



coraggio per il futuro. È possibile e doveroso». Alla liturgia erano presenti, tra gli altri, anche i ministri dell'Interno, Anna Maria Cancellieri, degli Affari Esteri, Giulio Maria Terzi, e dello Sviluppo economico, Corrado Passera; il Capo della Protezione civile, Franco Gabrielli, i sindaci di Roma, Gianni Alemanno, e del Giglio, Sergio Ortelli e l'ad di Costa Crociere, Pier Luigi Foschi, che, al termine della cerimonia, non ha voluto rilasciare dichiarazioni. All'inizio della cerimonia Napolitano e, al termine, Bagnasco si sono fermati a salutare uno a uno i parenti delle vittime, le persone che ora, forse più di tutti, attendono verità e giustizia sulla tragedia della Costa Concordia.

RECUPERO

E mentre a Roma si ricordavano le vittime al Giglio sono iniziate le operazioni di recupero del carburante. Dal relitto della nave si estrae carburante ad una velocità di circa cinque metri cubi l'ora, ma quando l'operazione di pompaggio sarà a regime si salirà a 10 metri cubi l'ora. Il pompaggio è iniziato dai primi sei serbatoi della nave, che contengono com-

40-45 ore

È il tempo per svuotare il primo serbatoio da 400 metri cubi

pletissimamente 1.518 metri cubi di carburante, pari al 67% di quanto complessivamente presente in tutta la nave. Nello specifico ieri si è iniziato da un serbatoio contenente 400 metri cubi di carburante e che, con le velocità indicate prima, potrebbe essere svuotato nel giro di 40-45 ore, cioè entro domani mattina. Ma, oltre a questi primi sei serbatoi più grandi, altro carburante della Costa Concordia si trova in altri nove depositi più piccoli, anche questi sommersi e ancora tutti da «flangiare», che ne contengono in tutto 377 metri cubi, pari al circa 17% del totale sulla nave. Infine, piccole cisterne nelle sale macchine hanno il restante 16%, pari a 348 metri cubi.

L'operazione di pompaggio, che ha assicurato Gabrielli andrà avanti 24 ore su 24 condizioni meteo permettendo, si svolge prelevando carburante da una valvola e immettendo acqua da un'altra, in modo da non alterare i pesi e l'assetto della nave adagiata sulla scogliera del Giglio e di cui si vogliono evitare movimenti e scivolamenti. Il materiale prelevato viene stivato in una bettoniera ancorata al fianco di un pontone che può essere usato solo in condizioni di mare calmo. ❖

L'inchino, i soccorsi e quell'ora di silenzio I dubbi della procura

Troppe domande ancora senza risposta: il 3 marzo al via l'incidente probatorio. Dalla scatola nera le prime certezze

L'inchiesta

MASSIMO SOLANI
msolani@unita.it

Un mese dopo lo schianto contro gli scogli delle Scole, un mese dopo il panico a bordo, l'evacuazione dei passeggeri e le prime, drammatiche ore dei soccorsi, sulla tragedia della Costa Concordia restano ancora tante, troppe pagine da scrivere. Interrogativi che attendono una risposta, famiglie che forse non sperano nemmeno più di riavere un cadavere da seppellire e migliaia di persone che chiedono di sapere cosa davvero sia successo a bordo. Da quel maledetto "inchino" davanti al porto del Giglio fino alla gestione delle operazioni di salvataggio, nelle carte dell'inchiesta della procura di Grosseto c'è una verità che il 3 marzo, giorno del maxi incidente probatorio, inizierà a delinearsi quando i periti potranno finalmente mettere le mani sulla scatola nera che ha registrato voci, comunicazioni, presenze e ordini.

La dinamica Perché la domanda da cui nessuna ricostruzione può prescindere, un mese dopo, è sempre la stessa: fu il comandante Francesco Schettino a decidere di passare così vicino all'isola? Oppure quella dell'"inchino" era una prassi consolidata, un cimento che la stessa Concordia raccomandava ai suoi comandanti (di passaggi ravvicinati, questo è certo ce n'erano stati altri in passato) per omaggiare i passeggeri e regalare loro la vista del Giglio illuminato a far da scenografia alla cena? Ad oggi l'azienda e la difesa di Schettino si sono scaricate addosso le responsabilità in un palleggio imbarazzante: in ballo infatti, oltre alla responsabilità penale, ci sono risarcimenti miliardari e il futuro di una compagnia che, per ammissione dell'ad Foschi, a questo punto potrebbe definitivamente colare a picco assieme alla sua nave più importante.

Foto di Enzo Russo/Ansa



Il relitto della Costa Concordia

PERICOLO

Foschi: «Il marchio a rischio, perso il 35% dei clienti»

«La vicenda della Concordia deve servire da lezione per il futuro». Lo afferma il presidente della Costa Crociere, Pier Luigi Foschi, intervistato ieri dal quotidiano Stampa ad un mese dall'incidente della Costa Concordia e annuncia che ci saranno presto modifiche al sistema elettronico di bordo e ai tempi per le esercitazioni di salvataggio. Quanto al capitano Francesco Schettino, Foschi afferma «sta vivendo la sua vicenda giudiziaria e su di lui pesano indizi che farebbero tremare i polsi a chiunque. È indubbio che c'è stato un comportamento umano che ha causato quello che ha causato». L'effetto sulle prenotazioni ha fatto registrare un pesante calo. «Siamo sotto di un 35% - afferma Foschi - rispetto allo scorso anno» e se «la Costa Crociere non fallisce come società - aggiunge - Potrebbe fallire come marchio, perché siamo stati azzerati mediaticamente. Il nostro marchio è stato massacrato».

La richiesta di aiuto Fra i pochi dati certi su quanto avvenuto la sera del 13 giugno, c'è il timing delle prime ore dopo lo schianto. Una ricostruzione che, senza ombra di dubbio, individua un'ora di buco fra il momento dello schianto e il primo contatto fra la Concordia e la Capitaneria di Porto di Livorno, che chiamò la nave allarmata da una telefonata dei carabinieri di Prato. Anche su questo aspetto è guerra aperta fra la difesa di Schettino e la Costa. Che cos'è successo fra le 21:07 e le 22:06? Schettino, hanno ricostruito alcuni testimoni, in quei minuti parla più volte con i dirigenti dell'azienda. È lui a non spiegare davvero quanto grave sia la situazione, come sostiene la Costa, o è l'azienda a consigliare cautela per evitare di dover evacuare la nave? Chi doveva avvertire immediatamente i soccorsi, e perché in quell'ora maledetta non è stato fatto?

I soccorsi I video diffusi in queste ore dal Tg5 e acquisiti dalla procura di Grosseto, di sicuro, potranno aiutare a chiarire alcuni degli interrogativi che fin qua non hanno trovato risposta. Chi c'era davvero in plancia al momento dello schianto? E chi è che ha deciso di non avvertire immediatamente i passeggeri della gravità dell'accaduto? Perché una cosa ormai è certa: Schettino e i suoi ufficiali avevano ben chiaro da subito che la nave stava imbarcando acqua dalla falla aperta sullo scafo dallo scoglio. E che, di conseguenza, la nave andava evacuata prima che cominciasse ad inclinarsi. «È solo un black out», vennero invece rassicurati i passeggeri. Che, in preda al panico, iniziarono ad accalcarsi sulle scialuppe ben prima che fosse impartito l'ordine di evacuazione. Sotto esame da parte dei pm, però, ci sono anche le procedure di sicurezza allestite dalla Concordia. «Erano totalmente disorganizzati», hanno accusato molti dei sopravvissuti. «Parte dell'equipaggio si è messa in salvo senza prendersi cura di noi», hanno aggiunto altri. È andata davvero così? Un dubbio che diventa infamia nel caso del comandante Schettino: che, come provato dalle telefonate e dalle testimonianze, era a terra ben quattro ore prima della fine dell'evacuazione. Per questo, sul suo capo, pende ora anche l'accusa di abbandono della nave.

Tante, troppe domande ancora senza risposta. Serve la verità, presto. La chiedono, soprattutto, le famiglie delle diciassette vittime accertate e quelle delle 15 persone ancora disperse. ❖