

## SAFETY

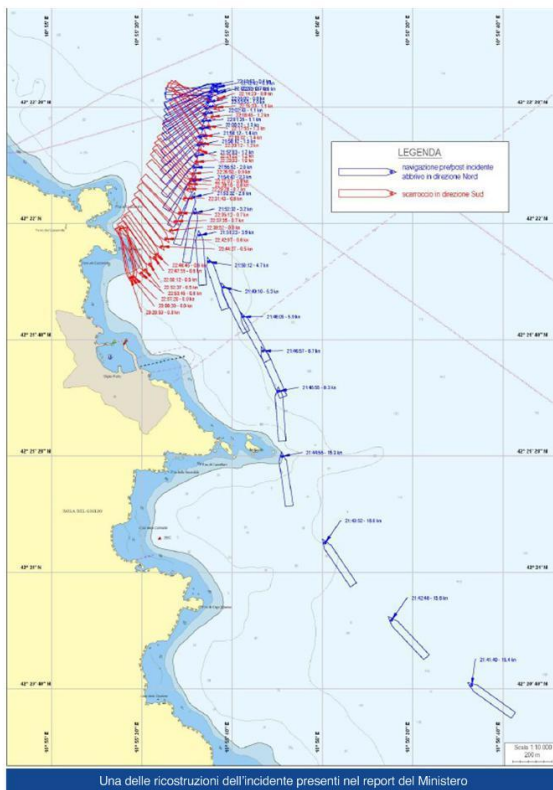
## Publicata l'inchiesta amministrativa sulla Concordia

Il Ministero dei Trasporti ha reso pubblico un corposo report in cui si ricostruisce l'incidente all'isola del Giglio: evidenziato innanzitutto il ruolo del fattore umano

Mentre il percorso giudiziario è in pieno svolgimento, nei giorni scorsi la Divisione Investigativa per gli Incidenti Marittimi del Ministero dei Trasporti ha pubblicato un corposo report (181 pagine, solo in inglese, perché, spiegano dal Ministero, si è voluto prioritariamente soddisfare le richieste di IMO e Commissione Europea, dopodiché si procederà alla traduzione in italiano) sull'incidente occorso alla Costa Concordia il 13 gennaio 2012, costato la vita a 32 persone.

Il documento specifica fin dalle prime pagine che lo scopo dell'indagine condotta non è l'attribuzione di responsabilità per l'incidente, ma l'individuazione delle sue cause finalizzata alla prevenzione di futuri casi simili.

“Alla radice dell'incidente della Concordia – si sintetizza nelle conclusioni del report – c'è il fattore umano”. A tal proposito il documento ministeriale non fa rivelazioni sconvolgenti, ma analizza minuziosamente la concatenazione di azioni dei diversi soggetti che ha portato al disastro. “Il focus è sul comportamento del Comandante Francesco Schettino e sulla decisione di effettuare un passaggio azzardato”, e, escludendo una deficienza di competenza di base e particolari condizioni di affaticamento del personale di bordo, il report statuisce che “distrazioni, errori e violazioni possono essere individuate come elementi caratterizzanti il fattore umano quale radice del sinistro”. Ciononostante l'indagine afferma che il fatto che nessuno degli ufficiali del ponte di comando avesse mai frequentato un corso di Bridge Resources Management potrebbe aver rappresentato un deficit di competenza di



cui tener conto per il futuro.

Quanto alle azioni compiute prima dell'impatto con lo scoglio, a Schettino vengono addebitati diversi errori e violazioni: la decisione di una rotta pericolosa per vicinanza alla costa e limiti di spazio di manovra, la difficoltà nella lettura del radar, l'uso di una cartografia inadeguata, la distrazione dovuta alla presenza sul ponte di comando di persone che non vi sarebbero dovute essere e ad una telefonata svoltasi nel corso della manovra, alcuni ordini opinabili al timoniere (che a sua volta commise errori). Nondimeno il report evidenzia la passività e le distrazioni del personale presente sul ponte di comando nella valutazione di quanto stava accadendo e nella necessità di allertare il comandante e sollecitarlo a cambiare manovre. Ampia anche la trattazione della gestione dell'emergenza, sia per ciò che concerne la scelta delle azioni tecniche effettuate (omissioni procedurali, fra cui l'abbandono anticipato della nave da parte del comandante, e manchevolezze nella conoscenza delle dotazioni di bordo destinate a tali circostanze), sia, soprattutto, per quel che riguarda il ritardo nell'allertare i soccorsi da terra. Anche in questo ambito il report ritiene preminente il ruolo del comandante e della perdurante sottovalutazione della situazione (stante la consapevolezza quasi immediata dell'allagamento di tre compartimenti), ma non risparmia il

comportamento degli ufficiali di bordo. Quanto alla compagnia Costa Crociere, il report non le addebita nessun ruolo nella 'scelta' del saluto al Giglio, rilevando come nell'agosto precedente fosse avvenuto un passaggio vicino all'isola, ma di giorno, a distanza di sicurezza e a velocità ridotta. L'indagine evidenzia inoltre come una procedura interna alla compagnia, che permetterebbe al comandante di mantenere aperte alcune porte stagne, non sia conforme alle normative SOLAS, rilevando però, con evidenze documentali, come al momento dell'incaglio le porte stagne fossero chiuse. Il documento segnala invece come alcune delle scialuppe di salvataggio non siano state gestite da personale qualificato.

Il report documenta infine l'ottima gestione dei soccorsi da parte delle autorità e si conclude con una serie di prescrizioni e suggerimenti, a partire dalla preparazione dei passeggeri alle emergenze prima dell'imbarco, procedura adottata dall'industria crocieristica poco dopo l'incidente della Concordia. Altre raccomandazioni riguardano l'estensione dei requisiti minimi per la stabilità della nave, gli equipaggiamenti, la distribuzione elettrica e la generazione di energia e la verifica dell'attualità delle prescrizioni delle normative internazionali SOLAS, STCW e ISM Code.

A.M.



Banchina Raffaello Orsero – Porto Vado – 17028 Bergeggi (SV)  
Tel. +39 019 28911 Fax +39 019 2891560  
e-mail: info@reefer.it