

**SALVATORE MARIA RIGHI**  
Twitter@SalvatoreMRighi

Affidato finalmente a mani capaci, ad un vero comandante, il gigante è stato docile fino alla fine. Di più: ha navigato dritto, potente e fiero come se avesse davanti una delle lunghe crociere per cui era stato progettato, una di quelle rotte disegnate per portavano felicità e non certo l'incubo del Giglio. La Concordia filava sicura tra i delfini e i cetacei, dentro a correnti di norma abbastanza turbolente, ma per l'occasione molto rispettose, il mare ha regole che forse vanno oltre l'umana capacità di capirle. Con i marinai francesi che spiavano da lontano, temendo un altro disastro, con quel che pensano di noi, *les italiens*, e invece è andato tutto bene, anzi Nibali ha completato il due a zero, diciamo così.

La Concordia è arrivata come il bastimento di una vecchia canzone, dopo aver acceso tutti i suoi proiettori, tutta la vita e l'energia che le restava, preceduta da quei bestioni dei due rimorchiatori d'altura, un convoglio imponente ma in fondo triste, molto triste. Sotto, un mare cristallino ma una scia di sangue lunga 191 miglia nautiche: l'ultimo, breve viaggio della sua vita da meraviglia del mare. Per il corteo funebre della grande nave, dopo la serie di scelleratezze che l'hanno fatta fracassare provocando la tragedia, il destino ha voluto essere gentile. L'ultimo a scendere dall'enorme relitto è stato il sudafricano Nick Sloane, l'uomo del «parbuckling» e del «refloating». Il «sal-

# Concordia, fine del viaggio Ora via alla demolizione

● La nave è arrivata a Genova, tutto è filato liscio: il relitto è stato ormeggiato e messo in sicurezza ● Renzi: «Niente show, solo grazie a tutti»

vage master» - ma suona meglio lupo di mare - che come in una nemesis, rispetto a chi ha portato sugli scogli uno dei fiori all'occhiello della nostra industria del turismo, ha pilotato il raddrizzamento e il rigalleggiamento di uno scafo da 290 metri e 114mila tonnellate, lui che per mestiere gira gli oceani a salvare le carcasse dalle profondità. Il bomber, come ha detto qualcuno con metafora calcistica, che ha fatto gol grazie ad una squadra di ingegneri ed esperti che ha miscelato le competenze italiane con quelle di mezzo mondo.

Ieri c'era molta curiosità, molta attesa per tutte le manovre che dovevano portare la nave al sicuro dentro la diga, con l'aiuto di quattro rimorchiatori e un vento che è fortunatamente calato di intensità. C'era anche Matteo Renzi che ha voluto assistere all'ultimo atto di questa storia italiana impastata di stupidità e di ca-

pacità. «Oggi non è un giorno lieto. Non c'è nessuna passerella, nessuno show, ma una manifestazione di gratitudine per aver realizzato un'operazione che tutti ritenevano impossibile ed è giusto che il presidente del Consiglio ringrazi a nome di tutti gli italiani», così il premier al terminal del porto di Genova. Rispettando il copione fino alla fine, senza intoppi e senza sorprese, la Concordia è stata parcheggiata ieri pomeriggio lungo la diga del porto di Prà-Voltri, impacchettata da 13 robuste bitte doppie che diventeranno poi venti, quando intorno

...

**Firmato l'atto notarile con Saipem: in 22 mesi la nave sarà smantellata e riciclata per l'80%**

alla nave sarà innalzata un'enorme impalcatura di paratie, profonde venti metri e alte sei sulla superficie dell'acqua, cavi e tutto quello che servirà, nelle prossime 22 mesi, per trasformare pezzo per pezzo quell'immenso corpo di acciaio e vetro.

Proprio dove l'avevano assemblato con tanta perizia e tanta solidità, nove anni fa. Perché se tutto è filato liscio, se dopo due anni e mezzo il più grande recupero navale della storia si è concluso positivamente, trenta mesi di lavoro e di attesa in un'impresa erculee, molto merito va certo a chi l'ha vista nascere a Sestri, nel 2005. A chi ha fabbricato e messo in mare una nave fatta come si deve. E che infatti ha tenuto fino all'ultimo metro, nonostante i danni e gli oltraggi di trenta mesi di semiaffondamento. «Questa nave è stata realizzata interamente nei cantieri italiani e in particolare nei cantieri

di Genova. Questo è il senso e la sostanza di questa vicenda, tutto il resto è colore» ha sottolineato Franco Gabrielli, capo della Protezione civile commissario straordinario dell'emergenza Concordia, non senza togliersi qualche sassolino dalla scarpa, quando tutto era finalmente finito, contro gufi e cornacchie sul recupero della nave: «Più che remare contro, in molti hanno pensato ad affari propri. Altri hanno pensato a coprirsi le spalle rispetto a responsabilità che immaginavano di avere. Bisogna dare una parola definitiva: l'unica soluzione credibile, con le tempistiche che volevamo e con l'obiettivo di mantenere in Italia la nave, era Genova. Altre soluzioni non ce n'erano».

Poco meno di due anni, ora, e non ci sarà più traccia della Concordia. Ieri, alle 15,40, mentre la legavano stretta al molo, hanno firmato l'atto di vendita al gruppo Saipem/San Giorgio che si occuperà di demolizione e riciclo. A due passi da dove fu messa insieme pezzo a pezzo, nei cantieri di Sestri da cui è uscita nel 2005, ora succederà tutto il contrario, cominciando dagli arredi, poi i ponti, finché la bianca signora diventerà uno scheletro di ferro. E poi fino allo smantellamento completo: non resterà nemmeno una vite o un bullone, di quella cattedrale del mare che nelle foto dei giorni posava luccicante e imponente, e dopo invece sarà solo un fantasma, come il Titanic. Una Spoon River di corpi ingoiati dal mare. E per qualcuno, uno spettro da ricordare per sempre con terrore e ansia.



Governata dai rimorchiatori il relitto della Costa Concordia all'ingresso del porto di Genova Voltri FOTO DI FABIO PALLI/LAPRESSE

## Naufragio e riscatto, metafora della storia d'Italia

Le grandi tragedie navali italiane hanno segnato un mutamento d'epoca. Siamo un popolo di naviganti e in epoca di comunicazioni rapide forse siamo rimasti tali. Le tragedie d'acqua segnano il nostro destino, marciano il nostro immaginario, alimentano la volontà di ripresa, elevano il senso di riscatto. È sempre stato così. E il dramma della «Concordia» sta a testimoniare. Non c'è un solo italiano che non si sia affranto e rammaricato per l'incidente del Giglio, quasi che quella nave simboleggiasse la nostra grandezza, il nostro prestigio, la nostra consapevolezza comune.

Non a caso il premier Matteo Renzi, ieri a Genova, ha fatto scattare un senso d'orgoglio per l'impresa di portare il colosso del mare sulla banchine genovesi con una soluzione tecnica inedita e per le prospettive che si aprono per i porti italiani, per le costruzioni e le demolizioni navali.

Come in un romanzo di Joseph Conrad il mare è la metafora della nostra misura di società e chi compie il viaggio all'inferno e ne ritorna vivo ha una considerazione nuova della solidarietà. È questo concetto di rinascita che sta dietro a parole semplici come quella di Renzi: «Non bisogna rassegnarsi al declino, l'Italia può ripartire».

Come si sentì l'Italia dopo il 26 luglio 1956 quando la «Andrea Doria» andò a picco a diciannove miglia dal faro di Nantucket? A tutti parve che le ac-

**IL COMMENTO**  
**MARCO FERRARI**

**L'affondamento della Andrea Doria, nel 1956, sembrò aver vanificato ogni sforzo di ripresa post-bellico. Invece fu il boom economico**

quie dell'Atlantico avessero inghiottito, quasi annientato, la faticosa ripresa italiana dopo le distruzioni belliche. Invece ne uscimmo fuori con il boom economico degli anni sessanta.

E ancora prima, cosa provarono i nostri padri e nonni, quando la «Corazzata Roma» fu abbattuta il 9 settembre 1943 al largo dell'Asinara dagli aerei tedeschi con il sacrificio di 1.253 marinai? Pensarono che non avremmo più avuto un destino sui mari, invece rimettemmo in piedi una flotta militare, una civile ed una passeggeri. Ne uscimmo con la certezza che l'unità antifascista era un valore nazionale che saldava civili e militari, partigiani e sol-

dati. Su quella base nacque la Resistenza e si fondò la Costituzione italiana.

Non è forse vero che l'affondamento del piroscafo «Principessa Mafalda», il «Titanic italiano», la notte del 25 ottobre 1927 in prossimità delle coste brasiliane, trascinando con sé 314 persone, segnò una svolta nell'emigrazione? La Navigazione Generale Italiana aveva anticipato che la nave non era in condizioni di fare la lunga traversata dell'Atlantico, ma tale era la richiesta di passaggi che si decise lo stesso di procedere al viaggio. Molti di loro erano «rondini», uomini di fatica che andavano in Argentina per la raccolta, prendevano i soldi e rientravano in Patria. Ci rendemmo conto che i nostri poveri connazionali in cerca del sogno americano, non potevano viaggiare senza sicurezza. E fu così che nacque quel fantastico mondo dei transatlantici italiani, colossi del mare che facevano invidia in tutti i principali porti.

E più recentemente, alla fine del secolo scorso, vedemmo perire in un incendio nel golfo della Spezia nel 1980 il nostro vanto, la «Leonardo da Vinci» e quindi nel 1994 anche l'«Achille Lauro» bruciò al largo della Somalia. Fu allora che nacque il nuovo sistema della navi da crociera, il business del turismo internazionale.

Il caso «Concordia» rappresenta dunque il paradigma di queste storie di mare: torna nel luogo dove era nata nove anni fa; le sue fattezze eleganti sa-

ranno distrutte pezzo per pezzo. Per evitare la caccia ai reperti pregiati - così come per il Muro di Berlino - gli strumenti marittimi saranno esposti al Museo del Mare Galata. Pensate un attimo a quanto avvenuto ieri: una città si è mobilitata per una nave che va a morire, non per una nave che salpa. Come in un spettacolo pirotecnico si sono affittati balconi a mille euro e si è aperta la Lanterna al pubblico per un relitto.

Eppure, in apparenza, questa operazione nessuno l'avrebbe mai desiderata: demolire una nave naufragata due anni e mezzo fa con il suo carico di 32 vittime. Adesso la scommessa è quella di rimettersi in gioco non solo sulle costruzioni navali con i nostri agonizzanti cantieri, ma di riprendere il mercato delle demolizioni, oggi esclusivamente in mano a Pakistan, Bangladesh e Cina, alla Turchia e dell'Est Europeo. L'Italia ha già conosciuto una certa fama nel settore delle demolizioni, abbandonato per i troppi costi umani e ambientali. Si potrà riprendere? L'idea è quella di un polo dell'Alto Tirreno con Piombino per le demolizioni militari e Genova per quelle civili, ma con certificazioni derivanti dal trattato di Hong Kong e tecnologie comprovate. Alla fine il materiale estratto dal relitto rientrerà nel mercato sotto forma di travi per cemento armato, di lamiera per auto ma anche per costruzioni navali. Così l'acciaio della «Concordia» tornerà a solcare il mare.

**LA CURIOSITÀ**

### Il parbuckling dallo scaricabarile a Pearl Harbour

Il «parbuckling» è stato la fase più delicata dell'operazione per riportare la Concordia in assetto verticale, conclusa con successo il 17 settembre del 2013. Il «parbuckling», letteralmente il ribaltamento del relitto o rotazione in assetto verticale, è durato quasi 24 ore e ogni movimento è stato soggetto ad un costante controllo: era necessario infatti pensare al meglio le forze per far ruotare il relitto senza deformare lo

scafo. Con la stessa tecnica che ha dato il nome al parbuckling, il sistema a doppia corda con cui nell'Ottocento si facevano rotolare i barili, si raddrizzò anche la Uss Oklahoma, classe 1916 affondata nel 1941 a Pearl Harbour nelle Hawaii dai giapponesi. Fu rimessa in piedi in questo modo nel 1943: era inclinata di 90 gradi e fu necessario un anno di lavoro. Venne venduta per essere demolita. Affondò nel corso del successivo trasferimento nel 1947.