

Battaglia per smantellare la Concordia ora spunta la nave olandese Vanguard. Costa crociere decide per porto estero?

CRONACA / 19 SETTEMBRE 2013 - 10:57



La carta segreta è una nave monstre. E' l'asso nella manica della Costa crociere. Ovvero una nave, insolita, che forse dovrebbe esser definita con termini diversi anche se pur di nave sempre si tratta. Un mezzo che avrà il compito di "inghiottire" letteralmente la

Concordia per trasferirla nel luogo dove sarà smantellata. Indiscrezioni danno per già prenotato dagli armatori il mostro, anche se, sui due piedi, prima di averlo visto in fotografia, rimaneva difficile da immaginare di cosa esattamente si trattasse. Restava impossibile d'istinto immaginare a qualcosa anche lontanamente simile al concetto di nave che potesse accogliere al suo interno un gigante come la Costa Concordia. Non dimentichiamoci, infatti, che il gigante trafitto dallo scoglio delle Scole è lungo 290 metri, qualcosa quasi come tre campi di calcio, e alta 60 metri, come un palazzo, o piccolo grattacielo che dir si voglia, di 20 piani, e anche di più. Senza considerare le 114 mila tonnellate di peso, che non sono proprio uno scherzo.

Ma questa unità esiste. Si chiama Vanguard, è di proprietà olandese, e in questo periodo si trova nella Corea del Sud. Nei fatti un gigante in grado di sollevare disinvoltamente dall'acqua navi anche più pesanti del Concordia e trasportarle facilmente per il mondo. A una velocità di più alta di quella di un tradizionale traino, e per di più con



maggior sicurezza.

La Vanguard è lunga 275 metri, una tantino meno della Concordia, che tuttavia è più stretta. Sarebbe l'unica al mondo in grado di trasferire la nave Costa. Il sospetto, comunque, è che la compagnia armatrice che poi, non va dimenticato, è la proprietaria del relitto, abbia già deciso di affidare la demolizione a un porto lontano, senz'altro economicamente a lei più conveniente. La Costa, dal proprio punto di vista, esplora ogni strada, anche se infine dovrà tener conto anche di "altrui" decisioni, se non altro per i danni combinati.



Ora, salvo "fuori programma" sempre possibili, praticamente bocce ferme fino a primavera, almeno per quanto riguarda lo spostamento del gigante. Al lavoro, comunque, da subito i robot per scandagliare ogni angolo delle parti

sommerse del relitto alla ricerca dei corpi delle due vittime che ancora mancano all'appello: il cameriere indiano Russel Rebello e la passeggera siciliana Maria Grazia Trecarichi.

Prosegue, intanto, la "guerra del relitto", con la battaglia ingaggiata per la scelta del bacino dove sarà demolita la Concordia. Ci sono, infatti, in ballo lavori da 100 milioni di euro, il cui valore è di molte volte più alto se si calcola quanto procurato dall'indotto. Una vera boccata d'ossigeno puro in questo momento di crisi e di ristagno dell'economia.

La soluzione più vicina non può che essere sempre Piombino, almeno come continua a ripetere il ministro dell'Ambiente, Andrea Orlando, che rimane in pole position. Anche se occorrono costosi lavori per adattarlo a ricevere una nave così grande, come



l'ampliamento dell'intera area portuale. Lavori che sembra, in ogni caso, che stiano per prendere il via. Piombino, ovvero di fatto una sorta di risarcimento alla Regione Toscana, tanto danneggiata dalle conseguenze dell'azzardato "inchino" sbagliato di capitano Schettino in omaggio agli abitanti dell'Isola del Giglio. Poi c'è Palermo, pronta, in grado di cominciare oggi stesso i lavori. E Civitavecchia, l'ultima farsi avanti in ordine di tempo, con le carte in regola a sostenere il compito che le potrebbe essere affidato, e al tempo stesso molto sostenuta da imprenditori e forze politiche del Lazio, come annunciato nei giorni scorsi dallo stesso capogruppo del Pd alla Regione, Marco Vincenzi. Mentre rispunta anche l'esterofila proposta di trasferire il relitto in porti stranieri. Oltretutto con serio danno per la nostra economia.



Intanto l'Ispra, l'istituto del ministero dell'Ambiente, ha ribadito in 12 milioni di euro il calcolo dei danni subiti dallo specchio di mare antistante il Giglio, teatro del disastro. Numerosi gli interventi necessari per ripristinare il fondale. Quello dove operano i robot per trovare i dispersi,

mentre subacquei dei vigili del fuoco e della Marina Militare entreranno nell'area del ponte numero 4 sommerso e inaccessibile fino al raddrizzamento della nave.

E capitano Schettino? L'ex comandante del Concordia, chiuso nella sua casa di Meta di Sorrento, sta studiando le carte contenute nei numerosi faldoni del processo. La prossima udienza è vicina, il 23 settembre al Tribunale di Grosseto. Francesco Schettino dovrebbe essere presente in aula.

Un'udienza blindata, si preannuncia. Trecento i giornalisti di tutto il mondo che hanno chiesto l'accredito e che, come per le precedenti occasioni, troveranno posto nella galleria. Vietatissimi i telefoni cellulari. Disposta la presenza all'interno dell'aula di una sola telecamera che fornirà le immagini a tutte le altre emittenti.

Sulla dinamica dell'incidente che ha provocato il naufragio del 13 gennaio 2012, il paroliere-marinaio Gianni Belfiore, con oltre 20 anni di esperienza su navi di tutti i tipi nel mondo, non ha dubbi: “Sembra proprio che ci sia stata confusione in plancia. Il primo ufficiale ha fornito dati sbagliati a Schettino che a sua volta è stato frainteso dal timoniere, straniero, che non parlava nè capiva bene l'italiano. In ogni caso, come è stato accertato in sede dibattimentale, se il timoniere avesse eseguito subito l'ordine di accostare a dritta, lo squarcio proocato dall'urto sarebbe stato di 35 metri anzichè di 70. Questo non avrebbe compromesso la stabilità della nave, in quanto si sarebbero allagati solo 2 compartimenti stagni”.



Gianni Belfiore è un fiume in piena, e ribadisce, a suo parere, la negatività del “troppo tecnicismo che disabitua gli ufficiali di coperta ad avere la percezione delle distanze nella navigazione sotto costa”. “A metà degli anni 60’ – racconta Belfiore – ero imbarcato sulla grande nave da carico “Ninny Figari” che faceva la spola tra Genova e il Nord America. Il comandante Grattarola non voleva assolutamente che noi ufficiali sotto costa usassimo il radar, perché altrimenti avremmo perso la percezione visiva delle distanze. Noi lo usavamo lo stesso di nascosto, ma solo come controllo dopo aver eseguito i rilevamenti con i metodi tradizionali. Il comandante Grattarola aveva ragione”.

Enrico Massidda