

«È successo ancora Troppe verità nascoste»

Parla Serena Romano, la sorella della donna morta

Un anno fa

La stessa settimana d'agosto; lo stesso giorno, giovedì; stessa ora, 21,30: il «Giorgione» della Siremar andò a impattare contro la scogliera della diga foranea dove è collocato il fanale verde giovedì 9 di agosto del 2007, l'«Ettore M.» dell'Ustica Lines contro gli stessi massi è finito la sera di giovedì 7 agosto. Il «Giorgione» prese la scogliera con l'ala destra finita in mezzo agli scogli e, l'«Ettore M.» stavolta è salito proprio sulla stessa diga foranea, ed a guardarlo oggi con quella prua inclinata verso il mare sembra un grosso, enorme, volatile rimasto appollaiato su quei massi. L'ordine è quello di non muoverlo, la magistratura ne ha disposto il sequestro, nessuno stavolta ha avuto la fretta di toglierlo da lì, come è successo invece l'anno scorso per il «Giorgione» che come un animale ferito a morte finì quella notte stessa con l'affondare non appena rimosso da quella scogliera. Il fatto di prendere il «Giorgione» e tentare di portarlo quella stessa sera in porto (la giustificazione fu quella di garantire sicurezza al porto ma si rischiò di far peggio) è uno dei misteri di questa storia, nella quale si è parlato, come oggi, di fanali non bene funzionanti, di luci che suscitano confusione in chi naviga, di porto non sicuro. Una vicenda che si è conclusa con il patteggiamento del comandante dell'aliscafo condannato a 22 mesi per omicidio colposo: la sua colpa è stato accertato è stata quella di essere arrivato troppo veloce all'ingresso del porto e di non avere potuto più manovrare correttamente. Scaduto, e questo è un altro «giallo», inizialmente aveva parlato di un'avaria al timone (il «Giorgione» da poco era uscito dal cantiere) che gli causò le difficoltà, ma infine di questo non ha più fatto cenno. Giuseppe Banano, comandante dell'«Ettore M.» invece per adesso ha preferito non parlare, non dire nulla a chi indaga e sembra nemmeno al suo armatore.

R. G.

RINO GIACALONE

«Nel primo anniversario della tua morte, cara Paola ti scrivo...». Comincia così l'ultimo intervento in ordine di tempo della giornalista Serena Romano sul blog dedicato alla sorella, Paola, la donna di 52 anni morta l'anno scorso dopo due giorni di agonia a causa di quelle ferite riportate nell'incidente dell'aliscafo Siremar «Giorgione», finito sulla stessa scogliera dove a distanza quasi di un anno (a distanza di due giorni) si è fermata la corsa di un altro mezzo veloce, quello dell'Ustica Lines «Ettore M.».

«Il blog - spiega Serena Romano - era nato sul dolore e sulla rabbia per una morte assurda che mi spinse a denunciare come nel 2007, con i sistemi di sicurezza che esistono, non si può morire all'imbocco di un porto, alle 9 di sera, con il mare calmo come una tavola».

E invece?

«E invece arriva la conferma che questo può continuare ad accadere, c'è stato un altro identico incidente verificatosi nel porto di Trapani giovedì della scorsa settimana».

Quasi si viene colpiti da un senso di impotenza?

«No, semmai una ragione in più per continuare ad occuparsi dei due casi. Un'iniziativa che, ancora più di prima, penso che debba essere portata avanti per dare un senso a una morte che non ne ha».

Cosa fare allora?

«Scoprire innanzitutto la "verità", più semplice da individuare di quanto non si creda, purché vi siano almeno due presupposti. Primo: la voglia di cercarla. E sia io che quanti si identificano come "amici di Paola" abbiamo certo più voglia di scoprirlo, di coloro che dovrebbero garantire la sicurezza in mare».

Il nuovo incidente adesso, una vicenda che suona come un terribile, inquietante "ve l'avevo detto io..."

«Siamo stati dinanzi alla stessa inutile rappresentazione della "tragedia": compresa l'apertura di inchieste da parte della Procura e della Capitaneria, per scoprire quello che tutta la gente di mare - e non solo di mare - sa già e che è stato riportato con tanto di prove documentali e fotografiche a partire dal 15 agosto 2007 sul blog».

E il blog molte cose le ha raccolte e le ha rilanciate. «Ci hanno raccontato - ricorda Serena Romano - di sistemi sofisticati che dovrebbero garantire la sicurezza, il famoso Vts, ma all'atto pratico, come accaduto per il «Giorgione» ci siamo sentiti dire che nessun operatore era in grado di influire sulla velocità di quell'aliscafo, e allora a cosa serve questa strumentazione se al momento di salvare vite umane ed evitare tragedia non può far nulla? Io penso che non sia proprio così».

Veniamo all'indagine di oggi. Restano stazionarie le condizioni dell'unica donna rimasta gravemente ferita a bordo dell'«Ettore M.»: Carmela Ferrero, trapanese, è ricoverata all'ospedale Cannizzaro di Catania. L'inchiesta conferma poi che l'aliscafo comandato da Giuseppe Banano si è avvicinato alla diga foranea quasi alla massima velocità quando doveva viaggiare nell'ordine dei 3, 4 nodi. Nel blog dedicato a Paola Romano un comandante di aliscafo ha scritto per tempo il suggerimento se proprio bisogna far navigare di notte questi mezzi di affiancare un ufficiale ad ogni comandante di aliscafo. Forse in due si può vedere meglio.



IL RECUPERO DEL «GIORGIONE»



SERENA ROMANO, LA SORELLA DI PAOLA



Paola Romano

leri pomeriggio a Massalubrense piccolo paese della costa sorrentina nella chiesetta della Marina della Lobra con una messa è stata ricordata Paola Romano, che è sepolta nel cimitero del paesino. E ancora ieri molti sono stati gli accessi al blog «Amici di Paola» e molti hanno lasciato i commenti per ricordare quella donna che aveva scelto Marettimo come altra sua residenza e vi si rifugiava ogni volta che poteva, diventando spesso essa stessa motore di iniziative. «Il blog - dice la sorella Serena - ha fatto scoprire quanti amici aveva».

«L'ETTORE M.» VISTO DAL MARE

La prua inclinata, uno squarcio profondo taglia le lamiere



MARIZA D'ANNA

L'aliscafo adagiato sulla diga è un elefante immobile fuori posto: un'immagine diventata tristemente comune in questi giorni in città, visibile da ogni posizione e da tutti coloro che si trovano ad attraversare via ammiraglio Staiti fino a raggiungere il porto peschereccio e la Lega Navale. Il dito indica il mare: è visibile perfettamente la sagoma dell'«Ettore Morace» fermo dall'inchiesta giudiziaria che lo ha posto sotto sequestro. Ma quando, dal mare, ci si avvicina all'imboccatura del porto l'impressione si fa più viva: l'immagine dell'aliscafo incastrato tra i massi trasmette un senso di atroce insicurezza e dà, terribilmente, la sensazione del pericolo scampato, della tragedia non consumata che ha risparmiato i passeggeri dell'ultima corsa del 7 agosto dall'isola di Favignana a Trapani.

La prua è inclinata, uno squarcio evidente taglia le lamiere dell'aliscafo e non risparmia i posti più avanzati: è incredibile, i vetri dei primi oblò infranti, la carena inclinata sui massi della diga foranea quasi a volerla scavalcare, le ali incastrate sulle rocce accartocciate come fossero di carta, la poppa a sfiorare il mare e gli ultimi finestroni quasi a pelo dell'acqua, le cime sfilacciate arancioni a prua lasciate cadenti sui massi appuntiti. L'aliscafo andava veloce dicono le inchieste aperte dalla magistratura e dalla Capitaneria di Porto. Ancora sulle ali si stava avvicinando all'imboccatura quando ha sbagliato traiettoria ed è andato ad impattare contro i massi. Non ha visto la luce del faro.

Un cordone di protezione e una catena di piccole boe rosse tengono lontane le barche dal pericolo ma, passandovi accanto, la sensazione è che lo schianto sia stato fragoroso e improvviso (come ha documentato un giornalista bolognese che si trovava a bordo). L'«Ettore M.» della Ustica Lines ha arrestato la sua corsa quasi subito incastrandosi tra gli scogli come una balena arenata. E lì resterà ancora per molto perché la posizione finale sarà utile ai fini delle perizie e dei sopralluoghi che convoglieranno nelle indagini.

“



L'«ETTORE MORACE»

L'aliscafo è un elefante immobile: un'immagine tristemente nota

Ma cosa è accaduto? E come? Chi conosce il giovane comandante Giuseppe Banano dice che è un professionista, esperto e intraprendente, diplomato all'Istituto Nautico di Trapani con capacità dimostrate; ai fini dell'inchiesta si è avvalso della facoltà di non rispondere (c'è l'incidente al «Giorgione» della Siremar a «fare precedente»), e non ha rilasciato nessuna dichiarazione, né nulla è trapeolato dalle parole dell'armatore Vittorio Morace. L'imboccatura del porto è molto trafficata in questi giorni di agosto. Barche a vela di ogni dimensione vanno e vengono, e così i pescherecci, i gommoni che escono dalla Lega navale, gli aliscafi, i traghetti e le navi da crociera ad ogni ora della giornata. Ognuno dice la sua: la luce verde (che adesso potrebbe risultare parzialmente coperta dall'aliscafo) è debole, l'ingresso al porto è ristretto - si deve fare attenzione - gli aliscafi corrono veloci e abbassano le ali solo quando sono all'interno dello specchio d'acqua del porto. Tutte domande che affiorano, consegnate agli inquirenti e che oggi esigono risposte.

La lettera del pilota di offshore e primatista solitario Sebastiano Scarpa. «La Capitaneria non fa i controlli»

Pubblichiamo la lettera che il pilota di offshore e primatista in solitaria (ha stabilito il primato di percorrenza della traversata d'Italia in solitaria) Sebastiano Scarpa appartenente all'Ass. Motonautica Venezia e frequentatore del porto di Trapani, ha scritto al giornale in merito all'incidente dell'aliscafo della Ustica Lines «Ettore Morace».

Scarpa, a bordo di un gommone da 8 metri, con un motore di nuova concezione da 230 Hp ha percorso 938 km, da Venezia a Trapani, interrotto dall'attraversamento notturno via camion da Pescara ad Anzio, in 20 ore e 30 minuti completamente in solitaria, alla media di 45,75 kmh. Leggo dell'incidente accaduto ad un aliscafo a Trapani ove sono rimaste ferite 68 persone, ricordando quello di un anno fa in cui perse la vita una donna. Vi scrivo perché a mio avviso si tratta di incidenti annunciati e tali potrebbero continuare ad essere, mi stupisco anzi che in un anno ne siano occorsi solo due.

Quale marito di una trapanese, quando posso con la mia famiglia raggiungo lì il mio gommone con cui da anni navighiamo negli splendidi paraggi. Tutti noi, assieme a molti amici, abbia-

«Aliscafi veloci dentro al porto»

mo potuto constatare che gli aliscafi che collegano frequentemente le isole, viaggiano ben all'interno del porto ove vige il limite di 5 km orari, sia in entrata che in uscita, a velocità tali da sollevare onde abitualmente di più di un metro d'altezza, nell'apparente indifferenza

della Capitaneria di Porto, che per lo più non si vede controllare il traffico o quando una rara vedetta incrocia, passa a fianco e "zompa" sulle onde senza dir nulla, nonostante vedano le nostre barche letteralmente sbalottate dalle potenti ondate.

Strano è che gli stessi invece risultino ben presenti nelle cosiddette "zone protette", pronti a scacciare e multare qualche diportista, (contrariamente alle dicerie, la maggioranza dei quali estremamente rispettosi dell'ambiente e con l'unico scopo di passare una giornata in barca con la famiglia) capitato nelle non segnalate zo-

ne con divieti vari, a tutto favore dei residenti, unici legittimati con vetusti barconi colmi di turisti paganti a transitare e sostare di continuo nelle cale e grotte, riempite dalla nafta e puzza dei loro vecchi motori.

È come se nella mia Venezia le persone potessero passeggiare solo con me gandomi: buona idea, ne parlerò con l'amico concittadino Ministro Brunetta! Contando che, stando agli orari, transitano nel porto circa 40 aliscafi al giorno, è facile immaginare cosa provochi un simile traffico a tali andature e quanto si innalzi il rischio di simili incidenti: da quanto abbiamo visto in televisione, non serve essere dei periti per immaginare quanta velocità occorre per incagliare a quel modo un simile scafo. Non più tardi di 10 giorni fa, tre delle persone che avevo a bordo sono cadute, per fortuna verso l'interno del mio gommone (quasi 9 metri, per cui non una piuma), sollevate dalla coperta da queste "anomale" esattamente di fronte all'approdo degli aliscafi, davanti alla Cat-

tedrale del centro città. Chi scrive è pilota di offshore e primatista mondiale di attraversamento d'Italia in solitaria (Venezia-Trapani, 938 km in 20 ore e 30', 24 giugno 2007, premio "Atleta dell'anno 2007") che alle onde è abituato, ma non in un porto.

Per di più questi aliscafi, forse tecnicamente obsoleti, sicuramente incuranti dell'ambiente, particolarmente in fase di accelerazione, quindi proprio nel porto, emettono una tale coltre di spesso fumo nero che ristagna sull'acqua anche dopo il passaggio e costringe a girare al largo. Ancor più triste è il fatto che ho più volte segnalato al telefono questa situazione alla locale Capitaneria di Porto, ma non ho visto alcun provvedimento sia per la sicurezza delle persone che per la tutela di un patrimonio naturale che non ha nulla da invidiare alle mete tropicali. Rimango a disposizione per ogni chiarimento o testimonianza.

SEBASTIANO SCARPA



UN ALISCAFO DURANTE UNA CORSA

L'intervento

L'ON. LO GIUDICE

«La Capitaneria deve verificare la sicurezza del porto»

Il deputato regionale dell'Udc Giuseppe Lo Giudice interviene sull'incidente: «Lasciando alla magistratura e ai periti la ricostruzione della dinamica e quindi delle cause che hanno causato lo schianto dell'aliscafo, non ci si può certo sottrarre ad una considerazione sulla sicurezza del porto alla luce delle lagnanze espresse in queste ore da diportisti e marittimi secondo cui c'è un problema di agevole accessibilità per le imbarcazioni, soprattutto nelle ore notturne». Secondo Lo Giudice «queste segnalazioni, che i quotidiani siciliani hanno scrupolosamente raccolto, ritengo siano sufficienti alle autorità preposte - prima fra tutte la Capitaneria di Porto - per verificare con il necessario scrupolo il sistema della sicurezza nel suo complesso, indicando quelle soluzioni tecniche che consentano una navigazione sicura, soprattutto utilizzando le più moderne tecnologie che ci sono oggi in questo settore. Quello che è successo non è grave, ma gravissimo e ingenera diffidenza nel sistema dei trasporti».