

**ATTUALITÀ** IL SISTEMA SATELLITARE AIS CI MOSTRA IL NAUFRAGIO MINUTO PER MINUTO

# CONCORDIA, ECCO IL VIDEO-VERITÀ

ABBIAMO RICOSTRUITO LA ROTTA DI QUELLA NOTTE, PRIMA E DOPO L'URTO CON GLI SCOGLI. PER SCOPRIRE CHE SE LA NAVE FOSSE FINITA AL LARGO POTEVA ANDARE MOLTO PEGGIO. INVECE IL VENTO L'HA FATTA GIRARE SU SE STESSA. SALVANDO MOLTE VITE



di Fausto Biroslavo

**C**he percorso ha seguito la *Costa Concordia* prima di incagliarsi di fronte all'isola del Giglio? A che velocità andava, quanto tempo ha impiegato per fermarsi? Fino a oggi, il disastro della nave da crociera si poteva solo immaginare. Ma vederlo, nel drammatico "filmato" dell'Ais, il sistema di identificazione satellitare che ricostruisce i movimenti delle navi, fa venire i brividi. Perché dalla rotta tracciata dall'Ais (ora agli atti dell'inchiesta) si capisce che il terribile incidente poteva essere di più: poteva essere una strage.

## I PRIMI ISTANTI DOPO IL DISASTRO

Isola del Giglio (Grosseto), 13 gennaio. In questa foto eccezionale, la *Costa Concordia*, appena incagliata davanti all'isola, si sta già inclinando. Sui ponti la gente si accalca per sbarcare, mentre in acqua ci sono già alcuni battelli di salvataggio. In alto, nel tondo, Francesco Schettino, 51.



# NEL FILMATO DEL SISTEMA SATELLITARE SI VEDE TUTTO, DALL'IMPATTO ALLA "CAPRIOLA"

## L'ATTACCO ALL'ITALIA DEL "DER SPIEGEL"



di Sergio Zavoli

● Si ascoltano stereotipi di vario genere sui caratteri, più o meno identitari, delle varie nazionalità. Indagando nelle pieghe della storia se ne trovano i motivi che resistono fino a **generare veri e propri pregiudizi**. Certo, non sono mai del tutto estranee le motivazioni di segno culturale e storico; ma ormai i preconcetti hanno perso forza. Eppure Jan Fleischauer, autorevole *columnist* del settimanale tedesco *Der Spiegel* (sotto), si avventura nel sostenere che il comandante della Concordia, **Francesco Schettino, è «l'italiano tipo», simbolo dell'inaffidabilità del nostro Paese**. La pretesa, va da sé, è assurda. Quanti italiani a bordo della Costa Concordia, tra equipaggio e passeggeri, si sono comportati diversamente da Schettino? Capisco che il doverlo ammettere manderebbe in briciole la tesi dell'illustre collega, il quale ritorce



così la questione: «Vi sorprende che il capitano fosse un italiano?». Come dire: «Potete immaginare che manovre simili e l'abbandono della nave vengano decise da un capitano tedesco o britannico?». L'editorialista, a quel punto, per non scivolare nella xenofobia o, peggio, nel razzismo, discetta sul carattere dei diversi Paesi, riservando un irriducibile giudizio a un intero «popolo di Schettini». Sarebbe sleale rispondere seriamente. Angela Merkel, che non ha lo stesso spirito dei fondatori della Comunità europea, considera importanti le relazioni tra i nostri due popoli, ma nel suo europeismo è guidata, realisticamente, dall'utilità e dalla convenienza. Da qui il rigore nella difesa dell'euro, ma anche la resistenza a progetti di solidarietà troppo onerosi per la Germania. In ogni caso, non ricorreremmo certo agli stereotipi usati con il pretesto di una nave così tragicamente finita, per giudicare la locomotiva d'Europa.

→ La nave rischiava di affondare al largo dell'isola del Giglio, su un fondale di 107 metri, a 600 metri dalla costa. Il disastro ecologico era quasi assicurato. Se la nave si fosse inabissata al largo, quante delle 4 mila persone a bordo sarebbero sopravvissute? Invece la *Costa Concordia* ha fatto una giravolta di almeno 180 gradi ed è andata ad arenarsi di fronte a punta Gabbianara. Il tracciato Ais mostra un triangolino verde, poi più grande e giallo, che simboleggia la nave passeggeri in avvicinamento all'isola del Giglio ad una velocità sostenuta di 15,4 nodi. In alto a destra una finestra indica l'ora di Greenwich, le 20.25 del 13 gennaio, le 21.25 in Italia.

### ERA TROPPO TARDI PER VIRARE

Alle 21.44 la nave è troppo vicina agli scogli. Un minuto prima dell'impatto, qualcuno in plancia sembra rendersi conto del tragico errore. Si nota chiaramente che la sagoma della nave vira di scatto a dritta. Nel "video" del tracciato si vede un puntino marrone, il fatale scoglio delle Scole. La nave riesce a superarlo con la prua, per un soffio, ma subito dopo non può evitare di strisciare a poppa e alle 21.45 urta lo scoglio. Una lunga ferita si apre sulla fiancata sinistra verso poppa.

Poi la *Costa Concordia* sembra andare alla deriva in direzione Nord diminuendo di botto la velocità. Il tracciato satellitare mostra la nave che passa davanti al porto del Giglio. Dopo circa un miglio naviga a 3,4 nodi, ma si dirige pericolosamente verso il

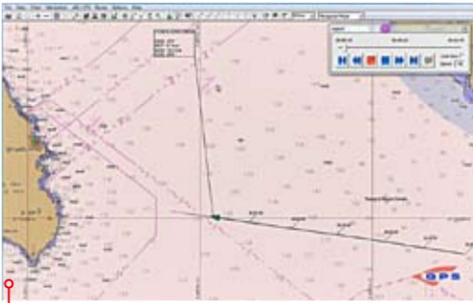
largo. Alle 22.05 ha concluso il lungo abbrivo. Si muove appena a 0,8 nodi e si trova a 600 metri dall'isola. In questo punto l'Ais indica un fondale di 107 metri.

Qui la *Costa Concordia*, quasi ferma, rischia di inabissarsi. Poteva essere ordinato l'abbandono nave, ma per chi non fosse riuscito a salire sulle lance in fretta ci sarebbero state poche speranze. Con l'impatto sul fondo lo scafo poteva spezzarsi e far fuoriuscire il carburante inquinando il Giglio.

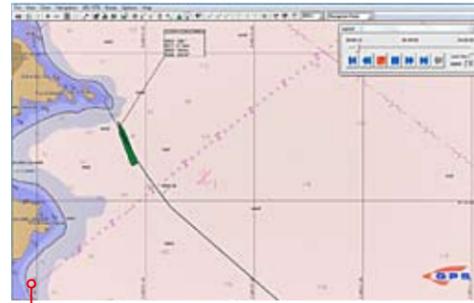
Alle 22.05, esattamente 20 minuti dopo l'impatto, la nave ha percorso un miglio (quasi 2 chilometri) verso Nord ed è più o meno immobile al largo. La sagoma bianca della *Costa Concordia*, registrata dal satellite, comincia però a muoversi con una rotta incredibile, indicata nel video da un sottile tracciato nero. La nave ruota di almeno 180 gradi e torna indietro verso l'isola. La linea nera della rotta disegna una specie di stretto cappio sul mare con l'hotel galleggiante che imbarca acqua e naviga a soli 1,2 nodi di velocità. Per alcuni esperti del settore il comandante «ha effettuato una manovra di salvataggio» evitando il peggio. La maggioranza dei lupi di mare sostiene che dopo l'impatto con lo scoglio tutto è avvenuto per inerzia, non per una manovra voluta. Per portare la nave a riva «con il *blackout* e la sala macchine allagata, le eliche laterali non potevano funzionare» scrive un gruppo di ufficiali.

Sul tracciato Ais la sagoma della nave procede di lato in direzione di punta Gabbianara, quasi parallela all'isola, con la prua rivolta a Sud-est, all'opposto rispetto alla rotta iniziale. Ci vuole quasi un'ora perché la nave si areni. Un ex comandante della Marina Militare parla senza mezzi termini di «fortuna sfacciata» nell'incagliarsi sull'isola, piuttosto che inabissarsi al largo. Forse la verità sta nel mezzo, come fa notare un altro comandante di navi da guerra:

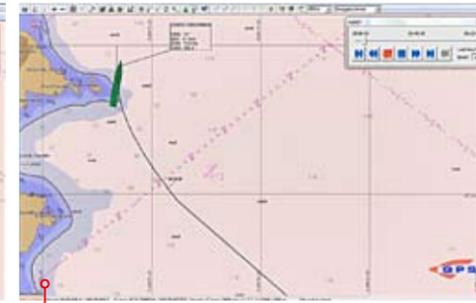
**«LA NAVE ERA COSÌ GRANDE CHE IL VENTO L'HA SPINTA COME UNA VELA»**



**ORE 21.30** La Costa Concordia (il triangolino verde) partita da Civitavecchia, si avvicina all'isola del Giglio alla velocità di 15,4 nodi.



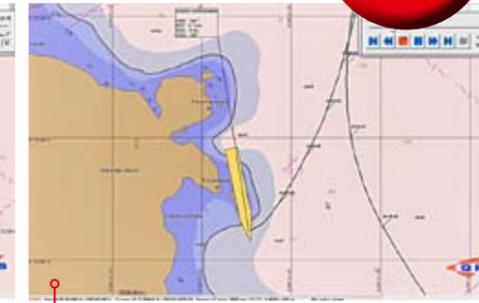
**ORE 21.44** La nave arriva sotto costa con la prua rivolta verso Giglio Porto. A meno di 300 metri c'è lo scoglio delle Scole.



**ORE 21.45** La Costa Concordia tenta una disperata virata a dritta per evitare lo scoglio, ma è troppo tardi: la poppa lo prende in pieno.



**ORE 22.20** La nave va alla deriva a 1,2 nodi: se fosse affondata al largo la tragedia sarebbe stata immane. Ma gira su se stessa di 180°.



**ORE 22.57** Un'ora e un quarto dopo l'impatto con lo scoglio la Concordia si incaglia di fronte a punta Gabbianara. Si è evitato il disastro.

## LE INDAGINI, I RIMBORSI, L'ALLARME AMBIENTALE: COSA SI STA MUOVENDO

LA STRANA DOMANDA DELLA MOLDAVA DOMNICA CERMOTAN. LE NUOVE INTERCETTAZIONI DEL COMANDANTE. GLI ACCORDI PER RIMBORSARE I PASSEGGERI. ECCO TUTTE LE NOVITÀ SUL NAUFRAGIO ALL'ISOLA DEL GIGLIO

**Costa Concordia, tre settimane dopo.** La balena bianca è ancora lì, di fronte all'isola del Giglio, carica di veleni. I corpi ritrovati sono 17: l'ultimo è quello di **Erika Fani Soriamolina**, la barista peruviana che ha aiutato tanti passeggeri a salvarsi. Ma all'appello mancano ancora 15 persone. E i misteri su quella notte si fanno sempre più fitti. L'ultimo interrogativo riguarda di nuovo **Domnica Cermotan**, la moldava che la sera del naufragio cenava col comandante Schettino. In un video del *Tg Regione Toscana* girato a terra subito dopo il naufragio, la si sente chiedere a un finanziere: «Vuole sapere se sono sola?». Poi, purtroppo, il video finisce. Cosa voleva dire Domnica? Perché voleva specificare con chi si trovava sulla nave?

Un tentativo di proteggere il comandante o forse il desiderio di parlare di lui?

### L'INCHIESTA

Il 10 febbraio il Tribunale del Riesame valuterà il ricorso della Procura di Grosseto sugli arresti domiciliari a Francesco Schettino. Intanto la posizione del comandante di aggrava: «S'inclinava tutto, io sono sceso!», ha detto il comandante in una

telefonata a un amico subito dopo l'arresto. Conferma che non era caduto in una scialuppa, né sceso a coordinare l'evacuazione, come ha sostenuto. Il 3 marzo si terrà l'incidente probatorio: chiamati a testimoniare i passeggeri, l'equipaggio, gli ufficiali e la Costa Crociere.

### I RISARCIMENTI

Astoi Confindustria Viaggi e un gruppo di associazioni

di consumatori hanno raggiunto un accordo con Costa Crociere: la compagnia pagherà un forfait di 11 mila euro a persona per tutti i danni subiti (patrimoniali e non) e rimborserà tutte le spese. Il Codacons però prosegue con la sua *class action* (vedi la nostra rubrica a pag. 103), guidata da Giulia Bongiorno.

### RISCHIO ECOLOGICO

Tutto pronto per le operazioni di svuotamento del carburante, ma il mare grosso ha fatto spostare il relitto di 4 centimetri in una notte. Quanto alla rimozione della nave, il commissario Franco Gabrielli è stato chiaro: ci vogliono due mesi per elaborare un piano e dieci per portarlo a termine. La balena bianca è destinata a restare spiaggiata almeno per un anno. **F.T.**



Isola del Giglio (Grosseto). Il pontone Meloria affianca la Concordia per preparare le operazioni di svuotamento del carburante.

Alle 22.56 del 13 gennaio un ingrandimen-

to mostra gli ultimi momenti prima del naufragio: il gioiello della Costa crociere si incaglia definitivamente a un passo da terra, su un basso fondale, dove si trova ancora oggi. Due minuti dopo viene dichiarato l'abbandono nave.

Alle 22.56 del 13 gennaio un ingrandimen-

Fausto Biroslovo