

Interrogazione a risposta scritta

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

Per sapere – premesso che:

venerdì 13 gennaio 2012 alle 21:45, nelle acque dell'Isola del Giglio, la nave da crociera “Costa Concordia”, di proprietà della compagnia di navigazione Costa Crociere, ha urtato uno scoglio riportando l'apertura di una falla lunga circa 70 metri sul lato sinistro dell'opera viva. L'impatto ha provocato la brusca interruzione della crociera, un forte sbandamento e il conseguente arenamento sullo scoglio roccioso del basso fondale prospiciente Punta Gabbianara, a nord di Giglio Porto;

l'incidente ha provocato 33 morti, tra cui la morte di un sommozzatore mentre era intento a collaborare nei lavori di rimozione del relitto, avvenuta il 1° febbraio 2014;

salpata dal porto di Civitavecchia con 4229 persone a bordo (3216 passeggeri e 1013 membri dell'equipaggio), avrebbe dovuto successivamente fare scalo nei porti di Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Cagliari, Palermo, per poi far ritorno a Civitavecchia;

dopo 27 minuti dall'urto la capitaneria di porto di Livorno si metteva in comunicazione con la *Costa Concordia* (su avviso di un parente di un passeggero) per assicurarsi del loro stato, dopo che i Carabinieri di Prato avevano avvisato la capitaneria stessa di aver ricevuto una telefonata richiedente informazioni sullo stato delle cose;

alle 22:17 il comandante Schettino comunicava a Ferrarini la presenza di due compartimenti allagati e che in tali condizioni permaneva la galleggiabilità della nave. Comunicava inoltre la decisione di non gettare subito le ancore in quanto la nave stava scarrocciando verso terra, quindi avrebbe atteso l'avvicinamento della nave verso acque meno profonde prima di dare fondo all'ancora. Alle 22:27 il comandante comunicava ancora con Ferrarini riferendo di un aggravamento delle condizioni. In particolare il comandante riferiva che la via d'acqua interessava 3 compartimenti della nave;

il comandante ordinava di dare l'emergenza generale, gli annunci ai passeggeri i quali venivano invitati a recarsi ai punti di raccolta e alle 22:33 il comandante ne dava comunicazione telefonica a Roberto Ferrarini;

alle 22:45 i membri dell'equipaggio hanno iniziato a preparare i passeggeri e le scialuppe per lasciare la Concordia e alle 22:58 il comandante ha dato l'ordine di abbandonare la nave;

alle 23:11 il comandante comunicava al telefono con Ferrarini riferendo che lo scarroccio verso acque meno profonde era andato a buon fine e di aver già dato fondo alle due ancore. Comunicava che la poppa era appoggiata sul basso fondo e che la nave non poteva muoversi dal punto in cui si trovava. Riferiva che le operazioni di sbarco con le scialuppe erano già cominciate, inoltre segnalava la presenza di una motovedetta e di un tragheto in assistenza;

durante le prime ore successive al naufragio gli inquirenti hanno sostenuto che il comandante alle 23:30 non si trovasse più a bordo, quando la maggior parte dei passeggeri doveva ancora essere sbarcata;

qualche giorno dopo il naufragio sono state pubblicate le registrazioni di alcune telefonate (la prima alle 00:32, un'ora e mezza dopo l'inizio delle operazioni di sbarco) in cui il capitano di fregata Gregorio De Falco della capitaneria di porto di Livorno, quella notte intimava al comandante di risalire sul relitto ormai coricato sul fianco. Questi rispondeva che stava coordinando le operazioni da una lancia di salvataggio, essendo ormai il relitto impraticabile. Durante la terza telefonata, quella delle 01:46, De Falco ordinò al comandante di tornare a bordo della nave e di coordinare lo sbarco dei passeggeri, non ottenendo però il risultato desiderato;

Gregorio De Falco, ai tempi del naufragio della Costa Concordia, era a capo della sezione operativa e dallo scorso anno aveva assunto l'incarico di caposervizio operazioni della Direzione Marittima di Livorno, gestendo, in prima persona, nella notte tra il 13 e il 14 gennaio 2012, le fasi cruciali dei soccorsi dopo il naufragio della nave all'Isola del Giglio, ricevendo per questo anche l'encomio solenne della Marina Militare;

nella tragica notte del 13 gennaio 2012, in cui la Concordia colò a picco, dagli uffici della capitaneria di Porto di Livorno, prese le redini della situazione, intimando al comandante di tornare a bordo con la famosa telefonata che ha suscitato scalpore nell'opinione pubblica ;

da organi di stampa si apprende che il capitano di fregata, dopo dieci anni, è stato rimosso da incarichi operativi nella Capitaneria di Livorno: a fine settembre infatti sarà trasferito in altri uffici, sempre della Direzione marittima di Livorno;

inoltre, il capitano di fregata dichiara: “eseguirò gli ordini, ma sono convinto di essere vittima del mobbing . Dunque valuterò azioni legali. Il nuovo incarico che mi hanno assegnato cancella in un attimo dieci anni della mia vita e della mia professione. Ho lavorato in un'area operativa e, nell'ultimo anno, con funzioni di comando. È come se un insegnante, innamorato di didattica e pedagogia che ha dimostrato la propria competenza, venisse all'improvviso trasferito in un ufficio amministrativo”;

in un'intervista a Repubblica De Falco rivela di non escludere, anzi di temere che dietro il suo trasferimento ci possano essere dei legami con il naufragio della Concordia e le successive vicende processuali:-

se il Ministro intenda chiarire la vicenda della rimozione del comandante Gregorio De Falco dal settore operativo della Capitaneria di Livorno e il suo trasferimento ad un ufficio amministrativo.

On. Fabio Lavagno