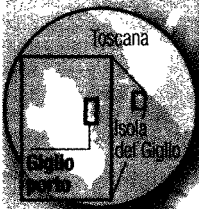


SELPRESS
www.selpress.com

Direttore Responsabile
Ferruccio de Bortoli

Diffusione Testata
489.988

La dinamica



Giglio
porto



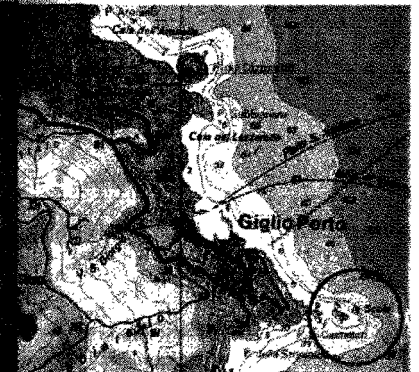
IL PRECEDENTE

Il 22 novembre 2008, mentre stava entrando nel porto di Palermo, la Costa Concordia urta a causa del forte vento e del mare mosso. Lo scontro provoca uno squarcio tra la prua e la fiancata destra dell'imbarcazione



LA CARTA NAUTICA

Ecco come compaiono gli scogli contro i quali è andata a sbattere la nave Costa Concordia. Nella mappa si può vedere anche la profondità



CORRIERE DELLA SERA

Domande & risposte

Dalla rotta ai soccorsi che cosa è andato storto

Tutti i nodi da sciogliere nell'inchiesta

PORTO SANTO STEFANO (Grosseto) — Una nave ammiraglia, 115mila tonnellate di comfort e tecnologia, trecento metri di lunghezza, più di quattromila passeggeri, che come un surf impazzito sfiora gli scogli di un'isola. Un allarme lanciato via radio dopo l'urto con uno scoglio nel quale non si accenna minimamente all'impatto e si comunica invece un non troppo allarmante guasto al generatore elettrico. Operazioni di soccorso scattate, secondo le testimonianze, in grave ritardo condotte da cuochi e camerieri filippini e peruviani con l'uso erronéo anche di salvagenti per bambini distribuiti agli adulti. Più che enigmi sono paradossi inspiegabili quelli della Costa Concordia. Che da ieri il procuratore di Grosseto, Francesco Verusio, sta cercando di comprendere e decifrare. Perché quella crociera «Il profumo degli agrumi», sette giorni low cost nel Mediterraneo, è peggio del labirinto di Cnosso.

Era una rotta impossibile?

Sì, in quella posizione (confermata dai satelliti) la Concordia non doveva trovarsi. È il primo paradosso della vicenda, quello più grande e ancora inspiegabile. La nave si trovava a cento metri dall'isolotto delle Scole, tra la spiaggia delle Cannelle e il porto, una distanza che per la stazza e la larghezza della Concordia equivale a millimetri. In quel punto dell'isola, un belvedere che gli abitanti del Giglio usano per salutare le barche dei pescatori, non passano neppure le motovedette della Guardia di finanza che quasi quotidianamente, come la Abruzzi, fanno spola dal lungomare di Santo Stefano al Giglio. Troppo pericoloso, anche con il mare piatto. Quando, per motivi di lavoro è proprio necessario, si procede lentamente con grande cautela. La rot-

ta in sicurezza è almeno 3-4 miglia da lì, possibilmente dal versante opposto. Un paio di anni fa, si racconta al Giglio la stessa nave passò molto vicina alla costa. Era un evento per l'ex comandante, di origine giligiese, l'ultimo viaggio prima della pensione. «I saluti, a sirena spiegata sono molto frequenti — raccontano gli abitanti dell'isola — ma avvicinarsi così tanto di notte, se è stato fatto per questo motivo, è una follia».



■ SELPRESS ■
www.selpress.com

Le secche non erano segnate sulla carta?

Difficile crederlo. Il comandante Francesco Schettini lo ha dichiarato in un'intervista. Poi, davanti ai soccorritori, ha dato una diversa versione. «Ho impostato la rotta al computer per avvicinarla al Giglio. Volevo che l'isola fosse ammirata dai turisti. Non mi sono accorto che sulla carta nautica c'erano scogli». Al Giglio, ma anche all'Argentario, all'Elba e sulla costa maremmana, tutti conoscono il pericolo di quel tratto di mare. Le navi della Costa lo attraversano da anni. Possibile una dimenticanza simile? In pochi ci credono.

Non può esserci stata un'avaria?

La Concordia, come tutte le navi della Costa, è tecnologicamente all'avanguardia. Radar ed ecoscandagli sono i migliori in assoluto e un sistema di generatori elettrici supplementari garantisce da eventuali blackout. Venerdì notte la visibilità era ottima e il mare calmo e dalla nave si vedevano distintamente le luci dell'isola e si percepiva la vicinanza agli scogli. «Chiunque sulla cabina comandi si sarebbe accorto a vista dell'isolotto delle Scotte», dicono gli esperti. Immediatamente dopo l'urto e poi l'incagliamento pilotato sulle secche, il comandante e parte dell'equipaggio della nave continua a dare informazioni inesatte ai passeggeri parlando di un guasto al generatore elettrico.

L'allarme è scattato tempestivamente?

No. Lo sostengono i passeggeri, e anche alcuni membri dell'equipaggio, ne è convinto il pm Verusio. La scatola nera racconta che la nave si è incagliata alle 21.58. Alle 22.10 l'equipaggio comunica alla capitaneria di porto di avere un problema al generatore ma pare non parli di urti o secche. L'allarme vero e proprio scatta alle 22.30, molto in ritardo. Anche i soccorsi a bordo della Concordia, dalle prime testimonianze, sembrano avere molte falle. Molti passeggeri raccontano di grande confusione, giubbotti salvagente che mancano o non sono della misura giusta, scialuppe di salvataggio inutilizzate. Sul ponte sono camerieri e cuochi filippini e peruviani a distribuirli. Il comandante abbandona la nave a mezzanotte quando ancora a bordo ci sono altre persone.

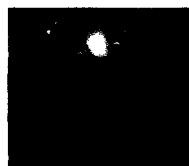
Marco Gasperetti
mgasperetti@corriere.it

Su un social network

La foto al buio in Rete «Sono Rose, salvatemi»

twitpic

My name is Rose, 24 years old and one of the missing women from off the coast of Italy. I was for



«Mi chiamo Rose, e sono una delle sopravvissute ancora a bordo della nave naufragata. Pregate affinché ci salvino». Un Sos lanciato in diretta su Twitter, con tanto di foto scattata al buio (a sinistra), quello di Rose Metcalf, 24 anni, ballerina londinese, parte dello staff di Costa Concordia. Suo padre l'ha postata anche su Facebook, insieme ad altre immagini che la ritraggono felice sulla nave (foto a destra). Ieri mattina è stata trasportata in una base aerea in Toscana.