

L'Unità

16 gennaio 2012

Navi sempre più grandi per profitti sempre più grandi

Vittorio Emiliani – l'Unità

La vita non è mai un film. Tantomeno un film della levità visionaria di "Amarcord". Ricordate la scena del passaggio del leggendario Rex appena al largo del Grand Hotel di Rimini, fra le barche dei concittadini di Fellini accorsi a remi per godersi lo spettacolo? Qualcosa di analogo succedeva sovente – come ha documentato ieri questo giornale con raccapriccio – in prossimità degli scogli dell'Isola del Giglio. Coi comandanti che salutavano azionando gioiosamente la sirena dall'alto di queste navi sempre più gigantesche, ricche di luci, di passeggeri e di profitti. Una gioiosità incosciente che ora ha il suono cupo della tragedia. Sono le stesse navi colossali, a più piani, che hanno fatto di Civitavecchia il primo porto passeggeri italiano, con quasi 2 milioni di transiti nel 2010, e che entrano persino nel bacino di San Marco, nonostante le vive proteste alzate dal sindaco Giorgio Orsoni.

Maxi-navi da 112-114.000 tonnellate di stazza, alte 70 metri, che possono trasportare circa 3.800 crocieristi, più un migliaio di uomini di equipaggio. Navi sempre più kolossal. Evidentemente per attrarre su questi enormi "alberghi galleggianti" quanti sognano di ritrovarvi le luci e i colori dei centri commerciali. I porti italiani attrezzati per questo traffico relativamente nuovo sono balzati da 18 a 38 nel primo decennio del terzo millennio. Anche se i rapporti turistici dicono che soltanto una parte di essi può accogliere mastodonti da 350 metri di lunghezza e la Costa Concordia, varata nel 2006 ed ora rovesciata come una gigantesca balena, al Giglio ne misura poco meno di 300. Il valore dei ricavi da crociere sul venduto complessivo delle agenzie di viaggio è montato, secondo Italian Cruise Watch 2011, dal 22 del 2000 al 31% del 2010, con punte del 50 %.

Una attività economica dalle ricadute anche territoriali assai ampie, che esigerebbe di venire gestita con meno faciloneria o leggerezza. Ora si punta l'indice accusatore sul comandante, sul suo ritardo nel segnalare dell'incidente, sull'abbandono del bastimento. Ma le falle nell'organizzazione del salvataggio paiono molteplici. Del resto, è davvero possibile assicurare, in caso di emergenza, l'evacuazione rapida e senza problemi per 3-4.000 persone con equipaggi che non sembrano dotati di alta professionalità, formati da marittimi per lo più non italiani, con scarsa conoscenza delle lingue, remunerati con salari che non attraggono un personale qualificato? Temo di no. Questo sembra dirci il tragico naufragio del Giglio. Malgrado una notte fredda ma serena e senza mare mosso. Malgrado il pronto accorrere degli isolani con le barche e il lavoro, al solito encomiabile, dei Vigili del Fuoco. Evidentemente maxi-navi del genere non vanno in alcun modo arrischiate laddove non ci siano fondali e altre condizioni di navigabilità di assoluta sicurezza. Evidentemente l'illusione di potere tutto dall'alto di questi colossi del mare può giocare tragici scherzi.

Assieme al dramma umano di vite spezzate, di persone gravemente ferite, di altre sotto choc, si profila il rischio ambientale delle 3.800 tonnellate di gasolio denso nei serbatoi del gigante riverso sugli scogli. Purtroppo, a quanto si sa, tali navi colossali non hanno scafi col doppio fondo. Del resto esso è stato imposto alle petroliere soltanto una decina di anni or sono dal governo Amato, ministro dell'Ambiente, Willer Bordon. Occorre quindi approfittare delle prossime giornate - di clima sereno, secondo le previsioni meteo – per svuotare i serbatoi della Costa Concordia. Cerchiamo di non aggiungere tragedia a tragedia.