

# L'alta velocità non è l'unica ipotesi

«Andava a 32 nodi». La Procura farà effettuare verifiche sul fanale posto sulla nuova diga

## LE IPOTESI

Si sta vagliando se la luce non sia di norma facilmente distinguibile e non lo sia ancora di più quando aumentano le luci della costa



## I LAVORI AL PORTO

Si verifica la regolarità dei lavori eseguiti per la costruzione della diga foranea per vedere se sono rispettati i canoni della sicurezza



## RINO GIACALONE

Si indaga a 360 gradi. Non c'è solo la «pista» della velocità dell'aliscafo che viene battuta in Procura a proposito delle indagini sulla collisione dell'«Ettore M.» dell'Ustica Lines contro la nuova diga foranea. O almeno l'alta velocità dell'aliscafo è un punto dell'inchiesta, alla quale partecipano Capitaneria di Porto e carabinieri: in quella zona di mare, all'entrata del porto, l'«Ettore M.», come qualsiasi altra unità navale, doveva navigare mantenendo una velocità di pochissimi nodi, e invece quella sera del 7 agosto il mezzo dell'Ustica Lines che arrivava a Trapani dopo avere toccato i porti delle Egadi di Favignana e Levanzo, teneva una velocità di 32 nodi, era ancora alzato sulle ali ed è finito sopra la scogliera dove è collocato il fanale verde, fessato dai grossi massi che hanno lacerato l'imbarcazione, spezzando quasi la prua. Per questa ragione a finire subito iscritto nel registro degli indagati per naufragio, disastro e lesioni colpose è stato il comandante dell'aliscafo Giuseppe Banano, 37 anni.

Allora: la velocità è una ipotesi oggi della collisione, ma non è la sola al vaglio degli inquirenti. Indagini a 360 gradi significa che ci sono altre ipotesi che in questo momento in Procura, dove titolari delle indagini alle quali sovrintende lo stes-



so procuratore Giacomo Bodero Maccabeo, sono i sostituti procuratori Marina Ingolia e Franco Belvisi.

E quali sono queste ipotesi? Sembra che siano quelle delle quali si parlava già dall'anno scorso quando fu il «Giorgione» della Siremar a finire incagliato nello stesso punto, nelle medesime circostanze di giorno (quasi), di ora e di tempo.

Intanto c'è la circostanza che riguarda la luce ir-

radiata dal fanale verde posto sulla nuova diga foranea. Si sta vagliando se in effetti la luce non sia di norma facilmente distinguibile e non lo sia ancora di più quando aumentano le luci della costa e quindi del porto: il 9 agosto dell'anno scorso e il 7 agosto scorso il porto era illuminato da altre luci in aggiunta alle normali, per le luminarie collocate in occasione dei festeggiamenti del patrono Sant'Alberto.

Indagini sulla collisione dell'«Ettore M.» dell'Ustica Lines finito contro la nuova diga foranea. L'alta velocità dell'aliscafo è un punto dell'inchiesta, alla quale partecipano Capitaneria di Porto e carabinieri

Poi c'è la fattispecie legata alla regolarità dei lavori eseguiti per la costruzione della diga foranea, e in questo caso c'è da valutare se progetto ed esecuzione abbiano tenuto in debito conto gli aspetti della sicurezza: la stessa scogliera poi potrebbe risultare non proprio necessaria, perché sarebbe stata prevista in regime in funzione dell'allargamento delle banchine di Ronciglio anche sul versante delle cosiddette «case rosse», ma questo, quello della indispensabilità della diga, sembra essere l'ultimo degli aspetti al vaglio di chi indaga. L'anno scorso, al momento di un sopralluogo, gli stessi ispettori dell'Icram avanzarono perplessità sulla nuova diga foranea, ma almeno per quanto riguardava l'aspetto dell'inquinamento e la possibilità che potesse reggere in modo definitivo al moto ondoso.

E se emergono responsabilità dunque che esulano da quelle del solo comandante c'è possibilità che si riprenda in esame quanto già deciso giudiziariamente per il «Giorgione»? Alla domanda in Procura per adesso non rispondono: per quel caso c'è un pronunziamento, la condanna a 22 mesi del comandante di quell'aliscafo, i magistrati chiedono tempo per le indagini in corso, c'è stata la nomina di due consulenti, certo se dovessero emergere circostanze nuove il fascicolo potrebbe essere riaperto.

## L'ARMATORE VITTORIO MORACE

### «Ci sono nuove correnti create dalla scogliera»

L'armatore Vittorio Morace insiste. «C'era la velocità e come si fa a dire che non c'era, il fatto è che possono esserci delle concause». I dati del Vts della Capitaneria dicono che l'«Ettore M.» sarebbe giunto all'ingresso del porto con una velocità di 36 nodi, quasi il massimo. «Vietatissimo».

Quali possono essere le concause? «Bisogna cercare di capire la coincidenza di date tra i due incidenti, il 9 agosto 2007 al Giorgione, il 7 agosto scorso all'Ettore. Insisto nel dire che la posa della nuova scogliera e l'allungarsi di quella della Colombaia possono avere creato nuove correnti e che si determinano con l'alta marea».

C'è chi le ha parlato in questo senso? «Sì, comandanti di altre mie navi. Pieno rispetto per le indagini in corso, chiedo

che si valuti ogni cosa».

In poco tempo tanti incidenti in mare. Da cosa dipende secondo lei?

«Sono mutate molte situazioni, i nostri mari sono più trafficati e allora bisogna adeguare le previsioni per la sicurezza. Gli aliscafi sono fatti per viaggiare sulle ali, e allora se nelle ore serali non è possibile garantire sicurezza secondo me va vietata la loro navigazione, pensare che debbano semmai viaggiare a pelo d'acqua è assurdo, non li facciamo navigare!».

La ricostruzione di quella serata. L'«Ettore M.» giungeva da Levanzo e quindi seguendo una rotta che lo ha portato ad allargarsi una volta arrivato all'altezza della Colombaia per ritrovarsi con la prua sul fanale verde. E qui si viene ad un altro punto dell'indagine, l'ef-

ficacia di questo fanale. Se ne era già parlato lo scorso anno: si era detto che si confondeva con l'altra luce verde della vecchia scogliera o addirittura con le luci del porto. Questi fanali non sono gestiti da «Marifari» (Marina Militare), lo confermano dal comando di Messina dove dicono che nessuno ha mai chiesto ai tecnici specializzati la manutenzione e che dovrebbero essere ancora gestiti dalle imprese che hanno costruito le dighe. Ma c'è un'altra cosa: per realizzare le dighe e collocare i fanali gli specialisti non sono stati interpellati. Quando fu realizzata l'altra scogliera e fu costruita quella casa colorata di verde dove sopra fu collocato il fanale, allora i tecnici di Marifari risulta che furono interpellati. E le differenze si colgono.

«Comandanti di altre mie navi, anche grosse, mi hanno detto di avere avvertito correnti in procinto di entrare nel porto»



R. G. LA DIGA FRANGIFLUTTO

## IL COMANDANTE DELLA CAPITANERIA

GALLINELLI. «I CONTROLLI VENGONO FATTI»

### «Stiamo acquisendo tutti i dati necessari»

Al comandante della Capitaneria Sandro Gallinelli abbiamo chiesto notizie sulle indagini in corso. «Non posso dire - risponde - in dettaglio ogni cosa, è ovvio che sull'inchiesta penale la competenza è della Procura, ma capirete bene che c'è riserbo perché fornire notizie significherebbe correre il rischio di condizionare i testimoni che debbono essere ancora sentiti. Lo stesso - prosegue - vale per l'indagine amministrativa. Per questa amministrativa vi posso dire che siamo in una fase in cui si stanno acquisendo dati e notizie di carattere tecnico e si stanno sentendo testimoni. Dovremmo poi mettere assieme gli elementi raccolti valutarli, vedere se sono univoci, se non lo risulteranno dovremmo capire perché per arrivare ad una valutazione finale».

La velocità dell'aliscafo sembra essere la maggiore imputata. È vero?

«Ovviamente - risponde Gallinelli - che la velocità ci fosse è un dato di fatto ma con le dovute cautele, perché nell'accertamento dei fatti possono venire fuori altre cose. Noi abbiamo l'obbligo di cercare dati di fatto, la velocità è certa, se non l'avesse avuta non sarebbe salito sugli scogli, dobbiamo capire il perché, e le responsabilità amministrative vanno accertate a prescindere di quelle penali, l'indagine amministrativa serve a capire quali azioni per migliorare le norme, i comandanti hanno obblighi precisi a proposito di velocità, oltre alle norme ci sono le condizioni contingenti, situazioni particolari, che impongono la riduzione della velocità, questo non è stato fatto e vanno accertate le ragioni, non è detto che ci sia una colpa in assoluto, quello che è accaduto bisognerà accertare con dati di fatto se è dipeso dal comandante o da qualche altra cosa».

In questi giorni si è sentito dire di controlli poco

puntuali. «Ho letto molte inesattezze. I controlli preventivi per la sicurezza vengono fatti. L'indagine amministrativa serve pure a capire se tutto ha funzionato bene, luci di emergenza, addestramento del personale di bordo, zattere di salvataggio, anche se questo dico subito non ha influenza sul sinistro, gli aspetti successivi all'incidente non sono stati negativi, eravamo in mare con le motovedette a prestare soccorso a 5 minuti dall'allarme, molti passeggeri hanno confermato la celerità dei soccorsi, capisco che per chiunque in quella situazione anche un minuto di attesa è una eternità. Per quanto riguarda i turni di lavoro, abbiamo verificato non ci risultano situazioni di stress, lo stesso comandante era imbarcato da pochi giorni, abbiamo anche controllato i registri, quell'aliscafo non era a fine servizio ma quella era la penultima corsa. Tutti i mezzi che manovrano nel porto vengono controllati a proposito di velocità, il Vts del quale molto si è detto non è come il radar degli aerei che li aggancia e li porta a destinazione, serve a individuare una situazione di pericolo, più movimento di navi per esempio e molti comandanti possono testimoniare quante volte sono stati avvertiti, poi possono fare un uso discrezionale di queste informazioni. Noi oggi abbiamo allo studio l'eventualità di misure coercitive che obblighino i comandanti al rispetto di queste indicazioni, ma vogliamo fare questo lavoro sentendo tutti, per evitare che una cosa decisa può andare bene per uno e male per un altro, dobbiamo introdurre misure che risultino giuste per tutti, non stiamo trascurando nulla, stiamo facendo e abbiamo fatto quello che è possibile e stiamo cercando fare ancora di più».

«I comandanti hanno obblighi precisi a proposito di velocità»

queste indicazioni, ma vogliamo fare questo lavoro sentendo tutti, per evitare che una cosa decisa può andare bene per uno e male per un altro, dobbiamo introdurre misure che risultino giuste per tutti, non stiamo trascurando nulla, stiamo facendo e abbiamo fatto quello che è possibile e stiamo cercando fare ancora di più».

R. G.

## Svuotati i serbatoi

I tecnici al lavoro da ieri mattina per svuotare i serbatoi dell'aliscafo «Ettore M.» della Ustica Lines che giovedì sera si è schiantato contro la diga foranea del porto e che ancora si trova adagiato sul molo



frangiflutti. L'intervento si è reso necessario per evitare la fuoriuscita del carburante che potrebbe causare inquinamento al porto.

E proprio per consentire che le operazioni si svolgano senza nessuna difficoltà ieri la Capitaneria di Porto ha emesso un'ordinanza con la quale ha regolamentato le operazioni e ha comunicato a tutti i diportisti e ai comandanti di pescherecci che transitano al porto che è vietato a qualsiasi unità navale avvicinarsi nel raggio di 50 metri dalla testata della diga. Navi e mezzi nautici in entrata, uscita ed in fase di avvicinamento dovranno quindi mantenersi a distanza di sicurezza dalla zona. Già la sera stessa dell'incidente attorno all'aliscafo «Ettore M.» i rimorchiatori antinquinamento della Somat avevano provveduto a sistemare i panni per evitare la dispersione di carburante in mare. In questo momento anche una cintura di boe rosse cinge il mezzo navale e tiene lontani i diportisti e le imbarcazioni.

## I FERITI

CARMELA FERRARO RISCHIA DI RESTARE PARALIZZATA

### Oggi sarà operata a Catania Morace: «È tutto assurdo»

Carmela Ferraro la donna di 42 anni, sposata e mamma di due ragazzi, rimasta gravemente ferita giovedì scorso nella collisione dell'aliscafo «Ettore M.» contro la scogliera della diga foranea, verrà operata questa mattina dall'equipe chirurgica dell'ospedale Cannizzaro di Catania. Le sue condizioni sono stazionarie ma restano gravi, una «tetraparesi», una possibile lesione del midollo spinale che le provoca la paralisi degli arti inferiori. Oggi si prova con l'intervento chirurgico, un intervento che è molto delicato.

A seguire con apprensione il decorso ospedaliero della donna sono i vertici dell'Ustica Lines, la società proprietaria dell'aliscafo finito sugli scogli: «È una cosa non concepibile - dice l'armatore Vittorio Morace - è assurdo che salendo su un aliscafo si debba mettere in conto la possibilità di finire la corsa in ospedale. La vicenda di questa donna e di tutti gli altri feriti ci ha molto rattristati, come è successo l'anno scorso per l'altra donna che ha perduto la vita per l'incidente analogo occorso alla Siremar, ma questo non significa sottrarsi alle responsabilità, intanto ci auguriamo che presto da Catania possano giungere buone notizie».

Intanto c'è l'aliscafo rimasto sugli scogli. La Procura ha autorizzato la rimozione, mantenendo però il sequestro, ravvisando problemi di sicurezza alla navigazione.

A sottolineare gli aspetti di questa emergenza era stata la stessa Ustica Lines e la Capitaneria di Porto dopo che le previsioni per i prossimi giorni indicano vento da sud, scirocco, che è il vento che investe proprio l'imboccatura del porto: l'aliscafo lasciato incagliato sulla scogliera della diga foranea del molo di sottoflutto costituisce di più per le previsioni meteorologiche un serio pericolo alla

navigazione, con il vento di scirocco qualche imbarcazione in transito potrebbe trovarsi in difficoltà, avvicinandosi troppo perché spinta dallo scirocco al relitto.

Ma c'è di più, il maltempo potrebbe fare scivolare in mare l'aliscafo, e un affondamento in quella zona pregiudicherebbe davvero la possibilità di transito da e per il bacino portuale.

«Oggi (ieri ndr) - prosegue Morace - abbiamo visto che comunque l'aumento del moto ondoso non ha causato problemi e quindi abbiamo tirato un sospiro di sollievo, ma stiamo facendo presto per togliere l'«Ettore M.» da quel punto».

Il comandante Morace è convinto che il mezzo veloce (uscito nuovo di zecca dal cantiere tre anni addietro) può essere riparato, ma è presto per parlare di dissequestro. Fino a quando l'indagine non sarà chiusa o comunque fino a quando prevarranno le esigenze investigative, dicono dalla Procura, nessuno potrà modificare nulla delle condizioni in cui si trova l'aliscafo, perciò la rimozione avverrà sotto la supervisione della Capitaneria, l'«Ettore M.» verrà portato nel cantiere navale di Trapani, al molo Isolella, verrà tirato a terra e resterà sotto sequestro.

Le operazioni di recupero sono state precedute in queste ore dallo svuotamento delle stive del gasolio contenuto, operazione terminata ieri nel pomeriggio, poi l'aliscafo, già forse entro la settimana verrà imbarcato con potenti cavi di acciaio così da evitare eventuali conseguenze per lo scirocco in arrivo, verrà di fatto ingabbiato, nella giornata di ferragosto è atteso a Trapani l'arrivo delle necessarie attrezzature. Poi un pontone di una società palermitana già contattata dall'Ustica Lines solleverà il mezzo e lo porterà verso terra.

R. G.