

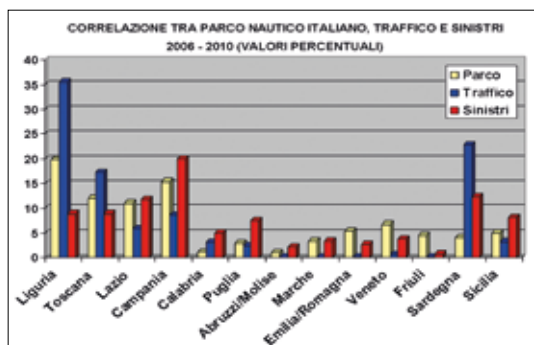
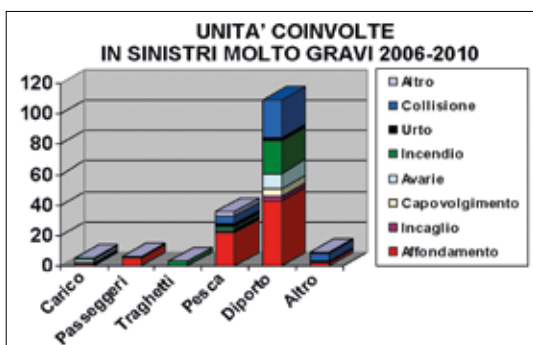
ERRORI-ORRORI



DELL'ITALIA DIPORTISTICA

Testo e foto di Corradino Corbò

Basandoci soprattutto sui resoconti di missione redatti dai soccorritori istituzionali e su una relazione prodotta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, evidenziamo e analizziamo gli incidenti di questi ultimi cinque anni.



Questa specie di dinamica degenerativa merita una profonda sottolineatura, in quanto la sua influenza sugli sviluppi successivi del sinistro può risultare disastrosa. Da una più approfondita e meditata lettura dei resoconti di missione si ricava, per esempio, che il panico può portare all'abbandono dell'imbarcazione nell'errata convinzione del suo imminente affondamento; può indurre il soggetto a trasmettere un Mayday ingiustificato, in quanto non vi

L'errore umano

Ciò che genericamente chiamiamo incidente è quasi sempre provocato da quella che, altrettanto genericamente, chiamiamo imprudenza. Questa, a sua volta, è quasi sempre innescata dall'ignoranza e/o dalla stupidità, essendo assai rari i casi in cui, a imporla, sia una qualche forma di necessità. La stupidità è la causa-prima di gran lunga

perché gli oltre undici mesi di sostanziale inattività fanno sì che tutto l'insieme di conoscenze specifiche – nonché di manualità, di dimestichezza con il mezzo e di prontezza di reazione – svanisca nel nulla. Non a caso, il pilota di linea che, per motivi di varia natura, resti a terra per oltre sessanta giorni, deve sottoporsi a una seduta di verifica nel simulatore



Oggi, un piccolo gommone può contenere più tecnologia di quella che, nel 1912, non impedì al Titanic di procedere speditamente verso il suo tristissimo destino. Ma il Mayday che dal primo può partire istantaneamente, attraverso un sofisticato circuito elettronico, ha la stessa drammaticità di quel lontano s.o.s. trasmesso da un semplice tasto Morse. Il pericolo, la paura, l'istinto di sopravvivenza annullano i tempi della storia e si scontrano con l'immagine patinata – e un po' menzognera – di un mondo nel quale l'acqua è sempre uno specchio, la caletta è sempre meravigliosamente isolata, il vento soffia sempre dalla parte giusta. A riportarci crudelmente verso la realtà è un dato sul quale è assolutamente inutile tentare di abbozzare interpretazioni benevole: il rapporto tra i salvataggi portati al settore diporto e quelli portati al settore pesca è di 15 a 1. Tanto più imbarazzante, se si tiene conto della stagionalità del primo e della continuità del secondo, fattori che però – come vedremo più avanti – giocano un ruolo attivo nella dinamica degli incidenti.

più pericolosa, anche perché conosce ben pochi rimedi. Per questo motivo riteniamo che l'esame per le patenti nautiche (e non solo per quelle) dovrebbe essere costituito sostanzialmente da un approfondito test dell'intelligenza: superato questo con esito positivo, si potrebbe passare alle norme e a tutto il resto; altrimenti, dovrebbe scattare una bocciatura senza possibilità di appello.

Occupiamoci dunque della sola causa-prima sulla quale si può agire, ottenendo – seppure faticosamente – risultati di rilievo. Come già accennato, ciò che relativamente all'articolato mondo del mare distingue il diporto da tutti gli altri comparti è la sua estrema stagionalità. Un individuo che prenda veramente il largo per una cinquantina di ore l'anno (questa, la media italiana dell'utilizzo della barca da diporto), tutte concentrate in un arco di tempo che difficilmente supera le tre settimane, è anche peggio di quel che un tempo veniva chiamato "automobilista della domenica". Questo

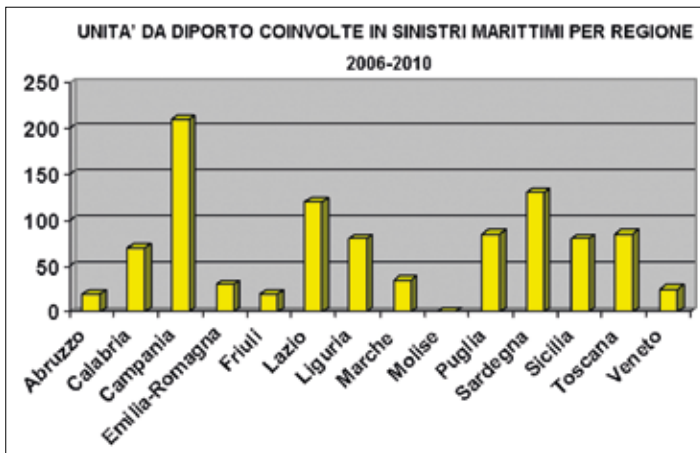
di volo e superare con esito positivo un esame di idoneità, prima di sedere nuovamente ai comandi del suo aeromobile. La mancanza di allenamento conduce, insomma, verso una sorta di ciclica ignoranza di ritorno, condizione favorevole per l'insorgere di due risultati che, spesso indistinti all'interno dei rapporti di missione, possono essere concatenati nel rapporto causa/effetto in entrambi i sensi: l'errore (di valutazione, di manovra, di condotta) e il panico. Il primo è, generalmente, il fattore che precede il sinistro; il secondo è lo stato confusionale che insorge nel momento in cui si scopre di non aver alcun controllo sulla situazione. La concatenazione nei due sensi è intuitiva poiché, se è vero che l'errore e il successivo sinistro possono indurre il panico, è anche vero che il panico, insorto di fronte a una situazione percepita come non gestibile, può portare all'errore e quindi al sinistro.



è pericolo di perdita né dell'imbarcazione né di vite umane; può determinare un errore di lettura dei dati di posizione sul Gps (magari perché, invece di leggere le coordinate del punto-nave, vengono lette quelle del cursore).

Il guasto meccanico

Anche quello relativo ai problemi che sembrano legati più direttamente al complesso-



barca è un argomento insidioso e articolato. Questo perché l'analisi di quelle che genericamente vengono chiamate "cause meccaniche" di un sinistro rivela che, molto spesso, dietro di esse, c'è l'insufficiente o inesistente cura del mezzo, dunque una dinamica anch'essa riconducibile all'errore umano. Ci riferiamo infatti al colpevole comportamento dello skipper-armatore che, oltre a sottovalutare l'importanza del suo addestramento personale, dimentica anche la regolare manutenzione della sua barca. Prova ne sia un dato statistico che ci proviene dall'industria dei motori marini: circa l'80% delle imbarcazioni da diporto accusa un guasto grave all'apparato propulsore entro le prime 500 ore di moto; nel settore pesca, invece, sono parecchi i casi in cui la prima riparazione importante avviene dopo 5.000 ore. Il paragone automobilistico, assai più fruibile da parte di chi vive più sulle quattro ruote che non su una carena, è illuminante: se nella casistica degli incidenti stradali l'avaria meccanica incide in modo quasi inapprezzabile rispetto all'errore di guida, si valuta che nel diporto nautico essa caratterizzi – direttamente o indirettamente – circa il 25 per cento dei casi. Una piccola parte di responsabilità – indiretta, lo sottolineiamo – va assegnata

a quei molti meccanici che, con le loro parcelle spesso ingiustificatamente esorbitanti rispetto al lavoro effettivamente svolto, di certo non invogliano a rivolgersi loro per la "semplice" manutenzione, ma finiscono per essere chiamati soltanto a guasto avvenuto.

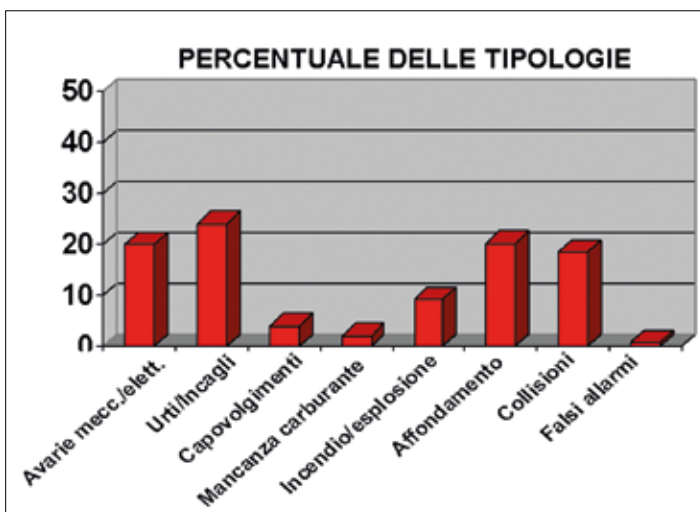


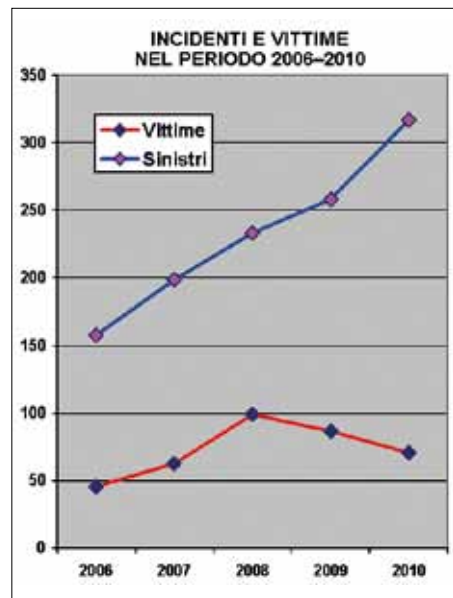
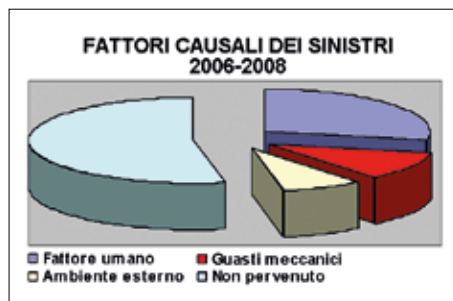
Stagionalità dei sinistri

Immancabilmente, la netta stagionalità del diporto comporta un'altrettanto netta stagionalità dei sinistri, come in parte dimostrato da ciò che si legge sui giornali in quel preciso periodo. Si riscontra perciò una concentrazione di tutte le tipologie di incidente durante l'estate, mentre al contrario, per tutto il resto dell'anno, il repertorio risulta più ristretto e maggiormente legato al fattore meteomarinario. D'altra parte è logico, visto che chi naviga per tutto l'arco dell'anno è meno soggetto ai fattori che abbiamo consi-

derato nei due paragrafi precedenti.

Stando agli studi statistici di settore svolti dalla Direzione Generale per il Trasporto Marittimo e per Vie d'Acqua Interne del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il fattore causale principale dei sinistri avvenuti nell'arco del triennio 2006-2008 è stato quello umano, che ha inciso per il 28% sul totale, seguito dai guasti meccanici (11%) e dall'ambiente esterno (8%). Resta tuttavia scoperto, sotto la voce "non pervenuto", un pesante 53% che, essendo in grado di cambiare radicalmente tutti i valori in gioco, merita da par-





te nostra un tentativo di approfondimento. Lo sviluppiamo, con estrema prudenza, facendo riferimento a quell'ampia e disomogenea messe di dati costituita dai più volte nominati resoconti di missione, all'interno dei quali è possibile scoprire circostanze molto interessanti. Per esempio, le statistiche ufficiali ci dicono che l'evento più pericoloso per la vita umana in mare è l'affondamento. Non ci dicono però – per motivi legati alle carenze delle fonti documentali – di che natura sia questo evento, che sotto il profilo della dinamica incidentale è senz'altro un effetto e non

una causa. Peraltro, esso è confondibile con un'altra voce della statistica, assai meno equivocabile: quella del capovolgimento, che può essere messo in relazione con l'affondamento come suo fattore innescante. Concatenati e considerati sotto questa angolazione, i due eventi (che, lo ripetiamo, la statistica ufficiale considera separatamente) si mostrano originati da una fatale combinazione di fattori, quali l'errore di carico (entità, distribuzione, fissaggio), l'errore di governo (straorzata, strapuggiata, scuffia, sbandamento e rollio incontrollato) e le avverse condizioni meteorologiche

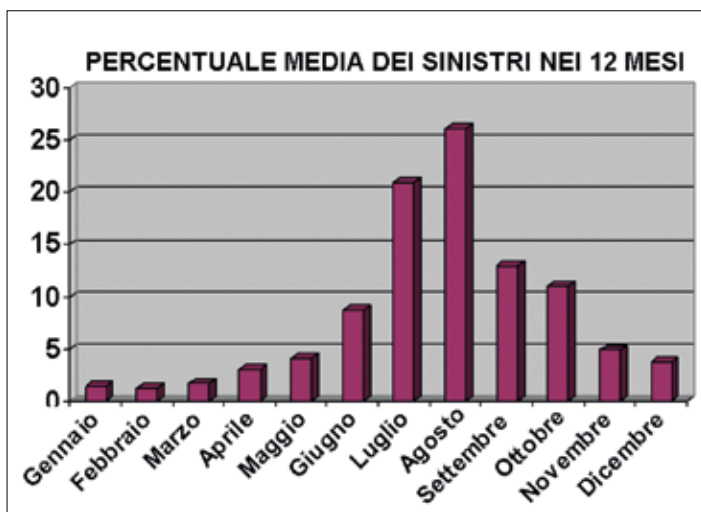
(gropi di vento, raffiche, stato del mare). Sempre a proposito di pericolosità per la vita umana, parliamo ora del fuoco, elemento che un vecchio proverbio camogliese indica come il peggior nemico della nave. Molti pensano che il rischio di incendio riguardi unicamente le imbarcazioni dotate di motori a benzina e, perciò, si sentono rassicurati dal fatto che nei loro serbatoi c'è soltanto nafta, sostanza che effettivamente ha una temperatura di ignizione decisamente più elevata. Tuttavia, la causa principale degli incendi è costituita dalle avarie dell'impianto elettrico, che sono in grado di appiccare le fiamme direttamente alle strutture circostanti, agli elementi di arredo, alle tende eccetera.

Comunque, come evidenziato da una recente inchiesta svolta dalla Coast Guard statunitense, il fuoco, sebbene possa portare altrettanto facilmente alla perdita totale dell'imbarcazione, risulta meno letale del capovolgimento. Il motivo è insito nella dinamica stessa dei due eventi: il più delle volte, l'incendio (a differenza dell'esplosione, che è fenomeno più raro) si consuma in un arco di tempo considerevole e, perciò, consente sia di svolgere le operazioni atte a estinguerlo, sia – nei casi più estremi – di provvedere al lancio della richiesta di soccorso e alle operazioni di abbandono della barca.

Al contrario, il capovolgimento è spesso un evento assai rapido, sorprendente, che può provocare traumi immediati e cadute in mare, senza lasciare tempo – a chi non ha avuto la prudenza di premunirsi – di indossare salvagente, di lanciare in mare l'autogonfiabile e di trasmettere il Mayday.

Uomo in mare

Abbiamo dunque evocato lo spettro di qualsiasi navigante: la caduta in mare. Ma non è di questa, nella sua precisa accezione, che intendiamo parlare. Piuttosto, da essa pren-





diamo spunto per affrontare l'argomento relativo alla balneazione in generale che, sebbene non sia direttamente riferibile alle problematiche riguardanti l'imbarcazione e la sua condotta, risulta comunque l'attività di gran lunga più luttuosa tra quelle che possono svolgersi in mare. A essa, praticata secondo modalità errate, è da imputare infatti circa il 90% dei decessi (8 su 10 riferiti a individui di sesso maschile). Da uno studio del reparto Ambiente e Traumi dell'Istituto



Superiore della Sanità apprendiamo che tra le cause principali sono da annoverare: la mancata progressione nell'entrata in acqua, soprattutto in fase digestiva e dopo l'esposizione al sole (idrocuzione); l'immersione in apnea, improvvisata e senza assistenza (sincope); la fatica muscolare, soprattutto in condizioni di mare grosso; i traumi cranici e

Un centro studi per la sicurezza in mare



Si chiama "I ragazzi del Parsifal", in ricordo dei sei velisti scomparsi nel naufragio dell'omonima imbarcazione a vela di sedici metri, avvenuto durante una violenta tempesta nel Golfo del Leone nella notte tra il 2 e il 3 novembre 1995. E' il centro studi che — fondato da Riccardo Tosato, padre di Daniele, una delle vittime — raccoglie sistematicamente tutti i dati relativi agli incidenti riguardanti le unità da diporto sui mari italiani e li analizza con metodo scientifico. E' diretto da Umberto Verna, istruttore di vela, chimico, specialista in sicurezza presso il Survival Technologies Group di Apollo Beach, in Florida.

Che cosa caratterizza principalmente il vostro lavoro?

L'approccio, che non è mai colpevolistico. Non ci interessa formulare una specie di parere giudiziario, quanto piuttosto indagare in tutte le direzioni che ci consentono di comprendere la dinamica di un incidente, vista in tutta la sua complessità, e gestire il risultato dando vita a specifici progetti di informazione e formazione, i due pilastri della sicurezza.

Operate una scelta tra le varie tipologie di incidente?

Diciamo che preferiamo occuparci di casi quotidiani, che sono più sentiti dall'utenza, piuttosto che di tragedie, che sono percepite come distanti.

Avete già ottenuto buoni risultati?

Premesso che il nostro è un lavoro paziente, capace di produrre il meglio alla distanza, devo dire che abbiamo comunque ottenuto qualche importante successo. Un esempio per tutti: dodici anni fa, nel Golfo di La Spezia, le scuole di vela d'altura

non imponevano il salvagente. Ora, grazie anche alla nostra azione di informazione, molte lo fanno indossare ed è considerata una cosa del tutto normale. Ecco il nostro obiettivo: riuscire a comunicare alla massa, agendo sulle sue abitudini.

Ciò vale anche per la cantieristica?

Sì, ma solo per via indiretta. Ci piace pensare che il nostro centro riesca a far sì che la domanda di sicurezza venga proprio dall'utenza, in una forma del tipo: "La tua barca non la compro perché non ha lo spazio per l'autogonfiabile". Questo sì che farebbe cambiare punto di vista ai cantieri. Ed ecco che vedremmo meno roulotte galleggianti in giro per i nostri mari.

Insomma, anche in questo caso, il fattore umano è centrale.

Certamente, anche se ormai si è compreso che non ci si deve focalizzare esclusivamente sull'individuo ma ampliare il punto di vista. Mi riferisco provocatoriamente al fatto che troppo spesso le cause di un sinistro vengono ricondotte semplicisticamente al solo "errore umano" senza interrogarsi sulle ragioni profonde, cause e concause, che hanno portato a quello stesso sbaglio.

E voi come evitate di incorrere in questo problema?

Insieme a Ergoproject, società specializzata in ergonomia e fattore umano, stiamo sviluppando una metodologia di analisi post-incidentale dedicata all'ambito nautico che speriamo troverà l'interesse delle istituzioni. Con questo approccio, la barca diventa un sistema socio-tecnico dove c'è "anche" l'uomo, ma insieme e in relazione a tecnologia, equipaggio, organizzazione delle manovre, ambiente meteorologico, formazione, addestramento, contesto culturale e le tante altre variabili che devono essere analizzate se si vuole veramente comprendere la genesi di un incidente o di un infortunio.

Il lancio della richiesta di soccorso

L'impianto radio Vhf è il mezzo più utilizzato per la richiesta di soccorso (circa il 50 per cento sul totale), anche perché la sua portata può spingersi a parecchie decine di miglia dalle stazioni di terra o dalle altre unità in navigazione, laddove cioè il telefono cellulare diventa inservibile. Piuttosto, il telefonino si prende la rivincita sottocosta, anche in conseguenza del fatto che la stessa Guardia Costiera ha attivato il numero di emergenza 1530. A tale proposito, c'è da segnalare la sperimentazione in corso in Italia (più volte messa in mora dalla Commissione dell'Unione Europea per la Società dell'Informazione e i Media) del numero unico europeo 112 per tutte le chiamate di emergenza. Quando sarà definitivamente operativo anche da noi, cioè in teoria entro



la fine del 2011, il 112 – che dal 1981 permette di contattare le centrali operative dei Carabinieri – non sostituirà i numeri di emergenza nazionali, che continueranno comunque a svolgere la loro funzione in sostanziale autonomia. A parte ciò, è interessante notare che, soltanto quindici anni fa, la percentuale delle richieste di soccorso per mezzo del cellulare era appena del 3,5%, mentre oggi è del 40%. Resta invece ancora a livello di decimali – a motivo della tuttora scarsa diffusione degli appositi apparati fissi e mobili – la percentuale che riguarda il telefono satellitare. Dobbiamo comunque sottolineare che, nella maggior parte dei casi, le richieste di aiuto mediante il cellulare sono da considerare più come segnali di urgenza (paragonabili al “pan-pan” della radiotelefonìa) che di soccorso (“mayday”), dal momento che, generalmente, non hanno origine dal riscontro di un imminente pericolo per l'imbarcazione o per la vita dei suoi passeggeri. Il più delle volte si tratta, infatti, di guasti meccanici (spesso la telefonata o, addirittura, l' sms hanno origine nel porto o nelle sue vicinanze e non in mare aperto), che richiedono l'intervento di un tecnico e la disponibilità di parti di ricambio difficilmente reperibili. Altre volte, invece, il telefonino viene utilizzato per consultare il Cirm (Centro Internazionale Radio Medico, tel. 06 54223045) o direttamente il proprio specialista di fiducia.

Doveri e diritti del soccorritore

Chi riceve una richiesta di soccorso ha l'obbligo (legale e morale) di intervenire, a meno che ciò non comporti un pericolo per la propria unità e per le persone che vi sono imbarcate. Questo vale soprattutto per i volontari diportisti (che svolgono circa il



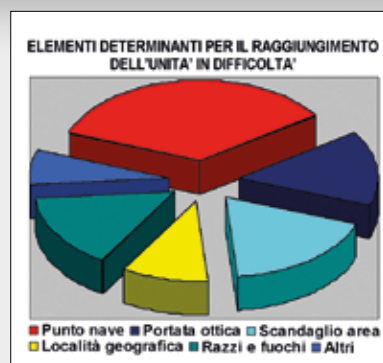
7% dei salvataggi e che non dispongono di mezzi adatti al soccorso), dal momento che le Capitanerie di Porto, i Carabinieri, la Guardia di Finanza,

della colonna vertebrale a seguito di tuffi con urto sul fondo. La subacquea praticata con l'autorespiratore incide per l'8%.

Falsi allarme

Meritevole di una profonda riflessione conclusiva è la qualità delle richieste di soccorso. Risulta, infatti, che il 15% di esse abbia un contenuto errato per ciò che riguarda la descrizione e la valutazione del sinistro. Per esempio: dichiarazione di un guasto dell'ap-

parato motore, quando invece la causa del suo spegnimento è la semplice (ma gravissima) mancanza di carburante. Ne discende l'odiosa voce relativa ai falsi allarme. Poco male – si dirà – visto che in sostanza si tratta di semplici equivoci. E invece no. Soprattutto in determinate circostanze, la distrazione di uomini e mezzi verso un soccorso non dovuto può rappresentare un grave problema per chi, in quello stesso momento, avrebbe davvero bisogno urgente di aiuto.



parato motore, quando invece la causa del suo spegnimento è la semplice (ma gravissima) mancanza di carburante. Ne discende l'odiosa voce relativa ai falsi allarme. Poco male – si dirà – visto che in sostanza si tratta di semplici equivoci. E invece no. Soprattutto in determinate circostanze, la distrazione di uomini e mezzi verso un soccorso non dovuto può rappresentare un grave problema per chi, in quello stesso momento, avrebbe davvero bisogno urgente di aiuto.

