

Costa Concordia

L'altro volto della verità

a cura di

Bruno Neri, Alfonso M. Iacono



Edizioni ETS



www.edizioniets.com

Foto © Laura Lezza / Getty images

La foto in alto dell'ultima pagina dell'insero fotografico è di Bruno Neri

© Copyright 2013
EDIZIONI ETS
Piazza Carrara, 16-19, I-56126 Pisa
info@edizioniets.com
www.edizioniets.com

Distribuzione
PDE, Via Tevere 54, I-50019 Sesto Fiorentino [Firenze]

ISBN 978-884673621-5

Introduzione

Alfonso M. Iacono, Bruno Neri

«Cosa ci fanno insieme un Filosofo, un Economista, un Giornalista e un Ingegnere?» È questa la domanda che sorge spontanea nel leggere la prefazione di questo libro e le note biografiche degli autori. E ancora: «Quale è il filo conduttore che li lega ad uno degli eventi più tragici della storia della marina mercantile: il naufragio della nave Costa Concordia?».

Bisogna osservare, innanzitutto, che la grande risonanza della vicenda, le ripercussioni e gli effetti che essa ha avuto e ancora avrà sul costume, sull'economia, sul modo stesso di fare comunicazione, non permettono all'osservatore che tenta di conoscerla osservandola da un unico punto di vista di abbracciarne pienamente la complessità. In questa riflessione, in estrema sintesi, c'è già la risposta alla prima domanda: il fatto di avere messo insieme competenze e chiavi di lettura così diverse rappresenta un tentativo di inquadrare la complessità da diverse angolazioni per restituire al lettore una visione a 360 gradi, diversa da quella che i media ne hanno dato finora, omologata e unilaterale.

In quanto all'altra domanda, ovvero quale sia il filo conduttore che lega tra loro i quattro contributi che compongono questo volume, bisogna fare un salto indietro nel tempo e tornare al 12 Ottobre 2012. È la data in cui si è tenuto a Pisa il convegno dal titolo «L'agonia della Costa Concordia tra errore umano e defaillance tecnologica» sponsorizzato dalla Fondazione AREA. La coincidenza con l'anniversario della scoperta dell'America è puramente casuale e non cercata. È dagli atti di quel convegno, in particolare dalle quattro relazioni presentate in quell'occasione, che traggono spunto i quattro contributi contenuti nel libro. L'idea del convegno nasceva dalla constatazione che, a quasi un anno dal naufragio, nulla o poco era stato fatto per uscire dal facile e consueto clichè col quale si riproponeva all'opinione pubblica, ormai da mesi, sempre lo stesso ritornello, che continuava a ripetere allo sfinimento, come un disco rotto, le solite parole: «Fu-tut-ta-col-pa-di-Schet-ti-no».

L'accanimento mediatico contro la figura del comandante che sembrava incarnare, agli occhi dell'opinione pubblica, i peggiori vizi dell'uomo e del marinaio (fedifrago, bugiardo, esibizionista, incapace e, soprattutto,

vigliacco), dopo il 13 Gennaio 2012 era diventato una specie di sport nazionale al quale non si erano sottratti i giornali e le televisioni e che continuava ad imperversare sulla rete. La Società di Gestione, Costa Crociere, di proprietà del colosso americano Carnival con sede a Miami, aveva subito sposato la causa con grande entusiasmo e si era unita al coro. L'obiettivo non dichiarato sembrava quello di spostare i riflettori dalle responsabilità della Società scaricando tutto sulla testa di un personaggio che, per molti versi, presentava da subito le caratteristiche del colpevole ideale che la piazza aveva già condannato senza possibilità di appello. Ecco, quindi, che si aggiungeva al ritornello una sorta di contrappunto orchestrato e messo in onda in tutte le possibili occasioni da Costa Crociere: «Quel che è certo è che la nave non doveva essere là». In altre parole, ripetono allo sfinimento i vertici di Costa Crociere, la nave era là, a fare la gimkana tra gli scogli delle Scole, "a nostra insaputa". Ecco un altro motivo ricorrente, in questi anni, nelle Cronache del Belpaese. Ecco un'altra delle tante cose pericolose che, ultimamente, capitano a ignari quanto innocenti, illustri protagonisti: dalla minore età delle ragazze che partecipano alle loro *cene eleganti*, all'acquisto delle case a metà prezzo con vista Colosseo, agli *inchini* alle isole e alle località turistiche per mostrare da vicino al popolo quello che, fino a qualche anno addietro, solo pochi potevano permettersi di toccare con mano: una lussuosa nave da crociera. Anche il Sindaco del Giglio dimentica la lettera inviata il 9 Agosto 2011 all'allora comandante della Concordia, Massimo Garbarino, con la quale ringraziava per lo «*spettacolo unico nel suo genere diventato una irrinunciabile tradizione*» offerto dalla nave Concordia che si era avvicinata fino a sfiorare l'ingresso del porticciolo dell'Isola. Se ne dimentica, quindi e, il 3 Marzo 2012, cinquanta giorni dopo essere stato omaggiato con un passaggio ben più ravvicinato e dalle tragiche conseguenze, corre a prendere posto in prima fila tra le parti offese al teatro Moderno di Grosseto trasformato, per l'occasione, in un'aula di Giustizia.

Sembrava opportuno, quindi, aggiungere al coro un controcanto che raccontasse anche un'altra verità: non perché quella raccontata dai media fosse falsa, ma perché, certamente era incompleta e della Verità mostrava solo uno dei suoi tanti volti. Ma, soprattutto, quello che non poteva essere accettato da chi aveva trascorso, in quei mesi, buona parte del suo tempo, nell'interesse dei naufraghi, a "leggere le carte" (un mare di carte: quasi 20.000 pagine il faldone principale, per non parlare degli oltre 2000 Gigabyte di dati memorizzati su hard disk e memorie allo stato solido) era il fatto che, di giorno in giorno, risultava sempre più evidente che anche le indagini sembravano orientarsi nella stessa direzione. Le dichiara-

zioni pubbliche del Procuratore di Grosseto, Francesco Verusio, suonano come una condanna annunciata e ormai ineluttabile nei confronti del comandante Schettino la cui colpevolezza appariva così evidente e le responsabilità così schiaccianti da rendere superflua l'esplorazione di ogni altra linea di indagine. Nemmeno da prendere in considerazione sembravano essere altre ipotesi di reato che richiassero, ad esempio, alle sue responsabilità anche la Società di Gestione. Nessuna indagine specifica sui malfunzionamenti degli impianti di emergenza verificatisi a bordo subito dopo l'impatto, sui possibili cedimenti di alcune strutture di sicurezza (porte stagne, portelloni di murata, oblò) che potrebbero aver accelerato l'affondamento e causato il ribaltamento della nave. Poco o nulla, sulla procedura adottata dalle navi Costa, in violazione alle norme di sicurezza, che indicava la possibilità di navigare con alcune porte stagne aperte. Nulla, infine, sul traffico telematico tra la nave ed il resto del Mondo nei giorni immediatamente precedenti e nelle ore successive all'incidente.

Di tutte queste circostanze non si trova quasi traccia, per lungo tempo, nemmeno sui mezzi di comunicazione, mentre la conduzione delle indagini sembra volerne minimizzare oltre misura le conseguenze e le implicazioni in termini di allargamento delle responsabilità. Eppure, alcuni fatti già noti agli inquirenti, ma rivelati solo dopo la chiusura delle indagini, avrebbero potuto indicare fin dall'inizio che il cerchio delle responsabilità non poteva chiudersi su un solo uomo e su alcuni suoi stretti collaboratori. Singolare, per altro, il fatto che, all'inizio dell'incidente probatorio, due dirigenti di Costa Crociere siedano sul banco degli indagati, mentre la Società siede su quello delle parti offese assieme ai naufraghi! Ancora più singolare se si pensa che, a indagini ormai chiuse (perché aspettare tanto visto che i fatti erano noti anche prima) la Procura di Grosseto decide di indagare Costa Crociere ai sensi della L. 231/2001 (la stessa utilizzata dai magistrati nel caso della tragedia della Tyssen Krupp) e, pochi giorni dopo, si sparge la notizia che è partito da Grosseto per la Procura di Genova, competente per territorio, un fascicolo per violazione della L. 271 sulla «sicurezza e salute dei lavoratori marittimi a bordo delle navi mercantili».

Dall'osservatorio privilegiato di chi le carte le aveva lette bisognava fare almeno il tentativo di cambiare ritornello e raccontare, a chi avesse avuto interesse ad ascoltare, anche l'altra (o le altre) verità che i media avevano dimenticato. È da questo desiderio che nasce prima il convegno e poi questo libro: dalla voglia di raccontare l'altro volto della Verità, di dire quello che i canali ufficiali di comunicazione avevano omesso di dire

o che, fino a quel momento, avevano detto a voce così bassa che quasi nessuno aveva potuto sentire. Il modo migliore per farlo, nella maniera più completa possibile, era quello di coinvolgere esperti di discipline diverse che fossero in grado di inquadrare la vicenda da punti di vista diversi. L'obiettivo era quello di costruire un quadro multidimensionale e coerente che aiutasse non solo a comprendere i fatti, ma anche a far intuire il meccanismo di filtraggio che aveva portato i media a metterne in evidenza, in maniera selettiva, solo alcuni, trascurandone altri almeno altrettanto importanti.

Ecco quindi il filo conduttore che unisce tra loro i quattro contributi: ciascuno di essi inquadra la vicenda da un punto di vista diverso e, almeno in parte, prova a mettere in evidenza quegli aspetti che poco o nessuno spazio avevano avuto prima sui canali principali di comunicazione.

Emergono, così, fatti e riflessioni tanto inedite quanto inaspettate. Si scopre, ad esempio, che la Società di Gestione non ha perso quasi nulla in termini economici e di immagine a causa del disastro e che la maggior parte degli utenti continua a considerare più che sicure le crociere sulle sue navi. Si scopre che i naufraghi, per difendersi in Tribunale, avrebbero dovuto sborsare circa 30.000 euro a testa di diritti di cancelleria. Si scopre che alcuni dei loro consulenti tecnici, volontari che hanno lavorato gratuitamente per circa un anno, hanno dovuto attrezzarsi con mezzi propri, sostenuti da una Associazione di consumatori (Codacons) per poter visionare da vicino (e non solo in fotografia) l'enorme squarcio sul fianco della nave e che l'Associazione ha dovuto pagare un sub professionista per tentare di prendere delle foto degli oblò sul fianco destro della nave, negate dai Periti del GIP e dalla Procura. Si scopre (questa, in realtà, non è una scoperta, ma solo una riconferma) che i media, giornali e televisioni, sono in libertà condizionata quando entrano in gioco interessi e poteri che mettono in movimento ogni anno un giro d'affari di miliardi di Euro, come capita col mercato delle crociere. Un mercato che, pochi mesi dopo il disastro, ha ridato vigore, potenziandolo ulteriormente, allo sforzo in termini di pubblicità del prodotto "crociera", riattivando un flusso di milioni di euro di introiti pubblicitari verso quegli stessi media (giornali e televisioni, pubbliche e private) che avrebbero dovuto informare il pubblico in maniera completa ed oggettiva sugli sviluppi dell'inchiesta.

Si finisce per prendere coscienza, infine, del paradosso secondo il quale, se tutto dovesse concludersi con un definitivo «Fu-tut-ta-col-pa-di-Schet-ti-no», allora questo significherebbe che la vita di quattromila persone è nelle mani di uno solo e che non ci sono rimedi alla sua incoscien-

za, imperizia, leggerezza visto che solo da lui tutto dipende.

Se la lettura di questo libro riuscirà a suscitare qualche dubbio sulla completezza delle ricostruzioni ufficiali e almeno a generare qualcuna di queste consapevolezze, allora la fatica degli autori sarà stata ampiamente ripagata.

Dopo 9 mesi di indagini, la storia del naufragio del Costa Concordia si stava avviando verso una facile conclusione: l'errore umano, l'errore di Schettino. Come ha scritto Primo Levi le semplificazioni talvolta sono necessarie, ma dare senso a una storia seguendo uno schema semplificato non dà conto della complessità di un evento. Nessuno mette in dubbio le responsabilità del comandante Schettino, ma tutto il resto, la nave, i suoi sistemi di sicurezza, l'organizzazione e la formazione dell'equipaggio, era tutto a posto? Tutto in regola? Dobbiamo arrivare alla paradossale conclusione che un gigante di quella fatta, con a bordo 4000 persone, sarebbe affidato, lo ripetiamo, agli umori di una sola persona? Se la conclusione fosse questa, ci sarebbe di che rabbrivire. Ma dopo il 12 ottobre, molti fatti sono emersi e cominciano a restituirci un quadro assai più complesso dell'evento e delle responsabilità. Comprendere l'importanza di ciò non è soltanto un atto di giustizia nei confronti delle vittime, ma anche la necessità di conoscere per far sì che una tragedia del genere non si ripeta.

Qualche commento, infine, sui contenuti del libro che raccoglie quattro contributi autonomi e autoconsistenti che possono essere letti indipendentemente e nell'ordine preferito dal lettore. L'ordine in cui essi vengono qui proposti è solo un suggerimento a seguire un filo logico che non è certamente l'unica chiave di lettura e l'unica modalità di approccio possibile.

Il primo contributo dal titolo *Il mercato crocieristico, «prima e dopo»: impatti economici, conseguenze sociali* è una descrizione quanto mai lucida, dettagliata, e non priva di sorprese, del fenomeno del turismo crocieristico. Iacopo Cavallini, Economista, lo analizza in termini di flussi economici, rapporto domanda offerta, impatti occupazionali e lo inquadra nell'ambito del più ampio mercato dell'offerta turistica.

Il secondo contributo, *Naufragio mediatico* contiene un atto d'accusa ai media che hanno fornito per mesi una descrizione omologata, parziale e, talvolta, superficiale dei fatti dell'inchiesta. L'autore, Alessandro Gaeta, che ha già firmato un libro approfondito e controcorrente sull'incidente dal titolo *Il Capitano e la Concordia*, tra l'altro, prova a ribaltare il paradigma supinamente accettato e veicolato dai media che per mesi hanno

proposto il dualismo De Falco - Schettino: facile retorica dell'eroe in divisa da una parte contro il fellone in fuga dall'altra.

Segue, quindi, il contributo di Bruno Neri, docente universitario di Elettronica, esperto di Telecomunicazioni e coordinatore del collegio di consulenti voluto da Codacons che ha attivamente partecipato all'incidente probatorio nell'interesse dei naufraghi. Esso contiene non solo una descrizione degli aspetti tecnici e delle risultanze (delle mancate risultanze, in alcuni casi) della Perizia, ma anche il racconto, che inizia con una nota autobiografica, pieno di stupore e di disappunto di un "estraneo ai lavori" che si trova per la prima volta a confrontarsi con le "stranezze" del Codice di Procedura Penale e l'autoreferenzialità e le contraddizioni del mondo della Giustizia e dei suoi operatori. È lo stupore di chi, abituato a muoversi nel mondo della ricerca, dove l'unica cosa che conta per misurare la forza di una tesi sono le sue basi scientifiche e le evidenze sperimentali, si trova costretto a fare un passo indietro e a mordere il freno a causa delle decisioni talvolta incomprensibili dei Giudici e delle regole anacronistiche del nostro sistema giudiziario.

Il contributo conclusivo raccoglie le riflessioni di Alfonso M. Iacono (Filosofo ed Editorialista) che fanno da commento al (non) senso di questa che sembra, a tratti, una storia di ordinaria follia che ha fatto dei morti e dato tanto dolore a chi cercava soltanto qualche giorno di divertimento.

L'insero centrale contiene una selezione di alcune foto di Laura Lezza, fotografa professionista che collabora con testate e agenzie di tutto il mondo, la quale si è recata al Giglio poche ore dopo la tragedia e vi è rimasta per diversi giorni riprendendo i momenti più significativi delle operazioni di salvataggio, assistenza ai naufraghi e recupero. Esso costituisce una sorta di "storia nella storia" che mostra, tra l'altro, come l'impegno su base volontaria di operatori, tecnici e persone comuni sia riuscito a compensare, almeno in parte, le defaillance del sistema pubblico.

Concludono queste pagine introduttive una breve cronistoria degli eventi successivi al Convegno del 12 Ottobre 2012 e alla chiusura dell'incidente probatorio (19 Ottobre 2012) e un glossario con alcuni termini tecnici che potrà essere d'aiuto nella lettura successiva.

Gli autori

Iacopo Cavallini è ricercatore confermato di Economia Aziendale all'Università di Pisa, e membro del Consiglio Direttivo del C.I.R.N. - Centro Interuniversitario per la Ricerca nel settore della Nautica.

Alessandro Gaeta, 51 anni, è giornalista professionista dal 1986. Ha lavorato a Paese Sera, all'agenzia Ansa e dal 1987 è in Rai. Dopo otto anni di sodalizio professionale con Michele Santoro dal 1996 è al Tg1. Sul naufragio all'Isola del Giglio ha scritto *Il Capitano e la Concordia* (Edizioni Anordest, maggio 2012).

Alfonso M. Iacono, professore di Storia della filosofia all'Università di Pisa. È direttore del Laboratorio filosofico sulla complessità. Tra i suoi ultimi scritti: *Autonomia, potere, minorità*, Feltrinelli, Milano 2000; *Il borghese e il selvaggio*, Edizioni ETS, Pisa 2003 (2° ediz.).

Bruno Neri, 57 anni, professore di Elettronica presso l'Università di Pisa ed esperto di Strumentazione e apparati di Telecomunicazione. Ha coordinato il Collegio di Consulenti Tecnici di Parte messo a disposizione della difesa di alcuni naufraghi dall'Associazione dei Consumatori Codacons.

Edizioni ETS
Piazza Carrara, 16-19, I-56126 Pisa
info@edizioniets.com - www.edizioniets.com
Finito di stampare nel mese di aprile 2013