



«SCHETTINO MENTE,

LE FOTO E IL FILMATO SUBACQUEO DEL RELITTO DELLA *CONCORDIA* DIMOSTRANO CHE I GIGANTESCHI



19.06.2012 10:55



LE CATENE SONO ADAGIATE NELLA SABBIA, NON POSSONO AVERE ARATO IL FONDALE

Chissà cosa potrà dire ancora il comandante Schettino davanti a queste immagini. Con altre riprese video e fotografiche sono in 9 dvd depositati, in una memoria difensiva, nel fascicolo del procedimento penale n. 12/285 e n.12/117 nei confronti di «Schettino Francesco + altri», pendente davanti alla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Grosseto.

Avrebbero potuto, queste immagini, confermare la sua «super manovra». Quella della quale tanto ha parlato durante il suo interrogatorio per dimostrare che ha salvato 4 mila persone imbarcate sulla *Costa Concordia*: diceva il comandante di aver calato

tempestivamente le ancore, subito dopo l'impatto contro lo scoglio delle Scole, cosa che avrebbe fatto cambiare rotta alla sua nave, portandola ad arenarsi sulla scogliera dell'isola del Giglio ed evitando che affondasse in mare aperto con conseguenze catastrofiche per chi era a bordo. Ma queste immagini sem-

ELEGANTE E SICURO

Il comandante Francesco Schettino a una delle udienze. Ha sostenuto di aver evitato il peggio con una manovra in extremis.



brano raccontare un'altra verità. Si vedono le due ancore della *Concordia* adagiate mollemente sulla sabbia. Non hanno «lavorato», non hanno arato il fondale marino. Quelle enormi catene sono «abbisciate», come dicono gli uomini di mare, cioè attorcigliate su se stesse accanto alle ancore. Gli esperti spiegano che se avessero aiutato la nave a cambiare direzione, sarebbero in tensione. L'ancora di dritta è addirittura in posizione verticale, è rimasta in piedi, cosa più unica

L'ANCORA NON È TESA»

“FRENI” NON HANNO FERMATO LA NAVE. «QUINDI NON FU FATTA NESSUNA MANOVRA DI SALVATAGGIO», SPIEGANO GLI ESPERTI



Ecco le eccezionali immagini della *Concordia* prodotte e depositate dall'avvocato Eraldo Stefani in 9 dvd nel fascicolo del procedimento penale nei confronti di Francesco Schettino. Come si vede chiaramente, una

delle due ancore è in piedi (prima foto da sinistra) mentre le catene sono attorcigliate su se stesse (nelle altre foto). Questo significa - dicono gli esperti - che le ancore non hanno frenato la nave e deviato la sua rotta.

di Giangavino Sulas

che rara fanno notare gli esperti, con alcuni anelli della catena appoggiati sulla «cicala» e il resto adagiato a montagnola sulla sabbia. L'ancora di sinistra è stesa sul fondo, a 46 metri di profondità, con numerose lunghezze di catena arrotolate lì accanto. Insomma quelle enormi catene avrebbero dovuto essere belle tese e le marre delle ancore (i due enormi denti laterali) avrebbero do-



L'IMPATTO E LA ROTTA DEL DISASTRO
Nella cartina qui a destra, ecco la rotta della *Costa Concordia* che ha portato all'impatto contro lo scoglio del Giglio. La nave ha quindi virato verso il largo e poi, in modo naturale, spinta dalla corrente, è andata ad arenarsi contro gli scogli.

vuto scavare la sabbia conficcandosi nel fondale. Solo così avrebbero potuto rallentare la corsa della nave e farle cambiare direzione.

DIFENDE L'EROE DI QUELLA NOTTE
Questo sostengono le 16 pagine della indagine difensiva consegnata il 3 ottobre scorso al Procuratore di Grosseto Francesco Verusio e al Gip Valeria Montesarchio da Eraldo Stefani, noto avvocato fiorentino che, nella tragedia della *Concordia*, difende Robert Fehrer, il fratello del violinista ungherese Sandor Fehrer annegato nel naufragio dopo aver aiutato diversi bambini a indossare il giubbotto salvagente e a salire sulle scialuppe. Il violinista, rimasto senza salvagente, →



QUESTA CATENA IN VERTICALE È UNA "PROVA"

Un sub accanto alla catena di un'ancora della Concordia, in un'altra immagine depositata in Tribunale. Come si vede chiaramente, la catena è verticale: secondo gli esperti è una prova che l'ancora non ha fatto da freno nella traiettoria della nave, perché altrimenti sarebbe tesa e quasi in orizzontale.

→ tornò in cabina a recuperarlo assieme al suo prezioso violino e non riuscì più a tornare sul ponte. Nel frattempo infatti la nave si era inclinata, le vetrature laterali erano saltate sotto la pressione dell'acqua e le cabine si erano trasformate in una trappola mortale. «Sono un sostenitore dell'importanza delle indagini difensive», dice a Oggi l'avvocato

Stefani, «e, appena ricevuto l'incarico, ho voluto un sopralluogo subacqueo per capire come sono morte le 33 persone. Ho chiesto la consulenza dell'ammiraglio di squadra Mario Buracchia, già comandante della flotta italiana nella Guerra del Golfo, e ho formato un gruppo di lavoro con gli avvocati Gianni Marasca di Ancona che difende



IL RECUPERO È UN'IMPRESA

I lavori di recupero della Concordia. Nel tondo la piattaforma-albergo che ospita tecnici e sub. Ora nei cantieri della Rosetti-Marino a Marina di Ravenna si stanno montando le piattaforme che serviranno a tenere dritto il relitto.

SANDOR FEHRER HA SALVATO TANTI BAMBINI MA POI NON CE L'HA FATTA



la mamma del violinista e Niccolò Vannozzi esperto di Diritto marittimo. A loro si sono aggiunti Alessandro Belardini, sub ed esperto di topografia, e tre sommozzatori del Club Calypso di Arezzo. Tutti hanno offerto il loro contributo in modo gratuito. Così il 19 giugno scorso, ottenuta l'autorizzazione da parte della Procura, abbiamo fatto il sopralluogo nell'area del relitto della Concordia, aiutati dalla Guardia Costiera.

GLI SPOSTAMENTI DOPO L'IMPATTO

«L'attenzione dei sub è stata attirata dalla posizione delle ancore che si trovano nelle immediate vicinanze della prua della nave. Questo ci ha consentito di chiarirne gli spostamenti subito dopo l'impatto, alle 21.45. Spostamenti provocati unicamente dalle forze combinate del vento, della corrente e della Provvidenza, come ha sottolineato il Procuratore di Grosseto, che hanno influito sul movimento naturalmente conservato dalla nave dopo l'urto, visto che procedeva a una velocità di 16 nodi, palesemente eccessiva per una navigazione notturna e a distanza ravvicinata dalla costa.

«Le immagini infatti parlano chiaro: le catene sono state calate su se stesse fino a creare sul fondale un "mucchio", quindi sono state calate a nave ferma e non utilizzate per rallentare lo sbandamento verso il lato di dritta, cioè verso il mare aperto, come invece ha sostenuto il comandante Schettino durante l'interrogatorio di garanzia. Le immagini mettono in evidenza non solo il percorso delle catene ma anche il posizionamento delle ancore che non hanno lavorato e fatto alcuna presa sul fondale. Quindi posso tranquillamente dire che quanto affermato dal comandante Schettino circa la sua presunta manovra, è privo di fondamento».

Sta dicendo che ha mentito?

«Non lo dico io, lo dicono le immagini che non possono essere messe in discussione».

Giangavino Sulas