

PILOTI, ORMEGGIATORI, RIMORCHIATORI: ECCO CHI CONDOTTO LA NAVE AL MOLO

# Quegli angeli del porto più forti della tramontana

«Ora la Concordia è in sicurezza, fissata a 13 bitte con 16 maxi cavi»

GILDA FERRARI

«IL CAPO li vuole tutti a otto» dice l'ormeggiatore al collega. «E noi li fissiamo tutti a otto», risponde Marco Serra, 41 anni, 17 di mestiere alle spalle. È stato difficile? «Vuoi la verità? No, è il nostro mestiere». Sarà stato emozionante. «Beh, non capita tutti i giorni di partecipare a un'operazione unica al mondo».

Eccola Concordia in sicurezza nel porto di Pra'-Voltri. Stretta alla diga foranea da un sistema di ormeggio volutamente straordinario: 13 bitte (sul pontile non cercate la numero 13, scaramanzia vuole che si salti dalla 12 alla 14) sulle quali sono stati tirati 16 cavi azzurro cielo. Perché non si dica che i genovesi risparmiano sul polipropilene. I cavi possono essere abbitati a "8" oppure all'americana, cioè tirati in tondo. Entrambi i sistemi funzionano, dipende da molte variabili scegliere come fare. Il capo che li voleva abbitati a "8" è Alessandro Serra, l'uomo che ieri in banchina ha lavorato insieme ai suoi 16 colleghi. «Capitano spesso sfumature diverse di pensiero tra chi ha le carte del progetto e chi preferisce affidarsi solo alla competenza marinaresca», racconta lui. «Tra noi c'è sempre un momento di confronto, di dibattito. Poi si procede. L'obiettivo è consegnare il lavoro a regola d'arte».

Sedici ormeggiatori sulla diga foranea, 4 piloti a bordo di Concordia, 3 rimorchiatori con a bordo tre persone ciascuno. Sono le tre categorie che hanno reso onore alla professionalità del porto di Genova. L'ingresso di Concordia nel Vte e l'ormeggio alla diga davanti a Pegli non hanno presentato imprevisti particolari. Ma un lavoro ben fatto sta nei dettagli.

Dettaglio il rimorchiatore d'altura Blizzard che si decide di mantenere attaccato al relitto con un cavo sino

alla banchina. Non era in programma. L'idea è stata del comandante dei piloti, Giovanni Lettich, dopo che intorno alle 8 di mattina il vento si era messo a tirare oltre i 20 nodi. A tramontana calmata, Concordia ha ripreso a manovrare, ma la prudenza non è mai troppa e l'esperienza fa la differenza. Tant'è che il super esperto sudafricano Nick Sloanesi è subito trovato d'accordo con Lettich, che era a bordo insieme al suo vice Francesco Bozzo e ai piloti Antonio Anfossi e Michele Buongiorno.

«È stata un'operazione condotta nel migliore dei modi», dice Lettich. «Davvero nessun momento critico, a parte quel vento di prima mattina. L'accostata a sinistra prima dell'ingresso è riuscita bene. Pure l'avvicinamento alla diga non ha creato problemi particolari: la nave non ha mai preso abbrivio».

Se mantenere il Blizzard legato al relitto da un cavo (non azionato ma pronto a esserlo) è stata una buona idea, bravo è stato il rimorchiatore Messico ad avvicinare Concordia nonostante quell'ostacolo in più. La nave è stata trainata dalla poppa dai rimorchiatori Svezia e Spagna, sulla prua lavoravano il Messico e il Norvegia e alla spinta erano schierati Olanda, Belgio, Inghilterra e Finlandia. Otto mezzi al servizio del relitto, più altri 4 in giro per il porto a seguire l'attività commerciale.

«Non tutti i porti hanno una società in grado di schierare 12 mezzi al lavoro contemporaneamente», rimarca il comandante Silvio Bignone che era a bordo di Concordia. E la ragione è semplice da spiegare, visto che un solo rimorchiatore da 25 metri costa 6,5 milioni di euro.

«Tutto è andato come pianificato», conferma Bignone. «Ci ha un po' impensierito il vento della prima matti-

na, ma Concordia è sempre stata in sicurezza, nonostante i 18 metri di pescaggio, che sono moltissimi. L'idea di Lettich di tenere il Blizzard con un cavo è stata prudente. Poi il Messico ha fatto il resto: Fabrizio Dolfini e Francesco Olcese hanno appiccato perfettamente la nave».

Insomma, tutto è andato come doveva. Le 13 bitte sulla diga erano state testate dai rimorchiatori Svezia e Inghilterra. Il vento di prima mattina alla fine ha dato tregua e la professionalità di piloti, rimorchiatori e ormeggiatori genovesi ha dimostrato che l'antica conoscenza del mestiere non è una leggenda metropolitana, ma un fatto concreto. A metà pomeriggio la diga foranea era una grande fabbrica a cielo aperto che pullulava di tute da lavoro: quelle blu degli ormeggiatori, quelle azzurre degli assicuratori, gli uomini del consorzio Saipem - cantieri San Giorgio in maglietta beige, specialisti inglesi in tuta bianca. Sul selciato chilometri di robusti cavi azzurri e ai margini delle banchine i gabioti con gli attrezzi. Poco più in là il rumore e i fumi neri dei generatori di corrente. Lavoro. Che Concordia rappresenti una grande occasione di lavoro per tanti lo si capisce dal primo giorno e dalla bandiera con i loghi di Saipem e dei cantieri San Giorgio che campeggia sul muro. Al termine della messa in sicurezza di Concordia nessuna maestranza si è fatta cogliere dalla commozione, ma decine di sorrisi si allargavano sui volti dei più giovani.

«A big job», alzavano i pollici gli inglesi di Titan-Micoperi e Costa. «Puoi dirlo forte», confermava l'italiano. Il passaggio di consegna da Costa al consorzio che si è aggiudicato la demolizione ha richiesto firme sui documenti. Al calar della notte Concordia è stata lasciata nelle mani degli incaricati alla sicurezza e guardiannaggio.

gilda.ferrari@ilsecoloxix.it