



N.3 € 5,90

ANNO 54° - N.3 Marzo 2012 - EURO 5,90 (solo Italia) Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. Pos. - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46) art. 1, comma 1 Aut. GIPA/CRW/032/2010 - mensile



Dentro il **Concordia**



Portfolio
Paolo Curto



Speciale attrezzature
Le mute stagne



Bora Bora
Snorkeling tra gli squali

GEA EDIZIONI



www.mondosommerso-online.it

mondosommerso

MARZO 2012 – ANNO 54 – N. 3 (FASCICOLO 553) – IN COPERTINA FOTO DI: LEONARDO OLMI, ANDREA NERI

16 **Costa Concordia. Scivolata sull'inchino.** È successo venerdì 13, eppure la sfortuna non c'entra. Di notte, davanti all'isola del Giglio, in 68 minuti si compie l'incredibile. È un gioiello dell'ingegno dell'uomo diventa monumento alla sua stupidità. La più grande nave passeggeri mai naufragata



64 **Portfolio. Paolo Curto.** Tornano sulle pagine di Mondo Sommerso le straordinarie immagini di un fotografo che ha iniziato la sua collaborazione con questa rivista a metà degli anni Sessanta

74 **Acqua dolce. Il borgo sommerso.** In Abruzzo, in uno scenario naturale bellissimo, ci si può immergere nelle acque cristalline del Lago Capodacqua dove purtroppo si vedono anche i segni dell'ultimo terremoto

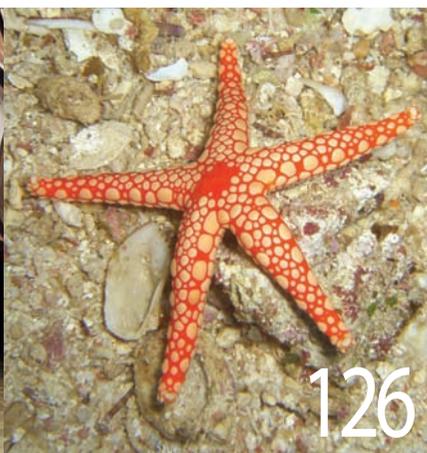
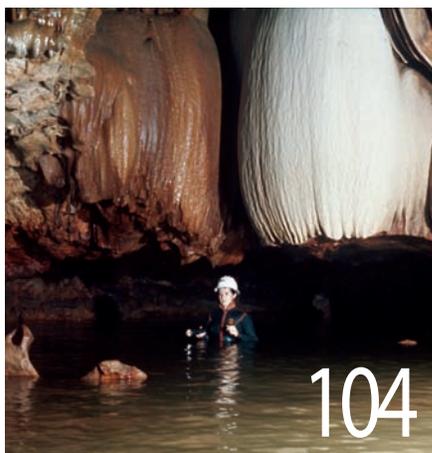


82 **Bora Bora. snorkeling tra squali, mante e razze.** Grazie ai suoi smeraldoni che si innalzano verso il cielo da un'immensa laguna azzurra, è considerata l'isola più bella del mondo ed è stata nominata "La Perla del Pacifico". Sotto la superficie del mare, anche in soli pochi metri d'acqua, lo spettacolo continua con coloratissimi pesci di barriera, squali pinna nera, enormi mante e simpatiche razze



96 **L'Argentario.** Siamo in Toscana, dove a ridosso delle colline della maremma grossetana si erge quella che in origine era un'isola, ma che poi lentamente si è aggrappata al continente. Oltre ad essere il punto strategico per le immersioni giornaliere verso le isole di Giglio e Giannutri, offre anche molti siti ricchi di grotte, corallo e bellissimi ventagli di gorgonie, sia rosse che gialle

- 4** Posta
- 6** News
Paola Sammartano
Scienza, natura, subacquea, turismo, diving
- 16** Costa Concordia
Leonardo D'Imporzano-Romano Barluzzi
Scivolata sull'inchino
- 24** La Bicocca apre alle Maldive
Andrea Schillaci
- 28** Aree Marine Protette
Massimo Zazzetta
- 30** Sapore di Mare
Paola Sammartano
Salumi di pesce & Bardolino
- 34** Il medico iperbarico
Pasquale Longobardi
La decompressione mnemonica
- 36** C'era una volta
Luigi Fabbri
Luci del 1960
- 38** Le avventure di un minisub
- 40** Baltitech Conference 2011
Cesare Balzi
- 46** Subacquea pratica
Andrea Neri
Il Corso Advanced
- 52** Il popolo della sabbia
Federico Betti-Marco Giuliano
Il robot dal nome di sirena
- 56** Speciale attrezzature
Andrea Neri
Sott'acqua al caldo
- 64** Portfolio
Andrea Schillaci
Paolo Curto
- 74** Abruzzo
Stefano Colacchi
Lago Capodacqua
- 82** Polinesia
Leonardo Olmi
Snorkeling a Bora Bora
- 88** Viaggi
Leonardo Olmi
5 Top Dive nel "fango"



- 96** Toscana
Leonardo Olmi
L'Argentario
- 104** Speleologia subacquea
Lamberto Ferri Ricchi
Una grotta salvata dalle acque
- 112** Apnea Trekking
Ferruccio Chiesa
Tuburan Bay
- 118** Sicilia
Leonardo Mastragostino
Jera: l'isola sacra
- 126** Biologia marina
Marcello Guadagnino
Guerre stellari
- 130** Mare antico
Stefano Gargiullo
Navigare nel passato
- 132** L'ora del sub
Andrea Schillaci
Rolex Oyster Perpetual Yacht-Master II
- 133** L'ora del sub
Andrea Schillaci
Audemars Piguet Royal Oak Offshore Diver

- 134** Prova in mare
Leonardo Olmi
Go Pro: due nuovi accessori
- 137** Identikit
Andrea Neri
Kit video Onda Led Easy Dive
- 138** Identikit
Andrea Neri
Pinne Reaction Cressi
- 139** Identikit
Andrea Neri
Muta stagna RS 450 Rofos
- 140** Identikit
Andrea Neri
Muta Isotherm Next Generation Mares
- 141** Identikit
Andrea Neri
Pinne Twin Jet Max Adjustable Scubapro
- 142** Seamarket
Annunci e indirizzi utili
- 144** Prossimamente
Anticipazioni da Mondosommerso

mondosommerso

WWW.MONDOSOMMERSO-ONLINE.IT

Marzo 2012
Anno 54 - N. 3

EDITORE
GEA EDIZIONI S.r.l.
Via Latina, 20 - 00179 Roma

DIRETTORE RESPONSABILE
Alessandro Ferri

VICE CAPOSERVIZIO
Andrea Schillaci

GRAFICA E IMPAGINAZIONE
Sonia Mazzoni

HANNO COLLABORATO
Cesare Balzi, Romano Barluzzi, Federico Betti, Stefano Colacchi, Leonardo D'Imporzano, Walter Donegà, Luigi Fabbri, Lamberto Ferri Ricchi, Stefano Gargiullo, Mario Genovesi, Marcello Guadagnino, Pasquale Longobardi, Sergio Loppel, Leonardo Mastragostino, Andrea Neri, Leonardo Olmi, Paola Sammartano, Massimo Zazzetta

REDAZIONE
GEA EDIZIONI S.R.L.
Via Arno, 102-108
50019 Sesto Fiorentino (FI)
Tel. 055 3454137
info@geaedizioni.it

CONCESSIONARIA PUBBLICITÀ



PROMEDIA 2000 S.r.l.
Via Ettore Bugatti, 15
20142 Milano
Tel. 02 89079601
Fax 02 0289079619
info@promedia2000.com

SERVIZIO ABBONAMENTI
SAVE
Via dell'Agricoltura, 12
00065 Fiano Romano (Roma)

STAMPA
PUNTOWEB
Ariccia (Roma)

DISTRIBUZIONE PER L'ITALIA
MESSAGGERIE PERIODICI S.p.A.,
Via Ettore Bugatti, 15
20142 Milano
Tel. 02 895921
Fax 02 89500688

DISTRIBUZIONE PER L'ESTERO
A.I.E. - Agenzia Italiana di Esportazione S.p.A.
Via Manzoni 12
20089 Rozzano (Mi)
Tel. 02 5753911
Fax 02 57512606
info@aie-mag.com

TARIFFE E INFORMAZIONI PER L'ABBONAMENTO:
Abbonamento annuo (11 numeri)
€ 48,00 - biennale € 86,00 - annuo estero Europa € 77,00
Posta prioritaria Asia - America - Africa
€ 99,00 - Oceania € 102,00
Un numero € 5,90
Numeri arretrati € 11,80

Poste Italiane S.p.A. - Sped. in abb. Pos. - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1, comma 1 Aut. GIPA/ C / RM
/032/2010

MONDO SOMMERSO è una testata di proprietà
della EDITORIALE OLIMPIA S.p.A.
edita da GEA EDIZIONI S.r.l.
Registrazione in tribunale
n° 4469 del 30/03/1995

Tutti i diritti riservati.
Vietata la riproduzione
anche parziale se non autorizzata.
Manoscritti e illustrazioni
anche se non pubblicati
non si restituiscono



Costa Concordia Sciivolata sull'inchino

È successo venerdì 13, eppure la sfortuna non c'entra. Di notte, davanti all'isola del Giglio, in 68 minuti si compie l'incredibile. E un gioiello dell'ingegno dell'uomo diventa monumento alla sua stupidità. La più grande nave passeggeri mai naufragata. Un primato triste si fa storia. Allora noi vorremmo che facessero storia anche i molti gesti di coraggio, di abilità tecniche, di spirito di sacrificio e solidarietà di cui si sono resi protagonisti in tanti. A cominciare dalla comunità dei gigliesi. Così siamo andati sul posto, a dar voce agli operatori dei soccorsi istituzionali. Subacquei, naturalmente a cura di **Leonardo D'Imporzano** e **Romano Barluzzi**. Foto subacquee su gentile concessione del **Comando Nazionale delle Capitaneria di Porto – Guardia Costiera**



S algo sul traghetto per l'isola del Giglio da Porto Santo Stefano che sono passate poco più di 72 ore da quando la Costa Concordia, l'ammiraglia della Costa Crociere, ha impattato contro lo scoglio delle Scole e si è arenata. È ancora buio e con me a bordo vi sono solo giornalisti e soccorritori di diversi corpi militari e civili. Stretto nella giacca per difendermi dal freddo, osservo proprio sulla luce del faro di uscita, una decina di scialuppe gialle con il nome Concordia scritto a caratteri grandi e blu sulla parte gialla dello scafo. Quelle scialuppe tozze e brutte che dalla forma appaiono tutto fuorché inaffondabili e che per la prima volta vedo in acqua, abituato a vederle invece sospese a mezz'aria, a dar colore al bianco della murata delle navi. Dopo circa un'ora di navigazione, eccoci all'entrata del porto del Giglio e l'immagine della Concordia, sbandata e arenata sul basso fondale di fronte al porto, fa davvero impressione e colpisce come un pugno alla bocca dello stomaco.

Colpisce la giornalista della tv generalista, che per tutto il tempo della navigazione parla senza sosta – e senza sapere cosa sia – di una murata, o della linea di galleggiamento; colpisce il soccorritore veterano che pensieroso osserva, scuotendo la testa, con la sigaretta che gli si consuma nella mano fino a lambirgli le dita.

Ci si ammassa al portellone di uscita e l'addetto ci respinge con una battuta di amaro sarcasmo: "Aspettate! Aspettate! Tutta questa fretta di scendere... neanche foste Schettino!". La telefonata tra il Comandante De Falco e il Comandante Schettino è stata da poche ore resa pubblica e già ha fatto il giro del mondo; e chi va per mare sa quanto quella brutta ferita di una gestione inadeguata e vile del comando proprio nel momento dell'estremo bisogno, faccia più male che il malriuscito inchino all'origine dell'incidente.

Cala la sera, la nave è già in ombra con l'elicottero dei Vigili del Fuoco sopra di lei e le operazioni continuano senza sosta





Ci si muove nel piccolo porticciolo che conobbi una sera di inverno di tanti anni fa – ci arrivai con una barca a vela scivolando nel silenzio in cui sprofonda l'isola dopo il festante periodo estivo – e lo trovo brulicante di mezzi, uomini in giacche fosforescenti e materiali più disparati. In mezzo ai quali si muovono giornalisti, cameraman e fotografi, con telecamere e luci a spalla e su postazioni fisse, tanto da credere per un attimo di essere sul set di un film hollywoodiano.

Ma è quando incroci lo sguardo dei soccorritori che capisci che non è un film: stanchi, stravolti, in attesa del segnale per tornare nel ventre di acciaio della nave alla ricerca di eventuali superstiti e molti di loro sono stati tra i primi ad arrivare e ancora non sono tornati a casa nemmeno per un cambio. Raggiungiamo un amico ristoratore che ha la propria attività sul lungomare e che malgrado l'ora è già aperto e scopriamo che è come se non avesse ancora chiuso.

“Da quando è successa questa tragedia abbiamo aperto per dare un pasto caldo ai numerosi soccorritori. 60-70 persone subito. Doveva essere qualcosa di temporaneo perché doveva arrivare subito la cucina da campo. Ma ancora non è arrivata e quindi continuiamo a dare una mano a questi ragazzi”. Quando gli dico che voglio citarlo nell'articolo, si schermisce: *“No! No! Per carità, noi si è solo preparato da mangiare, voglio che tu parli della solidarietà dei gigliesi: appena hanno saputo quello che era successo anche dai social network si sono precipitati subito a dare una mano. È gente di mare, che il mare lo conosce. Sanno quali sono i rischi, soprattutto di notte. Voglio che tu parli del vice-sindaco Mario Pellegrini, che è salito sulla nave e che ha gestito l'emergenza sino al mattino, scendendo per ultimo”.* E quando sottolineo di come sia inusuale quanto mi sta raccontando, mi guarda e sorridendo aggiunge: *“È la solidarietà che viene*

dalle piccole comunità, soprattutto quelle isolane, che si risolvono i problemi da sole”. Ci incamminiamo verso *Le Scole*, l'idea sarebbe quella di immergersi per poter documentare il luogo dell'impatto, salvo scoprire più tardi che un'ordinanza della Capitaneria ne vieta la possibilità per un'area dal raggio di un miglio dal punto dell'incaglio. Salendo ci si ferma a parlare con degli abitanti, la nave laggiù sullo sfondo, l'elicottero del Nucleo della Guardia Costiera di Luni si abbassa fino a lambire il ponte inclinato della nave, un verricello scende verso i vigili del fuoco protesi e non si capisce se a caricare o scaricare qualcosa. *“Hanno recuperato un altro disperso”* ci dice un pensionato che nelle mani incrociate dietro la schiena tiene una copia del

giornale su cui campeggia la *Concordia* *“ogni volta che fa questa manovra portano via qualcuno”.* Ci guardiamo senza dire una parola, anche perché forse non c'è nulla da dire, se non che con oltre 4.200 persone tra equipaggio e crocieristi terrorizzati, per lo più anziani, le vittime potevano essere molte di più. Ci accompagna per un tratto di strada. *“Siete diversi da vostri colleghi”*, ci dice scrutandoci negli occhi, *“non siete qui per fare la notizia ma per cercare di capire. Allora vi dico una cosa: quando arrivate sulla scogliera, c'è una casa...”.* Oggi notiamo che la descrizione che fa corrisponde a quanto si può leggere nel

libro-cronaca di cui vi indichiamo gli estremi nel box. La storia del maître di bordo, delle sue origini isolane e dei parenti che in quella casa aspettavano il «passaggio turistico» della grande nave, stavolta *“talmente ravvicinato da potersi fare ciao con la mano”* è già nota a tutti. Sarà vero? O si aggiunge soltanto alla lista di uno dei tanti “si dice” che gira in questo momento per il porto? A oggi è anche quello che emergerebbe da alcune carte dell'inchiesta – anch'esse riportate da quel libro – in base alle quali sembra che questo sia uno dei tanti pezzi già certi del puzzle. Ma, pur usando la più attenta prudenza, ci



A sinistra, a bordo della pilotina della Guardia Costiera, il Lgt Massimo Maccheroni, dell'Ufficio Relazioni Esterne della Guardia Costiera, insieme al nostro autore Leonardo D'Imporzano



L'impressionante squarcio provocato dall'impatto sulle Scole. Al centro foto si nota l'enorme masso rimasto incastrato nel fianco nave. Il tutto al di sotto della linea di galleggiamento. Il confronto coi Vigili del Fuoco nel gommone e con quelli sulla destra in alto con indosso il gilet riflettente verde-lime fornisce appena una vaga idea delle proporzioni



sono momenti in cui anche una vicenda così maledettamente enorme e complessa appare evidente nella sua semplicità. Ci accade quando scorriamo con lo sguardo la fiancata sinistra del Concordia, ora sollevata sul mare, con la nave appoggiata sul fianco opposto. L'acqua lambisce uno squarcio di decine di metri, verso poppa, del tutto sotto la linea di galleggiamento originaria. Alla sua estremità posteriore – completamente conficcato nel fianco nave – un masso gigantesco, divelto di netto dallo scoglio sommerso più esterno delle Scole. Sotto scacco non è tanto e solo la già azzardata pratica dell'inchino, né l'assenza di un giustificativo almeno turistico – l'ora tarda, la scarsità di gente sull'isola d'inverno, ecc – e neanche il fatto che fosse più o meno una consuetudine nota a tutti, quanto il “come” viene compiuta. È probabile infatti che, con le dovute accortezze, non si tratti in fondo di una manovra particolarmente pericolosa, come ci dice in confidenza telefonica un ufficiale: *“una nave come quella pesca all'incirca 8 metri. In determinate zone come al Giglio il fondale scende rapidamente, mantenendosi ad una certa distanza il rischio è nullo”*. E si sa che negli inchini la velocità viene ridotta ad appena 3 o 4 nodi, o anche di meno. Eppure ora sul fondale delle Scole ci sono lamiere di centimetri di spessore ritorte in assurde ondulazioni, piegate a fisarmonica, come carta stagnola tra le dita. Ma è avvicinandosi di più al Concordia grazie alla cortesia e alla disponibilità della Guardia Costiera che ci si può fare un'idea degli ultimi minuti della navigazione. Che è quanto già emerso dall'inchiesta e pubblicato sui media. La nave “punta” l'isola quasi perpendicolarmente a oltre 15 nodi! È l'equivalente di quasi 30 km/h che, per le dimensioni e per il fatto di essere in mare, sono un'enormità. È come immaginare un'auto che stia procedendo a 180 Km/h in una zona pedonale. La nave all'ultimo minuto “corregge” l'accostata e vira a tutta barra verso dritta, tentando così di “scappellare” lo scoglio. Ma la velocità, le dimensioni non lo permettono e la manovra riesce solo a metà. Per averne conferma basta notare la grande aletta che fuoriesce dallo scafo, intatta e ora protesa verso il cielo: se la rotta fosse stata parallela alla costa, quell'ala sarebbe stata divelta prima di impattare con la parte quasi poppiera. Che

invece si abbatte letteralmente sulle Scole. Una tragica, fatale “scodata”. Vengono danneggiati diversi compartimenti stagni – tropici – e l'acqua entra subito in grande quantità e con violenza, facendo sbandare e ruotare su sé stessa la nave. Alla fine del suo abbrivio è andata ad arrestarsi sul “basso” fondale delle rocce della Gabbianara, quasi all'imboccatura sinistra del Giglio Porto; e sarà l'inchiesta a stabilire se sia stato solo un caso o un estremo merito del comandante, come lui stesso e la compagnia rivendicano. Una differenza non da poco in sede di arbitrato per le compagnie assicurative. Girovagando per il porticciolo incontriamo tra i vari soccorritori istituzionali visi conosciuti, amici di amici, che stanno per arrivare o che, per loro fortuna, sono riusciti a ottenere un cambio. E sono loro che ci raccontano le difficoltà riscontrate in questo scenario, dai salvataggi in acqua dei primi momenti alle ricerche e perlustrazioni delle ore successive fin negli interni della nave.



La grande ala di sinistra: se la nave avesse accostato rasente alla costa avrebbe dovuto essere divelta per prima invece è intatta. Sopra di essa si notano anche le scialuppe ancora in situ, che l'eccessiva inclinazione della nave ha poi impedito di mettere a mare



Un sommozzatore dei Vigili del Fuoco è pronto all'immersione in prossimità della prua semisommersa dell'enorme nave



Gli angeli rossi del cielo e degli abissi Calati dagli elicotteri, arrampicati dalle motovedette o immersi in penetrazioni impossibili, i vigili del fuoco, nelle loro caratteristiche tenute rosso-arancio, sono – insieme a tutti gli altri operatori tecnici dei vari corpi dello Stato, sui quali torneremo presto – tra i protagonisti assoluti della complessa macchina dei soccorsi specialistici al Concordia. Perciò questa parte del nostro primo articolo sulla vicenda vuole essere anche un doveroso omaggio a questo corpo istituzionale, le cui tecniche subacquee sono state – e in parte sono tutt’oggi – affini nei fondamentali ai metodi formativi delle varie agenzie didattiche subacquee sportive (almeno nei rispettivi livelli avanzati), prima tra tutte, storicamente, la FIPSAS. Un senso di comunanza e condivisione dei valori che ci lega come amanti dell’immersione subacquea e rende da sempre Mondo Sommerso a loro vicina nel presentarli ai nostri lettori.



Giorgio Sgherri è coordinatore regionale dei Vigili del Fuoco Sommozzatori della Toscana dal 1988, caponucleo di Grosseto... “un veterano” – come lui stesso si definisce –, anche del centro di formazione nazionale dei VvF Sommozzatori.

«Come una inverosimile quantità di lucciole nella notte, in uno scenario apocalittico...»

«Per noi è stata una cosa veramente grave, tutta vissuta in prima persona... l’intero nucleo è accorso, chiamato di notte, in turno di libero, per intervenire in ausilio alla Guardia Costiera che coordinava e alle altre forze dello Stato. Due sommozzatori sono stati imbarcati subito, insieme all’elicottero Pegaso del 118 di Grosseto si sono fiondati direttamente sul luogo operazioni, contemporaneamente alla pilotina della polizia di Stato. La cosa ha permesso di portare subito in salvo sei persone, anche rompendo – con grosse difficoltà – degli oblò della nave sulla linea di galleggiamento. Io stesso personalmente, insieme ad altri 4 sommozzatori, siamo arrivati tra i primi, a bordo della pilotina del nucleo (un natante specializzato e, benché sia ormai del



1990, tenuto sempre in perfetta efficienza – chiosa Sgherri, non senza una punta di sano orgoglio di corpo, ndr – come ogni buon subacqueo fa per tutta la propria attrezzatura, ai fini prioritari della sicurezza)... Lo scenario che si presentava era apocalittico: almeno un paio di migliaia di lumini brillavano nel buio totale, addensati sui ponti della nave (i giubbetti di salvataggio che s’indossano in questi casi hanno in dotazione una lucetta di posizione automatica, ndr) in attesa di scendere sull’unica – in quel momento – biscaglina, o portati via sulle scialuppe, sulle motovedette della guardia costiera e sui mezzi degli altri corpi che facevano assistenza. Si sono succedute rapidamente situazioni di ogni tipo, dai corpi recuperati ormai esanimi ai tanti salvataggi in acqua. Anche verso terra abbiamo controllato, perché anche lì luccicavano centinaia di giubbetti abbandonati sugli scogli o a riva dai superstiti e si confondevano con quelli di chi ancora si dibatteva nell’acqua cercando di raggiungere la terraferma... Come un’inverosimile quantità di lucciole nella notte... In una seconda fase abbiamo soddisfatto anche esigenze diverse, come le ispezioni effettuate su disposizione del coordinamento centrale della guardia di finanza... Contemporaneamente all’assistenza e alle perlustrazioni a riva, due nostri sommozzatori sono stati inviati a bordo del Costa Concordia insieme ai nostri soccorritori SAF (Speleosubacqueo, Alpino e Fluviale, ndr) per dare supporto all’elicottero SAR (Search and Rescue, ndr) della Capitaneria di Porto che stava operando... in questo modo ben una sessantina di superstiti sono stati tratti in salvo, spesso direttamente dal ponte in cui si trovavano al momento. Almeno una quindicina di persone sono state rinvenute ferite o traumatizzate e perciò trattate direttamente sul posto, nonché assicurate con barelle spinali, per poterle imbarcare e trasportare senza causare loro ulteriori danni. Oltre al soccorso immediato, abbiamo poi impostato le cose in modo da poter proseguire con tecniche diverse, tra cui penetrazioni negli interni nave, alla ricerca di superstiti – o dei loro corpi – rimasti imprigionati;

nonché verifiche e controlli vari – dati gli spostamenti che le strutture della nave facevano registrare – in modo che la sicurezza anche di tutti gli altri operatori fosse sempre garantita.»





Modesto Dilda è il responsabile operativo delle unità speleosubacquee dei VvF convenute all'isola del Giglio per quella che lui stesso ha definito "calamità nazionale". Il suo gruppo d'intervento, composto da altri 5 uomini, è quello che ha tratto in salvo il commissario di bordo del Concordia Manrico Giampedroni, infortunatosi gravemente e rimasto immobilizzato dentro la nave – dunque annoverato per moltissime ore tra i dispersi – dopo che aveva a sua volta aiutato e messo al sicuro decine di passeggeri.

«Debitato e con una gamba rotta, ci ha aiutato moltissimo a estrarlo, senza mai neppure un lamento...»

«Durante la notte, intorno alle 5:50, ci è arrivata la chiamata. Le nostre squadre SAF già all'interno della nave, impegnate a perlustrare le zone aeree – gli ambienti non ancora invasi dall'acqua, ndr – sentivano delle voci, come di qualcuno che si lamentava.

Così siamo intervenuti, in sei uomini, concentrando l'azione in quella zona. La difficoltà maggiore è stata portarsi – anche con discesa nel vuoto in "corda doppia" – fino al livello raggiunto dalle squadre di terra. Tre dei nostri si sono così addentrati fino in un doppio cunicolo, chiamando la persona per prenderci contatto più rapidamente possibile e orientarsi con la sua voce in risposta ai richiami. Il contatto è avvenuto all'incirca dopo un'ora da questa fase, erano ormai quasi le 8 del mattino.

L'infortunato ci rispondeva in maniera orientata, ci ha detto di chiamarsi Manrico – abbiamo appreso solo più tardi che fosse proprio il commissario capo di bordo della nave –, si capiva che era lucido ma estremamente debilitato. Si trovava su un tavolino in un locale attiguo alla sala ristorante – completamente invasa dall'acqua e col pavimento in verticale – ed era rimasto miracolosamente in secco con la maggior parte del corpo. La persona era in ipotermia e presentava una brutta

frattura all'arto inferiore sinistro. Insieme ai colleghi Bortolus, Scaldaferro, Priano, Martini e Boaria abbiamo provveduto ad attivare tutti i supporti necessari per dapprima confortare e idratare il sopravvissuto e poi assicurarlo agli strumenti adatti per estrarlo da lì.

Quando si è sentito più al sicuro, fissato sulla barella spinale, ci ha lui stesso aiutato moltissimo, collaborando preziosamente alla nostra opera, senza mai lamentarsi. . .una persona davvero in gamba, degna del ruolo che aveva appena svolto in questa difficile, tremenda calamità.»



La zona della biscaglina o biscaggina di prua: questa scaletta, in fondo alla quale sono ancora lì le zattere galleggianti di salvataggio, ne ha viste delle belle la notte del disastro



Si nota il varco provocato da una delle minicariche esplosive impiegate dai GOS per aprirsi la strada più rapidamente ad alcune zone della nave. Una tecnica analoga è stata praticata anche per le parti in immersione





Fabio Cuzzocrea, ingegnere dei VvF Sommozzatori, già capo del comando VvF di Nuoro, è l'ufficiale responsabile delle operazioni subacquee in zona disastro

«Penetrazioni a interno nave con tecniche speleosubacquee avanzate impiegate per ambienti ipogei di tipo allagato...»

«L'» intervento da parte della nostra componente subacquea, fin dalle prime ore, anzi fin dai primi istanti, è stato caratterizzato in prima battuta dal salvataggio delle persone, in un soccorso prettamente di superficie. Col passare del tempo l'intervento si è concentrato in attività di tipo iperbarico, al di sotto della linea di galleggiamento che separa la parte aerea, che è oggetto d'intervento di una componente SAF con uso di tecniche di derivazione speleo-alpinistico-fluviale, rispetto alla parte sommersa dove trovano impiego appunto le tecniche prettamente subacquee. Sono stati messi a punto dei piani operativi di tipo multiagenzia in quanto l'intervento ha un profilo operativo



Tra i mezzi subacquei d'ogni tipo impiegati nelle ricerche e soccorsi ecco anche il Perseo, uno dei Rov - remote operative vehicle in uso ai Vigili del Fuoco, mentre viene allestito a poppa del gommone appoggio

certamente alto, teso a salvare vite umane che potessero essere rimaste intrappolate all'interno di sacche d'aria nella parte sommersa, ma anche di protezione civile, quindi l'impiego della componente sommozzatori dei vvff è avvenuto in sinergia con quello di Guardia Costiera, gruppi SAF, ecc. Tutte le missioni, in fase di pianificazione, sono state inoltre affrontate in collaborazione con gli operatori subacquei del COMSUBIN (i GOS - gruppo operativo subacquei, della Marina Militare Italiana) che hanno creato i varchi d'accesso per le penetrazioni fino a interno nave. Attraverso questi varchi sono state cioè effettuate immersioni per addentrarsi nei locali sommersi e tutti i gruppi hanno lavorato sia in serie, in successione, sia in parallelo. I varchi sono stati studiati proprio per ridurre il tempo del percorso di penetrazione. Tenendo presente che fin dalle prime immersioni d'ispezione e controllo in scenari così articolati è emersa una condizione operativa alquanto complicata: presenza di oggetti in galleggiamento e sospensione, scarsa visibilità... Perciò tutte le penetrazioni sono state pianificate in base al parametro del tempo e non a quello della lunghezza del percorso. Le tecniche d'immersione, per quanto riguarda tutte le componenti di protezione civile, si sono ispirate a tecniche speleosubacquee, in particolare i vigili del fuoco sommozzatori vantano una componente di eccellenza che individua in una decina di operatori - in servizio presso i nuclei di Vicenza e di Roma - la task impiegata per la penetrazione in ambienti ipogei, naturali o ad essi assimilabili, di tipo allagato. In questo intervento in special modo la task agisce congiuntamente alle altre forze civili e militari che operano in campo subacqueo e con l'assistenza di personale sommozzatore GOS con attività di supporto intorno al gruppo speleosubacqueo avanzato

Altri mezzi nautici in dotazione ai Vigili del Fuoco sommozzatori



dei vigili del fuoco». Quella sana rivalità utile a volte per spronare a migliorarsi nel confronto tra i vari corpi è dunque messa da parte, e c'è al suo posto quell'aiuto e quella sicurezza per muoversi in una città galleggiante adagiata su un fianco con continui e progressivi movimenti di assestamento, che da un momento all'altro potrebbero anche farla ruzzolare oltre lo scalino su cui poggia ora, fino al successivo a una profondità di oltre 70 metri.

Così sono gli uomini del Gos del Comsubin che fanno brillare mine sulle lamiere e gli obliò aprendo le vie per i subacquei della guardia costiera coadiuvati dai nuclei sommozzatori dei vigili del fuoco, della polizia di stato, dei carabinieri che, tracciata la strada, permettono l'ingresso ai corpi SAF dei vigili del fuoco (Speleosubacqueo, Alpino e Fluviale) ai gruppi del Soccorso Alpino Italiano (il CAI) che, mentre i gruppi SAF procedono porta dopo porta, ponte dopo ponte alla ricerca degli ultimi dispersi, garantiscono la sicurezza con tecniche spesso alpinistiche.

Quanto ancora la nave resterà di fronte al Giglio non è dato saperlo, anche i tecnici della Smit Savage scuotono il capo quando chiediamo una stima del tempo per la rimozione e ancora non è dato sapere se si proverà a rimetterla a galla o si opererà per un rimozione sul posto tagliandola a pezzi.

Intanto vediamo scaricare dal pontone una grossa camera iperbarica multi posto... tutti si augurano che non

ce ne sarà bisogno ma, con quanti operatori subacquei stanno lavorando giorno e notte in mare, non si sa mai, meglio averla pronta. Anche se la Concordia appare per metà fuori dall'acqua, il fondale su cui appoggia obbliga a immersioni in molti casi tra i 37 e i 40 metri. Quote alle quali, con autorespiratori ad aria, si esce dalla curva di sicurezza dopo pochissimi minuti. L'intero scenario non ha precedenti e il relitto è immenso. Quanto il rischio per entrarci.

Sistemi di tracciamento

La Capitaneria di Porto poteva sapere cosa stava succedendo al Giglio, prima di ricevere la telefonata dei Carabinieri di Prato, avvertiti dal padre di una passeggera via Social Network di quanto avveniva?

Il riferimento è al sistema A.I.S. ovvero il "sistema automatico di identificazione".

Un sistema automatico di tracciamento già utilizzato che l'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) e la Convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS) hanno reso obbligatorio su tutte le navi con stazza lorda superiore a 300 tonnellate, e su tutte le navi passeggeri, indipendentemente dalle dimensioni. Tramite questa apparecchiatura elettronica il natante trasmette alcuni dati, quali il nome, il carico, lo stoccaggio e la posizione approssimativa ad intervallo di tempo variabile. Ma – come ci viene confermato in una telefonata con il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – tale sistema, proprio per la trasmissione dei dati ad intervalli di tempo variabile e fornendo una posizione approssimativa e non esatta, fornisce sì informazioni importanti e utili ma solo con il sistema VTS (Vessel Traffic Service) si riesce a seguire in tempo reale la nave. Tale sistema, che doveva essere già a copertura dell'intera penisola italiana, promosso dal ministro delle infrastrutture Lunardi al tempo delle "autostrade del mare" è oggi attivo solo nei punti di intenso traffico e in zone sensibili come ad esempio le Bocche di Bonifacio, lo Stretto di Messina, non certo l'Arcipelago Toscano.

Per saperne di più

Nel nostro servizio abbiamo volutamente preferito un taglio differente dalle tante cronache già lette sui giornali, evitando – al di là di un accenno – il ricorso all'ennesimo racconto di come si siano svolti i fatti relativi a tutti i passaggi e a tutti i personaggi di cui il disastroso evento è costellato. Non solo per il doveroso rispetto verso le inchieste in corso, ma anche perché una ricostruzione puntuale e circostanziata di quanto si sa per certo è già uscita e ve la consigliamo: si tratta dell'istant book pubblicato mercoledì 1 febbraio sulle "Collane del Corriere della Sera", a cura di Marco Imarisio e Fiorenza Sarzanini – due cronisti del quotidiano – e intitolato "Concordia – la vera storia", con sottotitolo "L'inchiesta, i personaggi, i documenti; che cosa è successo in quei 68 minuti". Contiene anche una raccolta dei più importanti documenti emersi dall'ufficio del Giudice per le Indagini Preliminari presso il Tribunale di Grosseto.