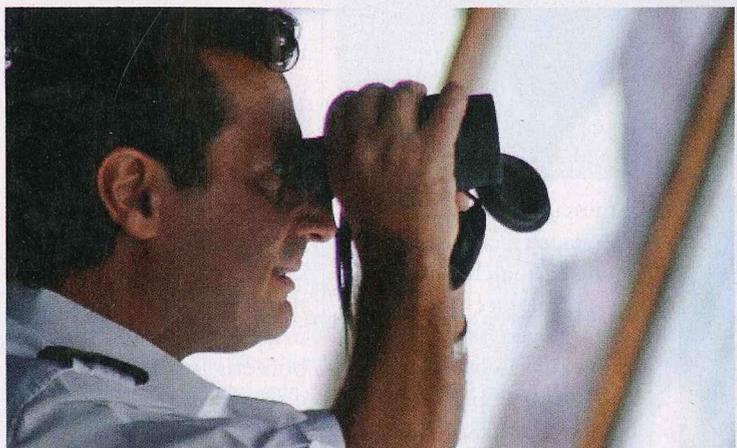


IL PRIMO ROUND VA A SCETTINO

La decisione del Presidente del Collegio accoglie le istanze della difesa e coglie di so

IL TRIBUNALE CHIEDE **DUE PERIZIE S** E SI ANALIZZERANNO DI NUOVO ANCH

Al comandante è stato anche restituito il passaporto perché gli inquirenti non credono più al pericolo di fuga. Schettino è rientrato in possesso anche di altro materiale che era stato sequestrato



Il comandante Schettino non commenta ed evita accuratamente le telecamere e i taccuini (per inciso anche i nostri, nonostante abbiano a lungo, e

con forza, caldeggiato le stesse tesi che sostiene adesso il Presidente del Collegio giudicante): intanto il processo istruito contro di lui per le conseguenze del disastro della

Saranno nuovamente periziate anche le centraline: insomma il processo è tutto da discutere

MISTERI LO AVEVA ANTICIPATO DANDO VOCE AL COMANDANTE BELFIORE: «SCHETTINO È COLPEVOLE AL 10%. L'UFFICIO TEDESCO SUI DISASTRI INDICA PUNTI OSCURI SULL'IDONEITÀ DELLE MISURE DI SICUREZZA»

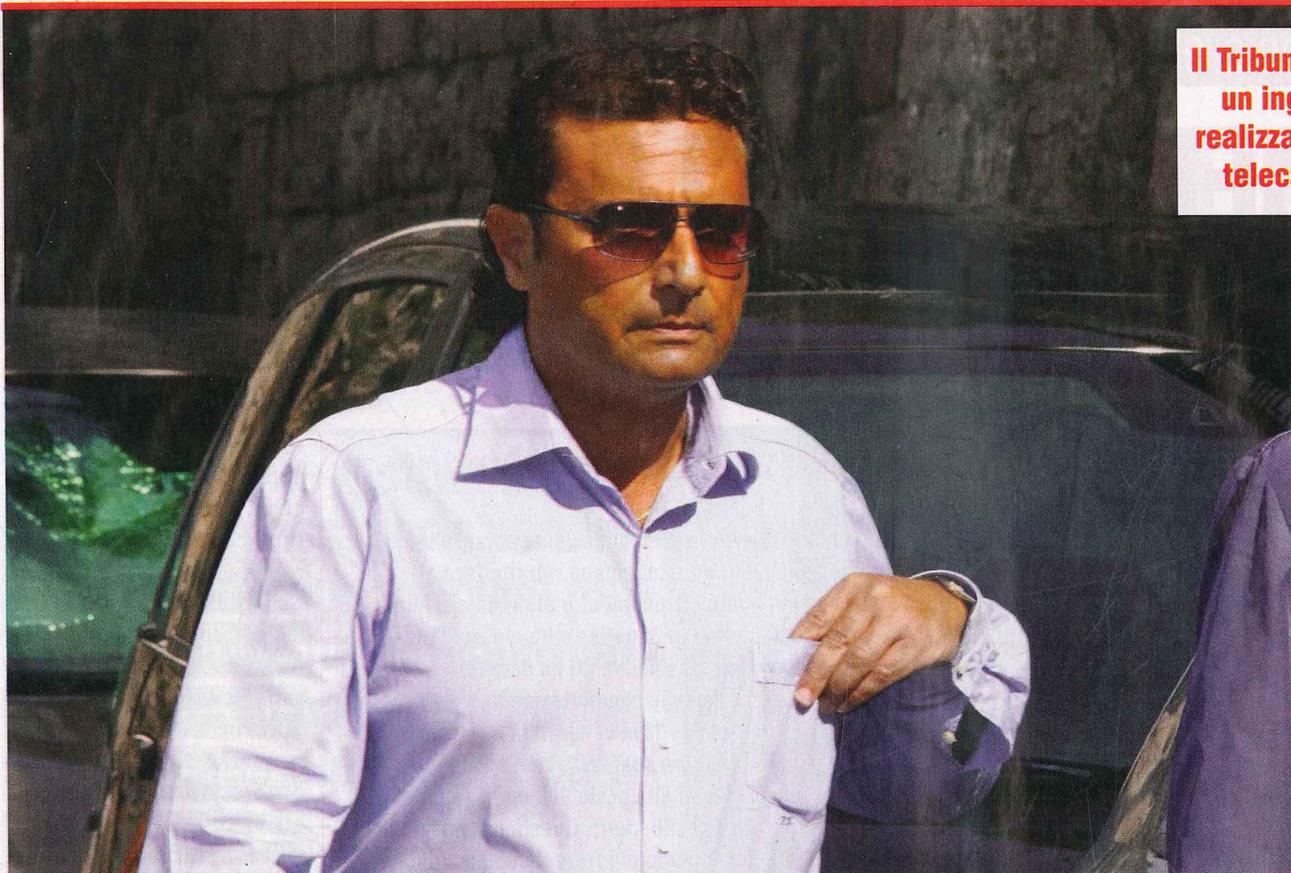
«Il comandante Schettino è vittima di un linciaggio mediatico fatto in male fede. Non è il solo responsabile del disastro della Costa Crociere, come si vuole fare credere. Anzi, portando la nave ad arenarsi sul basso fondale e facendola incagliare sulla scogliera davanti a Punta Gabbi-

nara, ha salvato almeno mille vite umane». Lo affermava con convinzione Gianni Belfiore, già Comandante di lungo corso e Commissario di bordo, al nostro Mimmo Sica, in un'intervista esclusiva che Misteri pubblicò tre settimane fa. «È paradossale - spiegò Belfiore - ma la Com-

missione di inchiesta non gli ha perdonato il fatto che ha arenato la nave, e su questo è stato costruito a carico di Schettino un processo mediatico viziato dalla male fede. Mi spiego meglio. Si sostiene che quando è andato sullo scoglio la colpa è stata sua. Quando, invece, la nave si

è arenata, consentendo le operazioni di salvataggio, la causa è stata attribuita alle correnti e al vento. Eolo, allora, si è messo a soffiare subito dopo l'impatto sugli scogli? È ridicolo. Se c'era vento, questo era presente in entrambi i momenti. Se Schettino avesse dato subito l'ordine di

“abbandono nave”, le 1.000 persone che erano in sala da pranzo si sarebbero scontrate con le altre 1.000 che si trovavano in teatro e avrebbero fatto la “frittata”. Portando la nave ad arenarsi ha limitato il numero delle vittime a 32 su un totale di 4.200 passeggeri.”.



Il Tribunale ha anche incaricato un ingegnere elettronico di realizzare copia dei video delle telecamere di sorveglianza

BELFIORE ANTICIPÒ AI LETTORI DI MISTERI ANCHE LA POLEMICA SUL TIMONIERE

«A favore di Schettino gioca un ruolo molto importante anche la posizione assunta da sei passeggeri della Concordia, che hanno fatto causa a Miami contro il gruppo americano Carnival, proprietario dell'80% della Costa Crociere, che ha la sede nella città statunitense. Hanno chiesto 460 milioni di dollari di risarcimento per negligenza marittima».

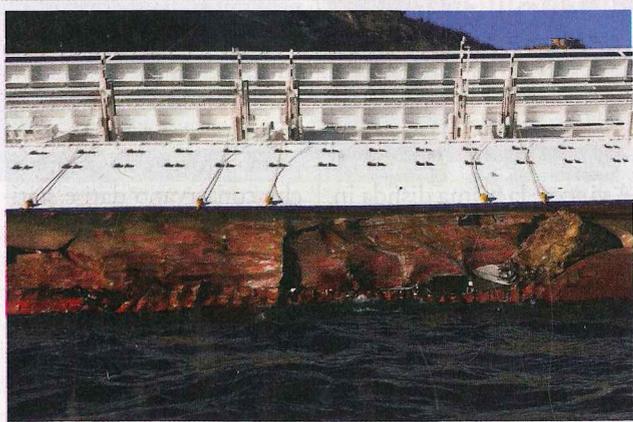
so» il gip Valeria Montesarchio e la stessa Costa Crociere che avevano ritenuto la perizia dell'incidente probatorio «esaustiva e blindata» essendo stati esaminati la scatola nera, le carte nautiche e i dati di navigazione. Altra sorpresa ha destato la

decisione del collegio giudicante di altri approfondimenti tecnici dopo che per due giorni ha posto ai periti domande inerenti l'errore del timoniere indonesiano, la gestione del generatore d'emergenza e delle pompe di sentina. Appro-

fondimenti che sono apparsi necessari dopo che i periti guidati dall'ammiraglio Giuseppe Cavo Dragone non hanno dato la netta sensazione di poter rispondere con la dovuta scioltezza alle domande dei giudici. Altra vittoria della difesa di Schettino riguarda una seconda perizia sulle centraline degli ascensori estratte dal relitto.

SI FARÀ ANCHE UNA SECONDA PERIZIA SULLE CENTRALINE DEGLI ASCENSORI

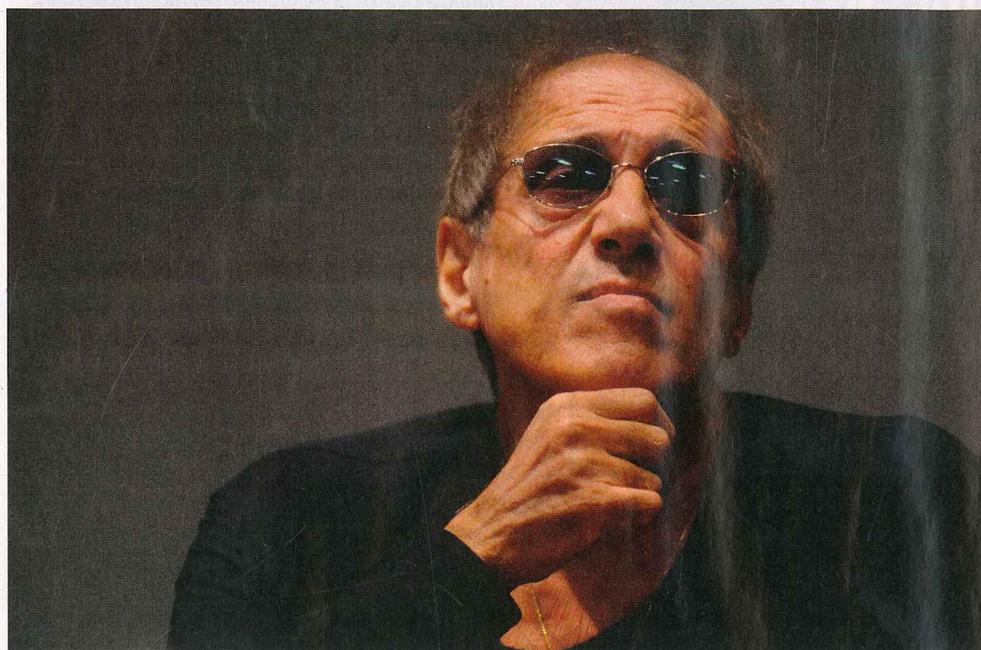
Insomma, è prevista una lunga serie di adempimenti che ha costretto il collegio ad annullare tutte le udienze già in calendario, aggiornando la corte al 7 ottobre. Per quella data il presidente Pulitatti ha convocato i primi testimoni che sono gli ufficiali a bordo Giovanni Iaccarino, Simone Canessa, Salvatore Ursino. Il giorno successivo toccherà al comandante in pensione Mario Palombo, alla moldava Domnica Cemortan, al maître Antonello Tievoli per il quale sarebbe stato fatto il passaggio rasente al Giglio, al direttore dell'hotel di bordo Manrico Giampedroni, a **Ciro Onorato**, membro dell'equipaggio che era in plancia quando la nave andò a sbattere sugli scogli. E non è finita qui. Il presidente Pulitatti, che evidentemente vuole vederci molto chiaro, ha incaricato un ingegnere elettronico di realizzare la copia forense dei video inediti delle telecamere di sorveglianza. Sono circa una decina e saranno posti a disposizione delle parti a partire dal 5 dicembre.



servizio di
Maria Rosaria Sforza

A seguito delle considerazioni di Adriano Celentano circa le navi da crociera che "invaderebbero" Venezia, **Gianni Belfiore** interviene con questa missiva che pubblichiamo

DOPO IL DISASTRO DELLA CONCORDIA PARLIAMO TUTTI DI MARE COME FOSSIMO AL BAR DELLO SPORT. VENEZIA NON È POSTA IN PERICOLO DAI CROKERISTI, MA DELLE NAVI DA CARICO CHE HANNO UN PESCAGGIO DECISAMENTE SUPERIORE



Caro Adriano, mi è venuto spontaneo e doveroso nello stesso tempo, indirizzarti questa lettera aperta attraverso un settimanale per sottolineare l'inadeguatezza del tuo intervento sul Corriere della Sera, circa il passaggio delle grandi navi a Venezia nel Canale della Giudecca. Ultimamente, dopo il naufragio della Costa Concordia è diventata una moda opinare sulle cose di mare e sul comandante Francesco Schettino, senza avere nessuna nozione e preparazione marinara, come se fossimo tutti al Bar dello sport. Siamo finiti in un linciaggio mediatico che solo noi italiani riusciamo a fare. Ti parlo così essendo Capi-

tano di lungo corso, con 15 anni di esperienza sia come ufficiale di rotta che come Commissario di bordo su navi da crociera, tipo Michelangelo, Raffaello, Leonardo da Vinci e Cristoforo Colombo. Con quest'ultima toccavamo il porto di Venezia attraversando il Canale della Giudecca. Il danno apportato alla marineria italiana non è stato solo quello del comandante Schettino ma anche quello del capitano De Falco, con quel richiamo inutile che ha risuonato in tutto il mondo e che ha ribadito l'autolesionismo degli italiani, come ha sottolineato recentemente in due interventi televisivi il Presidente del Consiglio Enrico Letta. È emblematico il caso

del naufragio dell'Andrea Doria, dove la compagnia di navigazione svedese ha promosso dopo la collisione il suo comandante, mentre noi, il nostro, l'abbiamo fatto morire d'inedia come Napoleone a Sant'Elena. Veniamo ora al caso delle navi nella Laguna di Venezia. Vorrei precisarti che queste di oggi non sono navi ma bensì alberghi galleggianti e che a dispetto della loro mole, hanno soltanto sette metri di pescaggio contro i sessanta di sovrastruttura che danno un'illusione ottica devastante. Sono incombenti come grattacieli, ma la massa d'acqua che spostano, che potrebbe provocare erosione alle rive dei canali, è molto relativa e non è pericolosa. È

molto più pericoloso il flusso d'acqua generato da una nave da carico, a pieno carico, che ha un pescaggio molto superiore, ma non appare altrettanto incombente. Ti prego perciò di esimerti da giudicare il mare come ho scritto nella mia ultima canzone ispirata al naufragio del Costa Concordia. Nel caso volessi continuare a giudicare, ti invito a

fare prima una traversata in nord Atlantico in pieno inverno. Sono certo che dopo cambierai parere.

*Cari saluti,
Gianni Belfiore*

p.s. Se non mi avessi riconosciuto, ho scritto ottanta canzoni per una delle quattro voci più importanti al mondo: Julio Iglesias.