



LA NAVE ORMEGGIATA
 L'arrivo del relitto della Costa Concordia nel porto di Prà-Voltri a Genova, trascinata da due rimorchiatori

IL PERSONAGGIO / IL RESPONSABILE DEL RECUPERO

E capitano Nick saluta “Adesso posso dirlo al Giglio ho temuto che si capovolgesse”

“

MORALE

All'inizio abbiamo dovuto superare grosse difficoltà tecniche, il morale era molto basso

VACANZE

Farò le vacanze a casa mia, in Sudafrica. E magari un giorno tornerò in Italia da turista, ma non al mare

”

WANDA VALLI

GENOVA. Nick Sloane, 52 anni, sudafricano, il salvage master che ha coordinato tutta l'operazione Concordia, aspetta fino alle sette di ieri sera, per realizzare una promessa fatta a se stesso: se tutto va bene, una birra fresca. Gliela portano nell'hotel del centro di Genova dove lo accompagna il console onorario del Sudafrica, Enrico De Barbieri. Con lui la moglie Sandra e Julia, 11 anni, la più piccola dei suoi tre figli. Lei lo ha aspettato in porto all'arrivo della nave, ora festeggia con spiedini di melone. Intanto captain Sloane, racconta a "Repubblica", la sua lunga sfida. Con il mare e con gli uomini.

Mister Nick Sloane, che cos'è per lei la Concordia? A vederla in porto, assomigliava a un animale morente.

«Concordia è una lady orgogliosa, che rifiuta ammiccamenti, vuole essere trattata molto bene. È una signora esigente, dispendiosa, che nella rotta di ritorno è stata molto gentile, comprensiva con noi, con tutto il team».

Agli inizi, non è andata così, purtroppo.

«Lei era la stessa, una signora gentile. È stata trattata male».

Dicono di lei: Nick Sloane è sempre calmo, paziente, sorridente. Verità o un po' di leggenda?

«Mi hanno insegnato, e ora so per esperienza, che alla tua squadra devi comunicare calma. Se qualcosa non va, prima trovi una soluzione, subito dopo tornerà la quiete».

Ha mai pensato di perdere la sfida di Concordia?

«In realtà erano due, le sfide. C'era lo squarcio dentro la nave, molto grande, la prima sfida è stata trovare l'esatta posizione per la piattaforma che avrebbe dovuto mettere Concordia nella giusta posizione. E poi nessuno era contento, il morale era molto basso. Ho dovuto trovare immediatamente una soluzione».

Che cosa ha fatto?

«Ho convocato esperti internazionali, abbiamo ragionato, valutato e in due mesi il problema si è risolto».

La seconda sfida?

«Per posizionare i galleggianti, abbiamo creato una specie di guscio, che lasciava la prua della nave libera, ma gli scogli erano lì a pochissima distanza e tutti pensavano non fosse possibile farcela. E poi, l'inverno scorso, ero preoccupato per i temporali, temevo che la nave si girasse, sarebbe stato un grosso guaio».

Nel viaggio, quando ha capito che ormai era fatta?

«Avevamo vento forte, poi sono arrivati i rimorchiatori e il vento è calato, ecco, lì ho capito che era andata».

È vero che lavora quasi 24 ore al giorno?

«In realtà dormo cinque ore per notte».

Anche nell'ultimo viaggio della Concordia?

«Sì, anche tra sabato e domenica».

Siete andati più veloci del previsto?

«È vero, ma poi per il vento mi hanno chiesto di rallentare».

Ha conosciuto Matteo Renzi, il premier italiano?

«No, mister Renzi mi ha chiamato al telefono, era molto soddisfatto, non pensava quasi fosse possibile un'impresa del genere».

Mister Sloane, sua moglie al Giglio le ha portato una bandiera del Sudafrica, porterà a casa anche una bandiera italiana?

«In realtà l'ho già messa via».

Birra e vacanze. Dove?

«In Sudafrica, a casa, Julia ha appena festeggiato il suo terzo compleanno al Giglio, l'11 luglio, ora si torna a casa e, per Julia a scuola».

La ritroveremo da turista in Italia?

«Forse, ma non sul mare».

Ora due anni per demolirla

sulla sabbia, caffè nei termos, macchine fotografiche e telefoni schierati. «Eccola», «Com'è ridotta», «Fa paura». Da un pullman sul piazzale di Voltri, scendono con i badge una sessantina di dipendenti della compagnia armatoriale venuti al capolinea di questa impresa ingegneristica senza precedenti. «Siamo riusciti a portarla via intera» dice Tullio Balestra della Tecon, uno dei cervelli dell'operazione assieme a Mario Scaglioni, Giovanni Ceccarelli e a una cinquantina di altri

italiani che hanno fatto i conti e gli studi sui modelli matematici per arrivare a trascinare le 114 mila tonnellate di stazza lorda del relitto lungo il Santuario dei Cetacei con due rimorchiatori da 15 mila cavalli l'uno di potenza nei motori. «Ho provato un'emozione forte quando la nave si è staccata dai fondali del Giglio — racconta Balestra — Ero nella control room e non posso dimenticare quel silenzio. L'arrivo a Genova invece non mi preoccupava, lo scafo poteva sopportare anche

onde significative di oltre 2,6 metri che però in questa stagione si verificano con una frequenza di una volta ogni dieci anni». Ogni rischio è stato calcolato per questo perfetto finale di sceneggiatura consumato sotto i riflettori.

È anche il giorno dei sassolini da togliersi dalle scarpe: comincia il capo della Protezione civile Franco Gabrielli. Se la prende, pur senza mai citarlo, con il presidente della Toscana Enrico Rossi: «Che amarezza le insinuazioni di chi mi ha accusato ingiustamente

di aver coltivato interessi particolari. Io ho agito soltanto nell'interesse generale». Poi è il turno di Galletti che se la prende coi francesi per i timori su un possibile inquinamento delle acque: «Devono imparare a fidarsi un po' più di noi italiani». Piccoli veleni da fine partita, da oggi si volta pagina.

Comincia lo smantellamento: due anni di lavori per mille persone e 53 aziende. La prima fase riguarda l'alleggerimento e la rottamazione degli arredi ed è deli-

Da oggi al lavoro sul relitto mille persone: lo smonteranno pezzo per pezzo

cata. Costa ha imposto regole rigidissime al consorzio San Giorgio del Porto Saipem per evitare la macabra caccia ai "trofei" iniziata quando ancora si cercavano i corpi dei dispersi con la scomparsa della campana di bordo e di altri oggetti finiti poi all'asta su eBay. Tessere, giubbotti di salvataggio, cappellini targati Costa Concordia. Ogni cosa verrà catalogata: arredi, impianti, infissi. Tutto sarà smontato e sbarcato seguendo un criterio base per dividerli, da una parte le cose da eliminare, dall'altra quelle da riciclare. L'acciaio sarà recuperato e lo scafo tagliato a pezzi, fuso nei forni elettrici di Dufenco e Feralpi fino a che di Concordia non resterà più niente se non il ricordo di quella notte, le immagini, le testimonianze, il dolore.

Resterà nelle pagine, anche la traversata record della grande ed esausta balena di metallo, Giglio-Genova, la sfida vinta senza possibilità di alzare le braccia al traguardo. Anche se Costa, per stasera, ha spedito centinaia di inviti a Villa Lo Zerbinò: ci sarà un cocktail di ringraziamento. Ospiti tecnici, ingegneri e autorità.

(mas. m.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA



nente e comincia ad arretrare, la conversione sul canale 14 del Vhf si anima. «Messico, agguanta (tira, ndr)» dice il capipilota al comandante del rimorchiatore più potente, appunto il "Messico", che deve trascinare dentro all'imboccatura del porto la Concordia. «Va bene, cominciamo» rispondono dal rimorchiatore. La velocità d'entrata è ridotta, mezzo nodo, e i cavi dei rimorchiatori restano in tensione. «Voga» insiste Lettich, invitando nuovamente a tirare la nave. Non appena la Concordia sembra accelerare, parte il comando opposto: «Lasca, lasca» che vuol dire molla la presa perché il mezzo «sta prendendo abbrivio».

Ma serve anche tenere stabile la nave, perché non

si sposti dalla sua rotta di entrata che costeggia la diga. E allora parte l'invito ai rimorchiatori sulle fiancate a entrare in azione. «Spingi sul cassone, tienila in asse» urla Lettich. Il vento si fa sentire, una tramontana che in fase di ingresso si fa quasi maestrale e può essere insidioso. «Giovanni, Giovanni, siamo un po' a destra» dice al capipilota Lettich il suo vice Francesco Bozzo, che sta a poppa. «Qui dobbiamo tirare un po'». Verso mezzogiorno ormai tutta la nave è dentro il porto. «Assetto perfetto» dice il capipilota ai suoi. È finita.