

COSTA CONCORDIA. UN'EVITABILE FOLLIA

L'ad della compagnia: ora tutelare i 24mila occupati

Genova (nostro servizio). E' uno dei peggiori disastri della navigazione italiana quello di Costa Concordia. Evitabile però, se la nave fosse passata, come doveva, lontana dagli scogli sotto i quali c'è pure un Cristo degli Abissi, "graziato" dallo scafo e paradiso dei sub. L'"inchino", come si dice in gergo marinaro, ha avuto conseguenze drammatiche ed ha forse decretato la fine della nave costruita nel 2006, per 450 milioni di euro, presso il sito Fincantieri di Sestri Ponente dove, ieri, qualcuno ha auspicato, venga ricostruita o rimessa in ordine. Se Costa decidesse in questo senso, per il cantiere a rischio, dal dramma del Giglio, nascerrebbe la salvezza. "Non ho parole per descrivere il dolore", ha detto ieri presso il quartier generale Costa, in centro Genova, il presidente e ad della Compagnia, Pier Luigi Foschi, incontrando, per la prima volta dopo il disastro, la stampa e affermando che è presto per parlare del destino della nave. Ha ammesso un comportamento non corretto del comandante, deciso in autonomia e dalle conseguenze disastrose: "non autorizzato da nessuno". Ha però assicurato: "Non lo abbandoneremo. Gli daremo l'assistenza necessaria. Tuttavia, i fatti li vediamo e dobbiamo tutelare gli altri 24 mila occupati, 1.100 dei quali, nel mondo, stanno cercando di gestire al meglio l'emergenza. Co-

sta in questo caso è parte lesa". E dopo la ricerca dei dispersi, c'è la preoccupazione del disastro ambientale cui si è già pensato, ha detto il manager, contattando una società specializzata, già sul posto. Foschi e Gianni Onorato, direttore generale della società che lo affianca in conferenza stampa, sono certi che l'incidente avrà contraccolpi negativi: "Lascerà un segno ma non però permanente". Il danno economico stimato è di circa 93 milioni di dollari, che dovrà pagare Costa, mentre per nave e contenuto risponderanno le assicurazioni. "Siamo ben coperti", assicura Foschi, e sui danni da rifondere "la società è finanziariamente forte e in grado di rispondere in modo che tutti restino soddisfatti". Circa le operazioni di soccorso, Foschi spiega di non avere ancora elementi per valutare il comportamento del capitano ed attende le risultanze dell'inchie-

sta. Si è anche detto convinto che le navi sono sicure e la vacanza in mare è consolidata. Costa vanta un milione di clienti fidelizzati che, in questi giorni, "ci hanno inviato messaggi di conforto: l'ultimo nella notte tra lunedì e ieri, da due coniugi inglesi". Il comandante Francesco Schettino, campano, 52 anni, da 11 con Costa, è in stato di fermo per naufragio, omicidio colposo, abbandono di nave. Ha raggiunto il grado da 6 anni, superando, assicura Foschi, tutte le prove interne all'azienda ed extra, previste dalla legge. Intanto preoccupano le previsioni meteo di maltempo e mare mosso per i prossimi giorni che potrebbero far affondare il relitto, ora su un fondo sabbioso, roccioso e scosceso. Se scivolasse, finirebbe 70-80 metri sott'acqua. Brutto destino quello di Concordia, lunga quasi 300 metri, 112 mila tonnellate di stazza, 3mila passeggeri e mille

equipaggio. La gente di mare è superstiziosa e quando venne varata nel 2006 qualcuno prevedette per lei vita difficile perché la bottiglia scagliata contro il fianco non si era rotta. Presagio evocato nel 2008, quando a Palermo un colpo di vento la fece sbattere contro la banchina, con conseguente squarcio a poppa. Il peggio è avvenuto ora, un secolo esatto dopo l'affondamento dell'inaffondabile Titanic. Brutto colpo per Costa, prima compagnia crocieristica in Europa e prima ad essere sbarcata in Cina. Situazione di leader che fa onore alla sua storia prestigiosa. Fondata nel 1845 dall'omonima famiglia di armatori, industriali dell'olio e costruttori, nel 1997 passò di mano, per 455 miliardi, alla statunitense Carnival. Fattura quasi tre miliardi e ha una flotta di 15 navi che, entro il 2014, saliranno a 17.

Dino Frambati

Sale ancora il bilancio provvisorio del naufragio della Costa Concordia sulle coste dell'Isola del Giglio: 6 le vittime, 16 i dispersi. Nota unitaria di Fit, Filt e Ultrasporti: al personale va riconosciuto l'impegno straordinario profuso per limitare i danni. Prime chiazze di carburante intorno alla nave: è allarme per il rischio ambientale

Sindacati: "Inaccettabile scaricare responsabilità"

Dopo il disastro che ha portato al naufragio della nave Costa Concordia e dei suoi passeggeri si scatenano le polemiche sulle responsabilità. Convinto della necessità di fare chiarezza il sindacato non è invece disponibile a lasciare coinvolgere in modo strumentale tutto il personale di bordo. In particolare in una nota unitaria i sindacati di categoria, Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti. "Non è accettabile che vi siano tentativi di scaricare la responsabilità di un disastro sull'equipaggio intero - sottolinea la nota unitaria in merito all'impiego del personale di bordo nell'assistenza ai viaggiatori sulla Concordia - il personale che ha vissuto, insieme ai passeggeri, le terribili ore del naufragio va riconosciuto l'impegno straordinario profuso per limitare i danni". Secondo le organizzazioni sindacali di categoria inoltre "va sottolineata l'opera dei tantissimi componenti

l'equipaggio che si sono prodigati per risolvere al meglio una situazione gravemente compromessa e difficile al fine di garantire l'evacuazione di oltre 4.000 persone e l'inchiesta della magistratura dovrà chiarire in fretta per individuare errori, mancanze e colpevolezze all'origine del naufragio". E ancora. "Da subito informando Filt, Fit e Uilt esprimendo il proprio cordoglio ai familiari delle vittime e la propria vicinanza a tutti i lavoratori della Concordia - è stato avviato con Costa un dialogo per garantire al personale imbarcato la corretta applicazione di quanto prevedo-

no le norme contrattuali a fronte del naufragio nonchè la possibilità di un pronto reimpiego del personale ed è stato già attivato il Fondo nazionale Fanimar per l'eventuale erogazione di provvidenze assicurative aggiuntive quando previste". Infine la categoria conclude ribadendo che "riguardo alle ripercussioni ed alle conseguenze del naufragio, non appena possibile, sarà chiesto un incontro ai vertici aziendali per affrontare gli eventuali problemi dei lavoratori e per verificare le prospettive future della Società Costa Crociere".

S.B.

Equipaggio, primi accordi azienda-sindacati

Mentre a largo del Giglio proseguono le ricerche di superstiti al naufragio della Costa Concordia, il sindacato si muove già per tutelare i lavoratori e dare una prima valutazione dei fatti. "Il comandante della nave - sottolinea Remo Di Fiore, responsabile dipartimento internazionale Fit e responsabile Itf (International Transport Federation) per l'Italia -, facendo un errore di valutazione, è passato troppo sotto l'Isola del Giglio, ha creato una falla nella nave. Accortosi di questo, ha appoggiato ulteriormente a terra, in modo tale che la nave non affondasse e restasse adagiata sul fondo. Ma saranno le autorità investigative a dare risposte definitive". Non c'è bisogno di indagini, però, secondo Di Fiore, per valutare il lavoro dell'equipaggio. "Anche a detta dell'amministratore delegato dell'azienda, che addirittura li ha definiti eroi - sottolinea il sindacalista -, i lavoratori della Concordia hanno fatto a pieno il loro dovere. Con una nave inclina-

ta in quel modo, mettere a terra 4mila persone, non è una cosa da ridere. Tutti si sono dati da fare". Il sindacato ha inviato sul posto il coordinatore degli ispettori dell'Ifi e il responsabile sindacale unitario delle navi da crociera, che hanno visitato i feriti e anche i marittimi alloggiati in albergo, per raccogliere informazioni. "Da quello che hanno raccontato - spiega Di Fiore - si evince che effettivamente la gente dell'equipaggio ha fatto il massimo e ha dato tutto". Tra sindacato e azienda è stato già attivato un canale di confronto e sono stati presi i primi accordi. Ai marittimi verrà riconosciuto il salario lordo, dal giorno dell'incidente, sino al giorno previsto per il loro sbarco. "Inoltre, ci stiamo preoccupando del lavoro e del reimpiego dei lavoratori - aggiunge Di Fiore -. Quindi con l'azienda abbiamo stabilito che ogni marittimo potrà scegliere se reimbarcarsi immediatamente, oppure se preferisce tornare al Paese di origine e decidere lui quando vuol ritornare a lavorare".

Il business delle crociere



100

i marchi di crociere nel mondo



+8%

il tasso medio di crescita delle crociere 1994/2010

PORTI CROCIERISTICI

536 nel mondo

250 in Europa

34 in Italia

PASSEGGERI NEL 2010

19 milioni +7,4% sul 2009

11 milioni +6% sul 2009

5,5 milioni +10% sul 2009

Totale mondiale

Nord americani

Europei

ANSA-CENTIMETRI



Un nuovo, imbarazzante spread marinaro

Leggo i lanci d'agenzia con pena ed imbarazzo. Pena per la gente coinvolta, passeggeri ed equipaggio, imbarazzo perché colgo subito una disfunzionalità di navigazione prima e confusione poi. Attendo una notizia che non arriva e che non arriverà, del tipo di uno stato di costrizione del comandante o dell'ufficiale in plancia di comando. Poi solo sconforto ed il pudore di chi va per mare e sente comunque sue le disgrazie che ancora oggi avvengono, ancora più difficili da spiegare e "digerire" quando il mare è calmo, quando si naviga in acque di pace e conosciute, quando il tempo a bordo dovrebbe essere scandito dalle ore della serenità e dello svago.

La più grande nave da crociera del mondo mai naufragata. Un triste primato - penso con rammarico - ma come tragedia in termini di vite umane, ricordo quella della Moby Prince nel 1991, non moltissime miglia più a nord di questa, con 140 morti, tuttavia dai contorni oscuri e mai del tutto secondo me chiariti. E due, quindi, a discapito della storia della Marina Mercantile. Ma penso anche ad altrettanti flop di quella Militare, con la nostra nave ammiraglia, la Vittorio Veneto, arenata nel 1997 davanti a Valona, in un contesto affatto tranquillo, dove un eventuale nemico a terra avrebbe avuto davanti un bersaglio facilissimo e non in grado di manovrare. Mentre quello precedente risale alla nostra missione in Libano, quella dell'allora colonnello Angioni al Battaglione S.Marco, nei primi Anni 80, con una squadra navale al comando dell'ammiraglio Giasona Piccioni, arrivata in ritardo rispetto ai piani di intervento per un'avarità alla nave di trasporto truppe e materiali, costretta a farsi rimorchiare fino al Pireo per le necessarie riparazioni.

Una debacle paradossale per la penisola delle Repubbliche Marinare, madre di Tabulae di navigazione storiche, da Amalfi a Pisa. Madre di navigatori e viaggiatori che cambiarono il corso della storia e delle conoscenze. Ecco, nel "civil spread" di cui parlai poco più di un mese fa su queste stesse pagine oggi includo anche il naufragio della Costa Concordia di venerdì sera e penso che, laddove fossimo ancora nell'età della lira e dell'Euro non ancora Ue, oggi, in seguito all'imperizia dimostrata, la nostra borsa avrebbe pagato pegno, come invece non è accaduto...

FGuzz



Squadre Saf, i sub-alpinisti in cerca di superstiti

Da venerdì esplorano l'interno della Costa Concordia alla ricerca di sopravvissuti al naufragio della nave da crociera. Sono le squadre Saf dei Vigili del fuoco, squadre speciali dei vigili del fuoco che usano tecniche di soccorso innovative di derivazione speleo alpino fluviale. Fabio Bargagna, della Federazione Sicurezza Cisl, responsabile sindacale operativo delle squadre Saf, racconta a Conquiste il lavoro dei vigili, "momentaneamente sospeso a causa delle condizioni meteo marine che provo-

cano forti oscillazioni e e poi ripreso nel pomeriggio". Da venerdì - spiega Bargagna - con le squadre Saf abbiamo operato per cercare superstiti all'interno della nave. Le operazioni sono complicate dal fatto che la nave è inclinata di quasi 30 gradi. Le porte e i corridoi, dunque, assumono caratteristiche diverse, in queste condizioni. Tutti i movimenti all'interno, per garantire la sicurezza di tutti i vigili del fuoco, vengono quindi fatti usando tecniche di movimentazione su corda, di natura alpinistica e speleologica". In questo

modo, sottolinea il responsabile sindacale, si hanno "maggiori garanzie per evitare incidenti a bordo". E in questo modo, durante la notte di sabato, gli uomini delle Saf sono riusciti a individuare i due coniugi coreani e successivamente il capo commissario della Costa Concordia. "Sono stati tutti portati in salvo con successo - afferma Bargagna -, nonostante le difficoltà per il loro raggiungimento e per la successiva evacuazione. Va considerato che per recuperare i coniugi coreani ci sono volute due ore e

mezzo e una squadra di 12 persone. Le operazioni per la loro evacuazione, malgrado fossero in grado di camminare, sono durate più di 3 ore". L'interno della nave, infatti, "è un labirinto completamente buio e quindi le operazioni sono difficoltose". Per le operazioni di evacuazione del capo commissario, sono state necessarie più di 4 ore. "Perché il capo commissario - spiega il responsabile sindacale - è stato trovato all'interno di una parte della nave difficilmente accessibile e anche parzialmente allagata".

mezzo e una squadra di 12 persone. Le operazioni per la loro evacuazione, malgrado fossero in grado di camminare, sono durate più di 3 ore". L'interno della nave, infatti, "è un labirinto completamente buio e quindi le operazioni sono difficoltose". Per le operazioni di evacuazione del capo commissario, sono state necessarie più di 4 ore. "Perché il capo commissario - spiega il responsabile sindacale - è stato trovato all'interno di una parte della nave difficilmente accessibile e anche parzialmente allagata".

