

Gentilissimo, con rammarico riceviamo la sua precisazione, di cui comunque daremo conto sul nostro sito pubblicando la sua nota integrale e questa risposta, poiché siamo sereni che in alcun modo il taglio abbia stravolto il suo pensiero. Lo si intuisce dalla trascrizione integrale dell'intervista:

Aquino: Perché allora monitorare le coste e perché avere finanziato per 300 milioni di euro un sistema Vts che poi non è mai entrato in funzione veramente se non in pochi luoghi?

De Falco: In alcuni luoghi è andato in funzione laddove la tecnologia poteva essere utile ai fini appunto della sicurezza della navigazione, per esempio le Bocche di Bonifacio e altri nodi in cui la navigazione avviene sostanzialmente come in quelle aerovie di cui dicevo prima. Ma quando siamo in mare aperto il sistema Vts non può servire altro, a mio giudizio personale, che come monitoraggio e sistema di interlocuzione con la nave perché ci permette di conoscere immediatamente la nave, di sapere quali sono i dati cinematici, quale il carico, la destinazione eccetera eccetera.

Aquino: Quando lei interloquisce con Schettino, gli parla di salire sulla biscaglina, biscaglina che però stava a poppa e non a prua.

De Falco: No, erano due. C'erano due biscagline o biscaggine come si dice. Una era a poppa sinistra e un'altra era a prua dritta. E il fatto che ci fosse e fosse praticabile poi nel processo lo dimostrò e lo dichiarò l'ex vicesindaco del Giglio il quale il 9 dicembre del 2013, ero presente, perciò lo ricordo, testimoniò di aver praticato proprio quella biscaglina.

Aquino: ma quindi, oh Dio, ho fatto qualcosa? Ho premuto qualcosa? No. Ma quindi la Guardia costiera aveva contezza... Ma quindi la Guardia costiera aveva contezza dell'esatta posizione della nave quando arriva poi sul posto?

De Falco: Allora, la esatta posizione, ma anche il nome della nave sono elementi che vengono acquisiti successivamente a una serie di indagini che fa la sala operativa di Livorno, quindi con parecchio ritardo, si può dire, rispetto al fatto, perché dalla nave nessuno segnala la situazione. E anzi se ricordate poi, in giudizio questo viene fuori in maniera chiarissima...

Aquino: Hanno anche mentito.

De Falco: Le dichiarazioni sono per lo meno mistificatorie e minimizzavano la portata degli eventi e dei danni subiti.

Aquino: Quindi lei non ritiene che a monte ci dovrebbe essere un controllo terzo?

De Falco: Su che cosa scusi?

Aquino: Sul traffico delle navi. Non si può lasciare ad un comandante tutta l'intera responsabilità.

De Falco: Allora, se noi iniziamo a raccontare che ci vuole un controllo terzo, magari della pubblica autorità, stiamo in realtà facendo un lavoro pessimo e cioè stiamo spostando la responsabilità sulla pubblica amministrazione e quindi avremmo all'esito che il privato beneficia dei profitti e al pubblico rimane la responsabilità dei danni.

Riportiamo anche i dialoghi avvenuti prima e dopo il taglio contestato, in modo da darle la percezione di quale fosse il perimetro in cui si incastonasse la domanda.

Come vede, alla domanda ***Ma quindi la Guardia costiera aveva contezza dell'esatta posizione della nave quando arriva poi sul posto?*** effettivamente andata in onda, l'unico taglio operato è nella sua frase iniziale *Allora, la esatta posizione, ma anche il nome della nave sono elementi che vengono acquisiti successivamente a una serie di indagini che fa la sala operativa di Livorno, quindi*, che, anzi, avrebbe persino potuto fuorviare il senso sua dichiarazione, dal momento che potrebbe sembrare che gli elementi precisi sulla posizione della nave vennero acquisiti addirittura dopo il soccorso, ossia durante le indagini. In ogni caso il taglio, sebbene operato a sua tutela, non stravolge in alcun modo quanto da lei proferito dopo e andato in onda, ossia ***con parecchio ritardo, si può dire, rispetto al fatto, perché dalla nave nessuno segnala la situazione***, dal momento che la frase è preceduta da un "quindi", quindi consequenziale.

Né si può dire che non le sia stato consentito di comprendere a quale fine venisse posta la domanda andata in onda, poiché, come si evince facilmente dalla cronologia, è una semplice estensione di quella precedente che si riferisce alla tesi di Gaeta nel suo libro "Il capitano e la Concordia".

Ma soprattutto mai, in nessun passaggio del pezzo andato in onda si evince che "l'intero soccorso sia stato coordinato senza conoscenza alcuna della situazione in atto e che, anche l'ordine dato al Comandante della nave fosse insensato".

Solo un cenno, infine, a quella che definisce la "fantasiosa" tesi di Gaeta, da noi riscontrata in ogni sua parte, come sempre.

Nel libro di Gaeta, per stabilire l'ipotesi dell'orario effettivo del forte sbandamento della nave, si cita la morte della signora Trecarichi, che fino a 00.12 è in comunicazione telefonica con Lombardo Giuseppe (verbale di sommarie informazioni di Lombardo Giuseppe): ***"Siamo rimasti in conversazione fino alle ore 00:12 (...) l'ho udita rivolgersi all'amica Luisa dicendogli "stiamo scivolando in acqua, aggrappati a me tanto abbiamo il salvagente e non ci succederà nulla". Udito il tonfo in acqua dopo qualche istante è caduta la comunicazione"***.

In altro verbale di sommarie informazioni del Lombardo, si legge: **“le chiedevo se le stavano facendo scendere (...). A questo punto della conversazione la Treçarichi fa la seguente esclamazione: *Oddio*, questo perché la nave si era inclinata ulteriormente”**.

In forza di queste dichiarazioni, i carabinieri di Grosseto trovano *“una conferma sull’orario in cui si è avuto il forte sbandamento sul lato dritto”*, ossia una decina di minuti dopo mezzanotte.

Alle 00.40 Schettino comunica a De Falco di essere stato catapultato fuori dalla nave. Dal rapporto dei carabinieri di Grosseto integrale, a pagina 172, si evince che il lato dritto a quell’ora è ormai sott’acqua. Dunque, all’1.46 quando De Falco invita Schettino a salire a bordo, le condizioni della nave erano quelle precedentemente descritte da almeno 90 minuti.

L’unico teste (la cui testimonianza per altro è riportata nel libro) che è risalito intorno all’una, una e dieci dalla medesima biscagliata è il comandante dei vigili Aquilino insieme ai suoi uomini, vigili del fuoco addestrati, appunto.

Il vicesindaco Pellegrini, unico citato nell’intervista, riusciva a salire dalla biscaggiata di prua lato dritto alle 23 circa, quando lo sbandamento era ancora contenuto (dichiarazioni spontanee del vicesindaco). Ciò non toglie che, come detto anche in sentenza, Schettino potesse usare altre vie per tornare sulla nave.

Cordiali Saluti

Redazione Report