

Le operazioni di recupero del relitto sono solo una perdita di tempo e denaro

di Mimmo Sica

Prende sempre più credito l'ipotesi che le operazioni di recupero della Concordia non riusciranno a salvare la nave e che addirittura potrebbero fare morire altre persone. Si sostiene che il "gigantismo" delle navi da crociera moderne è tale per cui non esistono macchinari e sistemi idonei a potere effettuare un recupero di un natante di siffatte dimensioni. C'è il rischio che la nave si pieghi sull'altro lato travolgendo le persone che sono impiegate nelle operazioni di recupero. Non a caso i lavori stanno subendo continui rinvii e ritardi. Inoltre si afferma da più parti che non è realizzabile il progetto di allungare il bacino di Piombino per accogliere il relitto. Questa capacità l'ha solamente il bacino di Palermo e quello situato in Turchia. Non si conoscono, inoltre, le condizioni della nave e i danni ulteriori che la ruggine può avere causato. Ma è stato fiutato l'affare economico e, come si sul dire, "piatto ricco mi ci ficco". Il governo, infatti, ha finanziato con 160 milioni di euro l'allungamento di Piombino e le operazioni di recupero, che impiegano 500 persone, costeranno oltre 300 milioni di euro. C'è un'alternativa? Qualcuno, tra il serio e il faceto, ha proposto di incapsulare la Concordia e farne un ristorante con night club annesso.

Vediamo lo stato dell'arte. A un anno e mezzo dal naufragio la Concordia, lunga 290 metri e alta 70, è ancora adagiata lungo gli scogli, a poche decine di metri di distanza dal porto, dove si arenò il 13 gennaio del 2012 alle 21:42 dopo essere andata fuori rotta. Le ultime fotografie scattate dai fotografi di Associated Press mostrano quanto lavoro ci sia ancora da fare intorno alla nave. La rimozione del relitto è stata affidata alla società statunitense Titan Salvage, in collaborazione con l'italiana Micoperi specializzate nel recupero dei relitti in mare e nella costruzione di strutture subacquee. I lavori sono iniziati nel maggio del 2012, al termine della fase di messa in sicurezza della Costa Concordia. Da allora, le due società hanno principalmente lavorato per stabilizzare la nave e assicurarsi che si arrestasse il suo scivolamento lungo gli scogli della costa. I dieci sistemi di ancoraggio sono stati tutti installati, mentre procede meno rapidamente l'installazione dei cosiddetti cassoni sul lato sinistro della nave (quello non sommerso). Questi sono grandi parallelepipedi di metallo contenenti acqua al loro interno. Progressivamente vuotati, funzioneranno da galleggianti per evitare che la nave si inabissi quando sarà avviata l'operazione per rimetterla in assetto verticale. Altre operazioni intorno alla nave stanno interessando la preparazione del fondale, che deve essere reso il quanto più possibile uniforme per evitare che lo scafo della Concordia si danneggi quando la nave sarà spostata. Si procederà, quindi, con la fase delicata del recupero, cioè il ribaltamento. In pratica, attraverso una serie di tiranti e martinetti idraulici, il lato sinistro sarà tirato verso il basso, facendo fare perno allo scafo sul lato destro fino a quando la nave avrà raggiunto nuovamente l'assetto verticale. Il Commissario per l'emergenza della Costa Concordia, Franco Gabrielli, ha spiegato nel corso di una intervista televisiva che il ribaltamento, previsto per il mese in corso, potrebbe slittare in mancanza di dati e rassicurazioni sufficienti da parte delle società che stanno eseguendo il recupero: «Per quanto gli ingegneri abbiano fatto simulazioni e ipotesi-ha detto- noi oggi non

conosciamo quanto le rocce sono penetrate nella fiancata, che tipo di squarci hanno realizzato e quali sono le reali condizioni della struttura e quindi che tipo di interventi dovranno fare per allocare i cassoni necessari a rendere galleggiabile l'intera nave». C'è quindi una possibilità che la rotazione in assetto verticale della Costa Concordia non sia realizzata prima del 2014