

FV

farevela.net

La barca. Le tecniche, le regate, le emozioni e il mare

**Costa Concordia**

Una storia italiana

Da Schettino agli ingegneri,
il peggio e il meglio di un naufragio

**EYotY**

Le migliori 25

Selezionate le barche per il più
importante concorso della
cantieristica internazionale

Reportage: Siamo stati alla casa madre del cantiere tedesco Hanse
Regate: America's Cup caos, tra ritiri e trattative per il futuro dell'evento
Prova: Tofinou 8, un daysailer di gran classe
Tecnologia: La febbre per il foiling... e la vela decolla



Poste Italiane Spa Spedizioni in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (CONV. in L. 27/02/2004 n. 46) Articolo 1, comma 1 - DCB - Roma - PERIODICO MENSILE - numero 312 - Anno XIX - settembre 2014

€ 6,00

FAREVELA



COSTA CONCO una storia



CORDIA italiana

di Michele Tognozzi foto di www.serenagalvani.com

RINGRAZIAMO

Serena Galvani per le foto in esclusiva per FareVela e l'ingegnere Giovanni Ceccarelli per il suo contributo.

Su farevela.net la cronistoria completa della vicenda: digitare "costa concordia" nel database

Il peggio (Schettino) e il meglio (gli ingegneri del recupero) del nostro Paese rappresentati dal più sconcertante incidente nella storia della marineria nazionale. Riviviamo insieme le tappe di una vicenda che ha portato il Giglio e la noncuranza di un comandante sui media di tutto il mondo

Da una parte Schettino, neologismo mondiale per indicare sciatteria, disprezzo delle regole, guapperia.

Dall'altra un'imponente opera ingegneristica che ha prima raddrizzato e poi riportato a galla e, infine, spostato di 190 miglia una nave lunga 290 metri, operazione mai tentata prima al mondo e perfettamente riuscita. Il peggio e il meglio di questo

A sinistra:

24 luglio 2012: la Costa Concordia inizia a riemergere grazie allo svuotamento dell'acqua dei cassoni applicati sulle fiancate della nave di 114.500 tonnellate. Un'operazione mai tentata prima al mondo



Dall'alto:

Mattina del 14 gennaio 2012. Costa Concordia giace coricata sul suo fianco dritto, con la prua rivolta a sud sud est, verso Giglio Porta, presso Punta Gabbianara, fino al giorno prima uno dei punti prediletti dei turisti in vacanza al Giglio;

Serena Galvani, fotoreporter bolognese, nostra inviata al Giglio nei giorni del recupero del relitto;

La nave inclinata durante la notte tra il 13 e il 14 gennaio 2012, mentre è in corso l'evacuazione. saranno 32 i morti;

La Costa Concordia alcuni giorni dopo la tragedia colta dall'obiettivo di Carlo Borlenghi;

Si applicano i primi cassoni sul fianco sinistro della nave, prima dell'operazione di raddrizzamento portata a compimento da Titan Micoperi su intuizione dello yacht designer Giovanni Ceccarelli

controverso Paese. La vicenda della Costa Concordia, naufragata all'isola del Giglio alle 21:42 del 13 gennaio 2012 e lì rimasta per trenta mesi, è una perfetta metafora dello stato dell'Italia. Chi delle norme se ne fotte, portando una nave con 4.234 persone a bordo, sugli scogli delle Scole al Giglio, conosciuti da tutti. E chi, invece, si rimbocca le maniche e prova a mettere ordine, a spostare le macerie causate dalla sciatteria del primo. Ovvero di quello che fino a quella notte era il comandante di Costa Concordia, nave di Costa Crociere, che è stata, letteralmente, portata a 295 metri da un'isola. Provate a immaginarlo: una nave lunga 290 metri e larga 35 che si trova all'altezza delle boe rosse che delimitano le nostre spiagge. Chi non penserebbe... "Ma che ci fa lì?".

Scarico di responsabilità. Pacchiani tentativi di negare l'evidenza. Opportunamente l'inchiesta dei periti e il lavoro processuale al Tribunale di Grosseto, nei tempi e nei modi prescritti dalla Legge, stanno evidenziando i fatti. Ciò che successe quella notte. Mancato controllo, errata scelta di rotta, catena di comando inesistente, mancato allarme nei modi e nei tempi. Sarà il Tribunale a dettare la sentenza. E quella sarà giurisprudenza. Dal punto di vista marinaro, che è quello che dall'inizio di questa storia FareVela ha seguito, ciò che successe è non solo inammissibile ma addirittura inconcepibile. Così, mentre Schettino, bello abbronzato e in bianco da yachtman, si fa fotografare per ville mondane a Ischia, dall'altra parte un gruppo di ingegneri, di cui fa parte anche il progettista velico Giovanni Ceccarelli, un'intera comunità (quella del Giglio) e molti tecnici mettono insieme creatività, passione, impegno civile e risorse per spostare il relitto. Un'operazione mai tentata prima, che salva l'ambiente del Giglio, che così potrà ritornare al suo felice ritmo di isola prediletta da migliaia di croceristi, sub e semplici turisti, e riporta un po' di credibilità a questa stanca Italia.



La cronaca

13 gennaio 2014 Ore 21:42

Per un grossolano errore di rotta da parte del suo comandante Francesco Schettino, la Costa Concordia (nave di 290x35m, 8,2m di pescaggio) urta la secca delle Scole al Giglio.

13 gennaio 2012 Ore 22:48

Viene ordinato l'abbandono nave, oltre un'ora dopo.

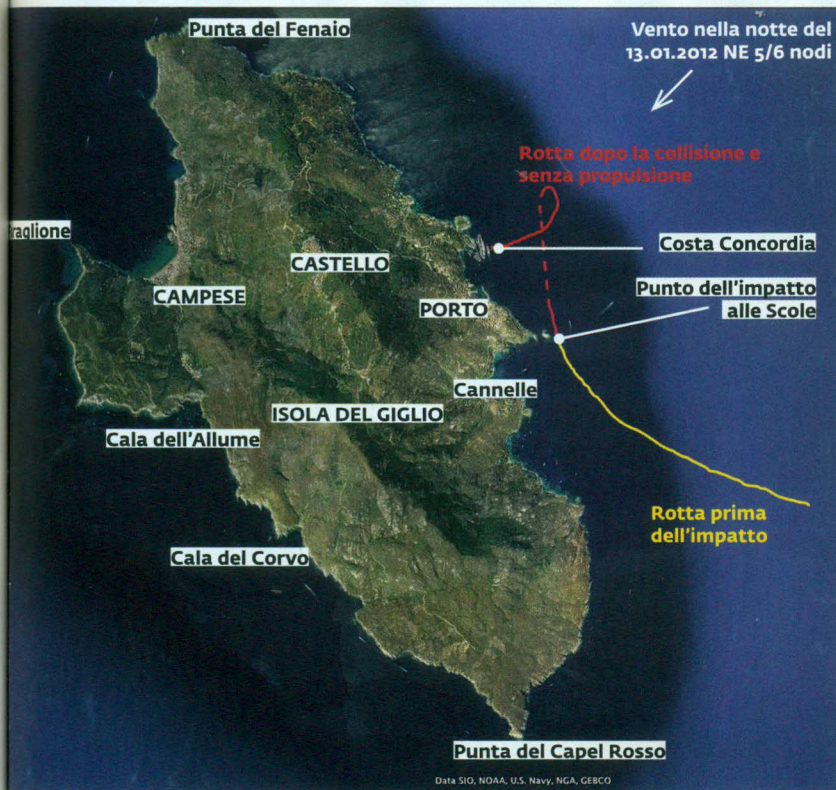
24 aprile 2012 La Titan Salvage della Florida, e la ravennate Micoperi Marine Contractors, si aggiudicano la commessa per la rimozione del relitto. Il 20 giugno iniziano i lavori.

16 settembre 2013 La nave viene "raddrizzata" con un'operazione senza precedenti.

14 luglio 2014 Iniziano le operazioni di sollevamento del relitto che durano fino al 22 luglio. Il 23 la nave parte, trainata, verso Genova.

27 luglio 2014 Costa Concordia è ormeggiata a Genova Prà, dove verrà demolita in due anni.

Resta l'impensabile, di cui Schettino è primo responsabile. Ovvero l'incidente, non dovuto, non causato da nulla se non dalla noncuranza. I 32 morti, diventati 33 con il subacqueo spagnolo morto nei lavori. Una notte d'inverno limpida, tranquilla, con un Grecale che soffiava da Talamone al Giglio. E fu proprio grazie a quel venticello naturale che la tragedia non raggiunse dimensioni epocali. Tanto per chiarire. Sarebbero bastati sei nodi di Scirocco e la nave si sarebbe rovesciata tra il Giglio e le Formiche, con Maestralino lo avrebbe fatto a sud verso Giannutri. In fondali superiori ai cento metri. Le persone scomparse sarebbero state probabilmente con numero a quattro cifre. Per evitarlo sarebbe bastato guardare una carta nautica. Cosa che Francesco Schettino, ex comandante, quella notte purtroppo non fece.



Abbiamo chiesto a Serena Galvani, presente al Giglio per larga parte delle operazioni di recupero, un ricordo personale su questa vicenda.

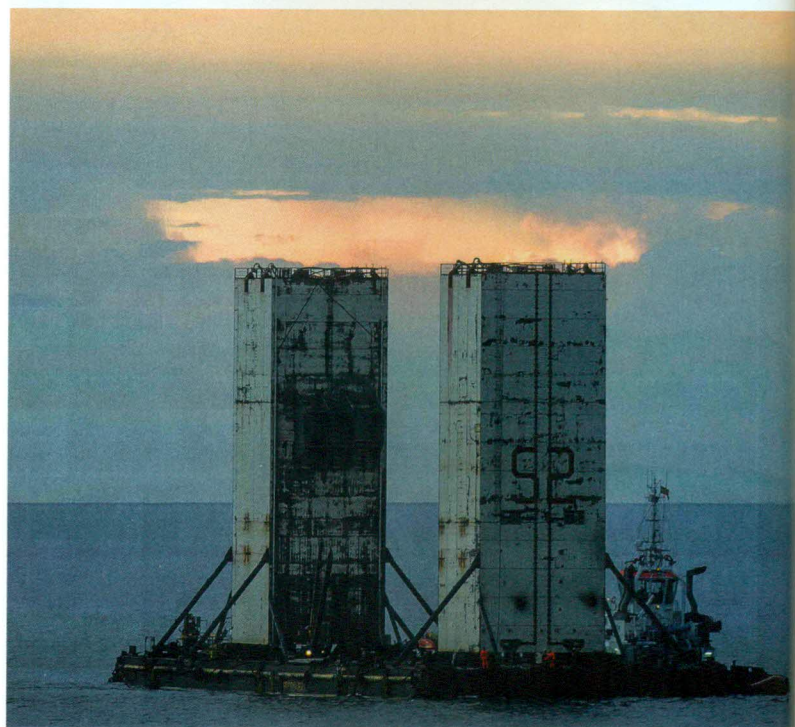
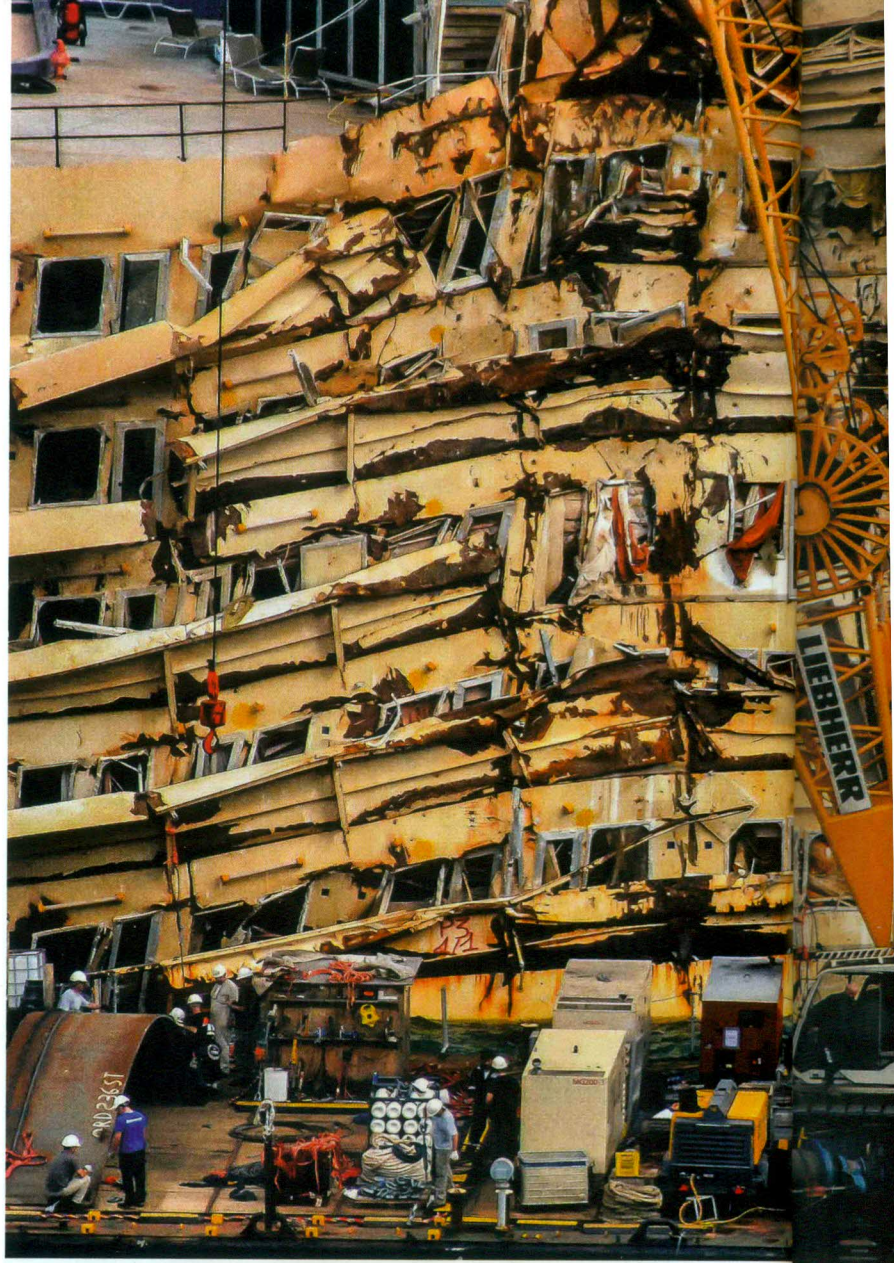
Alle 10 del 23 luglio 2014 la Costa Concordia stacca la linea di ancoraggio di poppa dal Giglio, recidendo così definitivamente il suo cordone ombelicale con l'isola, una tra le più belle d'Italia, che per quasi due anni e mezzo dal tragico incidente, le ha fatto da 'madre putativa' soccorrendola, accudendola e rimettendola in grado di navigare, grazie a una geniale idea tutta italiana e a un team internazionale di uomini straordinari che passeranno alla storia per il Parbukling e il conseguente Refloating.

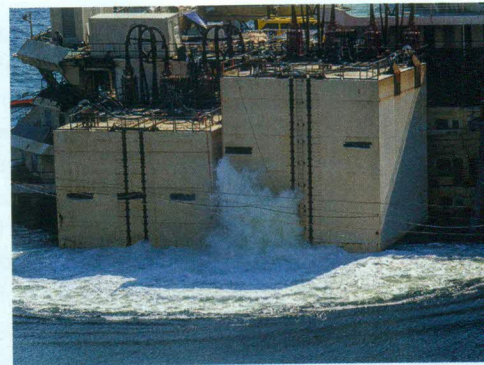
Una storia di "catene e chirurgia sperimentale", per citare l'amico Lucio Dalla, che ha condotto un relitto spiaggiato e apparentemente senza vita a navigare di nuovo, agganciato ai suoi 'Sponson', collegati da enormi catene sommerse. Una sorta di 'ingessatura mobile', uno straordinario 'tutore ortopedico', mai inventato prima, che ha ridato alla nave una vita apparente, concedendole di rimettersi in posizione eretta, di galleggiare e navigare verso Genova dove avverrà il suo definitivo smantellamento.

La notte prima della sua partenza è stata quasi immobile. Una notte senza luna, in cui sono affiorati i pianti delle anime e delle loro famiglie, una notte in cui si sono addensati ricordi, e, anziché le stelle, ci sono caduti addosso i rumori, i fantasmi e gli abbracci di quanto, tanto, è accaduto al Giglio in questi anni.

Un'interminabile notte di attesa che ha condensato in tutto il suo buio l'essenza di quei lunghi giorni sui quali un opprimente Scirocco, in grado di comprimere tutto, perfino i nostri cervelli, ha unito confusamente nebbie e brume, evocando spesso l'idea di un'atmosfera prebellica.

A ogni alba dei mesi precedenti gli Sponson sono arrivati, salvifici grattacieli a sostenere un relitto, e puntualmente sono stati instal-





Dall'alto:

L'impressionante immagine della fiancata di dritta della Costa Concordia una volta raddrizzata, con le lamiere contorte dopo 21 mesi di contatto con il fondale;

Il trasporto e il posizionamento degli enormi cassoni laterali che hanno consentito il rigalleggiamento. La nave è stata portata a Genova con un pescaggio di 17,5 m rispetto agli 8,2 originali; Dopo lo svuotamento dei cassoni, la prua riemerge

Sotto:

La nave rigalleggia lentamente grazie allo svuotamento dell'acqua dei cassoni. Si arriverà a 17,5 metri di pescaggio, mentre i due rimorchiatori la spostano lateralmente dal falso fondale appositamente costruito

lati e incatenati alla nave. I ritmi di ogni giorno sono stati scanditi dall'imbarco e dallo sbarco degli uomini che hanno prestato la loro opera a bordo. Decine di persone, che si sono calate sotto e sopra i cassoni e dentro la nave, i cui nomi non si conoscono neppure, ma a cui va il mio assoluto rispetto. L'attesa della sua partenza è stata lunga ed estenuante, soprattutto in quest'ultimo periodo, in cui sembrava sempre che tutto fosse pronto, ma poi accadeva sempre qualcosa per cui tutto veniva ri-

mandato, come se lei non volesse partire. Come se volesse restare, con la sua vivida presenza, a custodire un luogo in cui, giocoforza, un 'prima' e un 'dopo' segneranno la vita futura.

Poi l'emersione della poppa e della prua. Piano piano. Goccia a goccia. Lentamente. E tutti lì a misurare i metri, forse anche i centimetri, col pathos di chi, dopo un'apocalittica burrasca, attende il vento propizio per riprendere il mare.

E, infine, il giorno del 'Giudizio'.

Dopo una sacrale benedizione e

un cristiano ricordo alle vittime di questo assurdo incidente e dopo 33 colpi di campane scoccati dalla Chiesa di Giglio Castello in memoria delle 32 anime e del sub galiziano Israel Franco Moreno, che ha perso la vita mentre offriva il suo tributo d'eccellenza a un'operazione complicata e mai tentata prima, tra sirene festose, spruzzi d'acqua dei cannoni antincendio dei rimorchiatori e urla di tutti, è giunto a tutto il mondo, attraverso i Media, il macroscopico saluto a una nave poi trainata e scortata in una me-



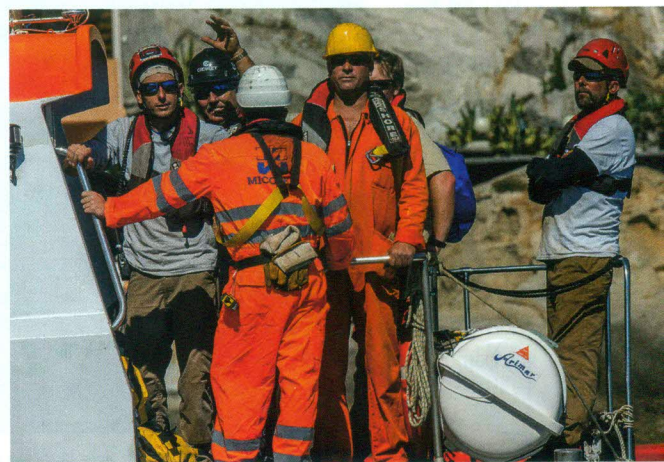
sta processione marina.

In quello stesso mare, che l'aveva rovinosamente fatta approdare, in tanti hanno riversato urla di gioia per il lavoro svolto e compiuto, lacrime di vera commozione, abbracci a chi, da tutto il mondo e per così tanto tempo ha popolato un'isola, combattendo fianco a fianco un dolore trasformato poi in apparente resurrezione attraverso una difficilissima sfida.

Bottiglie di spumante stappate e rovesciate addosso e in ogni dove, birra a fiumi, inchini, questa volta

fatti alla Madonna sul porto, mani, fiori e foulard sventolati in segno di saluto, biglietti di augurio e di ringraziamento posizionati ovunque, perfino su una vela finita troppo vicino alla nave, come fosse davvero il giorno della liberazione.

E a vederla da lontano, dai quei muretti dove tutti, giornalisti, fotografi, e tante persone comuni, hanno sostato per giorni e notti, sembrava quasi che fosse integra e che navigasse di nuovo con la sua bandiera e con la fierezza per cui era stata costruita.



Le emozioni sono state tante, alcune non si possono davvero descrivere e in quel 23 di luglio ho pianto a lungo, forse perché ho vissuto accanto a lei molti giorni e molti mesi – la mia finestra protesa verso la sua prua – in cui, come spesso capita a chi va per mare, io e lei abbiamo parlato di tante cose. Per questo motivo ho deciso che il mio compito di Reporter sarebbe terminato qui. Alla longitudine e latitudine del Giglio, tra gli scogli delle Scole, la Gabbianella e il mare aperto, dove nulla è ancora memoria, ma solo assenza.

Perché se è vero, come dice un mio carissimo amico, che "la nave va verso la sua fine e che l'uomo ha riportato i luoghi a come erano" – e questo doveva essere fatto – a me, donna di mare fa male sapere che un gigante buono e senza colpa debba essere smembrato e fatto a pezzi, a causa di un imperdonabile errore umano.

Concordia, addio. Una preghiera per coloro che non ci sono più.

Serena Galvani

Dall'alto:

Tutto esaurito al Giglio, la vicenda della Costa Concordia e del Processo a Grosseto contro Francesco Schettino è stata seguita dagli inviati di tutto il mondo;

Un gruppo di operai della Titan-Micoperi impegnati nel recupero



BRAVO INGEGNER CECCARELLI

Giovanni Ceccarelli, 53 anni, titolare dello Studio Ceccarelli Yacht Design, figlio di Epaminonda, progettista di America's Cup (Mascalzone Latino e +39) e di molto altro ha avuto l'intuizione su come potesse essere spostato il relitto della Costa Concordia. Questo il suo pensiero sulla vicenda:

"Due anni e mezzo passati velocemente. Ora il relitto galleggia nel porto di Prà per essere demolito. Una corsa contro il tempo per rimuovere il relitto della Concordia adagiato a 65° sui fondali del Giglio, prima che il tempo e il mare rendessero vani i tentativi. Per le dimensioni e tipologia non era mai stato tentata prima una simile impresa, quindi tutto nuovo, idee, tecnologie e mezzi. Il mio ruolo è stato di responsabile dell'ingegneria (Engineering Manager) e uno dei tre principali progettisti assieme a Tullio Balestra e Mario Scaglioni. Il progetto di recupero ha visto anche il coinvolgimento del mio studio con Marco Baldan, Stefano Sartini, Rafael Matsumura e Riccardo Macléod, che hanno lavorato nella progettazione e management delle costruzioni. Un lavoro di un grande team multi etnico al centro tutti gli uomini che hanno lavorato uniti per una comune sfida. In un team è necessario avere un grande leader e il Capitano Nick Sloane, pure lui velista, si è rilevato tale, fin dal primo giorno in cui lo conobbi nel giugno 2012.

Le aziende italiane in primis Micoperi e poi Fincantieri, Marino Rosetti, Cimolai, Fagioli, G&H e il RINA hanno avuto un ruolo di primo piano nella riuscita. Per me un onore aver lavorato in un progetto così importante per l'Italia. La mia partecipazione è partita da una telefonata pochi giorni dopo l'incidente all'amico Silvio Bartolotti titolare di una delle più importanti aziende italiane e nel mondo nel lavoro offshore la MICOPERI, lo invitavo a fare qualche cosa per portare via il relitto. Pochi giorni dopo ci siamo ritrovati a Ravenna con il partner americano la Titan, il metodo che ho proposto è stato adottato e sviluppato da una squadra d'ingegneri messa insieme da Silvio Bartolotti. Il recupero della Concordia è un momento d'ingegneria Italiana molto importante e Costa ci ha messo a disposizione tutto quello che serviva in termini di risorse per la R&D. Un progetto che ha dovuto considerare

l'ostilità dell'ambiente ma soprattutto il suo rispetto, le dimensioni della nave non hanno certo reso facile l'impresa. E non avevamo molte altre possibilità se non di riuscire a portarla via intera.

La nostra società è abituata a pensare che può addomesticare ogni cosa, che tutto può essere previsto. E' in gran parte vero per le tecnologie di cui disponiamo, tuttavia un margine d'ignoto resta sempre. Sono un conoscitore vero del mare, ho navigato fin da ragazzo e so che resta un ambiente da rispettare e non da sfidare. Nessuno si era mai dedicato a un recupero così difficile, di una nave così grande in una situazione e in un contesto così delicato. Ovvio che all'inizio ci fossero incertezze e rischi, ma che hanno fatto parte del gioco, sono rischi che dovevano essere affrontati in modo scientifico e con le necessarie risorse e supporto che Costa ci ha messo a disposizione. Credo che quelli che si sono schierati contro per principio, vedendo sempre una faccia scura in quest'operazione, non sempre abbiano capito fino in fondo di fronte a quale problema ci siamo trovati da affrontare, nella progettazione, costruzione e soprattutto nelle installazioni in mare, che sono state fatte sempre nel rispetto dell'ambiente e del vivere quotidiano dell'isola.

La progettazione in campo diporto non è stata comunque mai fermata e ora dopo il varo del NEO 400 progettato per Paolo Semeraro, sul tavolo da disegno a Ravenna ci sono già alcuni nuovi disegni di barche a vela ed anche a motore che prossimamente saranno presentati."

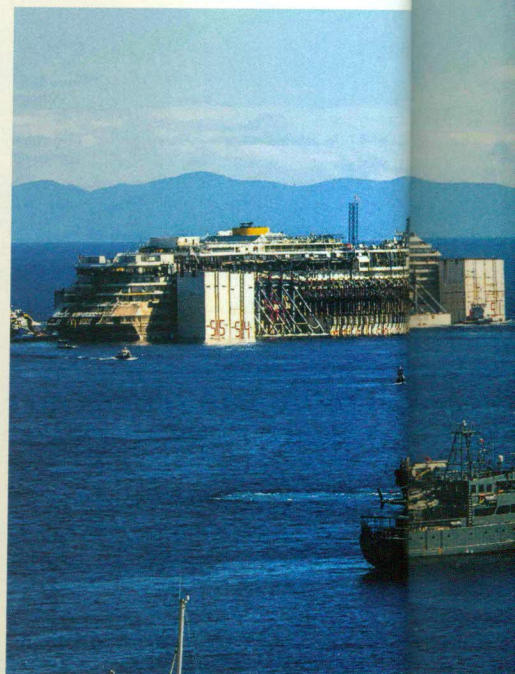
Giovanni Ceccarelli



Dall'alto:

Giovanni Ceccarelli, yacht designer, ravennate, ha avuto l'intuizione iniziale su come fosse possibile raddrizzare e spostare il relitto;

La prua riemerge



QR CODE



Su farevela.net il video della partenza della Costa Concordia dal Giglio. Nel sommario le istruzioni per leggere il QR Code
<http://tinyurl.com/ll2mpvg>

Dall'alto:

Si lavora 24 ore su 24 al Giglio. Un'immagine colta da Serena Galvani all'alba del 21 luglio;

Il 23 luglio la Costa Concordia lascia l'Isola del Giglio trainata da due rimorchiatori in un convoglio di 14 mezzi navali;

Dopo quattro giorni di navigazione a due nodi di media, passando tra Montecristo e Pianosa prima e tra l'Elba e la Corsica poi, la nave arriva a Genova Voltri il 27 luglio, per essere infine ormeggiata alla diga del porto di Prà, dove sarà demolita in due anni di lavori

