



"Costa Concordia": presentato a Roma il progetto per la rimozione del relitto (video)

Roma 18 maggio 2012 - Alla presenza del Commissario Delegato per l'emergenza per il naufragio della Costa Concordia, Prefetto Franco Gabrielli, Costa Crociere e il consorzio italo americano Titan-Micoperi, vincitore della gara e incaricato dell'esecuzione dei lavori, hanno presentato oggi il progetto per la rimozione del relitto della nave Costa Concordia, come da video sottostante:

http://www.idvisionfilm.it/CONCORDIA_REMOVAL_BRoll-TV_18-05-12l.zip

I lavori, in seguito alla Conferenza dei Servizi decisoria convocata il 15 maggio dal Commissario delegato durante la quale le amministrazioni competenti hanno disposto le autorizzazioni necessarie, inizieranno già fra qualche giorno per una durata stimata in circa 12 mesi.

Titan Salvage è una società statunitense, appartenente a Crowley Group, leader mondiale nel settore del recupero di relitti. Micoperi è una società italiana, specializzata nella costruzione e ingegneria subacquea, che vanta una pluriennale esperienza nel settore.

Il progetto, che prevede di rimettere in galleggiamento l'intero scafo, pone la massima attenzione a garantire il minor impatto ambientale possibile, la salvaguardia delle attività turistiche ed economiche dell'Isola del Giglio, la massima sicurezza degli interventi.

La protezione dell'ambiente avrà la massima priorità nel corso di tutta la durata delle operazioni di questa unica, ciclopica impresa di recupero: qualcosa di mai tentato prima al mondo. Una volta completata la rimozione, si provvederà alla pulizia dei fondali e al ripristino della flora marina.

Il piano prevede anche misure per la salvaguardia delle attività turistiche ed economiche dell'isola del Giglio. La presenza del personale che lavorerà alle operazioni di rimozione non avrà conseguenze significative sulla ricettività estiva dell'isola. La base operativa infatti sarà fuori dall'isola, nei pressi di Piombino, dove verranno raccolte apparecchiature e materiali necessari per gli interventi, in modo da evitare qualsiasi impatto sulle attività del porto turistico del Giglio.

Le fasi operative, in estrema sintesi, saranno quattro:

- Stabilizzata la nave, verrà costruita una piattaforma subacquea e al lato emerso della nave saranno applicati cassoni capaci di contenere acqua;
- Due gru, fissate alla piattaforma, raddrizzeranno la nave con l'aiuto del riempimento dei cassoni d'acqua;
- Una volta dritta, alla nave saranno applicati cassoni anche all'altro lato;
- I cassoni di entrambi i lati saranno quindi svuotati dall'acqua, non prima di averla opportunamente trattata e depurata a tutela dell'ambiente marino, e successivamente riempiti di aria.

Una volta riportato nelle condizioni di poter galleggiare, il relitto sarà trainato in un porto italiano. Ogni altra decisione successiva riguardante il relitto sarà presa nel rispetto di quanto richiesto dalle Autorità italiane.

Il piano è stato scelto da un comitato tecnico di valutazione, composto da esperti in rappresentanza di Costa Crociere, Carnival Corporation & plc, London Offshore Consultants e Standard P&I Club, con la collaborazione di RINA e Fincantieri, in accordo con le prescrizioni e raccomandazioni espresse dalle Autorità Italiane, perché risponde maggiormente ai principali requisiti richiesti: rimozione intera del relitto; minor rischio possibile; minor impatto ambientale possibile; salvaguardia delle attività turistiche ed economiche dell'Isola del Giglio; massima sicurezza degli interventi.

“Sin dalle prime fasi dell'incidente, Costa Crociere ha profuso il massimo impegno in termini di risorse, professionisti, strutture, per minimizzare l'impatto del naufragio sull'ambiente e sull'Isola del Giglio in particolare - ha dichiarato Gianni Onorato, Direttore Generale di Costa Crociere S.p.A. -. Come già successo per la fase di rimozione del carburante, abbiamo sempre puntato sulla soluzione migliore e più sicura per salvaguardare l'isola e il suo ambiente marino e restituirla al più presto alla sua innata vocazione turistica. Ora diamo il via a un'operazione di recupero mai tentata prima per caratteristiche e complessità tecnica. Nonostante le incognite inevitabili per un'impresa di tale natura, siamo sicuri di aver fatto la scelta giusta e ci impegneremo ancora una volta per dare il meglio, nel rispetto dei tempi”.

“Siamo molto contenti di essere stati scelti per realizzare questa incredibile opera di recupero della Costa Concordia. Le nostre qualità ingegneristiche e l'esperienza che abbiamo maturato in questo ambito ci hanno consentito di presentare un progetto all'altezza delle aspettative - ha dichiarato Richard Habib, Presidente di Titan Salvage -. Da oggi lavoreremo nell'ottica del rispetto dell'ambiente e della salvaguardia dell'habitat naturale”.

“Abbiamo creduto fin dall'inizio che la professionalità della nostra azienda e la comprovata esperienza nelle attività di salvataggio e recupero sottomarine potessero essere messe a disposizione di questa impresa - ha dichiarato Silvio Bartolotti, General Manager di Micoperi -. L'essere stati scelti, inoltre, rappresenta un segnale forte per la qualità e la capacità delle imprese italiane nel gestire progetti delicati e senza precedenti come questo”.

TITAN MICOPERI - CONCORDIA REMOVAL

La Concordia giace inclinata su un fianco, sul fondale marino nel Parco Nazionale dell'Arcipelago Toscano. Una completa mappatura della qualità dell'acqua, della vita marina e della presenza di posidonie e coralli sarà effettuata prima dell'inizio dei lavori di rimozione. Le 44.600 tonnellate di stazza della nave rendono la rimozione del relitto la più grande e complessa operazione mai effettuata.

La prima operazione che verrà effettuata consente di evitare lo scivolamento della nave lungo il fondale inclinato, assicurando la nave con grossi cavi connessi a pali di ritenuta. Con la seconda operazione verranno installate alcune piastre di rinforzo alla chiglia, alle quali connettere cavi di ritenuta e successivamente i moduli per il galleggiamento della nave. La terza operazione consisterà nell'installare grandi sacchi di sabbia e cemento sotto la chiglia a supporto delle piastre di rinforzo e dello scafo.

I pali di ritenuta verranno installati nel fondale marino con perforazione a circuito chiuso, tecnica che consente di prevenire la dispersione nell'acqua di tutti i materiali fluidi e solidi di perforazione.

Nel frattempo verranno installate le piattaforme di supporto alla nave. Avranno una dimensione di 40 metri per 40 e saranno ancorate con pali al fondale marino. Galleggianti verranno collegati al lato sinistro della nave tramite saldatura alla struttura portante dello scafo.

Una volta completato il posizionamento dei galleggianti e dei tiranti si potrà iniziare la manovra di raddrizzamento della nave. La nave comincerà a ruotare verso la posizione verticale. I galleggianti installati sul lato destro nave, quello verso terra, impediranno alla nave di scivolare sul fondale. A completamento di tutte le operazioni previste prima del galleggiamento, si procederà a rimuovere l'acqua dai galleggianti facendo sollevare la nave dal fondo marino.

Dopo la partenza della nave inizierà la rimozione di tutte le strutture utilizzate durante le operazioni di recupero. I pali saranno tagliati a livello del fondo marino, le piattaforme saranno rimosse e le posidonie saranno ripiantate.

Grandissima attenzione sarà posta verso l'ambiente marino, alla qualità dell'acqua e dell'aria evitando al massimo ogni tipo di contaminazione. È nostra intenzione ripristinare le condizioni ambientali originali dell'Isola del Giglio al massimo possibile.