

Soccorsi in ritardo perché il comandante non lanciò il «mayday»

Nuove accuse per Schettino. La Guardia Costiera gli intimò: «Torni a bordo»
La richiesta alla motovedetta: «Trainateci». Avviato l'esame della scatola nera

Il reportage

MARCO BUCCIANTINI
INVIATO ALL'ISOLA DEL GIGLIO

Una lunga nottata di mare e di terra, di penose bugie e di verità fredde e dure come un sasso. Racchiuse in una piccola scatola nera. Che «adesso parla», espressione usata dalla procura di Grosseto. Una storia cominciata con un brindisi di benvenuto e che ancora non conosce il suo finale.

Ore 19.05 La Costa Concordia parte da Civitavecchia. Ha imbarcato 4232 persone, fra equipaggio e vacanzieri. La nave scorre via a 23 nodi, come sempre. Verso le 21 La guardia costiera registra il tracciato della nave: il comandante Francesco Schettino sta puntando verso l'Isola del Giglio. Tecnicamente, è già abbondantemente fuori rotta. Le regole di navigazione imporrebbero una traiettoria di 5 miglia lontano dalla costa, e dunque a ovest delle isole dell'arcipelago toscano, da Giannutri, al Giglio fino all'Isola d'Elba.

Ore 21.35 La maggior parte dei passeggeri è a cena, dispersa fra i cinque ristoranti. Qualcuno sorseggia champagne nei balconi delle suite (ce ne sono 58). Ovunque arrivano diffuse le note leggere e dolci del pianoforte. La Costa Concordia è a 150 metri dalla costa, in un tratto di mare dove il fondale è fra i sette e i quindici. Pazzesco: il mare degrada repentinamente, appena cento metri più a largo la profondità è di 70 metri, per un passaggio in tutta sicurezza.

Il boato, il fracasso dello scafo contro lo scoglio. La nave oscilla, piatti, sedie, stoviglie, tavoli... tutto è senza governo. È un flash nei rac-

conti della gente, perché poi arriva il buio. E tutti ricordano questo: il rumore, poi la notte, improvvisa, e ancora un colpo, più secco: è lo scoglio strappato dalla terra che si conficca e si ferma dentro lo scafo, a pochi metri dalla poppa.

Ore 21.36 Gli altoparlanti comunicano: «È un problema elettrico, un guasto dei generatori». Ripeteranno questa bugia per altre 6 volte, per un'ora. Schettino insiste nella rotta, ma rallenta, scende a circa 15 nodi.

Ore 21.45 La nave imbarca acqua, e si sbilancia sul lato sinistro. Il comandante capisce che non può navigare e cerca di avvicinare la Costa Concordia alla terra. Questi sono i minuti che saranno il sale dell'inchiesta. Quali comandi e con quale tempismo sono stati impartiti dopo lo scontro?

L'enorme corpo morto adagiato

sul margine dell'isola del Giglio fornisce un indizio inquietante: l'aletta rossa tesa verso l'esterno, a metà dello scafo. Serve per la stabilità e si usa quando la nave viaggia veloce, serena. E quando si inserisce il pilota automatico, alla maniera degli aeroplani. Sulla Concordia quest'ala è inserita. La manovra di avvicinamento alla costa dimostrerebbe invece la presenza di Schettino in plancia di comando, e così anche l'inabissamento delle due ancore, che hanno fatto da perno per la virata a 180°.

La prova decisiva potrebbe arrivare con la costatazione della chiusura delle porte stagne. È un comando di emergenza e si aziona dalla pulsantiera sulla plancia di comando. Questa verità ne porterebbe appresso un'altra: le porte stagne isolano la parte di imbarcazione sott'acqua, per evitarne la diffusione. È una decisio-

IL COMMENTO

Gianni Biondillo

NON CI BASTA LA FIDUCIA NELLA TECNOLOGIA

Venerdì pomeriggio osservavo dagli spalti della piscina comunale mia figlia nuotare, avanti e indietro, vasche su vasche, dorso, libero, delfino. Pensavo, sorridendo, che se si fosse trovata naufraga al largo, a riva ci sarebbe arrivata salva. Non sapevo ancora nulla della Concordia. Vedere alla sera in televisione la nave spiaggiata, come un cetaceo che aveva perso la sua rotta naturale, lì, a poco più di cento metri dalla

costa, mi aveva fatto vergognare del mio pensiero così futile, per quanto innocente.

Sono un architetto di formazione. Leggevo da ragazzo le pagine di Le Corbusier che esaltava la vita nei piroscafi, città galleggianti, logiche, macchine da abitare, dove la vita associativa, la comunità, trovava la sua libertà nella convivenza. Un mito macchinistico che nascondeva il risvolto della medaglia: la potenza



Il capitano Francesco Schettino

ne necessaria e cinica, perché taglia fuori l'equipaggio che per motivi di lavoro o per cercare di riparare i danni si trova nella parte isolata. Anche capire dove sono gli ultimi dispersi fornirà la verità su questi drammatici minuti.

della modernità, il suo sguardo verso il futuro, assomigliava troppo alle ali dell'albatros della poesia di Baudelaire: al largo, in volo, tutto pare poesia. Ma è partire, è attraccare, è lì l'impedimento, la gravità del corpo, la difficoltà dell'esistenza.

Prima ancora di Le Corbusier è un altro il mito che ci portiamo dentro, che ha segnato il nostro immaginario collettivo: «Sembrava di essere sul Titanic» ha detto una sopravvissuta. Esattamente cento anni fa, prima delle certezze positiviste del razionalismo francese. E cento anni dopo ancora dobbiamo fare i conti con questa dolorosa allegoria. C'è qualcosa di illogico, di innaturale, nella enorme dimensione della Concordia a pochi metri dagli scogli. Sembra quasi un modellino