

34. | Trapani

LA TRAGEDIA
DEL GIORGIONE

È trascorso un mese dall'affondamento in cui ha perso la vita Paola Romano e ci si interroga sulla sicurezza al porto. L'inchiesta non si è ancora conclusa



La punta dell'aliscafo riaffiora nelle acque del porto con lo sfondo di Erice

L'aliscafo senza protezioni

Si trasmettono gli avvisi ai naviganti ma il relitto resta poco segnalato

L'aliscafo «Giorgione» sfiora l'acqua calmissima del porto. È trascorso un mese dall'affondamento. Superata la diga foranea è impossibile non vedere sulla destra l'antenna che sbuca dall'acqua puntellata sopra la punta dell'aliscafo di colore rosso intenso mentre la sagoma bianca si vede nella sua interezza a pochi metri di profondità.

Chi sa della tragedia che è costata la vita ad una donna, Paola Romano, chi sa, entrando, non può non volgere lo sguardo e restare in qualche modo impressionato. Chi non sa, supponiamo, potrebbe anche non accorgersene: ci sono diverse boe rosse di ormeggio, che risalgono ai tempi della Coppa America, ma solo oltre l'aliscafo, a sinistra. I fondali sono bassi, sette-otto metri, non è rotta per le imbarcazioni che entrano al porto e che passano a destra dell'aliscafo ma un errore è sempre possibile soprattutto per chi non è del luogo e per la prima volta fa ingresso con la barca al porto di Trapani. E alla fine dell'estate sono molti i velisti stranieri che, nelle loro rotte, scelgono di fare una sosta in città.

Non ci sono più le protezioni, il cordone galleggiante nero che delimitava l'aliscafo e che lo metteva al riparo da una possibile perdita di carburante è stato rimosso; nei giorni scorsi infatti i serbatoi sono stati svuotati del gasolio e non si corrono più rischi di inquinamento marino. Ma quei galleggianti avevano anche la funzione di segnalazione. Dalla Capitaneria di Porto rassicurano che pericoli non ve ne sono e che quella non è rotta per le barche, tuttavia il rischio non si deve escludere, soprattutto di notte quando la visibilità è ridotta e le luci del porto possono non

essere sufficienti ai naviganti di passaggio.

Le segnalazioni del pericolo - informano ancora dalla Capitaneria - vengono trasmesse via radio, da Trapani Radio, con cadenza fissa ai naviganti che hanno l'obbligo di informarsi e di ascoltare i bollettini. Tuttavia anche questo potrebbe risultare non sufficiente. Entrando in porto vi sono due luci, a sinistra quella rossa (a cui i comandanti dei pescherecci dicono di fare soprattutto riferimento) e un'altra verde che potrebbe confondersi - come hanno sottolineato nel blog aperto della sorella di Paola Romana, Serena - con quella che si trova più avanti e sovrasta un piccola costruzione, verde anch'essa, dove si trova una Madonnina.

Le indagini della magistratura non si sono chiuse, unico indagato risulta il comandante Mario Scaduto, di Paceco ma la sorella di Paola, in questi giorni a Marettimo e in città, sta cercando di sensibilizzare l'opinione pubblica e le autorità affinché la sicurezza sia prioritaria. Mentre ancora si attende l'arrivo della nave «Micoperi», più volte rinviato, che dovrà provvedere alle operazioni di recupero dell'aliscafo.

Serena Romano, la sorella di Paola morta nell'affondamento



MARIZA D'ANNA

SERENA ROMANO

«Ora diteci come mai il Vts quel giorno non ha funzionato»

Una dichiarazione finita stampata su di un magazine nazionale, ma che solo pochi hanno letto. Una intervista al capo della protezione civile durante la quale Guido Bertolaso, occupandosi di emergenze discute anche di sicurezza in mare:

«In proposito - disse - stendiamo un velo pietoso, non è un caso se il comandante di un aliscafo che per decine di volte nella stessa giornata segue sempre una stessa rotta finisce con il portare il suo mezzo a scontarsi contro una scogliera». Il riferimento alla tragedia del Giorgione è chiaro.

Queste dichiarazioni di Bertolaso le cita a memoria Serena Romano, la sorella di Paola, la donna che ha perduto la vita a causa di quell'incidente in mare, che ricorda anche di altri interventi giornalistici. «Ho tra le mani - dice - una copia del giornale La Sicilia del 3 febbraio 2006, dove si legge dell'operatività a Trapani in Capitaneria del Vts, il sofisticato radar che è un grande occhio che guarda

sul mare. A cosa serve c'è scritto nell'articolo, "potrà mantenere costantemente sotto controllo il traffico marittimo disciplinandolo per eventuali situazioni di intenso movimento, per prevenire sinistri, per salvaguardare la vita umana". È una notizia - continua - che ha avuto grande pubblicità, però è accaduto quello che tutti sappiamo, proprio in un momento in cui il Vts doveva essere indispensabile, c'era, bisogna ricordare, una petroliera che usciva e l'aliscafo che arrivava in porto quella sera. E allora c'è da stabilire se era solo pubblicità, quella data al Vts il 3 febbraio 2006, o se non è così c'è da capire come mai un sistema così sofisticato non ha funzionato proprio quando doveva funzionare e se c'è qualcuno che non ha fatto il suo lavoro. Il problema è insomma quello di sempre, "chi controlla il controllore?"».

Il tracciato del Vts di quella maledetta sera del 9 agosto ha registrato la velocità fuori norma dell'aliscafo che viaggiava sulle ali e a 31 nodi quando oramai era in porto, elementi che hanno portato ad accusare di ogni responsabilità il comandante Mario Scaduto: «Non vorrei che questi tracciati - dice Serena Romano - facciano la fine di quelli di Ustica, lì c'è la verità su quanto successo quella sera anche a proposito di quello che forse non è stato fatto».

RINO GIACALONE