

**La nave da crociera ha galleggiato  
con ganci fatti a Salgareda**

## Così abbiamo “agganciato” la Costa Concordia

**Ne parliamo con Francesco Dell’Aica**

Non serve andare lontano per trovare storie da raccontare. Rimanendo in provincia di Treviso, si scopre che parte del progetto di recupero della nave Costa Concordia, arrivata con successo a Genova il 27 luglio scorso, è dovuta all’opera delle Officine LCM di Salgareda, di cui è titolare l’ingegnere opitergino Erminio Dell’Aica.

Accompagnati dal figlio Francesco, 34 anni, abbiamo visitato l’impianto industriale in cui è stato progettato e realizzato il sistema che ha permesso di unire in modo automatico le catene agli enormi cassoni, necessari per far galleggiare la nave.

### **Come siete stati coinvolti nel progetto?**

Verso la fine dello scorso anno, la società di Ravenna che curava, assieme ad una grossa ditta americana, il recupero della nave, ci ha chiesto di progettare e realizzare un sistema che assicurasse un aggancio automatico e rapido di ciascuna delle catene (cinquantasei in totale) ai cassoni piazzati sul lato della Concordia che guardava l’isola del Giglio.

Ci conoscevano perché da tempo collaboriamo con loro.

### **Immagino che partecipare ad una operazione del genere sia stata un bella sfida.**

Eravamo chiamati a lavorare in tempi molto stretti e dovevamo realizzare dei pezzi unici, nuovi.

Il lavoro è stato svolto in più fasi. Prima di tutto, abbiamo fatto dei calcoli accurati, in modo che il componente richiesto, tutto sommato compatto, sostenesse i grandi pesi previsti, tenendo conto delle tensioni meccaniche notevoli.

Realizzati e collaudati i primi prototipi, abbiamo avuto conferma che il progetto si poteva realizzare e che l’aggancio era affidabile.

A quel punto, è arrivata la consapevolezza di non poter sbagliare, nonostante le condizioni non facili, e la necessità di doverci concentrare in ogni dettaglio.

Operazioni come questa ti fanno capire che l’ingegneria è soprattutto calcolo, ma un piccolo ruolo può averlo anche l’istinto, che ti guida quando sei a un bivio e devi scegliere la strada migliore per raggiungere l’obiettivo.

### **Cosa significa lavorare a contatto con i giganti del mare?**

Noi vediamo la cosa, più che altro, dal punto di vista tecnico.

Una nave da crociera quando naviga deve sostenere pesi e spinte di grande portata. Quando produciamo componenti per la navigazione marittima, dobbiamo essere molto accurati nel nostro lavoro.

Dalla scelta dei materiali (acciai speciali, in questo caso), dalla lavorazione fino alla saldatura, occorre sempre essere molto precisi.

Il lavoro da noi svolto per la Concordia è stato seguito da ispettori del Registro Navale italiano, che hanno verificato la progettazione, le materie impiegate e la qualità del lavoro svolto.

Come sempre è necessario il rispetto dei tempi e la considerazione attenta delle esigenze del cliente.

### **Che ricordo conservi delle operazioni di recupero?**

Dal filmato girato mentre i sommozzatori erano all’opera, ho avuto conferma della complessità dei compiti affidati e della competenza di chi ha lavorato.

Per darti un’idea, i subacquei dovevano piazzare il nostro componente lavorando a diversi metri di profondità. Per regola, un sub può lavorare mezz’ora e poi deve salire in superficie per due ore.

In questo piano di recupero, nulla è stato semplice.

Soltanto per appoggiare in modo sicuro la nave al fondo, si sono dovuti perforare prima i fondali in granito, uno dei materiali più ostici. Per quanto riguarda la nostra attività, il sistema doveva funzionare sempre, anche in condizioni avverse.

Quindi, c’è stata un po’ di tensione fino a che la nave non è arrivata a Genova. Allo stesso tempo, all’interno del consorzio che seguiva i lavori si avvertiva ogni giorno una fiducia crescente, via via che le operazioni proseguivano.

### **Mi parlavi prima dei dettagli. C’è un dettaglio che ti è rimasto impresso in modo particolare?**

Siamo particolarmente contenti di aver progettato un sistema flessibile, in grado di seguire i movimenti della catena, pur sostenendo lo sforzo di centinaia di tonnellate.

L’altro dettaglio che mi viene in mente è che noi avevamo partecipato alla costruzione di alcune componenti della Costa Concordia, quando era stata allestita.

Come puoi vedere dai disegni tecnici predisposti, che tengo qui sopra la scrivania, lavorare a questo progetto ha significato dover superare ogni giorno una sfida diversa. E non c’era scelta se non quella di vincere.

Tanto impegno quindi, ma anche entusiasmo e soddisfazione.

Un po’ come quando nel 2006, io ero appena arrivato qui dopo la laurea in ingegneria, avevamo costruito per l’Ansaldo le attrezzature per recuperare le barre radioattive di una centrale nucleare.