

UN INCHINO MORTALE, IL DRAMMA DELLA “CONCORDIA”

COME UNA BALENA ARENATA, POSSENTE NELLE DIMENSIONI E NELLA FORZA, LA COSTA CONCORDIA MOSTRA TUTTA LA SUA VULNERABILITÀ. LA TECNOLOGIA NEL SETTORE DELLA NAUTICA, LE REGOLE DELLA NAVIGAZIONE E L'ERRORE UMANO SONO LE QUESTIONI SULLE QUALI FONDARE L'ANALISI DELL'EVENTO PERCHÉ NON ACCADA MAI PIÙ.

Il naufragio della nave passeggeri “Concordia” della Costa Crociere ha galvanizzando emozioni su scala planetaria. Questa sorta di dramma a puntate si è nel tempo alimentato grazie alla sconsolata immagine di quell'enorme relitto che per una strana e fortunata combinazione di eventi non è affondato, se ne sta lì sul bagnasciuga dell'isola del Giglio appoggiato su un fondale di una ventina di metri, in ogni momento visibile. Come una balena arenata, anch'essa possente nelle dimensioni e nella forza, dà sfoggio di tutta la sua vulnerabilità. Questa è la condizione che rende anomalo questo disastro. In genere drammi di quel tipo si concludono con l'inabissamento del natante e di buona parte dei trasportati. In questo caso la fortuna, o forse la ritrovata lucidità di quel comandante che poco prima aveva decretato la fine della sua nave portandola sugli scogli, ha evitato una strage inimmaginabile. Come spesso avviene in questi casi l'evento si sta tingendo di “giallo”, di fatti che dovranno essere vagliati dalle inchieste in corso: sbarchi e reimbarchi di comandanti presi dal panico, scatole nere non attive e altre cose che non fanno altro che evidenziare carenze e limiti professionali che per la loro gravità sorprendono. Cose che a questi livelli di responsabilità non possono essere ammesse.

Le discussioni che su questi casi si accendono passano attraverso l'analisi di tre questioni: la tecnologia oggi esistente nel settore della nautica, le regole nei trasporti marittimi dettate dal Codice della navigazione e dagli Accordi internazionali e l'errore umano. Sul primo v'è ben poco da dire, esistono da tempo navigatori satellitari che danno un punto nave preciso al metro, piloti automatici che garantiscono una rotta con tolleranze inferiori al decimo di grado, radar ed ecoscandagli ad alta definizione. La strumentazione di bordo garantisce sicurezza e coadiuva al meglio le funzioni

di governo di una nave, le professionalità degli equipaggi sono in genere forgiate nelle migliori scuole, il loro reclutamento prescinde da severe selezioni basate sulle loro comprovate capacità. Le regole derivanti dal Codice della navigazione e dagli Accordi internazionali in materia di sicurezza della navigazione e di prevenzione dei rischi, prevede modalità negli approcci alla costa e alle isole, di avvicinamento ai porti, l'attraversamento degli stretti e dei canali. Un insieme di condizioni che vanno oltre alla semplice raccomandazione, regole che per legge debbono essere adottate. Orbene, alla luce di tutto questo rimane l'errore umano: la sottovalutazione del rischio, un eccesso mal riposto di sicurezza, disattenzione, tolleranze nei sistemi di sorveglianza e controllo, si chiude un occhio su usanze da tutti conosciute quali l'*inchino*. Una procedura che viene in genere fatta sotto costa per scopi pubblicitari e quindi commerciali.

È notizia recente l'affidamento dell'incarico di recupero del relitto. A partire dal mese di giugno le operazioni dovranno essere avviate. Condivisibile l'idea di rimuoverlo intero, il suo frazionamento avrebbe comportato perdite di materiale con ricadute non certamente positive sullo stato ambientale di quell'area. Quanto è successo ci serve comunque da lezione: fa male apprendere che molti media su scala mondiale considerano quanto è successo alla Concordia come il paradigma di un paese, il nostro, in declino. Occorre metter fine all'insensata pratica dell'*inchino*. Provvedimenti in tal senso sono stati recentemente definiti ed emanati, navi di quella stazza devono rispettare le distanze di sicurezza dalle coste previste dal codice della navigazione; del resto, se si multa un motoscafo che naviga all'interno della fascia di sicurezza, non si può tollerare il transito di un transatlantico. Andrebbe inoltre adottata una regolamentazione più cautelativa per

la navigazione di natanti di grosso tonnellaggio che transitano in aree sensibili quali i Parchi marini (l'isola del Giglio è inserita nell'Area marina protetta dell'arcipelago toscano e nel Santuario dei cetacei) e nei siti ad alto valore storico e artistico; tra tutti si pensi alla laguna veneta. I possibili risvolti di carattere ambientale sono un evento che nel caso dei sinistri marittimi di questa portata passano in secondo piano, anche se, come ben sappiamo, possono generare guasti agli ecosistemi marini di lunga durata.

Attilio Rinaldi

Presidente Centro ricerche marine, Cesenatico

CHI È

ATTILIO RINALDI



A lungo direttore della struttura oceanografica Daphne di Arpa Emilia-Romagna, Attilio Rinaldi ha ricoperto molti incarichi importanti nel campo della ricerca e del controllo della qualità delle acque del mare, tra cui quelli di direttore generale di Icram e presidente della Fondazione Cervia Ambiente. Ha curato moltissime pubblicazioni. Nel 2000 ha ricevuto il premio *Tridente d'oro* dall'Accademia internazionale di studi e attività subacquee di Ustica. Attualmente è presidente del Centro ricerche marine di Cesenatico