Il naufragio della Costa Concordia e le sue zone d’ombra, 11 anni dopo

Duecentonovanta metri virgola venti centimetri di possente orgoglio italiano. Quando Fincantieri l’ha tirata fuori dai suoi bacini di carenaggio a Sestri Ponente, correva il settembre 2005, la Costa Concordia era la più grande nave passeggeri italiana, e quella con più capienza in Europa: nessuno avrebbe nemmeno osato immaginare che ci sarebbe mestamente tornata 7 anni dopo, trainata da due incrociatori e fracassata come un pugile dopo un ko, per finire cannibalizzata fino all’ultimo bullone. **Nessuno, per la verità, avrebbe mai nemmeno immaginato che ne avrebbe preso il timone Francesco Schettino,** il comandante al cui confronto l’Armata Brancaleone era la Wehrmacht: proprio in queste ore, con formidabile scelta di tempo, la Corte di Cassazione ha respinto l’istanza dei suoi legali per una revisione del processo in cui è stato condannato per omicidio plurimo colposo, lesioni colpose, naufragio colposo e abbandono della nave. Non ci sarà nessun procedimento bis e, salvo improbabili sorprese, finirà di scontare la pena di 16 anni per cui è recluso nel carcere di Rebibbia dal 2015.

Una città sul mare

Il naufragio della Costa Concordia e le sue zone d’ombra, 11 anni dopo

È andata proprio così, questa storia che sembra una parodia del Titanic e che ha straziato sanguinosamente famiglie e coscienze. Del transatlantico affondato nel gelido oceano la Concordia aveva i connotati: un colosso da 112mila tonnellate di stazza, sei motori diesel, due elettrici, 23 nodi di velocità massima e 1502 cabine, 4890 persone a bordo equipaggio compreso, ossia più o meno la popolazione di ciascuno del 60% dei comuni italiani. **Per capire la *fantozziana* tragedia che è andata in scena all’Isola del Giglio esattamente 11 anni fa, una sera fredda e umida di gennaio,** con un terrificante bilancio di 32 morti, 157 feriti e un salatissimo conto da milioni di danni, compreso quello al Paese che ne è diventato inevitabilmente metafora, aiuta un po’ leggere altri numeri di quella cattedrale del mare che poi in otto anni è stata raggiunta da quattro navi gemelle. La Costa Concordia è costata 450 milioni ed è stata inaugurata due giorni prima che l’Italia vincesse il mondiale di calcio in Germania, solo che quel taglio del nastro è stato appunto un fantozziano remake: quel 7 luglio 2006, nel porto di Civitavecchia, a lanciare lo champagne contro l’imponente

prua del nuovo Rex, non c’era la contessa Serbelloni Mazzanti Viendalmare tanto cara al ragionier Ugo, ma la statuaria Eva Herzigova. Il risultato però è stato lo stesso: la bottiglia non si è rotta e nel mondo moderno eppure antico di chi va per mare, non è esattamente il migliore dei presagi.

Dalla crociera all’incubo

Col senno e con le miglia nautiche di poi, infatti, è stata la più grande sciagura navale italiana, oltre che una sagra mondiale degli imbranati, e imbranati non sarebbe la parola giusta. Ma la Costa Concordia, appunto, si è presentata con virtù da Mille e una notte. Vuota pesava come 110 Boeing 747 e coi suoi cavi elettrici si faceva cinque volte e mezzo la distanza tra Roma e Milano. Il tek che impreziosiva i suoi arredi avrebbe riempito due campi di calcio e con le tovaglie dei suoi 13 bar e 5 ristoranti, si sarebbe potuto apparecchiare due chilometri e 700 metri di tavole. Aveva 17 ponti, 4 piscine, un’area termale di seimila metri quadrati e una sportiva di duemila, e poi discoteca, cinema, teatri, sale giochi. **Una settimana a bordo di quella meravigliosa Disneyland per adulti costava 350 euro,** in fondo un prezzo popolare, il quadruplo per una suite. Quando si è infilata tra gli scogli davanti all’Isola del Giglio, condotta in modo forsennato per fare quello che il mondo intero ha guardato con sgomento e imbarazzo, stava terminando una lunga crociera nel

Mediterraneo. Una rotta ovale che era partita da Savona, il porto capolinea della compagnia affiliata all’americana Carnival, con un nome che faceva già pregustare i piaceri del Mare Nostrum: “Profumo d’agrumi”.

Dalla Liguria a Marsiglia e poi Barcellona, Palma di Majorca, Cagliari, Palermo e Civitavecchia, dove la Concordia è arrivata la mattina alle 8 e, dopo una gita a Roma per i suoi ospiti, è ripartita come da programma in serata. Era il 13 gennaio 2012 e la nave ha salpato l’ancora con tre minuti di anticipo sul programma. Sarebbe stato tutto bello e felice, sarebbe filato tutto liscio se il comandante non avesse deciso una manovra fuori programma, col petto gonfio di orgoglio e con una plancia su cui si è poi mosso come un elefante in una cristalleria.

Processo nel teatro

Aveva 52 anni, quando ha condotto la sua nave al disastro. Lavorava per Costa Crociere dal 2006, dopo essersi fatto le ossa con la Tirrenia. Nella compagnia di navigazione è stato assunto come addetto alla sicurezza, e per come sono andate le cose quella sera d’inverno al Giglio, verrebbe da chiedersi come facessero il recruiting e con quali criteri affidassero gli incarichi e le carriere. Qualche idea se l’è fatta sicuramente il pm del caso Concordia che nel processo celebrato al teatro Moderno di Grosseto, perché il tribunale non sarebbe bastato per tutta quella gente, **ha raccontato di un comandante che in quattro anni si è trovato paracadutato dalle petroliere alle navi passeggeri.** Il giorno della sua arringa, quando la pubblica accusa ha inchiodato il comandante alle sue responsabilità e alle sue colpe, Schettino si è presentato in aula con un vistoso ritardo per un guasto alla macchina del suo avvocato: poteva sembrare una battuta, invece è andata proprio così.

Figlio di una famiglia di marittimi di Meta, Piana di Sorrento, Schettino ha fatto l’istituto nautico Nino Bixio a Sorrento. Due anni prima del naufragio al Giglio, il 4 giugno 2010, al timone della Costa Atlantica è entrato nel porto tedesco di Warnemunde in modo cosi forsennato da danneggiare un’altra nave della compagnia, l’Aidablu. Segni premonitori, forse. Presagi che ritornano. Come la bottiglia che non si è rotta. Ma chi lo conosce bene, non si è meravigliato. Mario Terenzio Palombo, il comandante di lungo corso che in Costa Crociere è una specie di leggenda e che ha avuto Schettino come secondo in plancia. In un rapporto di servizio di Palombo che il pm Leopizzi ha citato nella sua accusa, ha descritto il suo vice così: «Aveva un’esuberanza che lo portava a non essere sincero». E ancora: «**Per motivi professionali o sue caratteristiche caratteriali, non diceva la verità».** Con queste premesse, non poteva essere idilliaco il rapporto tra Schettino e il comandante che nel 1986 alle Bermuda, nel mezzo di un uragano, è riuscito a governare il suo transatlantico

e salvare 1200 passeggeri: una leggenda delle navi da crociera e un comandante che per giustificare le sue scellerate manovre quella sera al Giglio, ha detto che gli scogli su cui si è fracassata la sua nave e che conoscono tutti da quelle parti, «non sono segnati sulle carte»: nemmeno fossero iceberg che si spostano.

Gli inchini del lupo di mare

Nella tragedia che si è consumata alle 21.45, quasi tre ore dopo aver lasciato Civitavecchia, c’è uno stretto il rapporto tra sciagurato Schettino e il comandante Palombo che è originario del Giglio, ma che era già in pensione. È lui, però, che anche in un libro autobiografia ha spiegato bene cosa fosse l’inchino. O meglio: il passaggio ravvicinato. L’inchino non esiste, esistono i passaggi ravvicinati. Sono sempre un momento di festa per Costa Crociere, che può averne notevoli ritorni economici. La prima volta fu l’1 ottobre 1993, al timone della Victoria. Poi diverse altre volte: il 25 luglio 1996, il 21 novembre 1998, anche nel 2003. Passando vicino alle Scole, gli scogli della morte per la Concordia, ma anche alla Gabbianara, dove la nave si è adagiata per rialzarsi solo dopo 2 anni, per il suo ultimo viaggio verso il cantiere di Genova dove hanno finito di smantellarla nel 2017. **Ogni volta che Palombo passava vicino alla sua isola, a volte molto vicino, vedeva la gente che gli andava incontro** fuori dalle case o sul molo. Oppure accendeva la luce alle finestre. «Ho sempre informato la centrale operativa della compagnia e la Guardia Costiera di ogni deviazione» ha detto Palombo che evidentemente aveva un altro modo di “inchinarsi” al timone.

«Due cretini»

Pierluigi Foschi, all’epoca presidente di Costa Crociere e la cui posizione fu poi archiviata durante il processo, ha detto che non era usanza della compagnia fare inchini con le proprie navi, anche se non escludeva che qualche comandante prendesse iniziative personali. Proprio come nel caso di Schettino quella notte**, quando decise in totale e inaudita autonomia di fare la manovra al Giglio in onore della mamma del maitre** di bordo, Antonello Tievoli, che abitava sull’isola. Nel suo libro, Palombo definisce Schettino e Tievoli «due cretini», e già questo la dice lunga su cosa possa essere successo sulla plancia della Concordia. I resoconti e le testimonianze che sono pieni di parole e di termini nel codice marinaro sulle manovre e sulle disperate conseguenze, raccontano una situazione e un clima imbarazzanti. Schettino che praticamente impone l’inchino, «amm’a fa l’inchino al Giglio», poi va comodamente a cena in uno dei ristoranti dove lo avvisano, alle 21.04, che il Giglio era ormai in vista e lui, per finire con calma il suo pasto, dà ordine di rallentare.

La Concordia viaggiava a circa 16 nodi, velocità standard, e in trequarti d’ora è successo tutto quello che non dovrebbe succedere nella plancia di comando di una nave. Per effettuare quella manovra che Palombo ha sempre condotto con molta prudenza e nel corale

monitoraggio della compagnia e della capitaneria di porto, la Concordia avrebbe dovuto lambire e incrociare tre scogli di granito che tutti conoscono come pericolosi e infidi, anche per il fondale roccioso che li ospita. Il più grande è a circa 100 metri dalla riva, quello più piccolo a 280 metri. La distanza che una nave di quella stazza dovrebbe ragionevolmente tenere per passarci davanti senza rischiare la chiglia è almeno 0.5 miglia nautiche, ossia circa 800-900 metri. **Stiamo parlando di uno scafo da quasi 300 metri, 70 di altezza e oltre centomila tonnellate, con l’inerzia che in proporzione un colosso del genere si porta appresso** e che in caso di manovre rapide e disperate può essere fatale.

Telefonata prima del disastro

Schettino si alza da tavola e raggiunge la plancia, dove chiede al maitre Tievoli di chiamare col cellulare Palombo per chiedere lumi sull’inchino: a ridosso del luogo dove fare la manovra, evidentemente, non aveva un’idea precisa di cosa l’attendeva. Palombo risponde da Grosseto, anche se è originario del Giglio, e ovviamente conosce quel tratto di mare come le sue tasche. Schettino se lo fa passare e gli chiede se sia possibile eseguire l’inchino anche in modo più ravvicinato, a 0,4 o anche 0,3 dall’isola: stiamo parlando centinaia di metri e se si guardano non le foto del relitto da solo, ma del relitto con lo sfondo dell’isola, si ha la percezione corretta delle mastodontiche proporzioni della nave. È **intuibile cosa avrà pensato Palombo di quella telefonata e del fatto che gli avranno detto che tutto quello lo facevano per la mamma di Tievoli**, fatto sta che Palombo pare abbia rassicurato Schettino. E lui due minuti dopo, alle 21:39, ha pronunciato il fatidico «comandante al timone», che vuol dire faccio da solo. Per dimostrare a Palombo che era capace anche lui, per rimarcare sui presenti il suo grado e il suo ruolo, per fare bella impressione sui passeggeri: sono tanti i motivi per cui Schettino può aver deciso di prendere il volante in mano.

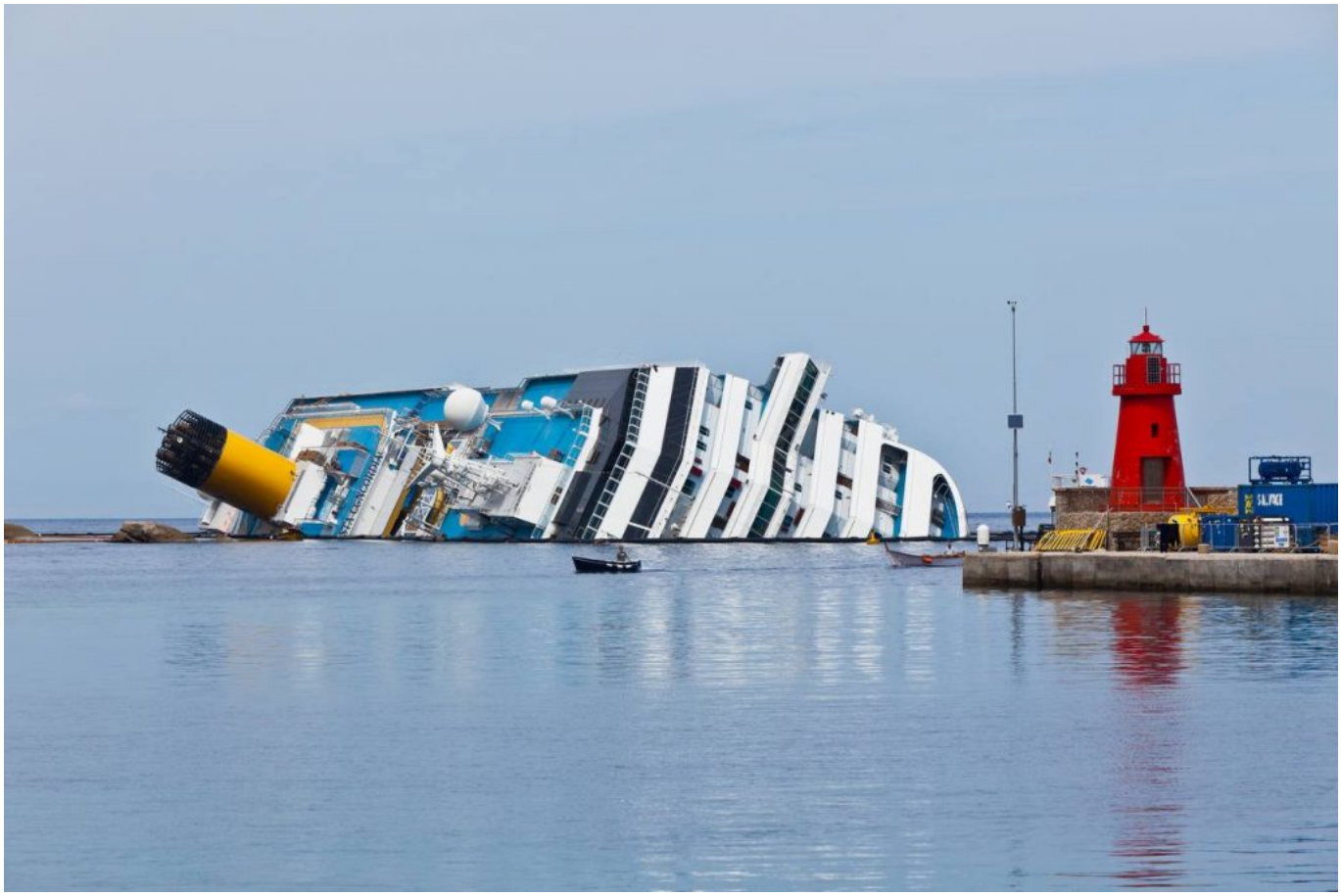
Rotta a casaccio

Fatto sta che quello che è successo nei minuti successivi, ricostruito con le testimonianze del primo ufficiale e degli altri dell’equipaggio presenti in plancia o accorsi dopo, è uno scenario da incubo in cui un comandante sostanzialmente guidava la sua nave a casaccio. Dal processo è emerso che Schettino non avesse idea della posizione della Concordia al momento di prendere in mano il timone, o meglio che fosse convinto di trovarsi ancora ad un miglio dalla scogliera. E che non ha azzerato da solo il radar, per calibrare esattamente la posizione, **perché ha ammesso che di notte aveva problemi di vista nel leggere gli strumenti**. Quando gli hanno sistemato il monitor, ha cominciato a impartire comandi come un forsennato cambiando rotta di continuo, sempre più a sinistra per avvicinarsi all’isola.

Solo quando ha capito che la nave si è era spostata troppo verso la riva, ha cominciato a dare ordini al contrario al timoniere, Jacob Rusli Bin, che poi è finito sotto processo e condannato a 1 anno e otto mesi. Secondo Schettino, non aveva capito il suo comando di spostarsi a destra, quando la poppa della Concordia si è avvicinata così pericolosamente agli scogli da andarci a sbattere, poco dopo. «350 a dritta altrimenti andiamo sugli scogli», ha urlato il comandante al timoniere, ma lui ormai aveva capito di dover concludere la manovra di allontamento verso destra.

Praticamente, la Concordia prima è andata a tutta forza verso gli scogli, poi quando Schettino si è reso conto del disastro imminente, ha provato a farla allontanare virando dalla parte opposta, ma ormai era troppo tardi: l’enorme poppa della nave ormai era in rotta di collisione con le rocce che hanno aperto all’altezza della barra antirollio, a otto metri di profondità, uno squarcio lungo 70 metri, una cinquantina nel punto centrale, per 35 metri di altezza. **Una voragine nelle lamiere della nave che ha cominciato a imbarcare acqua a ritmi forsennati,** trovandosi subito alcuni settori allagati. Era progettata per poter restare a galla con 2 comportamenti sommersi, si è trovata in breve ad averne quattro, dal numero 4 al numero 8. Fuori uso, quasi subito, i motori e i tutti i quadri elettrici, in breve anche le pompe che dovevano servire per fermare o ritardare di essere sommersi.

Condannata in sei minuti



Schettino si rende conto di quello che è successo, «ho combinato un guaio» dice ai suoi sottoposti, e nel breve volgere di sei minuti viene emessa la condanna a morte della Concordia che però, per un miracolo, dopo l’impatto con le Scole invece di proseguire verso il mare aperto, e una sicura ecatombe di proporzioni non prevedibili, va fuori controllo, con i motori fuori uso e il timone in stallo. Le correnti e l’inerzia le fanno fare una conversione ad U sufficiente per spingerla indietro, di nuovo verso l’isola, ma stavolta con le mura di dritta dalla parte della riva. Compie la breve distanza che la separa dalla pianura sommersa dove va poi ad arenarsi, appoggiandosi sul fianco destro su cui poi si inclinerà del tutto in poco tempo. **Alle 21:51 il destino della nave è già segnato e tra plancia e sala macchine lo hanno già capito,** ma Schettino attende l’inverosimile per dichiarare lo stato di emergenza, che pronuncia non prima delle 22:36, ossia 50 minuti dopo l’impatto. E poi per il fatidico ordine di abbandonare la nave, alle 22:54, oltre un’ora dopo aver sbattuto contro gli scogli.

Panico a bordo

Un tempo enorme e un comportamento inspiegabile, madornale. Soprattutto perché il comandante e l’equipaggio lo passano in gran parte dicendo alle Capitanerie di Livorno e Civitavecchia che c’era solo un black out a bordo, e che sarebbe stato sistemato in breve. «Signore e signori attenzione, vi parlo a nome del comandante. Abbiamo avuto un problema tecnico ai generatori della nave. C’è stato un blackout… I tecnici stanno lavorando all’inconveniente. Mantenete la calma, la situazione è sotto controllo». Per oltre un’ora, Schettino tiene nascosto a tutti la gravità della situazione e il fatto che la nave era già persa, i suoi sottoposti hanno la consegna di non andare oltre. I passeggeri, però, intuiscono che le cose si sono messe al peggio e che non c’è niente di ordinario in quelle manovre frenetiche, negli urti, nella scossa che sentono a bordo con la nave che comincia a restare al buio in molte parti, tra ponti, cabine e saloni. Anche per la mancanza di informazioni, in breve si scatena il panico a bordo. Le persone corrono da una parte all’altra per cercare una via di fuga, **per salire su lance e scialuppe ci sono scene da far west con pugni e calci:** la psicosi dell’acqua che sale e della nave che si reclina inesorabilmente verso la superficie crea il caos.

All’alba gli ultimi superstiti

La macchina dei soccorsi è per fortuna già partita, arrivano rimorchiatori e motovedette dalle capitanerie, dalle forze dell’ordine, i mezzi di soccorso allertati dal centro di coordinamento. I soccorritori fanno la spola col porto del Giglio per portare a terra i passeggeri e i membri dell’equipaggio, il buio della notte e l’acqua gelata rendono tutto molto complicato. Per tutta notte, fino all’alba, dalla carcassa ormai spenta della Concordia vengono portate via persone che sono via via costrette a spostarsi verso il lato destro, quello destinato ad essere sommerso, perché la fiancata di sinistra è sempre più alta e impervia. **Nello spostamento da un lato all’altro dello scafo c’è una fila di gente che precipita nel castello di poppa sommerso,** trovando la morte che per quasi tutte le vittime è arrivata per annegamento, tranne alcuni casi di ipotermia. Gli ultimi passeggeri vengono evacuati alle 4:20 della notte, gli ultimi membri dell’equipaggio lasciano la nave alle 5:45, quando l’alba sta per arrivare e quando tocca ai sommozzatori entrare in scena per intervenire. Uno di loro poi, nei mesi successivi dedicati prima di tutto a recuperare i resti dei corpi che via via la carcassa della nave restituiva, ha poi perso la vita per un incidente durante le operazioni nel quale si è dissanguato per l’impatto con una lamiera.

L’urlo di De Falco

Aveva lasciato la nave, però, anche il comandante che verso la mezzanotte è salito su una lancia insieme ad altri passeggeri: il sindaco del Giglio, nel suo andirivieni per salvare vite umane, racconterà poi di averlo visto sulla riva e di avergli inutilmente chiesto di continuare il suo lavoro tornando a bordo. Dove, è diventato celeberrimo, è stato richiamato dal comandante De Falco della capitaneria di porto di Livorno, nella telefonata in cui ha apostrofato Schettino col fatidico «salga a bordo, cazzo». Schettino però non è mai tornato a bordo, e nel poderoso atto di accusa nei suoi confronti, gli altri undici imputati hanno scelto il patteggiamento o sono stati prosciolti, **c’era appunto anche la grave circostanza di aver abbandonato la sua nave e chi c’era ancora sopra al suo destino.** Compresi i cadaveri delle vittime che sono affiorati per mesi dalla pancia della Concordia, emersi a volte dopo che le cariche esplosive piazzate dai sub della Marina per aprirsi varchi nel relitto, lasciavano accedere a parti della nave ancora prigioniere del mare: l’ultimo corpo rinvenuto è stato quello di un marinaio indiano, membro dell’equipaggio, ritrovato il 3 novembre 2014. A quasi tre anni dall’impatto e dal disastro, dopo un bilancio secco e chirurgico che parla di 3190 passeggeri tratti in salvo, insieme a 1007 membri dell’equipaggio. Il prezzo di una catastrofe quasi annunciata che gli italiani hanno visto praticamente in diretta. Una strage in mare, la peggiore di sempre. Un monumento alla banalità del male che nemmeno il tempo potrà più cancellare: per come è successo e, soprattutto, per come si sarebbe potuto evitare.

[di Salvatore Maria Righi]