



Fausto Biloslavo

■ L'armatore della sfortunata nave Concordia smentisce seccamente la presenza di «clandestini» a bordo, ma sugli hotel galleggianti ci sono sistemi per imbarcare qualcuno, magari un'amichetta, senza tanta pubblicità.

Forse non sarà il caso della società Costa, ma chi ha comandato navi passeggeri spiega al *Giornale* i vari sistemi. Il primo è perfettamente previsto dal contratto per i membri dell'equipaggio, che hanno la possibilità di usufruire dei cosiddetti «passaggi familiari». In pratica possono prenotare la crociera per i loro parenti stretti come genitori, mogli, figlie pure conviventi. L'agevolazione non necessariamente prevede la richiesta di una cabina in più. In questo caso il costo è zero. Se invece si vuole una cabina per l'ospite si paga una tariffa solitamente agevolata. I familiari vengono imbarcati con la dicitura elettronica «GD0000». Poi c'è il piccolo sotterfugio per le amichette. «Esiste un'usanza comune a bordo per le

I clandestini a bordo? Ecco quanto è facile imbarcare le «amiche»

Basta far richiedere un «passaggio familiare» da un sottoposto e il costo è zero. Oppure si registra la persona come «visitatore»

persone sposate, come può essere un comandante, che desidera invitare una donna - spiega un ufficiale di grande esperienza di crociera - . Non può avanzare una richiesta di passaggio familiare e allora il capitano «ordina» a qualcuno dell'equipaggio di farlo al suo posto». Si evitano imbarazzi e ci si porta comunque l'amica. È di ieri la notizia che Domnica Cemortan l'ospite moldava a bordo di nave Concordia, che fin dall'inizio ha

sollevato più di un dubbio, verrà interrogata per rogatoria dalle autorità del suo paese.

Il termine «clandestino» non indica qualcuno che entra di soppiatto o rimane a bordo senza essere scoperto. «Se la gestione di una nave di passeggeri è allegra», spiega una fonte del *Giornale*, esisterebbe un altro sistema. Una persona può salire a bordo come visitatore e viene registrata nell'apposita lista. «Poi rimane sulla nave che

lascia gli ormeggi ma viene smarcata come scesa a terra» sostiene la fonte. Per farlo sarebbe necessaria almeno la compiacenza del capo della sicurezza. In pratica si tratterebbe di un ospite imbarcato, ma che non risulta nella lista dei passeggeri. Ieri si è smontato il caso della donna ungherese denunciata dal capo della protezione civile, Franco Gabrielli, che non risultava da nessuna parte, anche se dei presunti parenti rare-

clamavano sostenendo che si trovasse a bordo al momento del naufragio. Il ministero degli Esteri magari ha fatto sapere che «la denuncia risulta infondata e si basa sui dati di una donna morta tre anni fa». Probabilmente era un tentativo di truffa per ottenere il risarcimento.

Ieri Costa crociere ha emesso un comunicato in cui sottolinea «che l'azienda ha in atto rigidissimi sistemi di controllo dell'accesso a bordo in aggiunta a quelli effettuati dalle autorità». Bisogna avere un biglietto di viaggio per i passeggeri, oppure una tessera identificativa a lettura ottica per l'equipaggio. «Ai passeggeri, all'accesso a bordo, viene scattata una foto del viso, abbinata poi a un codice a barre identificativo» scrive la Costa. La società aggiunge che «in caso di infrazioni (delle procedure di sicurezza) la compagnia prende severi provvedimenti disciplinari». L'armatore smentisce, con ancora più decisione, che a bordo di Costa Concordia «potessero esserci dei lavoratori clandestini».

RICERCHE

Proseguono le ricerche sulla Costa Concordia, per tentare di ritrovare i dispersi e per raccogliere materiale utile all'inchiesta. A destra, i sub all'interno della nave. Nel tondo a sinistra, il capitano Schettino (Ansa, Ap, Reuters)



lo spillo

Sull'inchino il ministro ha già cambiato rotta

Vuole cambiare le rotte della navigazione, per «facilitare il traffico crocieristico senza mettere in difficoltà l'ambiente». Ma sugli inchini il ministro Clini è meno politicamente corretto: gli «omaggi alle coste» non vanno banditi, ha detto ieri, se non causano guai sono «benvenuti». Ma su quale rotta, ministro?

IL (FINTO) CASO
Sulla donna ungherese mistero svanito: era morta da tre anni

Nel frattempo la pubblicazione sul *Giornale* del tracciato satellitare della nave, dall'impatto con lo scoglio all'incagliamento, continua a sollevare interpretazioni diverse. Per alcuni esperti del settore il comandante Schettino «ha effettuato una manovra di salvataggio» evitano il peggio. La maggioranza dei lupi di mare, compresi ufficiali stranieri, sostengono che Schettino ha cercato con un colpo di timone di evitare all'ultimo momento lo scoglio, ma poi tutto è avvenuto non per una manovra voluta. Per portare la nave a riva «con il blackout e la sala macchine allagata, le eliche laterali non potevano funzionare» scrive un gruppo di ufficiali. Un ex comandante della Marina militare parla senza mezzi termini «di fortuna sfacciata» nell'incagliarsi sull'isola, piuttosto che inabissarsi al largo. Forse la verità sta nel mezzo, come fare una fonte del *Giornale*: «C'era vento di traverso (da nord est). Una nave passeggeri è un grattacielo, che fa da enorme vela. Lo spostamento lentissimo verso il Giglio, dove Costa Concordia si è incagliata, può essere semplicemente dovuto alla forza del vento sfruttata da chi era a bordo».

La compagnia In Italia il numero due di Carnival

La Costa cambia strategia. Con l'aiuto degli americani

Unità di crisi al Giglio e un superesperto per fronteggiare l'emergenza

■ La Costa passa al contrattacco. O meglio, è la Carnival, il colosso americano delle crociere, che prende in mano il delicato dossier Concordia, con l'invio a Genova del suo numero due: Howard S. Frank, braccio destro dell'armatore Mickey Arison nonché secondo maggior azionista e primo artefice dell'acquisizione, 15 anni fa, del marchio italiano. Una specie di commissario straordinario.

diano britannico *Telegraph*, secondo il quale un portavoce della compagnia avrebbe detto: «La compagnia non solo rimborserà tutti, ma offrirà a chi vorrà restarci fedele uno sconto del 30% sulle future crociere». Uno sconto che i passeggeri britannici hanno subito definito «offensivo».

Contattata dal *Giornale*, la Costa ha spiegato che lo sconto è riservato ai clienti che avevano già prenotato una vacanza, ormai impossibile, sul-

(relazioni con i media, promozione dell'immagine, azioni di marketing...). Le azioni della Carnival hanno già subito un tracollo alle Borse di New York e Londra e probabilmente il mandato di Frank comprende anche un deciso cambio di rotta nelle politiche di formazione del personale e la revisione delle cinque navi uguali alla Concordia, per aumentare la sicurezza. Insomma, la sfida è salvare un'industria turistica, che può conti-

nuare a produrre ricchezza e dare lavoro solo se può promettere vacanze tranquille al duecento per cento.

E per gestire l'emergenza Concordia, la compagnia si è rivolta allo studio Luigi Norsa & Associati, i consulenti di «issue and crisis management» (risolvono problemi, in particolare gravi e urgenti) che per la Costa si erano occupati dell'incidente che avvenne sulla nave Magica nel 2006, quando durante una crociera caraibica una ragazza irlandese di 15 anni morì per essere caduta in mare.

ViPri

www.faustobiloslavo.eu