



Foto di Maurizio Degl'Innocenti/Ansa



IL COMMENTO

Vittorio Emiliani

QUELLE GRANDI NAVI TROPPO INSICURE

La vita non è mai un film. Tantomeno un film della levità visionaria di «Amarcord». Ricordate la scena del passaggio del leggendario Rex appena al largo del Grand Hotel di Rimini, fra le barche dei concittadini di Fellini accorsi a remi per godersi lo spettacolo? Qualcosa di analogo succedeva sovente – come ha documentato ieri questo giornale con raccapriccio – in prossimità degli scogli dell'Isola del Giglio. Coi comandanti che salutavano azionando gioiosamente la sirena dall'alto di queste navi sempre più gigantesche, ricche di luci, di passeggeri e di profitti. Una gioiosità incosciente che ora ha il suono cupo della tragedia. Sono le stesse navi colossali, a più piani, che hanno fatto di Civitavecchia il primo porto passeggeri italiano, con quasi 2 milioni di transiti nel 2010, e che entrano persino nel bacino di San Marco, nonostante le vive proteste alzate dal sindaco Giorgio Orsoni.

Maxi-navi da 112-114.000 tonnellate di stazza, alte 70 metri, che possono trasportare circa 3.800 crocieristi, più un migliaio di uomini di equipaggio. Navi sempre più kolossal. Evidentemente per attrarre su questi enormi «alberghi galleggianti» quanti sognano di ritrovarvi le luci e i colori dei centri commerciali. I porti italiani attrezzati per questo traffico relativamente nuovo sono balzati da 18 a 38 nel primo decennio del terzo millennio. Anche se i rapporti turistici dicono che soltanto una parte di essi può accogliere mastodonti da 350 metri di lunghezza e la Costa Concordia, varata nel 2006 ed ora rovesciata come una gigantesca balena, al Giglio ne misura poco meno di 300.

Il valore dei ricavi da crociere sul venduto complessivo delle agenzie di viaggio è montato, secondo Italian Cruise Watch 2011, dal 22 (2000) al 31% (2010), con

punte del 50.

Una attività economica dalle ricadute anche territoriali assai ampie, che esigerebbe di venire gestita con meno faciloneria o leggerezza. Ora si punta l'indice accusatore sul comandante, sul suo ritardo nel segnalare dell'incidente, sull'abbandono del bastimento. Ma le falle nell'organizzazione del salvataggio paiono molteplici. Del resto, è davvero possibile assicurare, in caso di emergenza, l'evacuazione rapida e senza problemi per 3-4.000 persone con equipaggi che non sembrano dotati di alta professionalità, formati da marittimi per lo più non italiani, con scarsa conoscenza delle lingue, remunerati con salari che non attraggono un personale qualificato? Temo di no.

Questo sembra dirci il tragico naufragio del Giglio. Malgrado una notte fredda ma serena e senza mare mosso. Malgrado il pronto accorrere degli isolani con le barche e il lavoro, al solito encomiabile, dei Vigili del Fuoco. Evidentemente maxi-navi del genere non vanno in alcun modo arrischiate laddove non ci siano fondali e altre condizioni di navigabilità di assoluta sicurezza. Evidentemente l'illusione di potere tutto dall'alto di questi colossi del mare può giocare tragici scherzi.

Assieme al dramma umano di vite spezzate, di persone gravemente ferite, di altre sotto choc, si profila il rischio ambientale delle 3.800 tonnellate di gasolio denso nei serbatoi del gigante riverso sugli scogli. Purtroppo, a quanto si sa, tali navi colossali non hanno scafi col doppio fondo. Del resto esso è stato imposto alle petroliere soltanto una decina di anni or sono dal governo Amato, ministro dell'Ambiente, Willer Bordon. Occorre quindi approfittare delle prossime giornate - di clima sereno, secondo le previsioni meteo – per svuotare i serbatoi della Costa Concordia. Cerchiamo di non aggiungere tragedia a tragedia.

Duemiladodici

Il naufragio e due giornalisti

Francesca Fornario

In redazione: «La cosa drammatica è che a bordo c'erano persone che avevano risparmiato tutta una vita per fare quel maledetto di viaggio in nave». «Per poi finire così, a pochi metri dalla costa...». «Pazzesco, con quello che hanno pagato a bordo non c'erano nemmeno i giubbetti di salvataggio...». «Sembra incredibile che nel 2012, in Italia, si possa ancora morire affogati perché i soccorsi non arrivano in tempo». «Non sarebbero mai dovuti partire. Io non ci salirei mai su una di quelle navi». «Nemmeno io. Però capisco quelli che lo fanno, nelle loro condizioni...». «Nelle loro condizioni forse ci farei un pensierino anche io, hai ragione». «Sai adesso che cosa facciamo? Mandiamo cinque inviati, raccogliamo le testimonianze dei superstiti, pubblichiamo l'elenco dei morti e dei dispersi, intervistiamo i soccorritori, cerchiamo i parenti delle vittime e intervistiamo anche loro. E poi facciamo un bel ritratto dei passeggeri: come si chiamano? Quanti anni anno? Cosa fanno nella vita? Perché sono partiti? Quali aspettative avevano? Hanno lasciato a casa dei figli? Sono riusciti a mettersi in contatto con loro? E poi un pezzo sui precedenti storici: quando è stata l'ultima volta che è successa una simile tragedia? E poi servirebbe l'intervista a un esperto che spieghi quali rischi ci sono a mettersi in viaggio su una di quelle navi, le condizioni del mare...», l'intervista ai soccorritori, mettiamo in home page sul sito una gallery di foto dell'imbarcazione rovesciata, almeno una decina di video del salvataggio una mappa interattiva della rotta e facciamo la diretta su Twitter e su Facebook». «Adesso non esageriamo, anche perché in apertura abbiamo Piazza Affari, poi il discorso del Papa, poi il campionato, poi le sparate di Bossi... Direi che un pezzo ben scritto a pagina otto, con un paio di foto, può bastare». Due redattori di un giornale qualunque discutono del naufragio di un barcone partito dalla Libia. ♦



vigili del fuoco hanno sistemato due strumenti di rilevazione al laser, capaci di segnalare ogni singolo movimento. Basta una piccola oscillazione e l'allarme ordina l'evacuazione delle squadre al lavoro.

Nonostante le assicurazioni, però, l'allarme resta altissimo. Anche per questo per oggi è previsto in prefettura a Livorno un vertice cui parteciperà anche il ministro dell'Ambiente Corrado Clini: all'ordine del giorno la questione dei rischi ambientali legati al naufragio della Concordia. Allo studio, in queste ore, anche la possibilità di limitare la possibilità di transito delle grandi navi in acque protette. «Basta con la gestione di queste navi che vengono usate come se fossero dei vaporetta», ha detto ieri Clini. «Questo - ha sottolineato il ministro - non è turismo sostenibile ma è turismo pericoloso. Dobbiamo intervenire e con decisione per evitare che queste grandi navi arrivino vicino ad aree ambientalmente sensibili».

Un tema che era stato sollevato in mattinata anche dal presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, anche ieri in visita ai soccorritori sull'isola del Giglio. «Chiederò che venga regolato il passaggio delle navi in una area che ha un importante valore - ha spiegato il governatore - bisogna istituire linee di navigazione chiare e sistemi di controllo. Bisogna evitare di consentire a navi di queste dimensioni di andare a spasso e provocare questi disastri. Servono gli strumenti di repressione e controllo che sono utilizzati nello Stretto di Messina e alle Bocche di Bonifacio». ♦