

ITALIA

PRIMO ANNIVERSARIO DEL NAUFRAGIO CHE PROVOCÒ 32 MORTI. I CORPI DI MARIA GRAZIA E DI TERENCE NON SONO MAI STATI TROVATI

MARCO BUCCIANINI
mbucciantini@unita.it

La Concordia è sempre lì Ancora un anno per portarla via

Anche la grande nave è una vittima: adesso si può capire, guardando la Concordia. Non ha trovato nemmeno la pace del fondo del mare. È lì, sul fianco, cadavere, umiliata dall'infinita superbia e stupidità dell'uomo. Domani nottetempo sarà un anno. È un persistente monumento alla memoria, sembra eterna proprio come il mare, la spiaggia e il vento. Doveva sparire in fretta, ma non è semplice fare i conti con 115mila tonnellate disposte su 290 metri di lunghezza (per capire: quasi tre campi di calcio). Attorno alla più grande nave da crociera mai naufragata, il tempo è passato così: dapprima il doveroso recupero dei 32 morti. Questa penosa ricerca s'è fermata ad aprile, e ancora mancano due tombe, quella di Maria Grazia Treccarichi, una signora siciliana che festeggiava in crociera un traguardo tondo, quello dei cinquant'anni. E quella di Terence Russel Rebello, cuoco indiano, 33enne di Mumbai: aiutò molti passeggeri a indossare il giubbotto di salvataggio e salire sulle scialuppe - così lo ricordano e questo saprà la figlia di 3 anni. Il fratello Kevin venne al Giglio, l'indomani, e si fermò sullo scoglio a pregare per molti giorni: aveva una voce dolce e calma, e il cuore angosciato. Ringraziava i sommozzatori, li elogiava. Quando si spensero le luci, e i giornalisti se ne andarono, lui era ancora lì, ad aspettare.

Parallelamente alla ricerca delle persone, e dilatata dal variare delle condizioni del mare, c'è stata la bonifica della nave, vigilata dagli olandesi della società *Smith salvage* e dai livornesi della Neri. Prioritario era lo sversamento del carburante (concluso a marzo). Poi si è provato a recuperare altro materiale disperso sui fondali, per contenere il danno ambientale. Sempre in primavera è stato scelto come recuperare il relitto, fra sei progetti. La rimozione fu affidata agli americani di *Titan salvage* e agli ingegneri della Micoperi, società del gruppo Fincantieri. Costi e tempi furono subito ostili: 300 milioni di dollari (già saliti a 450) e non meno di un anno per vedere quel che resta della nave tornare in porto (la Regione Toscana e la logica vorrebbero l'approdo a Piombino, soluzione adeguata e vicina).

Così negli ultimi sei mesi la roccia è stata trivellata, per piantare i pali, utili alla piattaforma subacquea che deve stabilizzare lo scafo, allargandone la base d'appoggio quando i tiranti sollevaranno la Concordia, che è adagiata su un fianco. Da quanto si capisce, siamo a questo punto del lavoro, fra la definitiva messa in sicurezza (frase ascoltata mille volte) e la fase del sollevamento, che restituirà alla Concordia la dignità irrimediabilmente perduta, per fingere una navigazione verso il porto. E allora saranno i cassoni d'acqua per bilanciare, e la gabbie per controbilanciare e lo svuotamento per miracolare: ingegneria e industria pesante. Però a Piombino la vedranno a settembre, se tutto andrà bene: «Prima del ritorno al galleggiamento si dovrà svuotare la carcassa dei 230mila cubi di acqua infiltrati», avverte il geologo del ministero Siro Corezzi. Anche per questo, ieri il consiglio dei ministri ha prorogato fino all'ultimo gior-

no di questo nuovo anno lo stato d'emergenza sul Giglio. Prende tempo e mantiene il regime speciale per poter piantonare il daffarsi. Questa realtà inquieta gli ambientalisti, che ieri hanno manifestato la loro preoccupazione, e gli amministratori locali, ma la Concordia passerà un'altra estate spiaggiata sulla deliziosa isoletta dell'arcipelago toscano.

LA NOTTE DELLA CONCORDIA

Il 13 gennaio del 2012 il comandante Francesco Schettino sceglie la rotta sotto costa, per salutare l'isola, prassi conosciuta come "l'inchino". Avverte un vecchio comandante che solitamente riposa al Giglio, l'ammiraglio Mario Palombo, che sapeva compiere la manovra con abilità, e la cosa è ampiamente tramandata come succede ai fatti di mare. Palombo non c'è, si trova nella casa di Grosseto, e raccomanda prudenza a Schettino. A bordo c'è la spensieratezza tipica del dopocena e del primo giorno di gita. La Concordia si avvicina. Troppo: dalla riva i pochi testimoni della fredda sera (e senza luna) capiscono in fretta, e seguono con gli occhi. Alle 21 e 42 lo scafo urta contro il più piccolo degli scogli delle Scole, che degradano verso il mare aperto. Per capire l'azzardo: quel sasso stava a otto metri di profondità. Quello scoglio, immobile da millenni, è la prima vittima della manovra di Schettino. Apre la fiancata come un coltello, per 70 metri, fino a incagliarsi. L'impatto rallenta la corsa della nave a 6 nodi, pochi per tenere la Concordia in linea. Il comandante si attribuirà la manovra che accosta la nave all'isola, per evitare il naufragio al largo (i morti si sarebbero contati a centinaia). I calcoli degli esperti propendono per una virata involontaria, dovuta - appunto - alla dinamica dello scontro e al successivo rallentamento.

Bisogna fare attenzione ai minuti, saranno decisi nei vari processi. Alle 22.09, dunque 27 minuti dopo l'impatto, gli ufficiali della capitaneria di porto di Livorno chiamano a bordo, per sapere se qualcosa se ci sono problemi. Sono stati avvisati dai carabinieri di Prato, allarmati dalla telefonata della nipote di una passeggera. Dalla Concordia arrivano parole false e rassicuranti. È un'ora caotica, ma ci sarebbe tempo a sufficienza per assicurare molte vite e per fare arrivare subito i soccorsi dal cielo, in grado di illuminare la notte scura. Invece passa un'ora (nella quale il comandante chiama anche la società Costa, cercando una soluzione impossibile: salvare la reputazione). L'ordine di abbandonare la nave è delle 22.58. Per fortuna dei sopravvissuti, l'equipaggio ha anticipato il tormentato comandante, e già qualcuno è vestito del giubbotto di salvataggio, così da montare in fretta sulle scialuppe. Quello che accade al Giglio è ormai evidente: dopo pochi minuti, alle 23.14, la Concordia comincerà a inclinarsi. A bordo si lotta per la vita, aggrappati a ponteggi inclinati, scendendo scale precarie. Saranno ore di dolore e salvezza, di eroismo e codardia, «torni a bordo, cazzo» è

LA DECISIONE

Ieri il Consiglio dei ministri ha prorogato fino all'ultimo giorno del 2013 lo stato d'emergenza al Giglio

l'invito del capitano di fregata Gregorio De Falco, che dalla capitaneria cerca di richiamare Schettino alla legge del mare: il capitano sta sulla nave che naufraga, dirige le operazioni, e l'abbandona per ultimo.

I processi quantificheranno le varie colpe, ma aggiungeranno poco al giudizio collettivo che tutti si sono fatti. Devono però misurare distanze e responsabilità. Penali e civili. La Costa ha proceduto in tribunale contro il comandante, ma la prassi dell'inchino era perfino consigliata, come si seppe da una lettera fra il sindaco del Giglio e gli armatori. La Carnival - società americana proprietaria della Costa - proprio ieri ha risposto alle richieste di risarcimento con una tesi agghiacciante: «Le lesioni dei feriti dipendono da comportamenti disattenti degli stessi passeggeri».

MARIA GRAZIA

Sotto il pelo dell'acqua, chissà dove, è rimasta una storia da raccontare. Una storia di madre. Maria Grazia Treccarichi, la cinquantenne che sognava la crociera, se la regalò e portò con sé la figlia Stefania con il suo fidanzato e l'amica del cuore, Luisa. Il marito Elio detestava le grandi navi, e restò a casa. Nei momenti patetici e confusi dopo lo scontro, madre e figlia si persero. Stefania e il fidanzato guadagnarono la scialuppa, lei chiamò la madre al cellulare. Maria Grazia la rassicurò con la voce ferma e serena: «Stai tranquilla, sono a bordo di una lancia anche io, ci vediamo a terra». Non era vero. Maria Grazia e Luisa erano rimaste aggrappate alla nave sul lato di dritta, lo scafo si stava inclinando, per sprofondare. Il destino era tragico e chiaro. Maria Grazia mentì per evitare che la figlia tornasse indietro a cercarla, a salvarla, a morire, anche lei.

Sei mesi dopo un signore adulto, stempiato, con i pochi capelli ormai grigi, e il colore incarnato tipico di chi è pratico del mare, venne sull'isola. Elio Vincenzi da pochi giorni aveva preso il brevetto da sub, perché aveva un'idea in testa. Abbordò la nave spenta e sconfitta, e lanciò un mazzo di fiori, poi si avvicinò agli scogli delle Scole e si calò per 25 metri, per deporre una lapide in fondo al mare e giurare di tornare, tutti gli anni, a ricordare. A terra, la banda suonava il Requiem di Mozart.



La protesta di Legambiente ieri al Giglio per chiedere l'immediata rimozione della Costa Concordia FOTO DI STEFANO RELLANDINI/REUTERS