

COMUNICATO STAMPA

ANELTA si costituisce parte offesa nel procedimento penale incardinatosi per il naufragio della COSTA CONCORDIA a tutela della sicurezza del trasporto. Il diritto alla propria sicurezza ed incolumità non può essere limitato dalle motivazioni e dal fine del trasporto anche marittimo.

ANELTA ha deciso di costituirsi parte offesa nel procedimento penale incardinatosi a seguito del naufragio occorso il 13 gennaio 2012 alla nave da crociera Costa Concordia presso l'Isola del Giglio. Ad annunciarlo è il Presidente dell'Associazione, Mario Canale, che in passato si è già occupato di importanti battaglie, alcune di queste ancora in corso, come la class action promossa nei confronti del Governo Italiano per il cosiddetto "Caso Alitalia". La decisione scaturisce dopo un ampio dibattito associativo nel quale è emersa la necessità di tutelare gli interessi dei cittadini e dei dipendenti nel trasporto in senso ampio sia esso stradale, aereo, ferroviario o navale, in qualsiasi circostanza si manifesti, necessaria, lavorativa, ludica o di svago. La grave tragedia occorsa deve trovare una spiegazione ed una ragione completa, senza tralasciare fattori causali che potrebbero ripetersi nel futuro. Di qui l'interesse di ANELTA a contribuire a far luce sull'accaduto, non trascurando nessuna concausa e nessuna responsabilità; tanto più che l'incidente del 13 gennaio 2012 pone un gravissimo interrogativo sulla sicurezza del trasporto (navale, ferroviario, aereo e stradale), argomento purtroppo spesso trascurato ma foriero di costanti lutti.

ANELTA ha dato incarico per la costituzione di parte offesa all'Avv. Davide Romano del Foro di Bari, esperto di incidenti della navigazione (già nel 1996 consulente parlamentare della Commissione di Inchiesta disposta per accertare cause e responsabilità della Tragedia del Cermis, successivamente si è occupato a vario titolo dell'incidente occorso ad un airbus della East African, dell'incidente occorso ad un velivolo militare a Latina, di un velivolo privato schiantatosi a Grumento Nova, dell'ATR72 Tuninter ammarato a Palermo nel 2005 con sedici morti, di un elisoccorso caduto nel 2001 proprio in prossimità dell'Isola del Giglio e così a continuare).

Ed è stato proprio l'Avv. Davide Romano a puntualizzare che "la costituzione di parte offesa di ANELTA, oltre a dimostrare la sensibilità costante dell'Associazione alla tutela degli interessi e dei diritti dei cittadini, apporterà un importante contributo anche alle indagini. Infatti, un incidente di navigazione (aerea o navale) non si verifica mai per una unica causa, ma per una pluralità di cause, che possono dividersi in tre macro-fattori: a) il fattore umano, b) il fattore tecnico ed c) il fattore ambientale. Il fattore umano è solo l'occasione di verificazione dell'incidente, ma è necessario verificare e rimuovere il fattore ambientale ed il fattore tecnico dell'incidente, per evitare che se ne verificano altri nel futuro". Tra le prime richieste che l'Avv. Davide Romano avanzerà anche per conto di ANELTA e di altre associazioni, non mancherà quella formulata alla Procura della Repubblica di Grosseto di verifica immediata del funzionamento dei radar di bordo e del GPS. Prosegue, infatti, l'Avv. Romano: "le navi come la Costa Concordia non viaggiano "a vista", ma esclusivamente in modalità "strumentale". Gli strumenti di bordo della Costa Concordia permettono di rilevare ostacoli sul mare fino alla dimensione minima di due centimetri. Non è, pertanto, possibile in alcun modo ritenere che la strumentazione radar di bordo della Costa Concordia non rilevasse l'esistenza di uno scoglio come quello su cui si è incagliata la Costa Concordia. Perché non si è tentata una manovra diversiva verificato l'ostacolo? In prossimità del territorio afferente

l'Isola del Giglio non è la prima volta che vengono denunciati (negli ultimi dieci anni) incidenti alla strumentazione di bordo di navi ed aerei e con frequenza si verificano avarie alle strumentazioni. Con quello della Costa Concordia sono almeno tre gli incidenti della navigazione (due aerei ed uno marittimo) determinatisi in condizioni per le quali si deve verificare un cambiamento di rotta del Comandante rispetto a quella selezionata, a volte senza alcuna ragione evidente. In tutte e tre le occasioni sembra che la strumentazione di bordo non abbia rilevato alcun ostacolo o pericolo. Ecco la necessità di indagare.

Bisognerà anche accertare, incalza l'Avv. Romano, il perché dalla Capitaneria di Porto non sia stato lanciato alcun allarme della immediata collisione con lo scoglio, atteso che la strumentazione radar non poteva non evidenziare che la nave stava scagliandosi contro la terra ferma (dov'era l'operatore radar o perché il radar non ha funzionato?). Verificare le ragioni del perché il Comandante non sia stato in grado di affrontare l'emergenza e se i test di idoneità a cui sono sottoposti i Comandanti in genere siano pertanto efficaci ad un determinato tipo di emergenza. Verificare se l'equipaggio abbia risposto con efficacia all'emergenza, atteso che risulterebbe che su quella nave gran parte dell'equipaggio fosse di nuova assunzione e verificare se l'attuale normativa (che prevede la prova di emergenza entro le 24 ore dall'imbarco) sia efficace ad evitare incidenti in mare precedenti alle 24 ore dall'imbarco, come è accaduto sulla nave Concordia per i passeggeri imbarcati a Civitavecchia.

"E' evidente che la costituzione di parte offesa e la successiva costituzione di parte civile della Associazione ANELTA - ribadisce il Presidente Mario Canale - è finalizzata a far emergere tutte le cause di una tragedia come quella occorsa al fine di rimuovere eventuali cause tecniche ed ambientali, evitando il ripetersi in futuro di lutti che potrebbero colpire chiunque di noi e dei nostri cari, contribuendo nel nostro Paese a creare una effettiva sicurezza del trasporto e della tutela delle persone. L'impegno si preannuncia lungo e faticoso, ma daremo il nostro contributo per un futuro migliore e più sicuro".