che viene sottaciuto e ciò con un'indagine appropriata fatta da tecnici sulla scorta delle indicazioni del **VDR** (Voyage Date Recorder = scatola nera) e di quanto è possibile apprendere dalla registrazione del **Sinking of Concordia chught on Camera**, non escludendo una serena riflessione sulle verità del Com.te De Falco e sulle dichiarazioni che fin dalla prima ora emergono da alcuni personaggi della Magistratura; il tutto al di fuori della conoscenza e della normativa vigente!*

*In questa logica intendiamo muoverci coinvolgendo, in una riflessione a più voci, quanto più esperti possibili dividendo il percorso fatto da Costa Concordia in due tratte di cui l'impatto con lo scoglio le **Scole** sia punto di separazione. A tal proposito è importante raccogliere le voci dell'**Università Parthenope di Napoli** per le Sue competenze specifiche, **dei docenti di nautica e diritto marittimo degli Ist. Tecnici Nautici d'Italia** impegnati nella formazione delle giovani leve; **del Collegio Capitani e Macchinisti nelle loro varie articolazioni territoriali**, invitando ciascun ente e/o persona singola ad esprimere i propri convincimenti dando risposte all'allegato questionario aperto ad integrazioni*

In attesa di cortese riscontro, inviano i più cordiali saluti

prof. Nicola Lamonica / docente di Navigazione e Sicurezza Navale

Capitano di lungo corso Comandante Cesare Ferrandino

Ischia –Bastia 22/01/2022
Naufragio della Costa Concordia
Lettera d’invito

*Al Preside ed ai docenti di Navigazione e Sicurezza navale e di diritto marittimo
dell’Università a Parthenope di Napoli e dei vari Ist. Tecnici Nautici d’Italia*

Al Collegio Capitani e Macchinisti nelle loro articolazioni territoriali

Facendo seguito all’allegato Comunicato Stampa del 16/01/20(che si riporta a lato), i sottoscritti invitano le SS.LL. a dare il proprio contributo sulla tragedia del 13 gennaio 2012 della Costa Concordia che portò alla morte 32 persone imbarcate, più un operaio nella fase del recupero. Naturalmente, al di là della risposta sintetica apponendo un segno sul Sì o sul No chiunque potrà meglio argomentare le Sue ragioni con una mini relazione che sia di ulteriore precisazione e/o di dissenso e/o di chiarimento.

Col questionario non entriamo nel merito della rotta scelta dal Comandate Francesco Schettino per il cosiddetto “ *inchino*” (una scelta legittima di avvicinamento alla costa d’immagine commerciale, certamente di gradimento alla Società Costa, alla quale il Comandante non aveva alcun motivo per opporsi!) *e neanche sul farneticante dire del Com.te della Capitaneria di Porto De Falco* nella fase finale del drammatico evento dalla Sua lontana comoda postazione di Livorno (un dire in quella circostanza ed altrove a nostro avviso per niente edificante e brillante anche dal punto di vista tecnico) e successivamente sui mass media ai danni d’immagine del citato Comandante Schettino. Per i sottoscritti sia l’impatto con lo *Scoglio delle Scole* che la fase che segue hanno un’altra verità ampiamente evidenziate dal VDR , dalle riprese in video, dalle comunicazioni via radio e dalle testimonianze al processo.

Di quanto è accaduto molto si è detto da più parti e tanto “a vanvera” e la nostra indagine cerca di evidenziarne i limiti dal punto di vista tecnico- nautico e giuridico poiché, sempre ad avviso degli scriventi, si è offerto all’attenzione pubblica una visione deviata dei fatti con la individuazione del “capro espiatorio” che sta pagando per tutti per colpe mai provate. Da ciò è interessante aprire il dibattito almeno all’interno delle singole realtà in indirizzo per dare giustizia e restituire dignità a chi è stato colpito di disonore, per offrire occasioni di ulteriore riflessione a tutti ed ai giudici in caso di revisione del processo, ma soprattutto all’opinione pubblica ed ai i futuri Ufficiali della marineria.

Il nostro obiettivo è dunque la ricerca della verità ed essa, oltre a rispondere ad una richiesta di giustizia, risponde al dovere di cittadini impegnati nel settore di saperne di più per contribuire ad avviare un processo educativo/ formativo che sia rassicurante per il futuro e nel contempo rimuova eventuali incrostazioni normative e di prassi consolidata nei rapporti con gli Enti e tra gli Enti sicuramente discutibile nel rilascio di attestati e/o di certificazioni IMO.

Grazie per la collaborazione

prof. Nicola Lamonica / docente di Nav. e Sicurezza negli Ist. Tecnici Nautici

Capitano di lungo corso/ Comandante Cesare Ferrandino

*Ischia –Bastia 22/01/2022
Naufragio della Costa Concordia
Questionario, con cortese rinvio agli scriventi proponenti*

Egregio Signor, premesso che:

A) è obiettivo primario della società Costa quello di far soldi e in questa scelta aziendale ogni iniziativa è lecita purché non sia in contrasto con il diritto nazionale ed internazionale e/o provvedimenti restrittivi da parte dell’Autorità Marittima; che è possibile, pertanto, la pratica del cosiddetto *’inchino* e che esso va deciso dal Comandante in uno con il Team di bordo stabilendo anche la distanza minima al passaggio sotto costa (*nel caso della Costa Concordia a 0.5 mg (926 metri) dallo scoglio delle Scole*) con obbligo di comunicazione all’Autorità marittima all’inizio del viaggio; che ogni variazione di itinerario debba essere tempestivamente comunicata a rettifica della precedente all’Autorità marittima, cosa che non è stata fatta nel caso in esame della Costa Concordia - - -

ritiene che, a seguito del cambio di itinerario di cui alla prima comunicazione, nell’obbligo da onorare ci sia stata una leggerezza da parte del Team Work Management ?

si no

ritiene che circa la omessa comunicazione di rettifica alla Capitaneria di Porto ci sia stata una particolare negligenza da parte del I Ufficiale, nelle Sue funzioni di responsabile della conduzione della navigazione dalle 20 alle 24 ?

si no

B) la normativa vigente assegna al *Team Work Management di bordo* (cioè alla squadra costituita dal Comandante e dal Direttore di macchina, con gli ufficiali di coperta e di macchina in uno coi rispettivi allievi) una responsabilità collettiva sia pure con l’assegnazione di compiti specifici (tutto ciò nel dialogo, nel confronto e nella compartecipazione delle scelte) e che, pertanto, ognuno dei componenti del Team assume un dovere di responsabilità verso gli altri; - -

ritiene che il I Ufficiale della Concordia, che ha la guardia dalle 20 alle 24 e che ha nei confronti del citato Team e del Comandante in modo specifico un dovere di lealtà e di collaborazione, possa essere esentato dal comunicare al Comandante ed agli altri di non avere gli allarmi inseriti ai Radars Arpa e all’ECTIS (carta elettronica) sia in riferimento al fuori rotta, che alla distanza dal WP (Way Point = punto di intersezione tra due rotte, prima e dopo l’accostata) e dal WOP (Wheel Over Point = Punto di inizio accostata che precede il WP), concordati nel piano di viaggio prima della partenza.

si no

C) gli attestati di formazione e competenza specifica che accompagnano il marittimo all'atto dell'imbarco da parte dell'armatore assumono un valore dirimente e di totale affidabilità per tutti e comunque non sindacabili da parte del Comando di bordo - - -

ritiene che nel caso specifico della Costa Concordia siano state tali da offrire e garantito l'opportuna e necessaria sicurezza?

si no

D) le certificazioni sulla qualità delle paratie e porte stagne agli atti della nave non sono sindacabili dal Comando di bordo (fatto salve vistose evidenze!); che in un evento drammatico Tipo Costa Concordia in cui il Comandante ed il Team(di cui il Comandante è parte) sono chiamati a gestire contemporaneamente più emergenze (falla - black out - abbandono nave di circa 5000 persone imbarcate con la nave sbandata),...

ritiene che il Team nel suo insieme abbia ben operato ed offerto e garantito la necessaria sicurezza?

si no

E) a seguito di "patteggiamento", richiesto da alcuni membri del Team co-indagati insieme a Schettino ed accolto dal GUP di Grosseto, il Comandante Schettino diventa unico indagato, processato e dichiarato colpevole, al di là delle valutazioni giuridiche del GUP e di ogni considerazione sul Suo operato, - - - **ritiene giusta la normativa attuale?**

si no

non sarebbe il caso di interrogare il legislatore per la rivisitazione della norma?

si no

La cronistoria dell'accaduto nel tratto delle Scole:

Alle 21:39:17 assunzione del Comando da parte di Schettino

21:44:00 inizio accostata a dritta

21:45:00 impatto con scoglio

21:46 :00 accostata a sinistra e poi subito a dritta

F) **alle Scole la "manovra evasiva ad esse"**, intrapresa dal Comandante Schettino (come da logica e rigore nautico per scansare un improvviso ostacolo: timone a dritta, poi subito a sinistra e quindi di nuovo a dritta), non riesce del tutto ed evita solo un impatto violento con la prua alla velocità di 15 nodi circa ! Il timoniere imbarcato dalla Società con attestati in regola (!) commette degli errori e l'impatto da frontale si trasforma in una strisciata a forte energia incidete a poppavia del traverso di sinistra, le cui reali conseguenze (*tre compartimenti stagni allagati con compromissioni di altri compartimenti a causa di porte stagne difettose*) si appalesano gradualmente nel tempo.

C'è in questo evento una responsabilità del Comandante?

si no

D) L'impatto con lo scoglio e la lacerazione dello scafo determinano condizioni di allarme e forte preoccupazioni per l'entità della falla subita di cui per “lungo tempo” ne resta ignota la consistenza; **che il blocco** dell'energia elettrica, della propulsione e del *sistema Napa* della omonima società finlandese in adozione a bordo (*software che verifica ed attesta in particolare le condizioni della nave a seguito di falle ed offre il relativo supporto decisionale*): tante circostanze concomitanti (la falla di notevole lunghezza, il blackout e problemi di mal funzionamento del generatore di emergenza) non consentono di valutare in breve tempo la gravità del momento e di stabilire la velocità di peggioramento che stava subendo la nave (non è mai accaduto gestire contemporaneamente tre tipi di emergenze!); **che il tutto avviene** in una circostanza tale che per effetto del forte abbrivio e della natura rocciosa della costa non era minimamente pensabile dichiarare l'emergenza generale e mettere le scialuppe per l'abbandono , né per portare la nave ad insabbiarsi; **che l'indagine che fa seguito all'impatto** circa la conoscenza effettiva del danno subito dalla nave ha evidenziato che si trattava di ben tre compartimenti danneggiati ed allagati e che le porte stagne degli altri comportamenti non reggevano alla spinta dell'acqua sia pure inizialmente di modesta altezza: si era quindi nell'impossibilità di poter procedere in sicurezza, da qui la necessità di una decisione immediata sul da farsi per assicurare la vita di tutti; **che il normale governo della nave viene a mancare e la nave procedeva per effetto dell'abbrivio e che il Comandante Schettino** - constatato il grave pericolo che con nave in abbrivio si stava determinando con l'avvicinarsi alla costa (anche per effetto di una brezza di grecale e di una corrente collaborativa per SW) - **chiamato a decidere** tra l'impatto con il lato sinistra a forte energia con la costa o il graduale e morbido adagiarsi sul bassofondo sotto costa per iniziare poi la fase dello sbarco in sicurezza opta per il bassofondo costiero e utilizzando l'abbrivio e sfruttando l'effetto del vento crea le condizioni per lasciar scivolare su di esso la nave con il lato dritto, con bassa energia d'impatto, ---

ciò evidenziato, ritiene che il Comandante Schettino abbia sbagliato

si no

e nel caso che segni il si, cosa altro poteva fare? A tale proposito, per aiutarLa nella Sua eventuale risposta La invitiamo a leggere la sottostante nota¹

Dopo l'impatto e la manovra delle Scole perdita della governabilità, timone decisamente a dritta ed un avanzo in latitudine per circa miglia 1,0 a velocità di abbrivio via via calante;

alle 22:12:00 velocità di avanzamento zero ed inizia la *fase della rotazione dello scafo e dello scarroccio* con un movimento nave nel quadrante SW per un ritorno indietro in latitudine di circa 0,4 miglia, con velocità dettata dal vento e dalla corrente;

alle 22:37:00 il distress allorquando l'acqua raggiunge il Ponte Zero (Ponte delle paratie) con immediata intesa operativa con l'Unità di crisi

¹ sulla base della rappresentazione della fase di navigazione, impatto e successivo abbrivio tratti dal sistema A.I.S. è possibile determinare le velocità della nave dopo l'urto (abbrivio) e successiva velocità di scarroccio fino all'incaglio sul basso fondale. La sera del 13 gennaio 2012, la zona antistante l'isola del Giglio era interessata da vento proveniente da NE (45°) con una pressione dinamica sulla nave da vento di circa 15/16 nodi – vento tra il moderato e il teso – corrispondente a 28/29 Km/h. . Per effetto dell'angolo di timone dato dal Comandante ed appena la velocità dell'abbrivio si riduceva notevolmente (vedi tabella V.D.R.), la nave inizia a ruotare decisamente a dritta. Tale rotazione, generata dagli elementi meteo presenti in zona, avveniva intorno alla zona poppiera che diventa fulcro di rotazione per effetto di un normale appoppamento da falla in zona. Dalle ore 22.32, la nave si avvicinava lentamente alla costa con velocità di scarroccio che si riduceva lentamente.

alle 22:54:00 abbandono nave con inclinazione a dritta di 20°

alle 23:03:00 la nave tocca il bassofondo e si adagia sulla dritta e gradualmente si abbatte con una velocità angolare sempre più sensibile

alle 00:34:00 il Comandante Schettino con il ponte ormai fortemente inclinato sul lato dritto, per prestare soccorso salta su di una lancia di dritta incattivatasi in fase ammaino con circa 200 persone a bordo e che rischiava di essere schiacciata dal peso della nave. Dopo, nell'impossibilità di risalire a bordo, resta a terra sul tratto di costa prospiciente la nave abbattuta sul fondale marino, per coordinare l'ultima fase dell'abbandono nave d'intesa con l'Unità di crisi della Costa Concordia coordinata dalla Motovedetta della G 104 della Guardia di Finanza (mezzi della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza, ..). Per saperne di più, leggasi la nota ²

alle 00:17:00 la sbandata si assesta di circa 80 gradi a dritta

Per concludere, ci consenta le seguenti due ulteriori domande e le considerazioni finali atteso che stiamo in presenza di un evento straordinariamente drammatico relativo ad una nave di circa 290 metri di lunghezza con circa 5000 persone a bordo in una situazione di emergenza totale che va prima valutata in tempi ristrettissimi e poi gestita; ciò posto, le seguenti domande:

a) era il caso di lanciare l'abbandono nave subito dopo l'impatto con le Scole o piuttosto successivamente con nave sul basso fondale e con i passeggeri nei Punti di Riunione per procedere così in sicurezza e con nave ferma ?.

si no

b) ci sono rilievi aggiuntivi sulla ricostruzione dei fatti, su quanto fatto da Schettino e su quanto si poteva/ doveva diversamente fare?

Considerazione finale: rimane per i sottoscritti l'amarezza di un naufragio che si poteva evitare e che purtroppo ha determinato la morte di 32 persone di bordo; ma anche la consapevolezza che grazie al responsabile comportamento di grande spessore valutativo, decisionale e tecnico-professionale del Comandante Schettino si è evitata una tragedia umana di più ampie proporzioni se si fosse agito nella fase del forte abbrivio e al largo dalla costa con fondali elevati.

Gli eventi degli anni successivi vedono il Comandante Schettino unico colpevole condannato a 16 anni di carcere ed il patteggiamento di molti con pene di poco più di 2 anni; la rimozione del Comandante De Falco da ogni ruolo Operativo ed il ricorso di Schettino alla Corte Europea dei diritti umani per violazione del diritto di difesa e richiesta di revisione del processo presso la Corte di Appello di Genova .. ;

² *si rifletta sull'entità dello sbandamento (inclinazione di circa 40°/45°) e sulla incertezza che esso presentava per continui assestamenti prima di lanciare accuse infamanti ai danni del Comandante Schettino; le testimonianze dei passeggeri della lancia a cui Schettino presta soccorso sono la migliore prova che non è stata una fuga, quella di Schettino. In ogni modo, il Comandante si è trovato a gestire una emergenza di Abbandono nave in condizioni nave particolarmente difficile che condizionavano al negativo anche l'impegno degli altri membri dell'equipaggio. Ciò sta a significare che i protocolli di gestione riportati nei vari manuali non sono sempre applicabili!*

Alle ore 22.35, il comandante organizza le procedure da adottare per le fasi di Abbandono nave con i suoi collaboratori e poco dopo lancia il distress Si badi bene che, dall'inizio dell'urto fino all'avvicinamento del basso fondale, il Comandante non ha mai avuto una completa conoscenza del numero dei compartimenti allagati e che, pertanto, le decisioni adottate sono prevalentemente basate solo ed esclusivamente sulla Sua lunga esperienza marinara e sulle potenzialità che la nave e l'equipaggio potevano offrire; e ciò non è poco! La valutazione del comportamento della nave per scansare lo scoglio e le conseguenze statiche e dinamiche che si avvertono fanno capire ad un esperto le condizioni in cui si trovava la nave ed il Com.te Schettino, a nostro avviso, lo fu! In attesa di certezze, da attivismo collaborativo e di conoscenze specifiche, agì col buon senso marinaro e con lungimiranza e la conferma della bontà del suo agire. Gli viene più tardi con nave poggiata sul basso fondale roccioso della Gabbianara: il Comandante ha evitato la tragedia da affondamento al largo o da impatto violento contro la costa nella fase del forte abbrivio, evitando la perdita di moltissime vite umane!

Grazie per l'attenzione e per quanto vorrà/vorranno aggiungere per capire una verità che finora è stata manipolata da più parti e per diversi motivi. Con stima

prof. Nicola Lamonica

Comandante Cesare Ferrandino

*Nicola Lamonica / docente di Nav. e Sicurezza negli Ist. Tecn. Nautici
residente a Forio cell. 338 6902828 – nicolalamonicaforio@gmail.com*

*Cesare Ferrandino/ Capitano di lungo corso
residente a Bastia cell. 336 247 97896 – mascalonemed@libero.it*