

Rimozione tra un anno. La nave piena di scorie



Concordia, bomba ecologica il rischio del lato inesplorato

ROMA La Costa Concordia, la nave da crociera naufragata la sera del 13 gennaio 2011, rischia di rimanere davanti al porto del Giglio, incastrata fra le rocce di Punta Gabbianara, un altro an-

no. Lo ha detto il prefetto Gabrielli, capo della Protezione Civile. Il problema è il lato inesplorato della nave, che potrebbe contenere

Cirillo a pag. 13

Concordia, i rischi del lato oscuro

Il lato inesplorato

Quando tutto è successo, tra le 21.20 e le 21.40, i passeggeri erano a cena

Impatto con lo scoglio

A causa dell'inclinazione della nave molte scialuppe non potevano essere alzate in modo corretto ed essere messe in acqua

Armatore
Costa Crociere
Bandiera
Italiana
Cantiere
Fincantieri

Max passeggeri
3.780 persone
Max equipaggio
1.100 persone

Porti passeggeri
11
Cabine
1.100 persone

LA CURIOSITÀ
Sestri Ponente, 2 settembre 2005: durante il varo, la bottiglia non si rompe

Secondo fonti di stampa il **maltra** era nella cabina di comando poco prima dell'impatto. A lui il **comandante** della Costa Concordia, Francesco Schettino, avrebbe dedicato l'"inchino", passando sottocoste all'isola del Giglio

Le scialuppe di salvataggio che si trovavano sul fianco destro, sul quale la nave si è inclinata, non erano utilizzabili



IL DISASTRO
Tecnici al lavoro per le estenuanti operazioni di imbracatura del relitto della nave Concordia naufragato il 13 gennaio dello scorso anno



►Una fiancata è rimasta inesplorata. La rimozione un pericolo per le acque

IL CASO

ROMA A leggere bene tra le righe di un balletto di dichiarazioni e di comunicati dai toni soffusi ma dal senso inequivocabile, si è scoperta quest'amara verità: la Costa Concordia, la nave da crociera naufragata la sera del 13 gennaio 2012, quel monumento all'insipienza umana, quel gigantesco relitto le cui foto hanno fatto il giro del mondo, rischia di rimanere davanti al porto del Giglio, incastrata fra le rocce di Punta Gabbianara, un altro anno ancora, almeno fino alla primavera prossima.

Lo ha detto il prefetto Gabrielli, capo della Protezione Civile, intervenendo in tv di buon mattino: «Se non ci forniranno tutta una serie di assicurazioni la nave permarrà nella condizione in cui è fino al prossimo anno, quando le condizioni meteo marine consentiranno di rimetterla in asse in assoluta sicurezza». Lo ha confermato il sindaco del Giglio Ortelli: «In questa delicata fase, cruciale per la rimozione della nave, continuiamo a ricevere solo comunicazioni verbali...». Ha fatto indirettamente sue queste considerazioni la Costa Crociere, ammettendo che per conoscere esattamente i tempi della rimozione bisognerà prima riportare in asse il relitto.

UN MESE FA L'«ANNUNCIO»

Rispetto a un mese fa, cioè, è cambiato tutto. Rispetto all'ultimo sopralluogo ufficiale di Gabrielli sull'isola, quando ai gigliesi in attesa venne più o meno annunciato che a settembre la Concordia sarebbe stata riportata in asse, che grazie a enormi cassoni sarebbe stata riportata in posizione di galleggiamento e che di lì a qualche mese, comunque entro l'anno, quell'incubo sarebbe scomparso dalla loro vista.

Cosa è accaduto nel frattempo? E' accaduto che sono stati chiari tutti insieme i rischi di un'operazione data troppo per scontata. Rischi che Gabrielli spiega bene: «Per quanto gli ingegneri abbiano fatto simulazioni e ipotesi noi oggi non conosciamo quanto le rocce sono penetrate nella fiancata, che tipo di squarci hanno realizzato e quali sono le reali condizioni della struttura».

**NELLA PANCIA DELLA NAVE CI SONO CIBI E SOSTANZE TOSSICHE
 GABRIELLI: «SENZA GARANZIE RESTERÀ LÌ UN ALTRO ANNO»**

In parole povere Gabrielli vuol dire che, nonostante l'enorme lavoro fatto in questi diciotto mesi, c'è un lato nascosto della nave dove nessuno è mai riuscito ad arrivare, né i sommozzatori di tutti i corpi specializzati e neppure i robot Rov calati in mare: un buco nero, la fiancata di dritta che s'è così saldamente ancorata alle rocce da diventare un tutt'uno e che una volta riportata in superficie potrebbe riservare bruttissime sorprese.

DUE CORPI DA RECUPERARE

Finora la nave ha tenuto tutto nella pancia: detersivi, cibo, scarichi interni. I controlli delle acque intorno al relitto sono stati continui e scrupolosi e ogni volta hanno dato risultati molto incoraggianti. Ma cosa potrebbe accadere quando la Concordia sarà riportata in asse? Ecco perché Gabrielli ritiene che un'operazione del genere, con questi rischi, sia meglio organizzarla a primavera e non con le mareggiate del prossimo autunno.

Che poi nessuno lo dimentica: laggiù, nella parte nascosta della nave, ci sono ancora due corpi da recuperare, due delle trentadue vittime di quella notte. Ci sono le famiglie di Russell Rebello, il cameriere indiano, e di Maria Grazia Vincenzi, l'insegnante siciliana, che aspettano di dar loro una sepoltura.

La Costa Crociere, che si era impegnata a presentare un piano complessivo di rimozione entro giugno, ha promesso nell'ultima riunione a Roma che lo farà entro questo mese di luglio. I gigliesi aspettano, ben coscienti di essere, loro malgrado, i testimoni di «un'operazione tecnico-ingegneristica unica nel suo genere, il più grande progetto di salvataggio navale della storia».

Nino Cirillo

© R. PRODUZIONE RISERVATA

Il sindaco: non ne possiamo più ci sono sempre nuovi problemi

L'INTERVISTA

ROMA Sergio Ortelli chiede per la sua isola «chiarezza» e «rispetto». Chiarezza perché «non si possono comunicare tempistiche alla popolazione senza che siano sostenute da un programma. Rispetto «per quello che abbiamo dato in questi mesi, in termini di collaborazione e di impegno».

Sindaco, si è complicato tutto all'improvviso?

«Sì, all'improvviso. Tutti ci dicevano: la nave "gira" a settembre, e noi aspettavamo. Ora invece abbiamo un quadro di incertezza totale...».

Che accadrà?

«Io sono stanco, lo confesso. E potrebbe stancarsi anche i gigliesi, che di pazienza fin qui ne hanno avuta parecchia. Sono stanco di subire ogni giorno anche piccoli affronti, che un comune come il nostro non merita. Sosteniamo delle spese per organizzare la logistica della rimozione, anticipiamo dei soldi e questi soldi tardano a rimborsarci. Ogni volta una storia. Ma le sembra giusto?».

Cosa ha chiesto nell'ultima riunione a Roma?

«H chiesto un vero programma per la rimozione, un progetto nero su bianco, non le assicurazioni verbali che abbiamo avuto

finora. Per farle un esempio: non è stata ancora presentata da Costa crociere un formale richiesta di autorizzazione per la rimozione della nave. E questo la dice lunga».

E' d'accordo sui rischi che si potrebbero correre riportando la Concordia in asse in autunno?

«Io penso che tutti queste ri-

schi per le nostre acque non ci siano, che l'operazione si potrebbe fare velocemente e con successo. E comunque comporta dei rischi anche continuare a tenere il telito in quella posizione».

Siamo nel pieno nella stagione turistica: come sta andando?

«Al Campese e al Castello le case sono ancora vuote. Abbiamo perso molti dei villeggianti che c'erano stati fedeli per anni, ma un bilancio non si può ancora fare. Lo scorso anno abbiamo perduto tra il 28 e il 30 per cento di presenza e stiamo ancora qui a chiederci quanto sia dipeso dalla crisi e quanto dalla Concordia».

N. C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



SOSTENIAMO SPESE INGENTI CHE NON CI HANNO ANCORA RESTITUITO

Sergio Ortelli
sindaco del Giglio

Per smantellare la nave ora si pensa a Istanbul

LA SFIDA

ROMA I pesanti dubbi avanzati da Gabrielli sui tempi di rimozione della Concordia portano acqua al mulino di Piombino, il porto toscano scelto dal Governo con una delibera dell'8 marzo scorso per ospitare e smantellare il relitto. E allontanano di parecchio l'ipotesi di Civitavecchia, che pure si era fatta avanti e con buone ragioni.

Piombino acquista punti -che poi sono posti di lavoro, almeno 300 previsti per tutta l'operazione- perché se davvero la Concordia resterà fino a primavera davanti al porto del Giglio, il porto toscano avrà tempo e modo di realizzare tutte quelle strutture necessarie ad accogliere la nave, con le sue 112mila tonnellate di stazza, con i suoi 290 metri di

lunghezza e 36 di larghezza.

Quando il caso scoppiò, più o meno quattro mesi fa, si scoprì che proprio questo era il punto debole di Piombino: il porto non era ancora pronto, ci sarebbero voluti lavori per 140 milioni di euro, una metà a carico delle assicurazioni e l'altra del Governo, gli stessi lavori che per la prossima primavera dovrebbero essere ormai completati. Civitavecchia, invece, si dichiarava già pronta, senza nessuna neces-

MA I GIGLIESI TEMONO CHE ALLA FINE SI OPTI PER SEZIONARE IL RELITTO DOVE SI TROVA ATTUALMENTE: «PER NOI SAREBBE UNA SCIAGURA»

Ipotesi 1

Civitavecchia è stata esclusa



Civitavecchia, per vicinanza e per capacità strutturale, dava quasi per scontato di essere il porto giusto per le operazioni di smantellamento del relitto. Ma la scelta infine è caduta sul porto toscano di Piombino.

Ipotesi 2

Piombino, scelta tra le polemiche



Con delibera governativa dell'8 marzo il porto di Piombino è stato scelto per ospitare e smantellare il relitto: l'operazione porterebbe 300 nuovi posti di lavoro ma il porto andrebbe adeguato.

sità di ulteriori spese. Evidentemente prevalse il criterio territoriale: la Concordia in un'isola toscana si trova e quindi in un porto toscano avrebbe dovuto essere trasportata e smantellata.

Eppure la partita non sembra conclusa. Si parla ancora di possibili «soluzioni alternative», di un porto straniero come Istanbul, ad esempio, nella convinzione che una volta rimossa la Concordia sarà facilmente trasportabile in mare sia per cento sia per mille miglia. Come nessuno se la sente di escludere quello che resta il vero incubo dei gigliesi: l'ipotesi che, dinanzi a incombenti rischi ambientali, si opti per il sezionamento del relitto sull'isola. Una soluzione estrema, un'altra sciagura.

N. C.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Rifiuti in mare è la plastica il nemico numero uno

L'ALLARME UE

BRUXELLES Dalle bottiglie alle buste usa e getta, fino alle micro-particelle, tre quarti della spazzatura che si trova in mare è plastica, una quota che supera anche l'80% lungo le coste del Mediterraneo. Il drammatico bilancio arriva da un rapporto richiesto dall'agenzia federale dell'ambiente tedesca e dalla Commissione Ue. Tanta immondizia in mare arriva soprattutto dalla terraferma. Un'osservazione diretta in mare sui traghetti fra Toscana e Corsica di più di 40 ore coordinata dall'Università di Pisa e da Ispra, rivela che oltre l'80% dei rifiuti più grandi di 25 cm, circa uno ogni 5 km in una striscia di 100 metri, sono plastiche come teli e buste, insieme a cassette per il pesce di polistirolo. La differenza adesso è che a suonare la sveglia è Bruxelles, al lavoro su «una proposta per ridurre l'uso delle buste di plastica nell'Ue, che verrà presentata in autunno» riferiscono fonti comunitarie. L'idea è quella di «dare agli Stati membri un menu di possibili misure, dal divieto ad una tassa», rispettando le regole del mercato unico. Una boccata d'ossigeno per l'Italia, non ancora uscita dalla procedura d'infrazione per il divieto di uso delle buste di plastica non biodegradabili.