

COPERTINA 1

SE UNA NOTTE E D'INVERNO UNA NAVE...

A tre anni da quella tragica notte la testimonianza di chi si è trovato in prima fila nei soccorsi. Ore e giorni di cui i Vigili del fuoco devono essere orgogliosi

ENNIO AQUILINO

Nella foto, gli speleo-subacquei dei Vigili del fuoco ispezionano la Concordia.

In questa pagina, l'elicottero Drago VF 58 sulla verticale della Concordia dopo aver calato i SAF. Nella pagina a fianco, uno speleo-subacqueo durante le operazioni.



A 3 anni dall'incidente della motonave **Costa Concordia**, naufragata sulle coste dell'isola del Giglio la notte del 13 gennaio 2012, ritorno, con un coinvolgimento emotivo mitigato dal tempo trascorso, a rivivere attraverso la scrittura di questo articolo quei **momenti drammatici**, ma anche, con tutto il rispetto dovuto a chi in quella sciagura ha perso la vita, rilevanti per quelli come **noi che hanno fatto del soccorso il loro mestiere**.

Dell'emergenza Costa Concordia ho già avuto modo di scrivere, pertanto in questo articolo non intendo ricostruire la cronistoria degli avvenimenti e degli interventi svolti dai Vigili del fuoco, anche se rimane in me la convinzione che in questa emergenza siano state scritte pagine tra le più belle di un libro così ricco di **veri e propri atti di eroismo** quale il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco può vantare.

Di quei giorni ricordo l'appropinquarsi alla nave e la salita a bordo nel buio della notte, la cui oscurità era squarciata dalle fotoelettriche di decine di imbarcazioni, le prime operazioni tra la confusione e le urla delle persone nonché la paura data dal continuo inclinarsi dello scafo, lo scenario impossibile ad immaginarsi, la meticolosa preparazione delle missioni subacquee, il rapporto diretto con i parenti delle vittime, le poche ore di sonno che mi sono regalato durante i mesi dell'operazione, il senso di responsabilità nei confronti del personale e delle famiglie dei Vigili e di tutti gli altri soccorritori, le ore passate a pianificare con meticolosità ogni singolo dettaglio delle operazioni, le ispezioni a bordo del relitto in quel mondo rovesciato, l'assedio di fotografi e cinereporter, la soddisfazione di vedere che insieme ai collaboratori ed ai colleghi riuscivamo a **dominare un'emergenza così complessa** e la constatazione che i Vigili del fuoco nelle emergenze sanno sempre fornire una grande risposta: sono queste tutte emozioni

e soddisfazioni che porterò con me fino alla fine dei miei giorni. Ma come detto in questo articolo intendo soffermarmi su alcuni precisi aspetti che hanno caratterizzato l'emergenza Costa Concordia e che sono tutti riconducibili alla matrice del soccorso che ordinariamente vede impegnato il C.N.V.V.F.

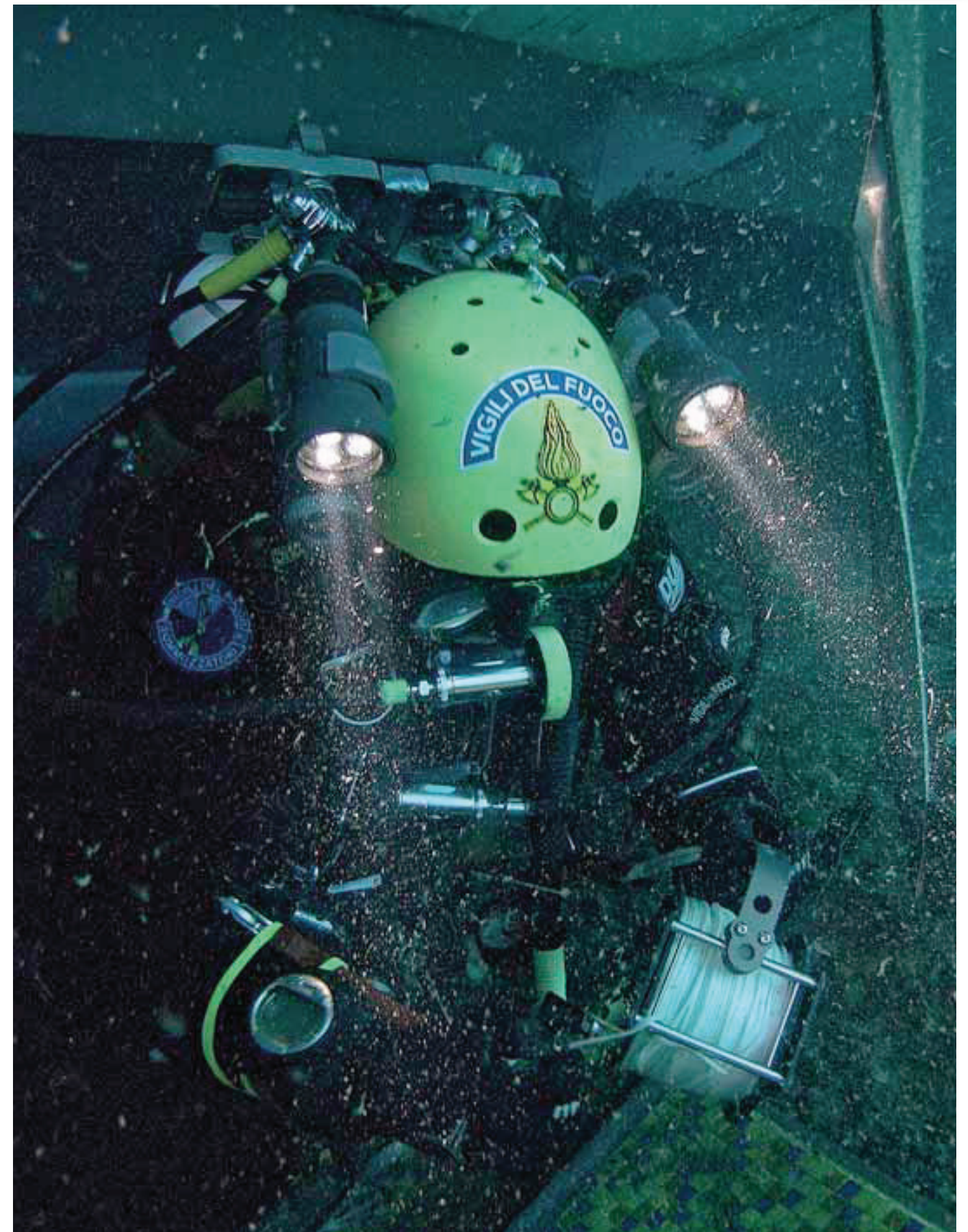
Il primo aspetto che voglio evidenziare e che risulta affatto banale è la nomina a direttore tecnico dei soccorsi del Comandante dei Vigili del fuoco.

TOTALE DISPONIBILITÀ DA PARTE DEI VIGILI DEL FUOCO

Al di là dell'operato della notte del naufragio che esula se vogliamo dall'ordinario agire: non era né scontato né cogente che il Comandante salisse a bordo e vi permanesse a curare l'esodo dei naufraghi. La decisione è scaturita sul momento, quando a poche decine di metri dal relitto l'enormità del disastro mi ha indotto a **non abbandonare gli uomini del Comando di Grosseto** che in quella notte di gennaio eravamo riusciti a reperire e che, molti liberi dal servizio, non avevano esitato a rendersi disponibili.

Mai comunque avrei immaginato in quel momento che nessuno degli ufficiali della Costa, comandante *in primis*, fosse **rimasto a bordo** a coordinare l'evacuazione della nave!

La scelta di affidare al Comandante dei Vigili del fuoco la direzione dei soccorsi, in uno scenario così particolare, di fatto si trattava di una nave in affondamento, attesta a mio avviso il ruolo insostituibile del Corpo Nazionale in scenari complessi di soccorso. Purtroppo a queste assunzioni di responsabilità e alle connesse indiscutibili capacità dei Vigili del fuoco non sempre fanno riscontro riconoscimenti adeguati. Credo che su questo punto sia necessaria una riflessione, il Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco attraverso la sua dirigenza ha dimostrato



di sapere assumere su di sé grandi responsabilità e di saperle gestire con professionalità e grande senso istituzionale.

IL SISTEMA DI COMANDO E DI CONTROLLO

Il secondo aspetto su cui intendo focalizzare l'attenzione è connesso all'applicazione del sistema di comando e controllo I.C.S. (Incident Command System) che utilizzato coerentemente ha dimostrato anche in questo anomalo scenario la sua grande efficacia e adattabilità. Le problematiche che già dalle prime ore si sono proposte sono state:

- 1. Scarse informazioni**, insufficienti a potere garantire un indirizzo per la gestione dei soccorsi e la ricerca dei dispersi.
- 2. Gestione della sicurezza del personale.**
- 3. Logistica:** la così detta procedura "N.P.C.". Acronimo forse un po' volgare ma estremamente efficace per fare comprendere le problematiche che sorgono al momento dell'emergenza per garantire l'operatività del personale. Il significato del termine usato nel volgo pompieristico dell'acronimo è **nanna, pappa, cacca**. Assicurare a metà gennaio una logistica adeguata, in una piccola isola semi disabitata durante i mesi invernali si è rivelata operazione affatto semplice. Se a questa ovvia considerazione si aggiunge che lo stato di emergenza è stato decretato solo il 22 gennaio e che per **10 lunghissimi giorni** tutte le soluzioni individuate sono state riferite agli strumenti amministrativi ordinari si ha un quadro abbastanza completo delle difficoltà ulteriori che questa emergenza ha posto a chi scrive.
- 4. Funzioni amministrative.** La necessità di dovere rendicontare fin dalle prime ore l'impiego di risorse e personale. In ogni emergenza come tutti sanno c'è un dopo emergenza. Il momento in cui risulta **obbligatorio rendicontare**, cioè dare conto del proprio operato e di come sono state impiegate le risorse pubbliche.
- 5. Evoluzione dello scenario operativo.** Per quanto si trattasse di un relitto naufragato a ridosso di un'isola, lo scenario operativo è mutato non meno di cinque volte nel corso delle operazioni e a questi cambiamenti hanno fatto da contrappunto altrettante modifiche dei piani di settore e delle conseguenti modalità operative.
- 6. Eterogeneità delle forze intervenute.** In particolare per le **operazioni subacquee**. Hanno preso parte alle operazioni di soccorso subacqueo i reparti di: Corpo della Guardia Costiera Capitanerie di Porto, COM.SUB.IN. palombari della Marina Militare, Polizia di Stato, Guardia di Finanza, Corpo Nazionale Speleo Alpino e Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco. Ognuno di questi reparti caratterizzato da diverse modalità e capacità operative.

LE CHIAVI DEL SUCCESSO DELL'OPERAZIONE

Quali sono state pertanto le chiavi del successo dell'operazione? Come detto lo strumento del I.C.S. si è dimostrato assolutamente coerente e funzionale. Dividere immediatamente in diversi settori la gestione emergenziale ha consentito di procedere con chiarezza per linee parallele, senza trascurare alcun aspetto, garantendo di cogliere tutti gli obiettivi attesi e dando risposta a tutte le problematiche citate.

LOGISTICA:

- Funzionario del Comando di Grosseto in collaborazione con gli uffici Comunali del Giglio

AMMINISTRAZIONE:

- Assicurato con personale S.A.T.I. (supporto amministrativo tecnico informatico) del Comando di Grosseto dislocato sull'isola per tutta la durata dell'emergenza.



La nave Concordia adagiata sul fianco all'imboccatura del porto.

INCIDENT COMMAND SYSTEM

In occasione del naufragio della Costa Concordia è stata sperimentata per la prima volta la gestione del soccorso con le modalità previste dalla Circolare del Dipartimento VVF n. 1/2001 istituendo il cosiddetto Comando di Cratere alle dipendenze del direttore regionale dei Vigili del fuoco della Toscana con il sistema ICS (Incident Command System). Fisicamente il Comando di Cratere ha trovato ubicazione in banchina del porto del Giglio e ad esso hanno fatto capo tutte le strutture VVF articolate in funzioni operative, logistiche, di amministrazione e di comunicazione dirette da dirigenti dei Vigili del fuoco. L'unicità delle funzioni di comando e controllo

effettuate "on-side" ha consentito un efficace coordinamento con gli altri Enti ed Amministrazioni presenti ed in particolare con il Dipartimento di Protezione Civile, permettendo una rapidità gestionale e decisionale fuori dal comune. L'attivazione del Comando di Cratere ha permesso di sgravare il Comando Provinciale VVF di Grosseto da una serie di adempimenti che potevano comprometterne il funzionamento ordinario. Questo ha portato un immediato beneficio al Comando che ha potuto gestire in contemporanea anche l'emergenza dovuta alla forte nevicata avvenuta a Grosseto dal 10 al 15 febbraio 2012.

Cosimo Pulito



I SAF si calano nella pancia della nave.

PIANIFICAZIONE:

- Centro Coordinamento Interforze per le operazioni subacquee;
- Direttore Tecnico dei Soccorsi (D.T.S.) – Responsabili Operativi;
- Supporto alla pianificazione: esperti T.A.S. (topografia applicata al soccorso);

OPERAZIONI:

- Responsabile S.A.F. (speleo alpino fluviale) per le operazioni nelle aree emerse;
- Responsabile reparto volo VVF Vigili del fuoco;
- Responsabili dei reparti Smzt. Sommozzatori coordinati dal D.T.S. a mezzo Centro Coordinamento soccorsi iperbarici;

CONSIDERAZIONI FINALI

Le operazioni di soccorso si sono concluse ad ottobre 2012.

Dall'inizio delle operazioni l'intera parte emersa è stata ispezionata per ben due volte. Una prima fase caratterizzata dal sistema **"Call-out"** ha consentito ai soccorritori di individuare e estrarre dal relitto tre superstiti, una coppia di coniugi coreani rimasti intrappolati nella propria cabina e il Commissario di bordo infortunatosi durante l'esodo e rimasto a bordo con fratture agli arti. La seconda fase ha permesso di ispezionare materialmente tutte le cabine per verificare che effettivamente non ci fossero vittime all'interno.

Trentuno dei trentadue corpi dispersi sono stati restituiti alle famiglie attraverso operazioni di *intelligence* e subacquee di notevolissima complessità. Anche questa operazione di fatto ordinaria

è stata gestita mediante una complessa pianificazione che vedeva il coinvolgimento diretto del Capo della Protezione Civile, della Magistratura, del Ministero degli Affari Esteri, **atteso il coinvolgimento di 21 paesi**. Il settore pianificazione, che ha magnificamente assolto ai suoi compiti, ha visto la creazione di un centro coordinamento dei soccorsi iperbarici, mentre i soccorsi nella parte emersa sono stati gestiti insieme ai piani di intervento generali direttamente dal D.T.S., supportato dall'intero *staff* e dagli esperti T.A.S. In conclusione due parole in più le voglio spendere su questo specifico settore del Corpo Nazionale Il T.A.S. che dal terremoto di L'Aquila ha mostrato la sua insostituibile funzione nell'accompagnare e supportare tutte le strategie operative. **L'emergenza Costa Concordia** ha inequivocabilmente testimoniato la grande capacità di adattamento del personale del Corpo Nazionale ad ogni scenario di intervento e dà ulteriore forza ai dispositivi legislativi che nel Corpo Nazionale dei Vigili del fuoco individuano la componente fondamentale del sistema di Protezione Civile Nazionale. Voglio ricordare che il **decreto emergenziale** per l'incidente della Costa Concordia è stato emanato dall'allora Governo Monti solo il 22 gennaio 2012 eppure per 10 giorni, quelli più importanti per il soccorso, le strutture emergenziali coordinate dalla **Prefettura** e dalla **direzione tecnica dei Vigili del fuoco** hanno saputo operare senza altro supporto, autonomamente, con risultati più che egregi raccogliendo il **plauso e il consenso dei Paesi coinvolti** e più importante degli stessi naufraghi e dei parenti di coloro che in questa sciagura hanno **perso un proprio caro** e a cui va il mio ultimo referente pensiero di questo articolo. 🌸