

→ **Il capitano** ammette l'errore «madornale» durante l'interrogatorio. Il Gip revoca il fermo

«Sono caduto su una lancia»

Ieri l'interrogatorio del capitano Schettino che ha ammesso di essere al timone quella sera maledetta ma ha invece negato di essere scappato dalla nave. «Sono caduto su una lancia» avrebbe detto.

FRANCESCO SANGERMANO

INVIATO A GROSSETO

Ha ammesso le sue responsabilità. «Sì, ero io al comando quella maledetta sera». E ha ammesso ciò che in un primo momento aveva cercato di negare. «Sì, volevamo fare il cosiddetto "inchino" all'isola del Giglio. Ma io avevo preso le misure di distanza dallo scoglio successivo. Di quello proprio non me ne sono accorto».

Francesco Schettino, comandante della Costa Concordia, ha risposto per oltre tre ore alle domande del gip di Grosseto Valeria Montesarchio. «Ha risposto a tutto motivando ogni cosa successa la notte dell'incidente» conferma il suo legale Bruno Leporatti. Alla fine di una giornata fiume, il gip decide di accogliere le richieste della difesa non confermando il fermo, come richiesto dal procuratore capo Francesco Verusio, e di concedere a Schettino gli arresti domiciliari nella sua Sorrento. L'inchiesta sulla strage della Concordia, però, ha vissuto ieri soltanto il primo capitolo. Di punti oscuri ne restano molti. E le verità di Schettino dovranno confrontarsi coi riscontri della scatola nera e delle registrazioni telefoniche con la Capitaneria di Livorno.

Due sono stati i punti principali dell'interrogatorio. Il primo riguardava la presunta «fuga» del comandante dalla nave proprio all'inizio delle operazioni di evacuazione. «Non ho abbandonato la nave - si è difeso - Anzi. Ho provato ad azionare le lance di salvataggio sul lato sinistro della nave, quello che si stava piegando verso l'acqua perché a causa dell'inclinazione le gru che le sorreggevano non funzionavano più. E così nel tentativo di renderle di nuovo utilizzabili è come se fossi caduto sul tettino di una di quelle. Ho provato a risalire, ma con l'imbarcazione così inclinata era impossibile. È per quello che quando mi è stato intimato di riprendere il mio posto ho detto che non potevo. Ci sarebbe

voluto un elicottero».

Altro punto su cui l'accusa ha puntato con forza il dito e su cui si è incentrato gran parte dell'interrogatorio è stato il ritardo nel lanciare l'sos, allertare i soccorsi e dare il via all'evacuazione della nave. «Ho rispettato tutte le procedure» è stata la difesa di Schettino. Che ha spiegato come, dopo aver «sentito la botta» dopo l'impatto con lo scoglio, l'imbarcazione sia rimasta «senza luce e senza strumentazione» e di aver quindi voluto «verificare con esattezza il danno subito» mentre la nave, priva di ausili elettronici, veniva «governata manualmente coi timoni». Accertata la gravità del danno, dunque, secondo il comandante l'allarme generale (vale a dire l'invito a tutti i passeggeri ad abbandonare le cabine) sarebbe scattato circa 40 minuti dopo l'incidente seguito a breve distanza dal segnale di «abbandono nave».

«UN ERRORE MADORNALE»

A generare il tutto, ha ammesso Schettino, è stato «un errore madornale», vale a dire l'aver «sistemato la rotta mettendomi a distanza di sicurezza dallo scoglio successivo». Di quello, invece, non se ne sarebbe accorto nessuno. L'unico a capire che qualcosa non andava, forse, è stato soltanto il maitre della nave, l'unico gigliese a bordo, che proprio per prendere parte a quell'«inchino» era stato invitato in plancia dal comandante. «Siamo troppo sotto» gli avrebbe infatti sibilato sbiancando in volto una volta vista la vicinanza della Concordia alla terra ferma e un attimo prima che lo scafo si schiantasse. Un punto, invece, che il comandante ha negato con forza è quello relativo alla volontà di andare a recuperare la scatola nera per manometterla: su questo, a sostegno di quanto riportato da Schettino, emergerebbe anche dagli atti una integrazione della guardia costiera che confermerebbe la versione data dal comandante.

E così, a tarda sera, l'uomo è uscito dal carcere di Grosseto. Ad attenderlo, la moglie, il fratello e un cugino che in precedenza erano presenti anche in tribunale. «Respingiamo qualsiasi tentativo di delegittimazione della sua figura invitando a comprendere la sua tragedia e il suo dramma umano» ha detto la donna. Una tragedia e un dramma di cui lui ha ammesso di essere il responsabile. ♦



Il comandante della Costa, Francesco Schettino, e (a destra) il capitano Gregorio De Falco

«Dal tono ho capito che stava mentendo»

Gregorio De Falco è il capitano che intima a Schettino di riprendere il comando. Ordini che hanno fatto il giro del mondo

Il personaggio

Dice una bella cosa: siamo abituati ad andare in fondo alle questioni. Gregorio De Falco, napoletano. Arruolato in Marina nel settembre del 1993, arrivato a Livorno sette anni fa. La sua fermezza, la durezza nelle ragioni, i suoi ordini resteranno nell'immaginario di questa tragedia. C'è stato l'altro, d'accordo, il comandante sciagurato e fuggiasco. E c'è stato lui, il capo della sezione operativa della capitaneria livornese, «torni a

bordo, o la pagherà». Tutto il mondo ne parla. Le emozioni si diffondono in dieci minuti, ormai. Come l'affondamento, anche quella telefonata è un'emozione. Gli chiedono della tigna, l'insistenza, davanti a una situazione per lui impossibile da capire, così da lontano. Risponde: «Siamo abituati ad andare in fondo alle questioni». Il monumento alla serietà. Il riscatto del senso del dovere.

De Falco non è contento perché di lavoro soccorre le persone, o le navi, in difficoltà, e in questa storia ci sono troppi morti. «Con la mia "squadra" di cinque persone abbiamo fatto il massimo, ma nonostante questo non siamo riusciti a portare a