

LA CONCORDIA NAZIONALE

di Giovanna Boursier

GIOVANNA BOURSIER

Che meriti ha lei per avere affidata una nave con 4.000 persone a bordo?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Io sono un comandante che in quel momento è stato designato da una società armatrice a fare... a svolgere le mie mansioni.

GIOVANNA BOURSIER

Ma quella società che l'ha designata come dice lei adesso dice che lei ha sbagliato tutto?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Io al momento rispondo alla legge.

AL TEL GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Senta io sono De Falco da Livorno, parlo col comandante?

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Si buonasera comandante De Falco sono Schettino...

AL TEL GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Mi dica il suo nome per favore.

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Sono il comandante Schettino comandante.

AL TEL GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Schettino?

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Si.

AL TEL GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Ascolti Schettino ci sono persone intrappolate a bordo adesso lei va con la sua scialuppa...

EQUIPAGGIO

È tutto sotto controllo va bene?

AL TEL GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Guardi Schettino che lei si è salvato forse dal mare, ma io la porto veramente molto male, le faccio passare l'anima dei guai. Vada a bordo cazzo!

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Comandante per cortesia.

EQUIPAGGIO

Vi chiediamo gentilmente di tornare alla vostra cabina.

AL TEL GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI PORTO DI LIVORNO

Ci sono già dei cadaveri Schettino, avanti! Lei vada a bordo, è un ordine.

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Com'è possibile che un soccorritore non capisca? Non capisce che significa una nave abbattuta e inizia a fare delle richieste.

GIOVANNA BOURSIER

Tutta l'Italia è informata del fatto che c'era un pessimo comandante a bordo, che non è stato capace di gestire l'emergenza e che se l'è data a gambe nel momento in cui ha potuto saltando su una scialuppa?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

La nave mi si è abbattuta addosso. Non avevo altre opzioni se non quella di buttarmi in acqua o di saltare sulla scialuppa.

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Io voglio limitarmi a questa breve chiacchierata a tutte le cose che sono state già dette, ridette, ribadite, a mezzo televisivo, a mezzo stampa, ma mai con la presunzione di discolparmi, solamente per fare chiarezza.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Chiarezza anche su come vengono costruite queste navi. Al telefono sono due dipendenti di Costa Crociere.

AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI – COSTA CROCIERE

La nave ce la possono anche consegnare con la boccia che si surriscalda e va male?

AL TELEFONO PAOLO PARODI – COSTA CROCIERE

Puoi anche decidere di fare delle prove a mare non severe.

AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI – COSTA CROCIERE

Vabbè... eh...

AL TELEFONO PAOLO PARODI – COSTA CROCIERE

Eh no, secondo me andrà a finire così, che faranno delle prove a mare finte. Intanto la nave fa crociera a velocità limitata.

AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI – COSTA CROCIERE

Chiaro.

AL TELEFONO PAOLO PARODI – COSTA CROCIERE

Tieni presente che questo è già successo su una nave, che ce la siamo presi con la prescrizione di classe, che non poteva superare il, che se non sbaglio era la Concordia.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Buonasera, allora, un avvocato e un ingegnere di Costa Crociere si consultano al telefono sulle procedure di collaudo di una nave e parlano di prove a mare finte. Cominciamo bene. Dunque, la Concordia. Abbiamo assistito tutta l'estate alla resurrezione del relitto quasi in diretta mentre il processo che riguarda uno dei più imponenti naufragi del nostro secolo sta arrivando a conclusione. Imputato il comandante cialtrone che sbaglia rotta e abbandona la nave. Per la prima volta da quella notte del 13 gennaio 2012 il comandante Schettino ci racconta la sua versione. Ma ci sono anche le registrazioni delle telefonate, le indagini degli avvocati delle

vittime e dei naufraghi e poi la storia del timoniere che non capisce gli ordini. Giovanna Boursier prova a ricostruire cosa è accaduto quella notte.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Stanno fotografando una cosa che non c'è più: la Concordia. Il 23 luglio è partita dall'Isola del Giglio per Genova. L'hanno fatta rigalleggiare, gli hanno messo le ali e l'hanno benedetta.

SIGNORA

Adesso ci fa un po' male il cuore perché in qualche maniera in 2 anni e mezzo ci eravamo abituati.

GIOVANNA BOURSIER

E' diventata un pezzo della storia del Giglio?

SIGNORA

Sì sì, tant'è vero che noi gigliesi l'abbiamo soprannominata la bella addormentata.

SIGNORA

Io ho assistito anche quando è successa la tragedia, non posso più parlare perché mi viene da piangere.

PABLO LAZARO – NAUFRAGO CONCORDIA

La nave è resuscitata, ma questo finale cinematografico non cancella il ricordo di una storia tragica... quella notte sarei potuto finire sott'acqua...non riesco a dimenticarlo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La Concordia è tornata a Genova dove è nata, costruita da Fincantieri a Sestri Ponente. L'hanno chiamata così per evocare pace tra le nazioni europee, lunga 300 metri è una città galleggiante tra le più grandi dell'epoca: 4.000 persone a bordo tra equipaggio e passeggeri, 1.500 cabine, 4 piscine, 1 Spa, 5 ristoranti, 13 bar, teatro, discoteca, sale giochi, aree sport. L'hanno varata nel 2005... ma la bottiglia non si rompe...

Affonda a gennaio 2012, la sera di venerdì 13. Era partita da Civitavecchia, diretta a Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Cagliari e Palermo. Ma devia verso il Giglio per fare l'inchino, cioè avvicinarsi il più possibile alla costa. Il comandante Schettino pianifica la rotta a mezzo miglio, circa 1km. E Costa dice di non sapere nulla degli inchini!

FRANCO PORCELLACCHIA – CAPO PROGETTO TECNICO CONCORDIA - COSTA CROCIERE

Per me l'inchino è un termine che non conosco e non conoscevo, sapevo che si usava dire inchino quando parlavo con i comandanti che mi dicevano facciamo l'inchino nel Golfo del leone, che voleva dire quando c'è mare brutto andavano un pochino più verso terra, e questa è l'unica volta che ho sentito parlare in modo appropriato del termine inchino. Poi la seconda volta che ho sentito parlare di inchino è quando si è parlato dell'inchino al Giglio. È un termine nemmeno troppo usato nel nostro mondo.

GIOVANNA BOURSIER

Era un saluto no? Era un modo per farsi vedere, cioè ha senso?

FRANCO PORCELLACCHIA – CAPO PROGETTO TECNICO CONCORDIA - COSTA CROCIERE

Non ha senso nel modo più assoluto venire così vicino alla costa alla velocità con cui sono venuti. Quindi questa è un'imprudenza, un'imperizia direi.

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Se quella distanza pianificata era rispettata non era assolutamente né un'imperizia né un'imprudenza.

GIOVANNA BOURSIER

Ma era stata pianificata in che senso?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Prima della partenza si pianificano le rotte e quindi la rotta era stata tracciata sulla carta ed esibita a tutti gli ufficiali di guardia, quindi erano tutti a conoscenza che la nave passava a mezzo miglio dalla costa. Era una prassi consolidata che si è eseguita.

GIOVANNA BOURSIER

Ma Costa a me dice che non sapeva neanche che si facessero i passaggi, gli inchini?

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

6 mesi prima, il 14 agosto 2011, è scritto nel programma di bordo che la Concordia farà l'inchino: *"verso le 21.30, saluteremo l'isola col fischio della sirena"*. Allora il comandante era Garbarino, e il giorno dopo il sindaco del Giglio Ortelli gli scrive: *"uno spettacolo unico, diventato un'irrinunciabile tradizione di cui sono onorato". Prega di estendere la riconoscenza anche a Costa Crociere "che oramai da anni premia in questo modo l'isola"*.

Garbarino risponde a stretto giro:

"E' la seconda volta che effettuo il passaggio al Giglio. Era stata una meravigliosa esperienza 3 anni addietro, ed è stata altrettanto emozionante quest'anno, grazie anche alla pubblicità che avete fatto su GiglioNews".

Quindi gli inchini al Giglio si facevano da anni, e lo sapevano tutti.

ARMANDO SCHIAFFINO - EX SINDACO ISOLA DEL GIGLIO

Quando passavano questi transatlantici era abbastanza impressionante vederli così vicino alla costa, al punto che spesso e volentieri mi rivolgevo alla mia moglie scherzando e dicendo qualche volta dico ci ritroviamo un transatlantico in cucina.

GIOVANNA BOURSIER

Ma scusi lei li ha visti passare per anni, cioè ha fatto anche il sindaco, ma nessuno gli diceva non fate questa follia?

ARMANDO SCHIAFFINO - EX SINDACO ISOLA DEL GIGLIO

No anzi, in generale la popolazione era abbastanza, diciamo, non dico contenta ma incuriosita.

GIOVANNA BOURSIER

Ma io dico la Capitaneria di porto?

ARMANDO SCHIAFFINO - EX SINDACO ISOLA DEL GIGLIO

No, no, no, assolutamente no.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Quella sera la Concordia sbatte contro uno scoglio, a 200 metri da riva. Sono le 21.45. Lo squarcio nello scafo è di 70 metri.

MARINAIO IN BARCA

Loro venivano da Civitavecchia, con molta probabilità hanno visto che andavano sullo scoglio, al timoniere gli hanno detto, tutta a dritta per evitarlo, soltanto andando a dritta la coda della nave, la poppa della nave è andata a battere sullo scoglio.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè lui non sapeva che c'era questo scoglio?

MARINAIO IN BARCA

Eh non sapeva... ma sulle carte c'è eh! Qui c'è sempre stato, eh!

GIOVANNA BOURSIER

Quindi nessuno stava guardando?

MARINAIO IN BARCA

Eh non so... distrazione, non lo so!

GIOVANNA BOURSIER

Lei dove era?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Io ero salito in plancia per omaggiare l'isola.

GIOVANNA BOURSIER

Quindi lei era sulla plancia di comando?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Ero arrivato sulla plancia di comando, da poco sì.

GIOVANNA BOURSIER

Lei doveva esser in plancia di comando durante il passaggio al Giglio?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Non sono obbligato perché tutti hanno la certificazione adeguata per compiere la navigazione a mezzo miglio dalla costa.

GIOVANNA BOURSIER

Nessuno si accorge degli scogli?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

No.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè, non sapevate che c'erano?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Guardi questi accertamenti saranno fatti al processo.

GIOVANNA BOURSIER

Ma perché poi si va così vicino? Cioè, perché la nave non è a 1km?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Ripeto, a fine processo ci sarà una verità.

GIOVANNA BOURSIER

Quando arriva cosa succede?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Vedo questa schiuma che impattava sullo scoglio che m'indicava la presenza di un basso fondale, e da lì ho posto in essere una manovra evasiva. Quello che ancora non mi spiego, come è possibile, come è pensabile... cioè non lo so le ragioni per le quali non... chi era preposto a controllare il radar e quant'altro, non abbia ritenuto necessario portare alla mia attenzione che la nave si stava dirigendo negli scogli!

GIOVANNA BOURSIER

Resta il fatto che quella nave non doveva passare da lì e lei è responsabile di questo!

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Ci sono tante normative internazionali che disciplinano la responsabilità degli ufficiali di guardia e del comandante, quindi queste responsabilità saranno ulteriormente accertate e verranno fuori dal processo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Dagli atti risulta che Schettino era a cena, arriva in plancia di comando 10 minuti prima dell'impatto e assume il comando 6 minuti prima, a manovra già in corso.

Quando vede la schiuma, cerca di aggirare gli scogli: prima dice tutto a destra, poi per non sbattere con la poppa, dice a sinistra, ma il timoniere avrebbe fatto il contrario.

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Il timoniere inizia a porre in essere l'ordine da me dato dopodiché c'è un'esitazione e va dal lato opposto, cioè va 20° sulla destra. Logicamente mettendo il timone di nuovo a destra la nave non arresta la sua accelerazione angolare e quindi da questo schiaffo con la poppa.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè lei dice se avessero eseguito i miei ordini forse non c'era l'urto?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Questo lo stanno avvalorando le perizie.

GIOVANNA BOURSIER

Il timoniere non capisce i suoi ordini?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Nonostante lui mi ripeta correttamente in lingua inglese quello... l'ordine da me dato però alla fine fa il contrario.

GIOVANNA BOURSIER

Mi chiedo: un comandante sale a bordo e magari solo in alto mare si accorge che il timoniere non parla la lingua, è così?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Che cosa vuole che le dica?

GIOVANNA BOURSIER

Quindi le regole permettono che un comandante su una nave di 4.000 persone si accorga in alto mare che il timoniere non lo capisce?

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Il problema è che Schettino ha utilizzato quello che fornisce la compagnia come personale, un personale impreparato, sottopagato, è ovvio che un timoniere esperto di Meta di Sorrento costerà 3-4 mila euro, un timoniere indonesiano costa 1.000 euro.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Il timoniere indonesiano Rusli Bin, che 3 mesi dopo il naufragio dichiara che era al timone da 20 gg e prima faceva pulizia e verniciatura, al processo non si presenta, e patteggia. Secondo i giornali risulta scomparso...

Dopo l'impatto la nave va in black out e prosegue per inerzia verso il largo, fino all'altezza di un altro scoglio, quello della Gabbianara.

GIORGIO FANCIULLI

Io stavo passeggiando sul porto insieme a due miei amici, alzando gli occhi abbiamo visto spuntare questa nave immensa, silenziosissima che avanzava velocemente qui davanti a noi, era parecchio vicina, era strano.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè non si sentiva più il motore?

GIORGIO FANCIULLI

Non si sentiva niente. E a un certo punto si è spenta completamente e sullo sfondo nero dell'orizzonte non abbiamo più visto niente per 10 secondi poi si è riaccesa e ha continuato a sfilarci davanti. Aveva le due luci sull'albero principale accese, due luci rosse accese che nel gergo marinaresco sono le luci di non governo e significa che quella nave ha sicuramente un problema.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Poco dopo la Concordia si rigira su sé stessa con la prua verso il porto, e scarroccia verso riva.

MARINAIO IN BARCA

Piano piano si è accostata alla scogliera. Il Padreterno l'ha messa là.

GIOVANNA BOURSIER

Perché dice il Padreterno?

MARINAIO IN BARCA

Eh perché se invece di andare lì andava 100 metri in fuori morivano tutti. C'è 100-150 metri di profondità.

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Ho osservato che la nave si stava avvicinando all'Isola perché scarrocciava in virtù del vento e della corrente e pertanto io dico mi faccio scarrocciare fino al basso fondale, mi appoggio qui e dopodiché seguiamo all'abbandono della nave. Perché qualora io avessi disposto l'emergenza.

GIOVANNA BOURSIER

In alto mare?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

In alto mare, non avendo l'appoggio, la nave si sarebbe ribaltata e affondata di poppa.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Ai passeggeri viene detto di indossare i giubbotti di salvataggio, ma che è tutto sotto controllo.

EQUIPAGGIO

Abbiamo la situazione sotto controllo! Tornate in cabina, per favore.

Mentre noi abbiamo finito di sistemare un problema che abbiamo elettrico, di motore... un problema elettrico del generatore, tutto sarà calmo. Se desiderate rimanere qui in piedi va bene. Ma io vi chiedo gentilmente di andare in camera, essere tranquilli e seduti. È tutto sotto controllo! Va bene?

PABLO LAZARO – NAUFRAGO SPAGNOLO

Ero seduto a tavola e sento un rumore sotto trrr, e i piedi mi tremavano. Io sono meccanico, e ho la patente nautica, e ho sentito il fondo marino. Perciò dico a mia moglie e agli altri: pensano che siamo stupidi, non ci dicono che abbiamo toccato una roccia del fondo marino. Così ho detto andiamo a metterci i giubbotti, veloci, corriamo su!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

L'abbandono nave viene dato alle 22.54, un'ora dopo l'impatto, e cominciano ad ammainare le scialuppe. I passeggeri ormai sono in preda al panico. La nave è inclinata di circa 20° sul fianco destro, verso gli scogli.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Quindi, Schettino prova ad attenuare l'impatto e dà degli ordini al timoniere indonesiano che pare non capisca. Resta il fatto che quando una nave va in avaria c'è uno solo che deve prendere le decisioni, dare l'allarme e coordinare l'equipaggio: il comandante che risponde solo a se stesso. Schettino invece telefona al suo principale, cioè Costa, e mentre la falla imbarca acqua e su quella nave altre cose non funzionavano più, stanno al telefono più di mezz'ora. Che cosa si sono detti, dopo la pubblicità.

PUBBLICITÀ

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Stiamo parlando del più imponente naufragio del nostro secolo, quello della Costa Concordia. Dunque, Schettino assume il comando di una nave con su 4200 passeggeri, la lingua di bordo ufficiale è l'italiano ma dei mille membri dell'equipaggio, sembra che pochi lo parlino. Alle 21 e 45 la nave impatta su uno scoglio con lo scafo, uno squarcio nello scafo, i motori che non funzionano più. Invece di dare subito l'allarme, Schettino chiama il suo datore di lavoro, Costa, che ha un'unità di crisi perché le sue navi in giro per il mondo con migliaia di passeggeri a bordo sono tante. Il responsabile numero uno è in vacanza ai Caraibi, il numero due è in vacanza in Val d'Aosta, risponde al cellulare il responsabile numero tre, Ferrarini, che sembra più preoccupato per i danni alla nave che non ai passeggeri. Sta di fatto che perdono tempo per capire cosa devono fare.. Forse pensavano che quella nave non sarebbe affondata, però dovevano anche essere i primi a sapere che di su quella nave "buchi" ce n'erano anche altri.

GIORGIO FANCIULLI

A seconda del vento arrivavano i rumori distinti da bordo, si sentivano le urla della gente. Abbiamo capito che probabilmente da lì a poco sarebbero sbarcate a terra tutte quelle persone.

I primi naufraghi che sono scesi erano abbastanza tranquilli. Poi via via gli altri erano parecchio più impauriti perché a bordo la situazione si era fatta drammatica: alcune famiglie involontariamente erano state divise, perché nel momento in cui c'era da salire sulle scialuppe sono stati fatti salire i bambini, e magari i genitori sono rimasti sopra.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Schettino è accusato di non aver informato subito la Capitaneria della falla e di quel che succedeva a bordo, mentre per più di mezz'ora parla solo con Roberto Ferrarini, cioè l'unità di crisi di Costa, dove gli altri due dirigenti sono in vacanza.

GIOVANNA BOURSIER

Perché nessuno avvisa immediatamente la capitaneria?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Guardi, io so di aver avvisato Ferrarini.

GIOVANNA BOURSIER

Ferrarini le ha detto di aspettare?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Esiste una telefonata nella quale io dico, lui mi chiede se io avessi contattato solo lui e io glielo confermo.

GIOVANNA BOURSIER

Si aspettava a dirlo, la Capitaneria non doveva essere informata subito?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Nell'immediato dell'incidente noi stavamo valutando i danni e io ho avvisato Ferrarini.

GIOVANNA BOURSIER

E lui avrebbe dovuto chiamare la Capitaneria?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Probabilmente.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Invece la chiamano i passeggeri terrorizzati, e quando la Capitaneria chiama a bordo rispondono che: "*c'è un black out*", invece di dire che "*c'è una falla*". Dopo un'ora dall'incidente, Ferrarini per conto di Costa dice: "*stiamo ancora valutando se dare l'abbandono nave*", che alla viene dato con gravissimo ritardo, senza aver dato preventivamente il segnale di falla nemmeno all'equipaggio.

GIOVANNA BOURSIER

Perché ci va un'ora per dare l'emergenza nave?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

È stata data nei tempi che ci sono voluti per capire esattamente quello che stava accadendo. Perché alla fine tutti quanti hanno riportato l'allagamento di 3 compartimenti.

GIOVANNA BOURSIER

E con 3 compartimenti?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

La nave con 3 compartimenti galleggia.

GIOVANNA BOURSIER

Cioè c'era scritto nelle certificazioni?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Diversamente non avrebbe certificazioni di galleggiabilità no?

GIOVANNA BOURSIER

Quindi lei dice siccome ho 3 compartimenti allagati, cerco di andare vicino alla riva e poi?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Cerchiamo di capire bene come sono le cose, ci appoggiamo sul basso fondale da qui scendiamo tutti, basta. Questo è il principio. Purtroppo si è abbattuta e quell'abbattimento è stato dovuto purtroppo al fatto che sono risultati danneggiati dall'urto altri locali.

GIOVANNA BOURSIER

Ma lei non lo vedeva?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

E no, non funzionando il computer non ha registrato i valori delle sonde dell'acqua.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A mezzanotte circa, l'inclinazione aumenta di colpo, finché in mezz'ora la nave affonda, ribaltata completamente sul fianco destro.

PABLO LAZARO - NAUFRAGO CONCORDIA

Le persone, le stoviglie, i piatti, volavano volavano, io sono caduto, volava tutto!

ANNE DECIÉ - NAUFRAGA CONCORDIA

Tu la nave adesso la vedi di giorno, ma buttarsi in piena notte, saltare nell'acqua al buio, arrivare a terra bagnati senza niente addosso, ci si sente spezzati, abbandonati. Quando vedo la foto di Schettino che sarebbe "scivolato" nella scialuppa penso che in centinaia sognavamo di essere lì. Quando siamo arrivati al porto e c'era il personale di Costa coi gradi, che era già sbarcato, mentre erano rimaste centinaia e centinaia di persone sulla nave, è da vigliacchi!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Alla fine i morti sono 32. Il cuoco indiano, è ancora disperso. Schettino è accusato di aver abbandonato la nave prima di aver messo in salvo i passeggeri. È vietato, dal codice della navigazione...

GIOVANNA BOURSIER

Lei ha abbandonato la nave prima che i passeggeri fossero in salvo?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

No.

GIOVANNA BOURSIER

Tutta l'Italia è informata del fatto che c'era un pessimo comandante a bordo, che non è stato capace di gestire l'emergenza e che se l'è data a gambe nel momento in cui ha potuto saltando sulla scialuppa?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

La nave mi si stava rovesciando addosso e con essa non ho avuto più il calpestio sotto i piedi.

GIOVANNA BOURSIER

Mi sta dicendo che è scivolato?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Si può dire scivolare, si può dire caduto, la sensazione di inciampare e trovarsi sulla lancia. Io nell'immediato, cioè nell'interrogatorio di garanzia, ho voluto descrivere quel momento dando una sensazione, ma non avrei mai immaginato che ci si fosse ricamato così tanto con quel termine. Di fatto sta, che accanto a me qualche attimo dopo il comandante in seconda si è buttato in acqua, non aveva cosa altro fare.

GIOVANNA BOURSIER

Se restavate lì?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Non restavamo lì, perché comunque saremmo caduti in acqua!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La versione di Schettino che era sul ponte destro della nave è "non avevo scelta" perché la nave affonda ribaltandosi su quel fianco e quel ponte finisce sott'acqua. Sotto c'era una scialuppa che un marinaio nel panico non riusciva a disincastare; per questo ci sarebbe saltato sopra, liberandola, e poco dopo arrivano sugli scogli.

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Io non ho fatto altro che portare via la scialuppa di lì e chiamare i soccorsi... e dire "signori sono il comandante mi trovo fuori bordo, mi trovo in difficoltà, venite a prendere delle persone se sono mare perché io più di questo non posso fare" Quindi stato io a dire così. Ci sono voluti tre anni per dire tre parole a fila.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Poco dopo Ferrarini chiama il comando delle Capitanerie a Roma per chiedere più elicotteri per arrivare a bordo a soccorrere chi è rimasto sul lato emerso, quello sinistro, e comunica al capitano Manna che Schettino è arrivato sullo scoglio.

AL TELEFONO COLONNELLO LEOPOLDO MANNA – COMANDO CAPITANERIE

Starà dirigendo da lì, cosa fa?

AL TELEFONO ROBERTO FERRARINI

Però sta dirigendo da lì per quanto è possibile, solo che ora lui non ha accesso neanche a poter vedere. Serve credo qualcuno di molto specializzato quali siete voi che atterri sullo scafo e diciamo cominci a rendersi conto della situazione.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Mezz'ora dopo il colonnello Manna chiama direttamente Schettino.

AL TELEFONO FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

La nave praticamente è adagiata sul lato.

AL TELEFONO COLONNELLO LEOPOLDO MANNA – COMANDO CAPITANERIE

Bene signore la seguo bene.

AL TELEFONO FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Il lato il lato di dritta è completamente immerso.

AL TELEFONO COLONNELLO LEOPOLDO MANNA – COMANDO CAPITANERIE

Sissignore.

AL TELEFONO FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Sul lato sinistro, il primo ufficiale e il comandante in seconda da poppa mi hanno detto comandante ci stanno una decina di persone, un'altra m'ha detto 100, un'altra ha detto 150.

AL TELEFONO COLONNELLO LEOPOLDO MANNA – COMANDO CAPITANERIE

Si ho capito.

AL TELEFONO FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Una volta che ci siamo allontanati alcune persone che erano rimaste sul ponte sono scivolate in acqua, alcune lance che facevamo la spola tra la terra e la nave siamo tornati indietro a prendere queste persone da mare.

AL TELEFONO COLONNELLO LEOPOLDO MANNA – COMANDO CAPITANERIE

Molto bene, lei quindi non ha certezza del numero delle persone a bordo.

AL TELEFONO FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

No, non ho certezza.

AL TELEFONO COLONNELLO LEOPOLDO MANNA – COMANDO CAPITANERIE

Evidentemente no.

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA FRANCESCO

Finisce la telefonata dicendo conservi la scheda lei è il nostro riferimento, poi chiama un ufficiale anche egli della Capitaneria di porto ma con un evidente percezione diversa dei fatti. E quindi se io avessi saputo che quella telefonata sarebbe stata poi utilizzata, perché non si è capito come mai una viene veicolata e l'altra no, perché? È stata fatta una scelta a monte, dico io?

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La telefonata è quella che tutto il mondo conosce del capitano De Falco che all'1.46 lo chiama da Livorno.

AL TELEFONO COMANDANTE GREGORIO DE FALCO

Ascolti Schettino, ci sono persone intrappolate a bordo. Adesso lei va con la sua scialuppa sotto la prua della nave lato dritto, c'è una biscaggina, lei sale su quella biscaggina e va a bordo della nave.

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Comandante, allora in questo momento la nave è inclinata.

AL TELEFONO COMANDANTE GREGORIO DE FALCO

Ho capito. C'è gente, ascolti, c'è gente che sta scendendo dalla biscaggina di prua, lei quella biscaggina la percorra in senso inverso, sale sulla nave e mi dice quante persone e che cosa hanno a bordo. Chiaro? Guardi Schettino che lei si è salvato forse dal mare, ma io la porto veramente molto male, le faccio passare l'anima dei guai. Vada a bordo cazzo!

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Comandante, per cortesia.

AL TELEFONO COMANDANTE GREGORIO DE FALCO

No per cortesia, lei adesso prende e va a bordo. Mi assicuri che sta andando a bordo.

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Io sto andando qua con la lancia dei soccorsi, sono sotto qua, non sono andato da nessuna parte, sono qua.

AL TELEFONO COMANDANTE GREGORIO DE FALCO

Lei vada a bordo! E' un ordine! Lei non deve fare altre valutazioni. Lei ha dichiarato l'abbandono nave, adesso comando io. Lei vada a bordo! E' chiaro?

AL TELEFONO FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Ma si rende conto che qui è buio e che qua non vediamo niente?

AL TELEFONO COMANDANTE GREGORIO DE FALCO

E che vuole tornare a casa, Schettino? E' buio e vuole tornare a casa?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Per prestare soccorso bisogna capire cosa sta succedendo, no? Se io dico nella telefonata "mi ascolti per favore" e ascolta per favore! Con dicendo ma io "qui è buio" ma io non vedo dove stà sta biscaggina. Non vedevo l'elicottero ma dice "mi ascolti per favore", cioè cerchiamo di capirci. Questa è la finalità. Poi andiamo a vedere quello che è successo, cerchiamo di prendere le persone dall'acqua significa che io stavo lì adoperandomi per quello che potevo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Per Schettino, con la nave rovesciata sul lato destro, era difficile risalire a bordo perché la scaletta era sommersa mentre quella di poppa è occupata da chi cerca di scendere. De Falco a quell'ora doveva saperlo perché il Comando di Roma doveva comunicargli la situazione visto che era in contatto con Ferrarini che aveva appena chiesto più elicotteri per arrivare a bordo.

GIOVANNA BOURSIER

Senta perché lei dice a Schettino "torna a bordo" quando la nave è rovesciata e lui non può tornare a bordo? Visto che lei dice che il problema è di 0046.

GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI LIVORNO

Lei mi sta facendo delle domande che non appartengono a questo momento ma a altre circostanze.

GIOVANNA BOURSIER

Il Comando di Roma comunicava con lei?

GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI LIVORNO

Il Comando di Roma non comunicava in quel momento con me, però questo attiene... le ripeto signora Boursier. Questo attiene ad un'inchiesta che farà lei...

GIOVANNA BOURSIER

No voglio dire se il Comando di Roma non comunicava con lei è una cosa importante.

GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI LIVORNO

Non lo so questo adesso io qui sono per altro.

GIOVANNA BOURSIER

Forse non toccava a lei il comando? Chi doveva comandare le operazioni quella notte? Roma o Livorno?

GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI LIVORNO

Questo si può chiedere al Comando generale.

GIOVANNA BOURSIER

Perché lei non vuole rispondere?

GREGORIO DE FALCO – CAPITANERIA DI LIVORNO

Ma perché io ho fatto quello che dovevo fare in quel momento avevamo chiesto, avevamo avviato gli interventi come necessario e poi c'è stata data una delega.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Insomma, difficile dipanare il mistero. Sta di fatto che un mese fa il capitano De Falco è stato trasferito in un ufficio dove si tira le dita. Appelli per l'eroe nazionale, tant'è che mercoledì scorso è stato convocato in Parlamento per capire le ragioni del suo demansionamento e lui la spiega: "perché ho detto cazzo"! Cioè, il comando della Capitaneria, che con noi non ha voluto parlare né di questo né di altro, ha impiegato due anni e mezzo per decidere che è una parolaccia che non fa onore alla divisa. Del resto è noto che in Marina parlano un linguaggio più forbito. Più plausibile, secondo noi, che quella notte sia saltata l'intera catena di comando, anche dentro le capitanerie, non solo sulla nave, dove invece, vedremo, di incertezze ce n'erano anche altre.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Dal processo in corso a Grosseto vien fuori che la Concordia inizia il viaggio con la scatola nera e un radar che non funzionano bene. Dopo l'impatto alcune porte stagne non tengono e non isolano l'acqua che entra dalla falla. Per questo la nave si inclina?

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Sui tempi di allagamento e di affondamento della nave certamente questo ha influito.

ALESSANDRA GUARINI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Il generatore d'emergenza che avrebbe dovuto entrare in funzione e garantire l'alimentazione di tutti i sistemi, anche quelli di sicurezza e preposti al salvataggio delle persone, non ha funzionato.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Secondo i periti di parte, per un errore di progettazione non funzionava il generatore, alcune scialuppe, gli ascensori: al momento dell'impatto dovevano fermarsi al ponte d'emergenza, ma salgono e scendono per 17 minuti, e alla fine si fermano con le porte aperte, ma senza la cabina.

GIOVANNA BOURSIER

Tant'è che quando la nave si rovescia la gente ci finisce dentro, cioè finisce nella tromba...

ALESSANDRA GUARINI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Hanno ritrovato dei cadaveri purtroppo certo nella tromba degli ascensori, esatto.

GIOVANNA BOURSIER

Anche le scialuppe hanno avuto dei problemi?

ALESSANDRA GUARINI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Assolutamente sì, il mancato funzionamento del generatore ha compromesso anche lo sbraccio delle scialuppe e l'ammaino delle scialuppe. In particolare, è scritto agli atti, la scialuppa n.16 non è stata ammainata proprio per questo problema, e quindi le persone che erano su quella scialuppa sono state costrette a scendere e a tentare l'attraversamento della nave, su suggerimento sciagurato degli ufficiali presenti, e molte persone hanno perso la vita.

GIOVANNA BOURSIER

L'incompetenza dell'equipaggio sembrerebbe un altro fattore...?

ALESSANDRA GUARINI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Provato e accertato. Il personale di Costa non è assolutamente pronto e addestrato a gestire l'emergenza.

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Ci mettiamo nella squadra antifalla, ci mettiamo un cameriere.

GIOVANNA BOURSIER

Chi è che deve verificare, lei quando sale a bordo oppure ha delle carte, cioè chi deve verificare prima di partire che invece le cose funzionino?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Ci sta una manutenzione programmata che va fatta, che va tenuta, e ci sono delle deleghe che io do ai vari ufficiali, direttore di macchina, dottori, infermieri, cioè ognuno ha un compito. Qualora questo non è fatto, ne è responsabile chi non ha curato la manutenzione.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Dall'inchiesta che la Capitaneria di Livorno fa subito dopo il naufragio, salta fuori che nonostante la lingua di bordo fosse l'italiano, gran parte dell'equipaggio era straniero e non lo parlava e alcuni non parlavano neanche l'inglese.

GIOVANNA BOURSIER

Ma è vero che il timoniere non capisce la lingua?

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Compie una serie impressionante di errori...

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

In un audit interno, 10 giorni prima della partenza, Schettino segnala a Costa: "ho seri dubbi sul reale livello di competenza" dell'equipaggio, e già nel 2009, in un parere sul caso Costa Magica, finita troppo vicino a riva, scriveva che bisognava rivedere la preparazione degli ufficiali.

GIOVANNA BOURSIER

Costa cosa le risponde?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Mi dissero di essere più tollerante con gli ufficiali perché loro erano selezionati, erano scelti e quindi dovevano essere utilizzati per i gradi che avevano. Logicamente l'equipaggio non è che lo faccio io di una nave, quindi...

GIOVANNA BOURSIER

Ma lei sale a bordo con un equipaggio che secondo lei non è competente?

FRANCESCO SCHETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Che cosa dire?

CESARE BULGHERONI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Ma la società non reagisce in alcuna maniera a questo rilievo assolutamente grave.

GIOVANNA BOURSIER

Ma il Comandante poteva dire: ma io non ci salgo su una nave dove al posto di uno competente che sappia valutare una falla, c'è un cameriere?

CESARE BULGHERONI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Poi andava a navigare su un lago, però...

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Adesso Costa l'ha licenziato. E nel processo è rimasto l'unico imputato per omicidio colposo, con imperizia e negligenza, lesioni plurime, omesse comunicazioni alle autorità, abbandono della nave. E disastro ambientale. Gli altri imputati – il timoniere, i 3 ufficiali in plancia di comando, e Ferrarini - han patteggiato. La pena più alta a Ferrarini: 2 anni e 10 mesi. Spese e avvocati pagati da Costa.

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

E oggi sono tutti ancora dipendenti di Costa, hanno quasi tutti avuto delle promozioni. Le spese legali sono pagate da Costa. Per Schettino non è così, la Procura ha sottodimensionato i reati contestati a queste persone.

GIOVANNA BOURSIER

Ma il fatto di patt...

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

E ha consentito pene di 2 anni e 10 mesi per l'omicidio di 32 persone. Sono pene da abuso edilizio.

GIOVANNA BOURSIER

Non poteva patteggiare anche lei?

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Agli altri è stato concesso e a me no. I capi di imputazione sono gli stessi.

GIOVANNA BOURSIER

Ma il comandante è lei!

FRANCESCO SCETTINO - EX COMANDANTE CONCORDIA

Il comandante ha la responsabilità, attenzione, io non ho detto mai che il comandante non ha la responsabilità, il comandante ha le responsabilità: è stato un incidente, e dall'inizio, già da anni, io sto dicendo che è un incidente che ha interessato un'organizzazione. Quello è un compito in classe che è stato svolto da un team, da una organizzazione di persone di cui io nel mio ruolo apicale, come se muore una persona e vanno dal primario, sì siamo d'accordo, ci sono delle responsabilità oggettive e soggettive, però su questa nave mi sembra una nave fantasma, ci sono rimasto solo io, cioè come se io imbarcavo da solo. Cioè bisogna chiarire un attimino, cioè qua bisogna estendere il concetto all'organizzazione.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Costa nel processo patteggia 1 milione di euro, per non aver vigilato sui comportamenti di Schettino e Ferrarini, che, da sentenza, avrebbero agito per ridurre i danni e i costi della compagnia, di rimorchio, riparazione, e anche eventuali risarcimenti.

GIOVANNA BOURSIER

Quindi cerca di risparmiare, subito, proprio dai primi minuti?

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

In un primo momento, sapendo però che c'è uno squarcio lungo 70 metri e alto quanto un autobus. È la gestione dell'emergenza che non ha funzionato, è la gestione dell'emergenza che ha creato le vittime, sono i malfunzionamenti della nave.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Costruita da Fincantieri per l'armatore Carnival/Costa.

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Se si dovesse accertare una serie malfunzionamenti di questa serie di navi, perché sono costruite tutte in serie, questo comporterebbe per la compagnia di navigazione, Costa e Carnival, l'obbligo di sostituire generatori di emergenza, sistemi di porte stagne, la preparazione dell'equipaggio. Quindi da questo processo potrebbe derivare un costo enorme per la compagnia.

GIOVANNA BOURSIER

A questo punto, come dire, dalla vicenda Concordia, si coinvolgono nel processo anche, non so, Fincantieri che quelle navi le costruisce?

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

Quelle navi le costruisce e quelle navi continuano a viaggiare, sono delle navi costruite in serie. Quindi quello che è avvenuto sulla centralina di comando agli ascensori di Concordia, può avvenire nella stessa identica maniera in un'altra nave di Costa o di Carnival della stessa serie.

GIOVANNA BOURSIER

Che sono in navigazione in questo momento?

MASSIMILIANO GABRIELLI – AVVOCATO DI PARTE CIVILE

In questo momento...

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Non è rassicurante. Negli Stati Uniti 150 naufraghi han fatto causa direttamente all'armatore, Carnival, proprietario di Costa Crociere. Secondo loro, l'errore sta a monte, nella progettazione delle navi.

GIOVANNA BOURSIER

Che cosa è che sarebbe sbagliato nella progettazione di una nave come quella?

MICHAEL VERHOVEN – STUDIO LEGALE JOHN EAVES

Prima di tutto lo squilibrio di queste navi, perché sono sempre più voluminosi sopra la linea d'acqua, dove si possono mettere bar, ristoranti, palestre tutte le cose con quali si possono fare soldi, mentre sotto la linea d'acqua diventano sempre più chiatte in modo che le navi possano attraccare anche nei piccoli porti del Mediterraneo, possono entrare nel canale della Giudecca. Questo fa sì che le navi della Carnival diventano squilibrate, si ribaltano come è successo al Giglio in pochi minuti, e in pochissimo tempo bisogna poi evacuare tutti i passeggeri e incluso anche l'equipaggio.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La Concordia pescava sott'acqua 8 metri, ed era alta 50 metri. Adesso Carnival sta progettando navi grandi il doppio, 8.400 passeggeri, e le regole internazionali prevedono sempre 30 minuti per l'evacuazione. Anche il posizionamento delle attrezzature di bordo sarebbe sbagliato.

MICHAEL VERHOVEN – STUDIO LEGALE JOHN EAVES

Tipo generatori....

GIOVANNA BOURSIER

Perché dice questo?

MICHAEL VERHOVEN – STUDIO LEGALE JOHN EAVES

Che non devono, non dovrebbero essere installate in zone facilmente inondabili. Ma sono anche questi sempre, come è successo con la Costa Concordia, subito il quadro principale era inondato.

GIOVANNA BOURSIER

E il generatore si è rotto.

MICHAEL VERHOVEN – STUDIO LEGALE JOHN EAVES

Sì è andato in tilt, esatto.

GIOVANNA BOURSIER

Ci sarebbero degli enti di certificazione delle navi, no?

MICHAEL VERHOVEN – STUDIO LEGALE JOHN EAVES

Ci sono anche, il Rina in Italia che certificano l' idoneità della nave.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Il 15 settembre il giudice americano sentenza: c'è difetto di giurisdizione e il processo va fatto in Italia, visto che l'incidente è avvenuto lì. Per certificare la classe delle navi e verificarne la costruzione in Italia c'è il Rina, Registro Italiano Navale, ente pubblico di diritto privato, controllato dal Ministero dei Trasporti. 3 mesi dopo il naufragio l'avvocato Cristina Porcelli, di Costa, chiama l'ing. Paolo Parodi, sempre di Costa, perché la nave Fascinosa, in consegna da Fincantieri, avrebbe una boccola, che è il cilindro dentro cui ruotano gli assi, non proprio perfetta.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Posso chiederti cosa tecnica: la nave ce la possono anche consegnare con la boccola che si surriscalda e va male?

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Eh, non è mai rosso e bianco in queste cose,

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Certo.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Cioè se la boccola brucia assolutamente no, la nave va con un solo asse! Ma dipende tutto come fai le prove a mare.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

No, ma a me, ti dico, quello che interessa capire, cioè se io posso accettare una nave con una boccola che ha un problema oppure se, cioè voglio dire il Rina mi mette la dichiarazione ai fini? Ecco, ti rigiro la domanda.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

No, ma il Rina... il Rina fa tutto quel che vuole Fincantieri! Quindi puoi decidere di fare delle prove a mare severe, quindi se va bene, va bene, finito il discorso, se si ribrucia la nave deve ritornare in bacino.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Ho capito. Ho capito.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Però puoi anche decidere di fare delle prove a mare non severe. Se tu presenti...

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Vabbè, quello è un aspetto.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Eh, no secondo me andrà a finire così, che faranno delle prove a mare finte.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

A vabbè, quello non è un problema.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Perché è interesse di tutti fare delle prove a mare finte.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Va bene, ma quello non è un... perfetto.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Però io vedo, al 90%, vedo che andrà a finire così.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Immagino, sì, sì, sì, chiaro.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Forse non ha manco interesse Costa, anzi secondo me non ha assolutamente manco interesse Costa andare a fare delle prove severissime, e perdiamo anche 2 settimane di crociera.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Certo, chiaro.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Quindi magari uno dice vabbè facciamo delle prove tanto che la nave possa operare i prossimi 6 mesi.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Certo.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Intanto la nave fa crociera a velocità limitata.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO CRISTINA PORCELLI

Chiaro.

INTERCETTAZIONE: AL TELEFONO PAOLO PARODI

Tieni presente che questo è già successo su una nave che ce la siamo presi con la prescrizione di classe che non poteva superare il. Che se non sbaglio era la Concordia.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Per intervistare l'Amministratore delegato di Costa insistiamo 2 mesi, stiamo 15 giorni al Giglio, ma da noi non vuole nemmeno essere ripreso.

MICHAEL THAMM – AD COSTA CROCIERE

Che cosa sta facendo?

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Alla fine ci concede qualche minuto, dopo una conferenza stampa.

GIOVANNA BOURSIER

Due dipendenti Costa intercettati dicono che le prove a mare si fanno finte?

MICHAEL THAMM – AD COSTA CROCIERE

Non sono a conoscenza di questa telefonata né di cosa intendessero.

GIOVANNA BOURSIER

E dicono che il Rina fa tutto quello che vuole Fincantieri.

MICHAEL THAMM – AD COSTA CROCIERE

Non so, come sa l'incidente ha fatto aprire un'inchiesta la loro conclusione è che la nave al momento dell'incidente era in ottime condizioni sia di costruzione che di manutenzione.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Al Rina, che adesso rifiuta l'intervista, c'eravamo stati proprio 2 anni fa, e dal controllore avevamo trovato l'ufficio stampa del controllato, cioè Fincantieri.

DA "FUORIBORDO" - 1 APRILE 2012

GIOVANNA BOURSIER

Ma come mai c'è l'ufficio stampa di Fincantieri qua quando io faccio l'intervista al Rina?

UFFICIO STAMPA FINCANTIERI

No perché noi collaboriamo anche sul piano della comunicazione, però se non è gradita la mia presenza, io tolgo il disturbo.

GIOVANNA BOURSIER

No, no ma non è una questione di gradimento! Cioè voi non fate i controlli su di loro sulle loro barche, sulle loro costruzioni?

UFFICIO STAMPA FINCANTIERI

Se ci vede qualche problema...

UFFICIO STAMPA FINCANTIERI

Ma guardate io tolgo il disturbo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Il Rina fa consulenze per Fincantieri, ma anche l'attività di verifica, che nel 2012 è stata pagata, sempre da Fincantieri, circa 2 milioni.

GIUSEPPE BONO – AMMINISTRATORE DELEGATO FINCANTIERI

Ma non glieli diamo perché chiudano un occhio, glieli diamo perché ci certifichi che quello che noi facciamo viene fatto bene.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Allora, l'intercettazione dove si parla di prove a mare finte ci risulta che giace alla procura di Genova. Fincantieri, invece stavolta non ha accettato di parlare con noi ma ci dicono di evitare di fare "sciaccallaggio mediatico inteso a sfruttare un evento luttuoso ponendo in dubbio l'elevata qualità dei prodotti", e ci diffidano dal rendere dichiarazioni diffamatorie. Veramente non abbiamo parlato noi di prove a mare finte e del fatto che Rina fa tutto quel che vuole Fincantieri, lo dicono due dipendenti di Costa Concordia, non è detto che sia vero però sono stati loro a dirlo. Mentre c'è una certa collaborazione stratta tra Fincantieri e Rina lo dimostra il fatto che quando la nostra Giovanna Boursier è andata a intervistare i funzionari del Rina, ci ha trovato l'Ufficio stampa di Fincantieri. Poi scrivono che: "I fatti dimostrano che la Costa Concordia ha resistito all'incidente senza affondare, limitando significativamente il numero delle vittime". Ora, una nave messa così, non è affondata? Sta di fatto che oggi l'unico imputato per le 32 vittime è Schettino e il procuratore ha dichiarato che chiederà una

condanna a 20 anni, perché ha causato il naufragio e non ha dato subito l'allarme. E questo è un fatto. Se poi l'equipaggio non è abbastanza addestrato non avrebbe dovuto assumerne e assumersi il comando! Ma questo non è oggetto del processo, come non lo è il generatore d'emergenza che non ha funzionato, le porte stagne che non tengono, però questi fatti non è che spariscono con la condanna di Schettino, restano e pongono il problema della governabilità e della sicurezza di queste navi da crociera e vanno affrontate perché queste navi in giro per il mondo e che imbarcano migliaia di passeggeri, insomma, sono proprio tante, proprio solo in questo momento sono tutte queste qua. E lo vedremo dopo la pubblicità.

PUBBLICITÀ

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Allora, prima di vedere la grande operazione di resurrezione del relitto della Concordia, vediamo dove stanno le gemelle di questa nave in questo momento. Allora, la "Costa Serena" la troviamo a Marsiglia, la Costa Pacifica è ormeggiata a Istanbul, la Costa Favolosa invece la troviamo favolosamente a Palermo, la Costa Fascinosa sta navigando nelle coste dell'ex Jugoslavia verso Dubrovnik. Ora, si dicono, si chiamano gemelle proprio perché sono costruite in serie, con gli stessi comfort, potrebbe essere gli stessi difetti. Non ce ne sarà nemmeno uno, però è la stessa Carnival, il gruppo che controlla Costa, a scrivere sul bilancio presentato nel 2013 che "Costa intende migliorare le procedure di sicurezza e della formazione e intende ristabilire la reputazione dando il via ad una imponente campagna pubblicitaria a livello internazionale E infatti:basta dichiarare che "stiamo aumentando il pil italiano", che la tragedia si trasforma in risorsa.

MICHAEL THAMM – AD COSTA CROCIERE

Noi a questo punto abbiamo già contribuito al Pil italiano per 1 miliardo di dollari, visto che questo è il nostro contributo allo Stato italiano e all'economia italiana. E questo resta in Italia.

GIOVANNA BOURSIER

A chi?

MICHAEL THAMM – AD COSTA CROCIERE

Alla fine saranno centinaia di aziende, probabilmente.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Il miliardo e mezzo, che non sborsa Costa, ma l'assicurazione, è quel che serve per raddrizzare la nave, portarla via da lì e smantellarla. L'operazione comincia il 17 settembre 2013. Devono tirar su il relitto dagli scogli, e appoggiarlo su 6 piattaforme subacquee. I cassoni, fissati ai lati della nave, sono costruiti da Fincantieri. Li riempiono d'acqua perché facciano da contrappeso per ribaltare la nave. Dopo 19 ore missione compiuta. A coordinare le operazioni l'ingegnere sudafricano, Nick Sloane. Ogni volta che fa un passo al Giglio tutta la stampa si muove con lui.

NICK SLOANE – SENIOR SALVAGE MASTER PER PROGETTO CONCORDIA

Beh normalmente non facciamo operazioni di così alto profilo. Abbiamo lavorato in Pakistan, Yemen, Nuova Zelanda, ma senza tutta questa attenzione mediatica intorno. Però questo è stato un incidente davvero tragico, con una nave enorme.

GIOVANNA BOURSIER

Cosa ha pensato la prima volta che ha visto la Concordia dopo l'incidente?

NICK SLOANE – SENIOR SALVAGE MASTER PER PROGETTO CONCORDIA

Già nelle immagini sembra grande, ma quando sali a bordo ti rendi conto che è davvero enorme, e quindi ho pensato che la sfida fosse maggiore di quello che immaginavo.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

L'intera squadra che deve farla rigalleggiare, portarla in un porto, smantellarla e ripulire i fondali, è il consorzio Titan-Micoperi, una ditta americana e una di Ravenna, scelte, con gara, da Costa. Presidente della Micoperi è l'ex ragioniere dello Stato, Andrea Monorchio.

GIOVANNA BOURSIER

Prima faceva i conti dello Stato adesso fa quelli di una società privata?

ANDREA MONORCHIO – PRESIDENTE MICOPERI

È come Marchionne, scusi.

GIOVANNA BOURSIER

Ma Marchionne mica amministrava le finanze pubbliche...

ANDREA MONORCHIO – PRESIDENTE MICOPERI

Ma mica faceva le automobili.

GIOVANNA BOURSIER

Quanto vale questo appalto?

ANDREA MONORCHIO – PRESIDENTE MICOPERI

Ah non lo so...

GIOVANNA BOURSIER

Come non lo sa? Fa il presidente... Monorchio!

ANDREA MONORCHIO – PRESIDENTE MICOPERI

Lei cerca di provocarmi, quindi lasciamo stare.

GIOVANNA BOURSIER

Ma perché non volete rispondere mai alle domande sui conti?

ANDREA MONORCHIO – PRESIDENTE MICOPERI

Perché lei è una provocatrice e io la sfuggo.

GIOVANNA BOURSIER

Io sono una provocatrice? Ma scusi, lei è presidente di Micoperi, le chiedo quanto è l'appalto...

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Non ha difficoltà a dare le cifre una delle tante ditte di subappalto.

GIOVANNA BOURSIER

Una commessa da quanto?

MAURO EVANGELISTI – PRESIDENTE GAS & HEAT

Alla fine abbiamo consuntivato in circa 2 anni di lavoro, circa 10 milioni.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La Gas & Heat è vicino a Livorno e ha costruito le piattaforme più piccole, quelle grandi le ha fatte la ditta Cimolai di Pordenone.

GIOVANNA BOURSIER

Come ha avuto la commessa?

MAURO EVANGELISTI – PRESIDENTE GAS & HEAT

La costruzione delle piattaforme è stata appaltata a noi dalla ditta Cimolai.

GIOVANNA BOURSIER

Quindi eravate un subappalto in quel caso?

MAURO EVANGELISTI – PRESIDENTE GAS & HEAT

Era un subappalto.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Cimolai è socia di Mariotti che è socia di Fincantieri, e che smantellerà la nave a Genova... Con questo canale navigabile Gas & Heat le piattaforme le ha trasportate a Livorno.

MAURO EVANGELISTI – PRESIDENTE GAS & HEAT

E da Livorno poi sono state movimentate con altri mezzi navali fino al Giglio.

GIOVANNA BOURSIER

Verrebbe da chiedersi come le han portate da Cimolai che sta nel nord est?

MAURO EVANGELISTI – PRESIDENTE GAS & HEAT

Hanno circumnavigato l'Italia hanno ridisceso diciamo tutto l'Adriatico e risalito tutto il Tirreno fino al Giglio.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La ditta che ha progettato gli ancoraggi per il raddrizzamento è la Trevi di Cesena, ingegneri di livello internazionale: han rifatto i basamenti di Ground Zero, e nel 2001 avevano raddrizzato la torre di Pisa, di 5cm.

ANTONIO ARIENTI – TREVI SPA

Noi abbiamo realizzato degli ancoraggi di circa 30/35 tonnellate cadauno che sono stati quelli propedeutici a tutte le tensioni e i tiri per risollevare la nave.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Dopo il naufragio, l'attenzione non si concentra sulla sicurezza a bordo delle città galleggianti, ma su cosa la Concordia può sversare in acqua. Il governo Monti dichiara l'emergenza e nomina Commissario, il capo della Protezione Civile. Poi è stata istituita la Conferenza dei servizi con i ministri dell'ambiente, trasporti, salute, interni, Regione Toscana e Liguria, le Province di Grosseto e Genova. Non bastasse, anche un osservatorio.

GIOVANNA BOURSIER

Cosa deve fare?

MARIA SARGENTINI – PRESIDENTE OSSERVATORIO COSTA CONCORDIA

Essere interfaccia per la società armatrice e rispetto anche a tutte le istituzioni in relazione soprattutto a eventuali esigenze e poi a tutti i profili ambientali.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Praticamente ogni giorno, per due anni e mezzo Ispra, Arpat, La Sapienza di Roma e la Capitaneria controllano le acque, per dire che l'inquinamento non c'è.

MARCELLO MOSSAVERRE - ARPAT

Dal punto di vista chimico noi salvo qualche lieve alterazione sporadica, non abbiamo avvertito nulla.

GIOVANNA BOURSIER

Lei lo farebbe un tuffo?

MARCELLO MOSSAVERRE - ARPAT

Qui sicuramente!

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Lo Stato controlla, Costa paga e Costa decide anche chi può parlare e chi no, perfino il professore della Sapienza.

GIANDOMENICO ARDIZZONE - BIOLOGO MARINO UNIVERSITÀ LA SAPIENZA

Mi hanno detto che c'era questa vostra richiesta, ma io aspettavo notizie.

GIOVANNA BOURSIER

Ma io posso concordare con lei quando parla?

GIANDOMENICO ARDIZZONE - BIOLOGO MARINO UNIVERSITÀ LA SAPIENZA

Sì sempre che loro diano l'ok.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

L'ok arriverà, per dire che il danno più grave son 500 metri quadrati di alga Poseidonia distrutti sotto la nave, e le cozze, alte fino a 1mt e 20, da trasportare al sicuro.

GIOVANNA BOURSIER

Senta le famose cozze giganti di cui parlan tutti sull'isola?

GIANDOMENICO ARDIZZONE - BIOLOGO MARINO UNIVERSITÀ LA SAPIENZA

Sono state trapiantate in un'altra area protetta, sempre qui nella zona e quindi lontana dalle attività del cantiere.

GIOVANNA BOURSIER

Però sono sopravvissute?

GIANDOMENICO ARDIZZONE - BIOLOGO MARINO UNIVERSITÀ LA SAPIENZA

Sono sopravvissute in parte, non tutte.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Il contratto di 2 anni con la Sapienza sarebbe circa 1milione e mezzo, e il Ministro dell'ambiente, quando a luglio arriva al Giglio, ringrazia Costa per la grande disponibilità, come se il disastro non l'avessero combinato loro.

CONFERENZA STAMPA DEL 13 luglio 2014
GIANLUCA GALLETTI – MINISTRO AMBIENTE

Io credo che qui ci siano tutti gli elementi dell'orgoglio italiano, e permettetemi anche di ringraziare Mr. Thamm e la Carnival per la disponibilità che hanno dimostrato.

GIOVANNA BOURSIER

Ha ringraziato Costa, allora io mi chiedo: ma chi doveva pagare?

GIANLUCA GALLETTI – MINISTRO AMBIENTE

No, non so se ho ringraziato Costa, adesso non mi ricordo le parole, nella mia testa.

GIOVANNA BOURSIER

Ha ringraziato Costa.

GIANLUCA GALLETTI – MINISTRO AMBIENTE

Nella mia testa ho un'altra frase però può darsi che ne abbia detta un'altra. Ma le dico quello che penso: secondo me Costa ha fatto il disastro perché assolutamente responsabilità in questo caso vedremo di chi alla fine del processo. Quello che ha fatto dopo, l'ha fatto con serietà, punto.

GIOVANNA BOURSIER

Ma non aveva tanta scelta se voleva in qualche modo che la gente tornasse a viaggiare su quelle navi? O in qualche modo...

GIANLUCA GALLETTI – MINISTRO AMBIENTE

Non aveva tanta scelta, ma io nella mia vita quotidiana, non solo politica di gente che anche se non ha scelta riesce a fare lo stesso la scelta sbagliata, ne incontro tanta.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Al Giglio il relitto è diventato una grande attrazione turistica. E poi, coi 500 lavoratori del cantiere, da due anni e mezzo sono sempre pieni bar, ristoranti e alberghi.

BARISTA

Mi sono fatta arrivare il loro bacon, le loro salse che sono abituati a mangiare.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Questo hotel, è il quartier generale Titan Micoperi. Tutto occupato, da più di 2 anni.

GIOVANNA BOURSIER

Avete fatto bingo con questa storia? Quanto pagano?

VINCENT

Allora, quanto pagano non è una cosa che posso dire a te.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Mentre i turisti fotografano, e gli ingegneri lavorano per farla rigalleggiare, Piombino e Genova si contendono lo smantellamento delle spoglie. A marzo 2013 il governo Monti delibera: la Concordia andrà a Piombino.

ENRICO ROSSI – PRESIDENTE REGIONE TOSCANA

Se c'è un porto, vicino la prima cosa da fare quella nave è portarla nel porto più vicino.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Per adeguare il porto di Piombino, la Regione Toscana ha stanziato 40 milioni di euro, è un'occasione per le storiche acciaierie in crisi da anni, con 1500 lavoratori a rischio, e poi Piombino è ad un solo giorno di viaggio. Ma la decisione presa è un'altra, e a luglio il rottame verrà trascinato per 5 giorni a Genova.

GIOVANNA BOURSIER

E perché è cambiato?

ENRICO ROSSI – PRESIDENTE REGIONE TOSCANA

Perché si è detto che a decidere non doveva più essere il governo, ma dovesse essere la Costa Crociere che ci metteva i soldi.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

A Genova la nave arriva in questo bacino, dove la svuotano e trasportano computer, letti, divani dall'altra parte, dove oggi non può attraccare perché non è profondo. Poi la spostano in un altro bacino. Cominciano a smantellare e poi in un altro ancora per finire il lavoro. Mentre a Piombino stanno finendo i lavori, e si potrebbe fare tutto in questo bacino.

MARIA SARGENTINI – PRESIDENTE OSSERVATORIO COSTA CONCORDIA

È stato chiesto a Costa di motivare perché aveva escluso Piombino, loro hanno mandato una relazione ma secondo noi, l'abbiamo anche scritto, che non considerano tutta la panoramica degli elementi che sarebbero dovuti entrare in gioco, perché non è una normale imbarcazione che viaggia.

GIOVANNA BOURSIER

È la stessa nave che è un rifiuto?

MARIA SARGENTINI – PRESIDENTE OSSERVATORIO COSTA CONCORDIA

È la stessa nave che è un rifiuto.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Alla fine la decisione la prende il governo.

CONFERENZA STAMPA DEL 30/06/2014**MATTEO RENZI – PRESIDENTE DEL CONSIGLIO**

Il Consiglio Dei Ministri ha approvato il progetto di smaltimento della nave a Genova.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Si parte la mattina del 23 luglio...

GIOVANNA BOURSIER

Are you ready?

NICK SLOANE – SENIOR SALVAGE MASTER PER PROGETTO CONCORDIA

Yeah, we're ready.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Nick Sloane deve guidare il convoglio fino a Genova. Intorno alla Concordia, 4 rimorchiatori, 10 navi d'appoggio, e un aereo militare... E la nave va...

Arriva a Genova senza inquinare, in 4 giorni... E arriva anche il lavoro. A Genova il consorzio scelto da Costa per smantellare il relitto è Saipem/San Giorgio. E San Giorgio è da tempo tra i fornitori di Fincantieri e di Costa. San Giorgio è anche socia di Mariotti, che è socia di Fincantieri, e Mariotti è tra le 50 ditte a cui San Giorgio affiderà parte dei lavori. Questo è l'elenco...

GIOVANNA BOURSIER

Ci sono altri in questo elenco che sono soci vostri?

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Non lo so.

GIOVANNA BOURSIER

Beh lo saprà! Cioè non è possibile che lei non sappia...

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Non conosco. Ma io non è che...

GIOVANNA BOURSIER

Ma scusi glielo do io l'elenco delle ditte.

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Ecco.

GIOVANNA BOURSIER

L'ha fatto lei, però io glielo do, così lo guardiamo insieme...

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Ci saranno dei soci nostri può darsi.

GIOVANNA BOURSIER

Insomma...

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Mariotti, Scorza, Ortec, Ivaldi Generali sì, e non ne vedo altre.

GIOVANNA BOURSIER

Eh, sono 4 o 5.

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Sì.

GIOVANNA BOURSIER

Allora Costa sta a Genova, a Genova ci siete voi e tutti... società che già sono fornitori di Costa.

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Sì.

GIOVANNA BOURSIER

Tutti soci tra di loro, soci di Fincantieri, cioè il motivo per cui la nave è arrivata a Genova è perché qua c'erano...

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Le competenze.

GIOVANNA BOURSIER

Le competenze. Però anche, come dire... le conoscenze?

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Costa è sempre stato un cliente di San Giorgio per cui le conoscenze ci sono, non c'è dubbio.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Renzi decide per Genova il 30 giugno, ma l'autorizzazione per le 50 ditte, San Giorgio la chiede a febbraio!

GIOVANNA BOURSIER

Cioè viene da pensare che lo sapevate già, che Costa vi aveva già detto va beh questo smantellamento... no?

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Assolutamente no.

GIOVANNA BOURSIER

Insomma avete anticipato i tempi parecchio?

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Parecchio, abbiamo cercato di essere pronti, quello sì.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

La commessa totale è circa 78 milioni, e adesso il consorzio si è comprato il relitto, a 1 euro.

GIOVANNA BOURSIER

Quindi in verità non l'avete pagata, è Costa che ha pagato voi per prendervela?

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Comprarla sì, è una cosa un po' inusuale ma è così...

GIOVANNA BOURSIER

Costa vi ha dato 78 milioni, prendetevi sta Concordia e...

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Esatto.

GIOVANNA BOURSIER

Trituratela.

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Demolitela, sì, questa è la sostanza del contratto.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Ci sarà anche l'incasso del riciclo: circa 50 mila tonnellate di acciaio. Quanto vale?

FERDINANDO GARRÈ – PRESIDENTE SAN GIORGIO DEL PORTO

Il valore attuale di mercato se non sbaglio è intorno ai 250 dollari, scusi euro a tonnellata più o meno.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Fa circa 12 milioni. A Genova a festeggiare la Concordia è arrivato anche il premier Renzi, con le scarpe tricolore, e i Ministri dell'Ambiente e della Difesa. Tutti in pompa magna, con la Protezione Civile e Costa al gran completo.

GENOVA - 30 LUGLIO 2014

MATTEO RENZI

Dobbiamo dire grazie a chi ha lavorato in questi due anni per fare una cosa che sembrava impossibile. Merito dunque della Costa, che voglio salutare e ringraziare. Se l'errore di qualcuno crea un danno enorme è anche vero che una comunità di donne e uomini intelligenti, capaci, dotati di qualità è in grado di ripartire e di rimettere in moto quantomeno la speranza.

GIOVANNA BOURSIER FUORI CAMPO

Una grande operazione nazionale, merito della grande ingegneria italiana. Però, fino a oggi, nel governo, nessuno ha pensato di vietare del tutto gli inchini. A Venezia le grandi navi da crociera passano ogni giorno davanti a piazza San Marco, e saranno a 100 metri dalla riva.

MILENA GABANELLI IN STUDIO

Insomma: fanno le norme per vietare il passaggio di questi condomini dentro Venezia, però poi anche le deroghe; tant'è che li vediamo appunto, quotidianamente. Intanto il relitto della Concordia, a Genova, un giorno o l'altro, cominceranno a demolirlo. È tornata a casa, perché nasce da Fincantieri a Genova e muore dai fornitori di Fincantieri, che delle magagne, caso mai ce ne fossero, sanno come trituarle. Certo è che la questione della sicurezza navale è stata completamente oscurata da questa grande operazione mediatica, e va bene a tutti. Al Governo perché fra il rigalleggiamento, trasporto e smantellamento dà lavoro e al bisogno di giustizia perché c'è un colpevole. Ed è talmente indifendibile anche mediaticamente, che può assorbire forse anche colpe non sue.