

→ **Ore 21.45: l'incidente.** La nave accosta da sola, senza l'intervento di Schettino

→ **Ore 22.48: l'ammutinamento.** La bugia: «Ho abbandonato lo scafo...anzi...no...»

# «Nave senza governo Arrivò al Giglio spinta dalle correnti»

La posizione del comandante è sempre più compromessa. L'audio delle telefonate mostra la volontà di non tornare a bordo. E la scatola nera attribuisce al caso l'unica manovra sensata: quella di avvicinare la nave a riva.

**MARCO BUCCIANTINI**

INVIATO ALL'ISOLA DEL GIGLIO

Voleva portarsi via la scatola nera per nascondere i suoi peccati. Ma Francesco Schettino avrebbe dovuto infilare il mare in una cesta, e portare via anche quella. E con essa, le parole e la rabbia dei passeggeri, le facce scure dei colleghi ufficiali, lo sgomento della guardia costiera, le registrazioni audio di telefonate imbarazzanti. La figura del comandante sta naufragando negli abissi più profondi dove neanche la Costa Concordia potrà scivolare. L'incarcerazione per pericolo di fuga e inquinamento prove trova sostanza nelle indagini. La serie di decisioni illegali e pericolose di Schettino si arricchisce ogni giorno di errori grossolani, come se ad ogni possibilità il comandante avesse sistematicamente scelto la peggiore: per le vite che aveva in carico, per la nave e perfino per la sua futura memoria e difesa. Dentro questo quadro, le ipotesi di reato "largheggiano": disastro e omicidio colposo, omissione di soccorso, abbandono della nave e violazione del codice di navigazione.

«Affranto, costernato, addolorato per le perdite umane e fortemente turbato per l'accaduto». La giornata era cominciata con questa ricerca di compassione del comandante, affidata al suo legale, Bruno Leporatti. Che poi ha assicurato: «Schettino risponderà ai magistrati». L'interrogatorio che dovrà confermare l'arresto si farà oggi, le domande saranno durissime: perché ha scelto quella rotta sfacciatamente pericolosa? Per-

ché - secondo gli uomini dell'equipaggio ascoltati dai carabinieri di Orbetello - ha ripetutamente chiesto di poter prendere la scatola nera, dicendo di «volarla mettere al sicuro»? Perché non ha dato l'allarme, subendo infine l'ammutinamento di parte dell'equipaggio, che ha cominciato a far sbarcare i passeggeri almeno 15' prima dell'ordine di evacuazione? Perché ha abbandonato la nave? Perché si è rifiutato di tornare a bordo per coordinare le operazioni di sbarco, come più volte ordinato dalla guardia costiera?

## LA MANOVRA

L'unico argomento solido che sembrava sostenere l'azione del comandante è miseramente spazzato via in questa sera gelida, battuta dalla Tramontana, che s'infrange e scricchiola sulla grande nave che sembra morta. La manovra di avvicinamento alla terra, con quella virata di 180 gradi che ha offerto agli occhi di tutti la parte dello scafo divorata dallo scoglio, sarebbe stata casuale, frutto di una nave «alla deriva, e non sotto il governo del proprio comandante». È la conclusione della capitaneria di porto che sta indagando per conto della procura di Grosseto. «Si stanno valutando le registrazioni prima e dopo l'impatto: si vede il movimento della prua verso sud-est, che arriva così parallela alla costa, e questo - conclude la capitaneria - non è un movimento compatibile con i motori accesi». Una sbandata, un testacoda. Che ha salvato la vita di centinaia di persone. Se la Costa Concordia fosse avanzata verso il mare aperto, dove l'aveva puntata il comandante, le operazioni di sbarco sarebbero state molto più rischiose. E chi ha raggiunto la riva a nuoto avrebbe dovuto fronteggiare un tratto più lungo con l'acqua che era sui 7-8°. La conferma di questa manovra involontaria arriverebbe anche dalla velocità tenuta dalla Concordia, registrata sia dal Vdr (il *voyage data recorder*, una specie di scatola ne-



Foto Ansa

Gianni Onorato, dg di Costa Crociere

ra di riserva), sia dall'Ais, il sistema di identificazione delle navi che ogni capitaneria ha in sala operativa. La Concordia al momento dell'impatto (stabilito con esattezza alle ore 21,45 e 5 secondi) viaggiava a 15 nodi e ha rallentato, sbandando e girandosi, fino ai 4 nodi delle 21,52 e all'oscillazione di 0,7 nodi (meno di 2 km all'ora) delle 22,14. Si è fermata nella posizione in cui è ancora visibile alle 22.45.

## LA FUGA

Quella prodezza che aveva adagiato la nave a terra era il puntello della difesa di Schettino: «La sua bravura ha comunque salvato molte vite», ripeteva anche ieri l'avvocato, commentando la "resa" dell'armatore, che aveva scaricato Schettino: «L'incidente è colpa di un errore umano, un'iniziativa sbagliata». Parole banali, per uno scopo sostanzioso: ci sono danni per oltre 100 milioni di euro, il rimborso passe-



rà per assicurazioni affatto ingenuo.

La verità sulla manovra era già chiara al procuratore capo Francesco Veruso, fin dal mattino, dopo il sopralluogo sulla scogliera delle Scole: «I dati convergono con le impressioni», si era limitato a dire, dopo aver immaginato la rotta, guardando gli scogli. Ma il colpo insopportabile alla reputazione del comandante è stato inferto dalla registrazione delle drammatiche telefonate fra Schettino e la guardia costiera, nei minuti successivi al disastro. In una di queste, il comandante - già sbarcato - dice di essere in compagnia del suo "secondo", Dimitri Christidis,