

OPERAZIONE GIGLIO

Solo in primavera lascierà l'isola «Per Piombino»

- Una volta verticale il tribunale dovrà fare gli accertamenti legali
- Da oggi la ricerca degli ultimi 2 cadaveri

FRANCA STELLA
ISOLA DEL GIGLIO (GR)

Questa mattina, se nella notte non sarà cambiato qualcosa, la Costa Concordia sarà finalmente in posizione eretta. Ma non prenderà subito il mare. Gli abitanti dell'Isola del Giglio la vedranno ancora lì fino alla prossima primavera.

Ci sono varie ragioni che impediscono al relitto di prendere il largo verso un cantiere navale pronto a smontarla. La prima è che conclusa la maxi operazione di rotazione ci vorranno «parecchie settimane» per poter valutare la possibilità di svolgere accertamenti finora impossibili a bordo. L'ammiraglio Domenico Picone, consulente tecnico della procura della Repubblica di Grosseto, lo ha chiarito ieri. «Quando la nave sarà emersa, parzialmente perché solo dal ponte 8 in poi verrà fuori bisognerà vedere se le condizioni del relitto consentiranno di poter salire a bordo e di svolgere eventuali ulteriori accertamenti». Nel caso in cui ulteriori verifiche a bordo saranno possibili, «il Tribunale dovrà nominare dei periti» e comunque ci vorranno «parecchie settimane».

Ma non è solo una questione legata ai periti. I tecnici hanno valutato che in questo periodo dell'anno è troppo difficile azzardare uno spostamento. Durante l'autunno o l'inverno le condizioni meteo potrebbero variare troppo rapidamente da permettere una navigazione lenta e sicura. In primavera, tarda primavera, l'operazione avrà luogo.

La destinazione, tra l'altro, è ancora incerta, e sulla questione è aperto un contenzioso tra il porto di Piombino e quello di Palermo. La questione è semplice, sulla carta: il relitto dell'imbarcazione è tecnicamente da considerarsi un rifiuto. Lo smaltimento spetta alla regione in cui la nave è incagliata, quindi la Toscana. Ma le cose non sono mai così facili: la destinazione naturale sarebbe il porto di Piombino, che però non è attrezzato in maniera adeguata. Il governo Letta per questo ha stanziato 73 milioni di

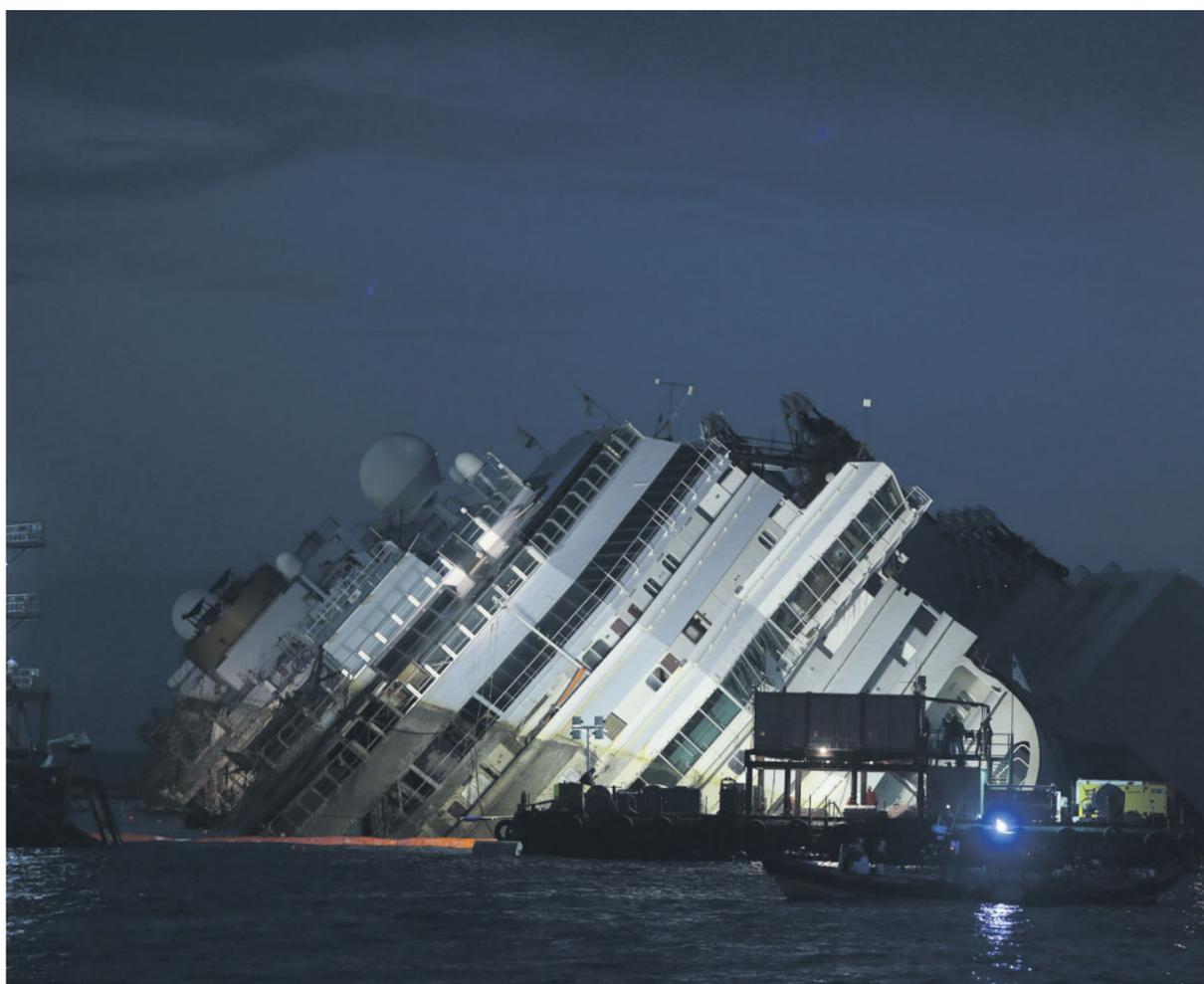
euro per adattare il porto ai lavori (soli che, pare di capire, saranno comunque a carico di Costa Crociere); ma la Sicilia preme per ricevere il relitto e smaltirlo nel porto di Palermo, già adesso attrezzato per lavori di tale entità.

Ieri il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi ha confermato l'adeguamento che l'adeguamento del porto toscano per lo smantellamento delle navi sta andando avanti. «Piombino sarà attrezzato per demolire navi - ha confermato il presidente della Toscana - a prescindere dalla Concordia. C'è poi l'altro fattore positivo che esiste la siderurgia vicina per riutilizzare l'acciaio». La posizione di Rossi ha trovato un'importante sponda da parte del ministro dell'Ambiente Andrea Orlando: «Adesso non cominciamo con il toto porto. Ho sempre detto» che la destinazione del relitto sarà «il porto più vicino pronto al momento in cui la nave sarà in grado di navigare. Quindi sulla carta è Piombino. Se Piombino non sarà pronto si prenderanno in considerazione altre ipotesi».

Se ci vorranno molte settimane perché la Concordia trovi il mare c'è voluto molto meno per riattivare il business delle crociere. Un settore che nemmeno la Concordia è riuscito a scalfire. Costa Crociere ha annunciato di aver avuto il tutto esaurito per lo scorso mese di agosto nelle sue 14 navi e prenotazioni, nel corso di tutta l'estate, in rialzo del 10% rispetto alla scorsa estate. Numeri in crescita anche per Msc Crociere. I turisti che quest'estate hanno infatti scelto una delle navi della compagnia per le proprie vacanze sono stati 62mila, ovvero il 15% in più rispetto allo scorso anno.

Obiettivi raggiunti anche per il gruppo Royal Carribben. Spiega Gianni Rotondo, direttore generale di RCL Cruises Italia: «Abbiamo raggiunto gli obiettivi che ci eravamo prefissati all'inizio dell'anno e chiudiamo la stagione italiana con ottimi risultati in termini di presenze a bordo, auspicando una continua crescita del settore crocieristico anche nel 2014, che vedrà l'arrivo nel Mediterraneo di Oasis of the Seas, la nave più grande del mondo, e l'inaugurazione della Quantum of the Seas».

La Concordia, dunque, appartiene al passato. Per tutti ma non per gli abitanti del Giglio. Con il relitto dovranno convivere per altri mesi. Vedendolo, però, da un'altra prospettiva.



La Concordia si rialza:

- Una giornata infinita trasforma il monumento all'idiozia dell'uomo nella sua opera di gigantesco sforzo e ingegno.
- Tutto il mondo segue ogni grado di spostamento
- Inquinamento: tutto ok

FELICE DIOTALLEVI
ISOLA DEL GIGLIO

È stato l'uomo, anche stavolta. L'uomo l'ha lasciata lì, come monumento alla propria idiozia e vanità. E l'uomo l'ha tirata su, simulando la rianimazione di questo enorme, straziante, corpo morto. C'era tanta industria attorno alla Costa Concordia, e tanta tecnologia: eppure è sembrato un lavoro artigianale, di uomini laboriosi e forti, attaccati a quelle corde. Gli scricchiolii, lo sfregiamento dei cavi, i rumori di fondo, la considerazione del vento e del mare, l'attenzione per tutto, ossessiva, seria: quella che era mancata - clamorosamente - la sera del naufragio. C'è una cautela e una cura maniacale, c'è il

mondo intero che osserva: una parte di cavo va fuori tensione, creando interferenze elettriche, i lavori si fermano, una squadra di otto uomini si adopera per risolvere il problema, e l'opera immensa riprende. Si respira l'iperbole, sull'isoletta offesa, bellissima e famosa.

C'è tutto il mondo, qui o di là dallo schermo. Ci sono i giornalisti con le facce di tutta Europa, ci sono gli americani, gli orientali, ci sono tutti i gigliesi, tutti, come c'erano quella sera, e sono qui a vivere una giornata che procede secondo dopo secondo, come un'infinita clessidra: non si apprezzano gli avanzamenti, bisognerebbe affacciarsi alla nave ogni tre ore per vedere e capire. Ma nessuno si distrae.

In questa vicenda tutto è stato troppo: anche questa giornata è un primato. È la prima volta che si tenta una cosa del genere. Anche perché la Concordia - va ricordato - è la nave da crociera più grande che sia mai naufragata: 300 metri, 114 mila tonnellate di stazza. Per forza di cose si trattava di tentare un rimedio sconosciuto, almeno nelle proporzioni (e nel costo: 600 milioni già contabilizzati, ma chissà quanto lieviterà, comunque, è tutto a carico dell'armatore, su questo il prefetto Gabrielli è stato ancora una volta netto). La tecnica usata ci ha insegnato un nuovo vocabolo: *parbuckling*, che è un retaggio del diciannovesimo secolo, un sistema a doppia corda con cui nell'Ottocento venivano fatti rotolare i grando barili che contenevano generi alimentari. È quello che per ore accade alla Grande Nave, imbracata e tirata da un cavo che le passa sotto.

Ovviamente questa data è una rima con qualcosa di già accaduto, poco prima delle 22 del 13 gennaio dell'anno scorso. Le persone tornano, i vivi e i

Un reality televisivo stile Titanic, però all'incontrario...

Verso le 19 di ieri sera, mentre scrivevo queste righe, la Concordia si era inclinata di circa 10 gradi e mancavano ancora diverse ore di lavoro perché la nave ritrovasse un minimo di stabilità. Il canale dedicato di Sky che seguiva i lavori in diretta aveva appena definito il lavoro della Protezione Civile "titanico": la voce del giornalista era seria, non sembrava una battuta e probabilmente non voleva esserlo.

Mentre leggete, in questa mattinata di settembre, è auspicabile che la Concordia si sia raddrizzata e galleggi felicemente verso il proprio futuro. Certo, ieri è stata una giornata televisivamente strana. Anche in parecchi locali pubblici, dovunque ci fosse uno schermo televisivo o una connessione qualsivoglia, molta gente seguiva il recupero del transatlantico arenato accanto all'Isola del Giglio. Era come se l'imponente lavoro collettivo dei tecni-

IL COMMENTO

ALBERTO CRESPI

Un canale tematico dedicato a un'operazione che non aveva nulla di televisivo: il movimento del relitto era impercettibile

ci («imponente» sì, va bene: «titanico» no, suvia!) volesse riscattare, nei desideri di tutti, le sciagurate incurie individuali che avevano provocato il naufragio. Come se un intero paese volesse lasciarsi alle spalle il ricordo del capitano Schettino. Pochi giorni dopo il 70esimo anniversario dell'8 settembre 1943, una delle date meno gloriose e più caotiche della nostra storia, l'Italia aveva (ha) tutto il diritto di chiedere che, nel suo quotidiano, ci sia anche qualcosa che funzioni. E in futuro niente più passaggi di transatlantici a pochi metri dagli scogli e niente più «inchini», per cortesia.

L'onnipresenza della tv faceva irrimediabilmente pensare a un reality. Tale fu, in fondo, anche la prima diretta televisiva dalla scena di una tragedia nella storia d'Italia: Vermicino, giugno 1981. La parola «reality» ancora non esisteva - in quanto genere televisivo, se non altro - ma si sarebbe potu-

to inventarla. Del resto «recuperare la Concordia» è un bello slogan, un titolo azzeccato. L'Italia vive un momento di «concordia» (minuscola) politica costruita a tavolino e sgradita ai più, e qualunque Concordia (maiuscola) che riprenda la rotta senza beccheggiare può essere interpretata come un piccolo segnale di speranza.

In fondo, qualche progresso s'è fatto. Assistendo in tv alle operazioni, l'archetipo che ci veniva in mente non era il Titanic. L'autentica vicenda dello sfortunato naviglio, e naturalmente il celeberrimo film che ne ha tratto James Cameron, sono una storia di movimento inarrestabile e di veloce catastrofe: lo scafo si scontra con l'iceberg, la nave affonda nel giro di poche ore; tutto è dinamismo, velocità, ansia. Le immagini di ieri colpivano per la loro (apparente) immobilità. Gli spostamenti nell'angolazione della nave erano impercettibili. La vicinanza

all'isola, il fatto che la Concordia appoggiasse sugli scogli ci faceva pensare a un'altra storia marinara sepolta nella memoria di tutti: Robinson Crusoe. Ricorderete che, nel romanzo di Defoe, il naufrago trascorre giorni e giorni ad attraversare a nuoto il braccio di mare che lo separa dal relitto della nave, per recuperare qualunque oggetto gli possa essere utile alla sopravvivenza.

Ieri, se non altro, non c'era un uomo solo a lavorare intorno alla Concordia: c'era una squadra di tecnici capaci e preparati, che per stamane - ci scommettiamo - avranno portato a termine il loro lavoro. Il vero naufrago solitario, nella scena che le tv rimandavano a tutta Italia, era la nave. I poveri Robinson, invece, si sono attrezzati e hanno fatto squadra. Ci sembra la metafora più utile, fra tutte quelle che potevamo ricavare dall'ennesima diretta tv.