

Batalla para desmantelar el Concordia, ahora aparece el buque holandés Vanguard. ¿Costa Crociere elige un puerto al exterior?

La carta oculta es un buque gigante. Este es el as bajo la manga de la Compañía Costa Crociere. Es decir, un buque, insólito, que quizás debería ser definido con palabras diferentes, aunque siempre de un buque se trata. Un medio cuya tarea es la de tragar – literalmente – el Concordia para trasladarlo al lugar donde será desmantelado. Según indiscreciones, los navieros ya han reservado el “monstruo”, aunque, antes de verlo en fotografía, era difícil imaginar de que se tratase. Era imposible imaginar algo, símil de lejos al concepto de buque, que pudiera acoger en su interior un buque grande como el Costa Concordia. No nos olvidemos que el buque traspasado por el escollo de Scole tiene 290 metros de largo – alrededor de tres campos de fútbol – y es alto 60 metros, como un palacio o un pequeño rascacielos de 20 plantas o más. Sin considerar las 114 mil toneladas de peso, que no son bromas.

Pero este medio existe. Se llama Vanguard, es de propiedad de holandeses, y en este periodo se encuentra en la Corea del Sur. De echo, un gigante capaz de levantar del agua sin problemas buques aún más pesados del Concordia, y trasladarlos fácilmente por el mundo. A una velocidad más alta de la del tradicional remolque y además con mayor seguridad.

La Vanguard tiene 275 metros de largo, un poquito menos que el Concordia que sin embargo es más estrecha. Sería el único medio en el mundo capaz de trasladar la nave de Costa. Se sospecha que la Compañía naviera – que, cabe recordar, es propietaria del pecio – haya decidido confiar la demolición a un puerto lejano, sin dudas más barato para ella. La Costa, por su punto de vista, explora cada posibilidad, aunque al final habrá de tener en cuenta también las decisiones de otras partes, por lo menos por los daños causados.

Ahora, a menos de inconvenientes siempre posibles, prácticamente todo estará suspendido hasta la primavera, por lo menos por lo que al traslado del buque se refiere. Al trabajo desde ahora los robots para sondar cada rincón de las partes sumergidas del pecio, a la búsqueda de los restos de las dos víctimas que todavía no han sido halladas: el camarero indiano Russel Rebello y la pasajera siciliana Maria Grazia Trecarichi.

Continúa en el entretiempplo la “guerra del pecio”, es decir la batalla empezada para la elección del dique donde se desmantelará el Concordia. De echo, éste será un trabajo de 100 millones de euros, cuyo valor es mucho más alto todavía si contamos lo que procurará el indocto. Una verdadera ayuda en este momento de crisis y de paro de la economía.

La solución más cercana continúa siendo Piombino – por lo menos por lo que continúa repitiendo el Ministro del Medioambiente Andrea Orlando – que por eso permanece en primera posición. Aunque hagan falta caros trabajos para adaptar el puerto para recibir un buque tan grande, como por ejemplo ampliar la entera área portuaria. Trabajos que, según parece, están por empezar. Piombino, aun como una especie de indemnización a la Regione Toscana, que tantos daños ha padecido como consecuencia de la atrevida “reverencia” errada del Capitán Schettino en homenaje a los habitantes de la Isla de Giglio. Y además, hay Palermo, ya lista y capaz de empezar hoy mismo los trabajos. Y Civitavecchia, la ultima en presentarse como candidato, pero en regla para encarar la tarea que podría serle asignada, y al mismo tiempo muy sostenida por los emprendedores y los políticos de la Regione Lazio, como anunciado en los días pasados por el coordinador del Partito Democrático de la Región, Marco Vincenzi. Y vuelve a surgir la propuesta de trasladar el pecio a puertos al exterior, con grave daño para nuestra economía.

Mientras, ISPRA – Instituto del Ministerio del Medioambiente – ha ratificado que los daños padecidos por el área de mar delante de Giglio, lugar del desastre, se cifran a 12 millones de euros. Varias las intervenciones necesarias para restaurar el fondo del mar, donde trabajan

los robots empleados para buscar los desaparecidos, mientras los submarinistas de los bomberos y de la Marina Militar entrarán en el área del puente número 4 sumergido e inaccesible hasta el enderezamiento del buque. ¿Y Capitán Schettino? El excapitán del Concordia, cerrado en su casa de Meta di Sorrento, está estudiando los documentos del proceso. La próxima audiencia ya está cerca, el 23 de septiembre en el Juzgado de Grosseto. Francesco Schettino debería estar presente. Una audiencia a puertas cerradas, se prevé. Trescientos periodistas desde todos los países, que han pedido la acreditación y que, como en las previas ocasiones, estarán en la galería. Prohibido el uso de los móviles. Permitida la presencia de no más de una cámara que proveerá las imágenes a todas las demás emisoras. Sobre la dinámica del accidente que provocó el naufragio el 13 de enero de 2012, el letrista marino Gianni Belfiore, con más de 20 años de experiencia en buques de todos tipos, no tiene dudas: “Parece que haya habido confusión en el puente de mando. El Primer Oficial dio datos errados a Schettino, quien no fue entendido por el timonero extranjero, quien ni hablaba ni entendía bien el italiano. De todas maneras, como se hizo claro en el proceso, si el timonero hubiese acatado en seguida la orden de acostar a la derecha, el rasgón provocado por el choque habría sido de 35 metros en vez que de 70. Esto no habría comprometido la estabilidad del buque porque se habrían inundado dos compartimientos estancos solamente. Gianni Belfiore es imparable, y repite, firme en su opinión, la negatividad del excesivo desarrollo tecnológico que deshabitúa los Oficiales de Ruta a mantener la percepción de las distancias al navegar cerca de la costa. “A mediados de los años Sesenta” – nos cuenta Belfiore – “estaba embarcado en el gran buque de carga Ninny Figari que viajaba entre Génova y América del Norte. El Capitán Grattarola prohibía a nosotros los Oficiales de usar el radar cerca de la costa, porque de lo contrario hubiéramos perdido la percepción visual de las distancias. Nosotros lo usábamos igual, a escondidas, pero sólo para controlar después de haber echo la detección de manera tradicional. El Capitán Grattarola tenía razón.

Enrico Massidda