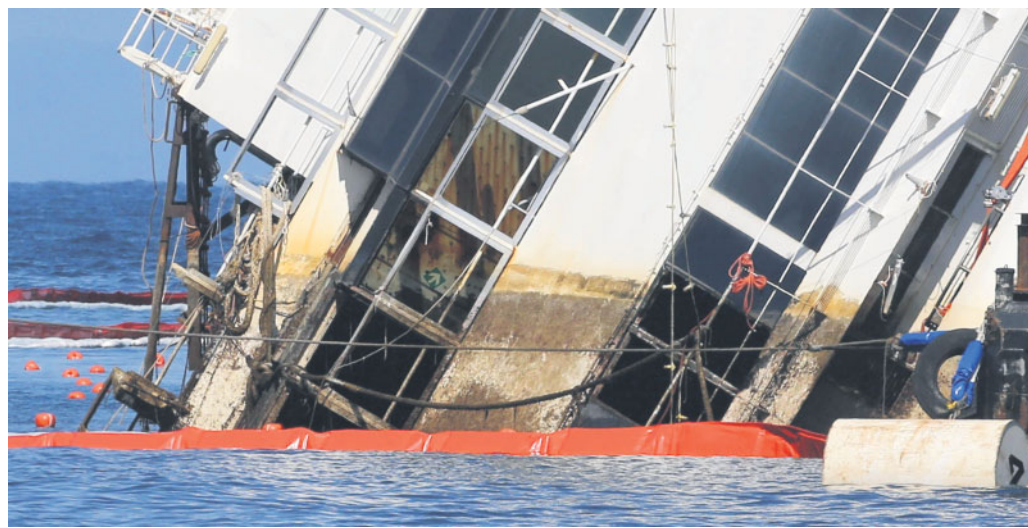




La Costa Concordia alzata di 13 gradi. Le operazioni sono andate avanti tutta la notte
REUTERS/TONY GENTILE



Inizia ad affiorare la parte sommersa della Costa Concordia FOTO LAPRESSE



Costa Concordia, le operazioni di rotazione FOTO LAPRESSE

Come ai tempi dei faraoni

IL COMMENTO

PIETRO GRECO

● SÌ, D'ACCORDO LO DEFINISCONO CON UNA PAROLA INGLESE, PARBUCKLING, PER DARSÌ UN TONO: ma in realtà quella che è iniziata ieri al Giglio è un semplice raddrizzamento di una nave, per quanto grossa. Sì, d'accordo molti parlano di tecniche sofisticate di alta ingegneria. Ma in fondo per raddrizzarla, la Concordia, hanno usato cavi, funi, argani e martinetti (il nome medievale di quello che oggi chiamiamo cric). Ovvero tecniche e strumenti non molto diversi da quelli usati dagli antichi Egizi per tirar su le piramidi o dai Cartaginesi per varare le loro navi, magari più piccole della Concordia, ma capaci di attraversare le colonne d'Ercole, raggiungere le Americhe e navigare per settecento anni su e giù per l'Atlantico - se Lucio Russo ha ragione nella ricostruzione della scoperta del Nuovo Mondo proposta di recente in *L'America dimenticata* (Mondadori, 2013). Tecnologie banali - nel senso di vecchie, semplici ma affidabili - per risolvere, dunque, i problemi creati da una moderna catastrofe.

Ma, a ben vedere, anche all'origine della tragica vicenda della Concordia c'è la banalità. Nel senso di una causa semplice, ahimè vecchia come la specie *Homo sedicente sapiens*: l'errore umano, l'imprevedibile alzata d'ingegno di una persona non all'altezza delle sue responsabilità. Molte delle moderne catastrofi causate dall'uomo, anche quelle che hanno coinvolto mezzi e strutture ipertecnologiche, hanno avuto cause banali. Il disastro dello space shuttle Challenger, il 28 gennaio 1986, con quella spettacolare esplosione in volo che si portò via la vita di sette astronauti, fu causato dalla rottura di una banale guarnizione di gomma. E il crollo delle avveniristiche Torri Gemelle di New York, l'11 settembre 2001, non fu causato dalla tremenda, imprevedibile ma in definitiva banale decisione di pochi uomini di sequestrare due aerei brandendo semplici, antiche ma efficaci armi (dei coltelli) e di sacrificare se stessi per di abbattere un simbolo della potenza del loro nemico? E l'incidente alla centrale nucleare di Fukushima, l'11 marzo 2011, non è stato causato da un muro banalmente troppo basso per opporsi all'onda di tsunami causata da un terremoto, questo sì eccezionale, di magnitudo 9.0?

...
La vera e complessa domanda è: perché non lavoriamo per prevenire le catastrofi ambientali?

Anche molti recenti infortuni di tecnologia e scienza hanno avuto cause banali. Uno specchio montato banalmente male ha impedito al Telescopio Spaziale Hubble, il più avveniristico mai costruito, di mostrare le sue capacità dopo la messa in orbita il 24 aprile 1990. Una resistenza elettrica banalmente eccessiva di una connessione tra due magneti ha causato, nel 2008, il momentaneo blocco e la successiva lunga riparazione di LHC, la macchina più potente e complessa al mondo. Un cavo avvitato banalmente male ha indotto OPERA, il gruppo di scienziati più esperti al mondo di fisica del neutrino, ad annunciare a settembre 2011 che l'elusiva particella può battere in velocità persino la luce.

Spesso la soluzione a questa «banalità della catastrofe» è la «banalità della riparazione». Il ricorso a tecnologie affidabili, spesso antiche ma non per questo obsolete, che rimediano all'errore. Che molto spesso è un errore umano. Così banale da risultare imprevedibile. È in fondo questo l'insegnamento della vicenda della Concordia: spesso la catastrofi generate dall'uomo hanno cause banali e soluzioni banali.

Eppure non sempre quelle cause semplici vengono rimosse e quelle soluzioni semplici applicate. Un esempio per tutti: il cambiamento del clima globale. È certo un fenomeno complesso (una catastrofe lenta eppure enorme), ma la sua accelerazione ha anche cause banali: noi uomini bruciamo troppi combustibili fossili. Anche una parte importante della soluzione è (sembra) banale: usiamo l'energia in maniera più efficiente; sostituiamo i combustibili fossili con altre fonti energetiche «carbon free». Le tecnologie (abbastanza banali) ce lo consentirebbero: possiamo usare semplici strumenti per risparmiare; possiamo usare fonti relativamente semplici da attingere in sostituzione, solari, eoliche, del mare, geotermiche. Eppure non lo facciamo. E allora la domanda, questa sì complessa, è perché? Perché non usiamo le soluzioni più semplici e affidabili disponibili, per rimuovere cause magari enormi ma semplici da individuare? Cosa ci impedisce di intervenire oggi con strumenti banali per rimuovere un rischio anche catastrofico che, a ragione o più spesso a torto, pensiamo sia lontano nello spazio e nel tempo, come lo era nella mente delle 4229 persone che sulla nave da crociera Concordia alle 21.41 mai avrebbero immaginato che, un minuto dopo, a causa di un banale errore umano, avrebbero urtato uno scoglio e sarebbero andate incontro a un tragico naufragio?

«Un riscatto per il Paese»

morti (tramite i loro cari). I protagonisti penosi e quelli virtuosi, come il comandante Gregorio De Falco, che quella sera prese in mano la situazione, supplendo alla fellonia del comandante Francesco Schettino e soprattutto urlando al telefono una delle frasi indelebili della lunga notte del naufragio: «Torni a bordo, cazzo». Ovviamente, dalla sala operativa della torre di controllo della capitaneria di Livorno parlava con Schettino, che balbettava scuse. De Falco anche oggi è nella stessa sala e anche oggi trova una frase appropriata: «Questa immagine che stiamo offrendo al mondo riscatta l'Italia approssimativa e cialtrona che emerse quel giorno. Mi inorgolisce profondamente».

...
Il ministro Orlando: «Come un'operazione a cuore aperto. Non conta quanto ci vuole, ma che finisca bene»

La tempesta della notte fra domenica e lunedì ha ritardato i lavori, cominciati alle nove. Verso mezzogiorno la nave era già staccata dallo scoglio che l'ha subita per 18 mesi. I lavori hanno virato d'importanza e preoccupazione attorno al tramonto, quando la Concordia era ormai «girata» di 13-15 gradi: il momento decisivo era fissato infatti a 24 gradi, e quindi si avvicinava, un grado alla volta, un scricchiolio alla volta. Giunti - appunto - a 24 gradi, le masse dovrebbero consentire un più rapido sollevamento, e dunque maggiori sollecitazioni alla struttura. Soprattutto, a quel punto sarà possibile liberarsi delle funi e far lavorare la zavorra: è accaduto nottetempo, ma comunque tardi, curiosamente, negli stessi minuti in cui Schettino strappò uno scoglio al suo eterno sedimento, e cominciò l'inferno. Ormai è chiaro che la nave eretta sarà uno spettacolo dell'alba del giorno dopo, come un buongiorno agli isolani. Il ministro Andrea Orlando non se ne fa un problema: «Non metterei l'attenzione sull'ora in più o l'ora in me-

no: questa è come un'operazione a cuore aperto, se serve più tempo è tempo speso bene». S'informa dell'ambiente, viene rassicurato da tutti i responsabili: «Per ora nessun danno, acque limpide, aria intatta». Si temeva lo sversamento del liquido stagnante dentro la nave, si temeva la fuga dei gas prodotti dalla decomposizione di materiale organico (l'H₂s) ma nessun rilevatore, marino o terrestre, ha mosso le lancette. Su eventuali sversamenti, vigilavano anche le due navi Castalia spedite proprio dal ministero di Orlandò, quello dell'Ambiente.

Mostra qualcosa a tutto il mondo, la Concordia: la sua decadenza, le piaghe da decupito, e la murata azzurra, nascosta sotto il mare, che emerge poco alla volta. E la muffa, l'usura dell'inedia, la corrosione dell'acqua. Qualcosa verrà cercato in fretta, da oggi pomeriggio: anzitutto i corpi delle due vittime ancora disperse. Maria Grazia Treccarichi, fra i passeggeri, e Russel Rebello membro dell'equipaggio. Qualcuno li aspetta a riva.

LE TAPPE DELLA TRAGEDIA



L'incidente

È venerdì 13 gennaio del 2012. La Concordia del colosso Costa crociera viaggia da Civitavecchia verso Savona, prima tappa di un tour nel Mediterraneo. La guida il comandante Francesco Schettino. Che nei pressi del Giglio si avvicina a meno di cento metri per l'«inchino», sorta di saluto all'isola, molto spettacolare. Alle 21.42 la Concordia urta uno scoglio, si apre una falla di 70 metri. Solo alle 23 Schettino ordina di abbandonare la nave.



Il processo

Schettino e il vicecomandante Ciro Ambrosio finiscono in carcere per naufragio, omicidio colposo plurimo e abbandono di nave in pericolo. Dal 17 gennaio il comandante è agli arresti domiciliari, decisione confermata ad aprile. A dicembre 2012 la Procura di Grosseto individua 12 indagati. Schettino è l'unico a scegliere di affrontare il processo, gli altri patteggiano. A luglio 2013 le prime condanne: pene da 1 anno e 8 mesi a 2 anni e 10 mesi.



Le vittime

Sulla Concordia viaggiava un piccolo paese: 4.229 persone (1013 dell'equipaggio), di 62 diverse nazionalità. Moriranno in 32. La più piccola aveva solo 5 anni: la scialuppa verso cui si era diretta con il padre era già piena. Due persone sono ancora oggi disperse, un italiano e un indiano. Per i sopravvissuti è choc. Nella foto, i fiori portati al Giglio da un uomo un anno dopo, per la moglie scomparsa.