

SARANNO QUASI 200 GLI UOMINI IMPEGNATI AD ACCOGLIERE IL RELITTO E AD ACCOMPAGNARLO FINO AL VTE

La danza dei rimorchiatori attorno alla Concordia

«Manovreremo senza la Torre, ci sentiremo tutti più soli»

IL CASO

BRUNO VIANI

I PILOTI del porto saliranno a bordo per primi (ripensando a quell'ordine diventato un tormentone, «Torni a bordo c...»), mentre gli uomini dei Rimorchiatori circonda- ranno il relitto con i loro mezzi più potenti: in testa il "Messico", due motori, 7.180 cavalli, 80 tonnellate di potenza di tiro. E poi, arrivati al Vte, sotto lo sguardo vigile degli uomini della Capitaneria, gli ormeggiatori agganceranno la Concordia per ancorarla all'ultimo porto d'approdo.

Saranno quasi duecento persone (in un'area portuale preclusa a ogni altra attività) ad accogliere il fantasma della Concordia al suo arrivo a Genova: nella versione più ottimistica l'entrata in porto potrebbe avvenire le 6 del mattino del 24. Spen- to per sempre lo scintillio delle cabi- ne senza luce e senza vita, a illumi- nare quella che un tempo era la sagoma maestosa di una *dream boat* saranno i fari e i riflettori esterni dei mezzi che prenderanno parte alle operazioni.

LA TRAGEDIA DEL GIGLIO E QUELLA DI MOLO GIANO

Lo spazio fisico di una cabina di regia, per un'operazione che durerà almeno 12 ore, non esiste più: il crollo della Torre Piloti è un'altra ferita ancora aperta e sembra quasi una maledizione beffarda e ripetuta, nove uomini di mare morti a terra, sulla torre di comando crollata. E la più grave tragedia del mare degli ultimi anni avvenuta a pochi metri dalla spiaggia del Giglio. Così il coordina- mento viaggerà via radio tra le diverse sale comando: la Capitaneria,

Ponte Parodi, Ponte Cristoforo Colombo.

Ma le conseguenze dell'attracco della Concordia non si fermeranno ai moli: c'è un mondo che aspetta di accoglierla, smantellarla, bonificarla, riciclare ciò che sarà ricavato dal colosso di acciaio e cristallo affogato al Giglio. Un mondo fatto di uomini che il Secolo XIX racconterà a parti- re dai protagonisti delle manovre d'attracco per poi proseguire il viag- gio tra chi, per 22 mesi, lavorerà at- torno alla grande carcassa.

Alessandro Serra, 49 anni, è il pre- sidente del Gruppo Antichi ormeg- giatori del Porto di Genova («Siamo 64 marinai dei tempi moderni, in gran parte tra i 35 e i quarant'anni»), dove è entrato quindici anni fa. «Un tempo gli ormeggiatori erano gente di mare e conoscitori del porto - dice - oggi questo non basta più». Serve preparazione teorica e servono nuove competenze. E anche fantasia perché ogni manovra di ormeggio è

come una danza che ha per palcosce- nico il mare: «Ogni manovra deve avvenire nei modi e nei tempi giusti - racconta - il pilota a bordo coordina le operazioni dando indicazioni al rimorchiatore. E la nostra motobarca, mentre la nave è in avvicinamen- to, in condizioni normali fa evolu- zioni in spazi strettissimi per porta- re i cavi *lascati* o *appennellati* dalla nave, fino alla bitta dove sarà fissata da nostri colleghi in banchina».

Questa è la normalità. Ma la Con- cordia non è una nave normale: è una massa senza vita che galleggia, pesantissima e difficilmente mano- vrabile. Una dama esigente: solo per lei saranno mobilitati dai quindici ai venti ormeggiatori, abitualmente un turno di 9 persone garantisce il servizio a tutto il porto.

A Ponte Parodi, da dove si mette- ranno in movimento 8 rimorchiato-

ri (in testa l'imponente "Messico", un bisonte capace di spostare una montagna di 80 tonnellate) si vivo- no le ore di attesa lavorando e sudan- do come sempre. «Per noi è un'ope- razione in qualche modo normale - racconta il comandante Maurizio Iannetti, 51 anni, responsabile della sicurezza - solo che siamo di fronte a una nave molto più grossa e molto più impegnativa, senza vita, carica d'acqua. E siamo consapevoli che in qualche modo la giornata della Con- cordia entrerà nella storia».

Nel bene e nel male: è la prima de- molizione dopo forse quarant'anni, «qui semmai erano arrivate intere parti delle gemelle della "Concor- dia", un intero troncone di prora co- struito a Palermo. Ma oggi va bene così, anche un relitto porterà lavoro alla città».

I "BISONTI" DEL MARE PER L'ULTIMO VIAGGIO

I mezzi arancioni della Rimor- chiatori riuniti del porto di Genova prenderanno il posto dei rimorchia- tori d'altura che avranno accompa- gnato la Concordia fino all'ingresso del porto, per l'ultimo viaggio fino al Vte di Pra'.

Il comandante Silvio Bignone è l'uomo che sta preparando a tavoli- no le mosse per l'ora dell'arrivo. «Quel giorno metteremo in campo una dozzina di rimorchiatori, sette o otto saranno dedicati alla Concordia e gli altri dovranno garantire la vita del porto, perché le attività ordina- rie non si fermano». In prima fila ci sarà il "Messico" e poi lo Svevia, l'In- ghilterra, lo Spagna e gli altri, nomi che sembrano presi da un *mondial*.

Alla fine, dopo una dozzina di ore di lavoro collettivo, l'ultimo viaggio della Concordia sarà concluso. At- traccata al Vte la Concordia sarà al- leggerita da arredi e oggettistica, poi la demolizione entrerà nel vivo nel bacino delle riparazioni navali.

Lo smantellamento garantirà 22

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

mesi di lavoro a 700 persone delle 50 aziende che hanno avuto l'imprimatur dell'Autorità portuale, a disposizione di Saipem e dei cantieri San Giorgio-Mariotti: dalla Compagnia unica di Antonio Benvenuti che si è messa «a disposizione» a subacquei, dai saldatori, meccanici, fabbri, falegnami, ponteggiatori e non solo: il popolo della seconda vita della Concordia.

LA PRIMA VOLTA
«Nulla sarà normale
perché ci troveremo
a trainare un colosso
d'acciaio e cristallo
senza vita»



La flotta dei rimorchiatori: ne saranno impiegati almeno otto per accompagnare la Concordia sino al Vte

FOTOSERVIZIO GENTILE



Il comandante Silvio Bignone, 47 anni, davanti al rimorchiatore "Messico"



Il comandante Maurizio Iannetti, 51 anni, responsabile della sicurezza



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Codice abbonamento: 068633