



*Nell'articolo precedente sono descritti i cassoni di alloggiamento delle paratoie del Mose. In questo articolo, invece, si fa riferimento a ulteriori cassoni, diversi dai primi per dimensioni e funzioni, che sono stati utilizzati per le opere di sponda della schiera di paratoie di Lido - San Nicolò. Questi ultimi cassoni sono stati realizzati a Taranto e Civitavecchia e successivamente rimorchiati fino alla bocca di Lido. Il primo di essi, denominato "NS42" e proveniente da Taranto, è arrivato a Venezia all'inizio del febbraio 2007 dopo un viaggio di oltre 1000 km.*

*In queste pagine, l'Autore ricorda quell'evento e ci permette di riviverlo attraverso gli occhi, i pensieri e le sensazioni di alcuni tra i protagonisti, rigorosamente ricordati con il nome di battesimo.*

*Nel suo racconto trova spazio il lessico quasi iniziatico del mare e della navigazione, fatto di parole antiche, di termini suggestivi, di modi di dire dialettali. Ne risulta così tutta l'emozione di quei momenti con la preoccupazione per la delicatezza delle operazioni, la consapevolezza del buon lavoro svolto, l'incertezza per le condizioni meteomarine sfavorevoli e, infine, la soddisfazione per il felice esito della fatica [n.d.r].*

Pasquale  
Buongiorno\*

## **1 febbraio 2007. Quando il cassone NS42 è arrivato a Venezia**

### **Una breve premessa**

Sono le 3 del mattino del primo febbraio 2007. Marco esce di casa cercando di non svegliare la famiglia. E parte, in direzione Marghera.

Lì in banchina lo aspettano Fabrizio, Paolo, Giovanni e Pietro per andare fuori dalla bocca di porto di Lido incontro al cassone. I cognomi non sono importanti, di solito ci si dà del tu.

Oggi, se il tempo lo permetterà, il cassone NS42 entrerà a Venezia. È il duemiladuecentosessantunesimo cassone della Fincosit (e questo vuol dire più di 50 km di dighe e banchine costruite), il primo del progetto Mose.

A distanza di qualche tempo mi hanno chiesto di scrivere qualcosa su quell'evento e, in generale, sul rimorchio dei cassoni, ma ho appena abbozzato le prime righe e so già che prenderò una bella strigliata dal mio Presidente. Lo so: ora il nome della società è Grandi Lavori Fincosit (GLF), ma per me che sono in ditta da più di vent'anni e anche per tutti i colleghi, le Autorità Portuali e i giornali, la branca marittima della società è e rimarrà sempre "la Fincosit".

Scrivere qualcosa, si diceva. A dire il vero io mi intendo più di numeri che di lettere e

\* Pasquale Buongiorno, ingegnere, è responsabile dell'Ufficio progetti di Grandi Lavori Fincosit di Genova

poi il rimorchio è meccanica, movimento, e noi ingegneri civili preferiamo la statica. Allora mi sono detto: “Perché non raccontare dei nostri marittimi e del loro lavoro?”.

### Il rimorchio è come la grappa

Se dici a un genovese “rimorchio di un cassone” ti parlerà della partenza del “superbaccino”, bianco lui, nero il rimorchiatore, salutati dal fischio delle sirene e dalle colonne d’acqua degli idranti, come una coppia di sposi in partenza per la luna di miele. Ricorderà solo il viaggio.

Ma il rimorchio è come la grappa, ha una testa e una coda.

C’è la testa: i preparativi per il viaggio, con la posa in opera delle bitte di manovra, dei cavi di rimorchio e di emergenza, della biscaggina, delle luci per la navigazione notturna, fino al momento di presentare il cassone al rimorchiatore. È un lavoro di *routine*, tutto si svolge in banchina, con la gru, i pontoni di servizio, i giusti tempi.

C’è la coda: il cassone che arriva a destinazione e viene preso e affondato. È il duro lavoro dei marittimi, la fatica in mare, con tutte le difficoltà e i problemi che si possono presentare. Ed è di questo che voglio parlare.

Solitamente i cassoni terminano il loro viaggio all’interno dei porti o in corrispondenza delle dighe foranee e, in attesa di una giornata con mare piatto, adatta per la posa, vengono ormeggiati in banchina.

A Venezia è diverso, all’interno delle bocche di porto c’è la corrente che va e che viene, che spinge il cassone prima verso il mare e poi verso la laguna, quasi senza interruzioni, anche a più di due metri al secondo. I cassoni, arredati con bitte da 30 tonnellate, bitte da piccola banchina portuale, devono essere tenuti fermi in qualche modo.

Nei giorni precedenti, i marittimi hanno quindi posto in opera i corpi morti da 100 tonnellate a cui ormeggiare i cassoni, per poi tonneggiare con gli argani e posizionarli con la dovuta precisione. Hanno messo le boe, le catene, gli spezzoni di cavo in polipropilene ad alta resistenza. Tutto è pronto per ricevere il cassone.

### Da Taranto a Venezia seguendo la scia di un Santo

E il cassone è arrivato. Il San Cataldo lo ha rimorchiato dal centro di costruzione di Taranto (credo che Leonardo avrà salutato il suo primo nato con trepidazione) e con un viaggio di undici giorni lo ha trasportato fino a Venezia, “burdesandu burdesandu”, girando intorno al Gargano, su su fino al delta del Po e poi alla Bocca di Lido.

I ragazzi gli sono andati incontro. I marinai, ma anche Davide, il direttore di cantiere che è cresciuto a pane e Fincosit con il padre a fargli da maestro. Un piccolo viaggio, da Marghera fino a fuori dalle bocche di porto, passando per Venezia. Fino a raggiungere il cassone.

*A lato*  
Prefabbricazione dei cassoni  
di sponda per la barriera di  
Lido - San Nicolò

*In basso*  
La configurazione strutturale  
della sponda sud dopo la  
predisposizione dei cassoni



Ricordo ancora la prima volta che, studente del biennio, vidi un cassone a rimorchio uscire dal porto, alla foce. Spuntò d'improvviso e nel silenzio da dietro il padiglione B. Una visione onirica, il passaggio del Rex nel film *Amarcord*. Qualcosa che solo Archimede è stato per primo in grado di spiegare.

E ora lo spettacolo è simile.

È là, alto, maestoso contro l'orizzonte, quasi 5 m di franco bordo. Un bestione di 21,88 m x 12,24 m x 13,80 m che immerge 9 m e spiccioli (ecco che ricompare l'ingegnere) e che però ha seguito il rimorchiatore a una distanza di circa 400 m docile come un cagnolino, incurante delle onde, del vento di maestrale, del mare che è montato anche fino a forza 5,6.

Il comandante del San Cataldo è soddisfatto: un rimorchio di tutta tranquillità.

Per l'occasione è venuto a Venezia anche Dino, un nostro "vecchio" capo cantiere. Ha quasi 70 anni ma con un "mascone" ti farebbe ancora fare tre giri su te stesso. Con il suo cappellaccio calato sulla testa osserva e commenta a mezza voce.

Lui conosce bene tutti i ragazzi, pregi e difetti, li ha visti crescere, li ha fatti crescere... Era un po' di tempo che non si vedevano: si sono avvicinati, guardati, annusati quasi, per vedere se qualcosa era cambiato.

Un colpo sulla spalla, un ciao con voce sommessa, un tocco sul braccio, un abbraccio, una grossa risata e una bella presa in giro: tutto come prima. Non è retorica: la vita di cantiere è diversa dalla vita in ufficio, si crea un altro spirito, i rapporti sono diversi. Anche con Enrico, il *Project Manager*, solitamente così riservato, anche con me che sono un progettista.

#### All'arrembaggio... e poi la nebbia

I ragazzi sono saliti sulla cima del cassone per passare la patta d'oca al rimorchiatore del porto che dovrà fungere da batticolo durante il viaggio fino all'interno della bocca. Mi piacerebbe dire che sono andati all'arrembaggio, su per la biscaggina. Sarà che la nostra bandiera è per metà nera.

Ora bisogna portarlo dentro la bocca di Lido, al punto prestabilito. Le condizioni sembrano ottimali al punto che uno dice: "è anche una bella giornata di sole". Ma un attimo dopo, feroce come una mannaia cala la nebbia.

La natura è imprevedibile e per questo deve essere rispettata, sembra che si diverta a canzonare l'incauto che cerca di piegarla ai propri voleri.

Così i nostri sono rimasti lì, vicini al San Cataldo, sul loro mezzo, imprecando perché erano quasi alla fine.

Bastava che il rimorchiatore fosse arrivato qualche ora prima, che non fosse stato rallentato dalle correnti, che..., che..., ma non conta: ora si sta fermi.

Il porto è chiuso e i ragazzi dopo essersi azzuppati nell'umidità tornano alla banchina, nervosi per la giornata in parte persa, per il tempo che dovranno perdere domani e poi dopodomani e... lo sa il Signore.

Il lavoro in mare è così, non si può mai sapere: si rimane magari in attesa del bel tempo per tutta la settimana quando non si può uscire per la burrasca e poi il bel tempo arriva la domenica così devi lasciare tutto e andare a lavorare. Ma tant'è.

Siamo al mattino dopo, alle cinque, a Marghera. Si parte, presagendo già che sarà una giornata persa. In Canal Grande la nebbia va e viene; alle bocche di porto è un velo lattiginoso che tutto nasconde.

Intanto il San Cataldo è lì che gira, fa la ruota davanti alle bocche, come i gabbiani in certe fredde sere d'inverno.

E Dino, da buon genovese, lui che è della Versilia, non ha dimenticato il mestiere, fa i conti. Misura le controstaffe, le ore di straordinario, ma si preoccupa anche dei "suoi". "Domani dovranno di nuovo uscire, speriamo bene. Con queste distanze e questi tempi (quasi una dimensione a sé, a Venezia) bisogna sempre partire all'alba per essere pronti quando serve". La giornata passa così in attesa. E si torna indietro aspettando il bel tempo.

#### Missione compiuta

Finalmente il giorno dopo non c'è la nebbia. Il convoglio si muove e raggiunge la sponda sud della bocca di Lido. Qui il cassone viene posto in corrispondenza dell'imbasamento provvisorio dove potrà riposare in attesa della sua sistemazione finale.

Viene affiancato dal pontone da cui i nostri salgono a bordo, agganciano le cime alle bitte, iniziano a smontare la cinta di rimorchio e danno il "liberi tutti" ai rimorchiatori.

Gli argani sono al loro posto, i tappi delle coperture aperti, le pompe installate. Ora il cassone è domato. E lentamente scende, controllato per evitare che vada fuori posizione, si posa, viene immobilizzato con la zavorra.

"Un altro giorno è andato", direbbe Guccini. Ed è andato bene: ora il rimorchio si è davvero concluso. Fra quindici giorni la replica, speriamo senza nebbia; il San Cataldo ha già ripreso la sua corsa verso Taranto.

