

Tutti con il batticuore all'isola del Giglio attendendo la rimozione del Concordia.

**La manovra dovrebbe durare 10-12 ore.
Il parere di Belfiore, paroliere-marinaio**

CRONACA / 15 SETTEMBRE 2013 - 23:32



Di ora in ora il batticuore si impadronisce sempre più dei cittadini dell'isola del Giglio contagiando anche turisti e villeggianti. L'ora "x" si avvicina. L'inizio delle operazioni di rimozione della grande nave da crociera "Costa Concordia" finita sullo scoglio delle Scola la notte del 13 gennaio dell'anno passato con 32 morti e decine di feriti è fissata, infatti, per le 6 del mattino di lunedì 16 settembre. La manovra dovrebbe durare tra le 10 e le 12 ore.

Emozione e paura si fanno ben sentire. La manovra non è certo priva di rischi, di fatto un vero e proprio esperimento mai tentato fino ad ora con un bestione di 114 mila tonnellate lungo 290 metri e alto 60. Il Giglio è in preda all'agitazione. I residenti protestano perché è stato disposto il possesso di un "pass" per accedere all'area portuale. Area che, comunque, durante il raddrizzamento sarà interdetta a tutti. Il sindaco Sergio Ortelli non si stanca di ripetere che "il Giglio lunedì cercherà di vivere una giornata normale". Le scuole rimarranno aperte.

La perplessità, assieme ad auguri e scongiuri, è più che d'obbligo. Una perplessità mai

nascosta, ad esempio, da Gianni Belfiore, "vecchiol lupo di mare", per carità senza nessun riferimento per l'età, noto al grande pubblico non per i suoi trascorsi marinari ormai quasi da leggenda, ma per esser l'autore di un'ottantina di testi in italiano di canzoni rese celebri nel mondo da quell'intramontabile talento del canto che è ancora Julio Iglesias, nonché di numerosi altri brani di successo. Già, perché di Gianni Belfiore davvero "Lupo di mare" si tratta, avendo cominciato a navigare appena sedicenne mentre a



Genova ancora frequentava l'Istituto nautico. E guarda caso, il primo imbarco fu proprio sul piccolo traghetto che a fine anni '50 assicurava i collegamenti con l'Isola del Giglio. Tre mesi di "stage", allora non lo chiamavano così, scorrazzando appunto più volte al giorno tra Porto Santo Stefano e Giglio Porto. Passando infinite volte accanto allo scoglio delle Scola, ma senza danni né pericoli di sorta.

Poi, preso il diploma, per Belfiore, sempre più prestigiosi imbarchi sui più famosi transatlantici di linea e sulle più belle navi da crociera del tempo, quando l'andare in crociera era un privilegio riservato a pochi tra lussi e sfarzi di cui ora non c'è davvero più minima traccia. Ufficiale di coperta dapprima, per poi passare Commissario, a cominciare dal mitico Victoria dell'armatore genovese Scerni, famosa per essere allora la più lussuosa nave da crociera del mondo intero. Poi una lunga carriera su Cristoforo Colombo, Leonardo da Vinci, Michelangelo, Raffaello. E via dicendo. Un'esperienza acquisita sul



campo, in tutti i mari e in ogni condizione. Infine, a metà di quegli anni '70 che decretando la fine dell'epopea dei "Liner" e che sembrava che l'intero trasporto passeggeri stesse, almeno in Italia, per esalar l'ultimo respiro, l'incontro a bordo con lo spagnolissimo Julio. Il salto verso il successo fu così un passo breve.

RomaSettimanale.it ha raggiunto per telefono Gianni Belfiore, in questi giorni in Sicilia, in quella Taormina dove sta preparando un suo recital per il 21 settembre dal tema i "70 anni di Iglesias e i 40 anni di carriera artistica di Gianni".

Belfiore, da buon ex marinaio sta seguendo ciò che sta per accadere all'Isola del Giglio? Cosa prevede?

"Premesso che non sono ingegnere navale e di non possedere la sfera di cristallo del mago Otelma, spero innanzi tutto in un clamoroso successo, anche se anch'io, naturalmente, ho timori e perlessità. E' davvero un grande esperimento, mai tentato prima d'ora nella storia dell'intera marineria mondiale"....



Ma cosa la preoccupa di più...

La ruggine. Non è stato possibile calcolare l'effetto ruggine sullo scafo dopo diciotto mesi di permanenza nell'acqua salmastra. Il rischio è che al momento del sollevamento per il raddrizzamento la Costa Concordia si spezzi, magari anche in più di due tronconi, data stazza e lunghezza"...

E poi?



Che la nave, non più trattenuta dallo scoglio delle Scole scivoli e affondi, poichè il mare è subito decisamente profondo. C'è poi il ventilato da tutti pericolo di ribaltamento sull'altro lato, con gravissimo pericolo per il numeroso personale impegnato. E'un problema di distribuzione dei pesi, che tuttavia dovrebbe essere stato risolto brillantemente dai computer, assolutamente indispensabili. Sempre che siano stati inseriti dati più che precisi. I computer sono

pressoché infallibili, salvo rarissime eccezioni di inconvenienti tecnici peraltro prevedibili per tempo. Quando qualcosa non va, è sempre colpa dell'uomo. C'è poi l'interrogativo della tenuta del cosiddetto fondale artificiale, appositamente realizzato. Ma che non comprende l'intera lunghezza della nave"....

Belfiore, se fosse stato interpellato avrebbe suggerito qualcosa?

"Avrei fatto subito smantellare la sovrastruttura in alluminio, non solo per alleggerire il relitto, ma per facilitare l'operazione di raddrizzamento. Un conto è intervenire su un complesso

alto 60 metri, un'altra su 40. Tutto sarebbe stato più maneggevole. E lo smantellamento della sovrastruttura sarebbe stato relativamente semplice”...

Oltre all'altezza influisce anche la lunghezza...

“Influisce tutto, naturalmente. La lunghezza condiziona la resistenza della struttura dello scafo. Non è mai stato reso noto e nessuno quindi lo sa, ma nel 1965 sia la Michelangelo che la Raffaello, lunghe quasi come la Costa Concordia, ma di oltre la metà meno alte e meno pesanti, dopo le primissime traversate atlantiche subirono l'incrinatura degli scafi a partire dagli ultimi 20 metri al di sopra della chiglia. Vere e proprie lesioni verticali. Nel silenzio generale, furono sistemate barre di acciaio per evitare ulteriori allargamenti. Le lesioni non vennero saldate, perché in tal modo si mantenne la necessaria elasticità di scafi così lunghi sulle onde che nell'Oceano Atlantico potevano raggiungere anche i 26 metri, offrendo, oltretutto, maggiore sicurezza alla navigabilità. Bisogna considerare che prima dell'avvento della tecnica della saldatura le lamiere erano imbullonate, e quindi elastiche. Maggiore è la lunghezza, minore è l'elasticità necessaria ad affrontare con sicurezza il mare anche nelle condizioni peggiori. In quella circostanza, ingegneri e tecnici optarono per un mix tra antico e moderno”.



E sul rimorchio del relitto cosa dice?



“Considero un'assurdità che si attrezzino appositamente il porto di Piombino per smantellare la Concordia, quando c'è pronto Palermo. Soldi davvero mal spesi! E non ci vengano a raccontare dei problemi della lunghezza del percorso. Il traino non dà problemi, a condizione che venga condotto a regola d'arte nelle condizioni di mare adatte. Oltretutto i satelliti riescono a dare previsioni meteorologiche certe per almeno una settimana. Auguro in ogni caso a tutti il miglior successo, a

cominciare dal responsabile della protezione civile Franco Gabrielli. Romperemo un'altra bottiglia di champagne come si trattasse di un nuovo varo. Ma non dimentichiamo che in occasione del vero varo la bottiglia non si rompe! Fu un pessimo auspicio per chi di mare se ne intende”.

Enrico Massidda