



Foto Ansa/Guardia di Finanza



Una foto subacquea della Costa Concordia fatta dalla Finanza

Ore 21.57 Lucia Calapai è nella sua abitazione di Prato. Riceve una telefonata dal fratello: «Chiama mamma, è urgente». Lucia pensa a uno scherzo, ma si ricrede in fretta, non appena ascolta la risposta di Con-

cetta, 64 anni, che è in crociera con un'amica. «Aiuto, stiamo affondando». Lucia avverte i carabinieri di Prato. Loro chiederanno spiegazioni alla capitaneria di Livorno, che non ha ricevuto allarmi. Anche da Savona, dove aspetta la Costa Concordia, nessuna novità. Il comandante non ha dato

abbandonato, un giocattolo smarrito. La conta delle vittime e dei dispersi, ancora in divenire, ci riporta alla realtà delle cose.

«Quando abbiamo fatto le simulazioni di evacuazione della scuola» mi ha detto mia figlia, di fronte alle immagini della tragedia del Giglio, «il vigile ci ha spiegato che più dell'incendio, può fare il panico». Le indagini della magistratura ci racconteranno come sono andate davvero le cose. Ma a sentire i superstiti sembra evidente una inadeguatezza, da parte del personale di bordo, a gestire l'emergenza. A gestire il panico. Inadeguatezza dovuta a mille ragioni, ma sembra soprattutto causata da una impreparazione di base: marinai che neppure parlavano l'italiano, incapaci di assistere i passeggeri,

cavi che si spezzavano, giubbotti salvagente insufficienti. Tanto non affonda. (Penso a tutte le volte che ho snobbato il personale di volo mentre mi spiegava come comportarmi in caso di emergenza: tanto non cade). La fiducia che riponiamo nella tecnologia, di questi pachidermi dei quali nulla sappiamo - come volino nel cielo, come attraversino i mari - è al limite dell'incoscienza.

Colpisce, fra le tante, l'immagine di un capitano che abbandona la nave prima che tutti vengano messi in salvo. Non poteva accadere, non doveva. Ci sono regole che non possono essere infrante, doveri che non possono essere elusi. Ne va della nostra civile convivenza. Non basta aver simulato in qualche corso d'aggiornamento una

Foto Ansa/Guardia di Finanza



La Concordia affondata

Fot LaPresse



Lo scoglio attaccato alla chiglia

il «mayday» (modo gergale per dare l'allarme). A nessuno, mai. I livornesi chiamano a bordo.

**Ore 22.24** Lo scafo comincia a inclinarsi, lentamente, ineluttabilmente. Si poserà sul fianco alle 5 del matti-

no. La capitaneria di Livorno ordina di rompere gli indugi e annunciare l'allarme di bordo. Passeranno almeno altri 20 minuti prima degli otto fischi della sirena (sette lunghi, uno breve). Non può valere la scusa che si è voluto evitare il panico, e si poteva comunque dare il «mayday» per avviare le procedure ufficiali di soccorso alla nave e ai passeggeri. Ore 23.06 A bordo esiste solo una legge: la sopravvivenza. I passeggeri si contendono i giubbotti di salvataggio. Ad Antonella, che caracolla nel corridoio delle cabine con in braccio la sua bambina, viene strappato via. Lei ne vede uno custodito in una vetrina. Spacca il vetro con una sedia e lo indossa. A terra, don Lorenzo vede le scialuppe e apre la chiesa, «per quelli che verranno in questa lunga notte». Ore 23.10 Decolla da Luni, nello Spezzino, l'elicottero della Marina, pilotato da Salvatore Cilona. Si fionderà a 200 chilometri orari verso il Giglio, dove arriverà alle 23.50. La sua presenza è fondamentale per salvare con il verricello le persone che non riuscivano a risalire sul ponte. E i suoi fari erano indispensabili a illuminare la scena e permettere la discesa nelle scialuppe.

emergenza, bisogna dimostrarsi degni del ruolo. Non sopporto l'idea che questa tragedia si dimostri la facile metafora di una società, quella italiana, capace di creare una meraviglia cantieristica come la Concordia ma che allo stesso tempo permetta poi che venga governata da addetti manchevoli, inadeguati. So di storie di eroismo, su quella nave, e di egoismi spiccioli. Per ora contiamo le vittime, ma non dimentichiamo troppo in fretta questa lezione. «In caso di incendio - ha proseguito mia figlia - il vigile mi ha assegnato il compito di capo fila. Porterò io l'intera classe nel punto di raccolta». So che farai bene il tuo compito. Ho fiducia nelle nuove generazioni. Mi fido di te, capitano. Oh, mio capitano.

no. La capitaneria di Livorno ordina di rompere gli indugi e annunciare l'allarme di bordo. Passeranno almeno altri 20 minuti prima degli otto fischi della sirena (sette lunghi, uno breve). Non può valere la scusa che si è voluto evitare il panico, e si poteva comunque dare il «mayday» per avviare le procedure ufficiali di soccorso alla nave e ai passeggeri.

Ore 23.06 A bordo esiste solo una legge: la sopravvivenza. I passeggeri si contendono i giubbotti di salvataggio. Ad Antonella, che caracolla nel corridoio delle cabine con in braccio la sua bambina, viene strappato via. Lei ne vede uno custodito in una vetrina. Spacca il vetro con una sedia e lo indossa. A terra, don Lorenzo vede le scialuppe e apre la chiesa, «per quelli che verranno in questa lunga notte».

Ore 23.10 Decolla da Luni, nello Spezzino, l'elicottero della Marina, pilotato da Salvatore Cilona. Si fionderà a 200 chilometri orari verso il Giglio, dove arriverà alle 23.50. La sua presenza è fondamentale per salvare con il verricello le persone che non riuscivano a risalire sul ponte. E i suoi fari erano indispensabili a illuminare la scena e permettere la discesa nelle scialuppe.

**Ore 23.30** A bordo le gerarchie sembrano invertite. Comandano quelli in «gilet rosso e camicia bianca», come li chiamano i passeggeri. Sono i filippini e i peruviani, la novovalanza della Costa Concordia. Loro dirigono le operazioni di sbarco, aiutando le persone a guadagnare le scialuppe, ma capiscono poco l'italiano e nervosismo e paura attaccano la nave. Aldo ha in braccio due bambini piccoli e per questo viene scortato sulla scialuppa. Due signori si buttano dal ponte, e precipitano sulla barchetta di emergenza, che s'impenna, ma non si ribalta. Si difendono: «Anche noi abbiamo il diritto di vivere».

Paolo Rona, vacanziero ma vigile del fuoco di professione si adopera e salva due disabili. E accusa: «Gli ufficiali anziché aiutare si sono messi in salvo per primi». Così fa il comandante, che sbarca alle 24. E che non raccoglie l'invito della guardia costiera, che gli consiglia di tornare a bordo e dirigere il salvataggio. Dalla nave arrivano richieste bizzarre: trainateci in porto, chiedono alla vedetta della Finanza. «Come chiedere a una formica di spostare un elefante».

Ore 1.55 Parte dalla terraferma il primo traghetto che dovrà portare via i naufraghi, che tre ore dopo saranno a Porto Santo Stefano, e riceveranno cure e ristoro. Nella caletta del porto viene a galla il primo morto. Non sarà l'ultimo. ♦