

Progetto O.T.E.A.

Orthopaedic Trauma Emergency Approach:

SIOT e Marina Militare
insieme per le emergenze
traumatologiche



Ammiraglio di Squadra
Giuseppe De Giorgi
Capo di Stato Maggiore della Marina Militare



Ammiraglio Ispettore
Enrico Mascia
Capo del Corpo Sanitario della Marina Militare
e Ispettore di Sanità della Marina Militare



Ammiraglio di Divisione
Enrico Credendino
Comandante della Missione EUNAVFORMED



Contrammiraglio
Andrea Gueglio
Comandante del 2° Gruppo Navale
(COMGRUPNAV 2), Force Commander
della Missione EUNAVFORMED



Capitano di Vascello
Alberto Sodomaco
Comandante della portaerei Cavour



Tenente di Vascello
Ilde Covino
Capo Servizio Sanitario della portaerei Cavour



Progetto O.T.E.A.

Orthopaedic Trauma Emergency Approach:

SIOT e Marina Militare
insieme per le emergenze
traumatologiche



*Grazie ad Alberto Guarnieri, grande giornalista e acuto testimone del nostro tempo.
In questo articolo c'è molto di lui e del suo amore per le avventure
nei mari e nei cieli.*

*Grazie al Comandante della portaerei Cavour, Alberto Sodomaco,
"ufficiale e gentiluomo".*

Grazie al Contrammiraglio Andrea Gueglio, compagno di tante avventure.

*Grazie ai "quadrato ufficiali" della portaerei Cavour, grandi professionisti
che mi hanno fatto sentire, come ai vecchi tempi, uno di loro.*

Grazie al 1°M.Ilo LGT Gian Carlo Cadeddu per le foto, frutto di passione e tecnica.

Infine grazie a Ilde, collega giovane e brava, ad maiora.



Andrea Piccioli

Direttore Scientifico GIOT

Progetto O.T.E.A. *Orthopaedic Trauma Emergency Approach:* SIOT e Marina Militare insieme per le emergenze traumatologiche

“Il mare è l'immagine dell'inafferrabile fantasma della vita”

Herman Melville

In navigazione sulla portaerei Cavour

STRETTO DI SICILIA – Anche lo stato agitato del mare non fa sobbalzare il ponte della nave ammiraglia della Marina Militare. C'è un bel sole, all'orizzonte le coste libiche, l'Africa. In questa città galleggiante in cui aerei, elicotteri, missili e cannoni sono a ricordarmi che è anche una macchina da guerra, la straordinaria tecnologia si associa rapidamente ad un ricordo antico di studi. Mi viene in mente il viaggio disperato di Arthur Rimbaud, dalla “sua” Africa al porto di Marsiglia per poter curare in tempo una gamba che stava andando in cancrena. Qui, su Nave Cavour, il grande poeta francese avrebbe potuto trovare assistenza e magari la guarigione a bordo. L'ospedale della Cavour non ha infatti nulla da invidiare a quello di un buon ospedale italiano. Due sale operatorie attrezzate e con un grande assortimento di ferri chirurgici, laboratorio di analisi, TAC, radiologia convenzionale, ecografi, gabinetto dentistico, attrezzature moderne e funzionanti. Oltre ciò, otto posti di terapia intensiva e un reparto di isolamento. A gestire quello che farebbe gola a molte strutture sanitarie “civili” un personale altamente specializzato diretto con piglio fermo e grande capacità da una giovanissima collega, il Tenente di Vascello **Ildè Covino**, attiva, silenziosa, estremamente motivata. Oltre alla Componente di bordo si è imbarcato per la missione in atto, in assetto Role 2 NATO, un gruppo sanitario “imponente” composto da anestesista, chirurgo, cardiologo, laboratorista, dentista, farmacista e psicologa, oltre che ad un'ulteriore quota di personale infermieristico specializzato.





L'attività della Cavour in corso è la missione EUNAVFOR Med Sophia, iniziata il 26 giugno 2015. L'unità è sede del comando dell'operazione, quindi a bordo è imbarcato uno staff con il comandante della forza in mare, il *Force Commander*, il Contrammiraglio **Andrea Gueglio**, Comandante del 2° Gruppo Navale con base a Taranto. Staff composto da circa 60 persone di differenti nazionalità. Adesso a bordo ci sono militari di 14 differenti Paesi europei, in tutta l'operazione sono rappresentate 24 nazioni delle 28 che compongono l'Unione europea, da questo punto di vista l'operazione a oggi è quella che ha coinvolto il maggior numero di stati membri. Il Cavour non soltanto è la sede di comando, ma è anche la piattaforma in cui è ospitato il cosiddetto Forced Headquarter, il vero e proprio cervello che supporta il Contrammiraglio Andrea Gueglio e il comandante della portaerei Cavour, Capitano di Vascello **Alberto Sodomaco**, nella valuta-

zione delle varie situazioni tattiche, nella predisposizione delle decisioni e degli ordini in mare.

La missione europea affidata alla Cavour e alla sua flotta è di dissuasione e contrasto al traffico di migranti. Ma non esclude certo, anzi, al contrario, il soccorso. I nemici, se si può usare questo termine, sono gli scafisti, non certo i profughi che cercano di sfuggire da situazioni di miseria e pericolo, quando non sono addirittura perseguitati politici. La vocazione umanitaria, così tipica oggi per tutte le Forze armate italiane è perfettamente radicata ed espressa dalla Cavour e dal suo equipaggio. La prima attività svolta dall'unità è stata ad Haiti, in seguito al terremoto del 2010, la nave è partita in pochissimo tempo verso l'isola per portare aiuti umanitari, è stata circa quattro mesi in area di operazione, dove ha svolto un'intensa attività sanitaria e di soccorso, per poi rientrare. La seconda grossa operazione è stata il periplo dell'Africa, qui è stata condotta un'attività di *naval diplomacy* portando alto il nome dell'Italia nell'Oceano Indiano, nel Golfo Persico e nell'Oceano Atlantico, associate a questa attività ci sono state delle attività di carattere umanitario con la Fondazione Operation Smile per compiere interventi su bambini con problemi di malformazione al volto e in più con la Fondazione Rava per fornire supporto e cure di natura oculistica alle popolazioni dell'Africa.

Sono a bordo da giorni, vivendo un'esperienza eccezionale di solidarietà ed efficienza, per rendermi conto di persona di come una Società Scientifica come la SIOT possa essere utile all'impegno del nostro Paese e della sua Marina. Il Consiglio Direttivo della Società ha infatti deliberato un progetto di collaborazione tra SIOT e lo Stato Maggiore e l'Ispettorato di Sanità della Marina Militare per la realizzazione di una APP per l'emergenza-trauma, per l'approccio di primo soccorso traumatologico, stabilizzazione e trasporto (MEDEVAC) per i feriti nei teatri di operazione dove è chiamata ad intervenire la Marina Militare. Il progetto avrà una ricaduta pratica estremamente importante soprattutto alla luce dei nuovi scenari internazionali. La SIOT supporterà il progetto da un punto di vista organizzativo e scientifico. La Marina Militare metterà a disposizione i propri organi tecnico-logistici.

Dietro a tutto questo l'eccezionale caparbietà e la lungimiranza oltre che la grande voglia di fare del Capo del Corpo Sanitario e Ispettore di Sanità della Marina Militare, Ammiraglio **Enrico Mascia** da sempre impegnato in collaborazioni e progetti che aiutino il progredire delle conoscenze e delle capacità della Componente sanitaria della Forza Armata a lui affidata.

Con questo progetto la SIOT si pone come interlocutore privilegiato nell'ambito della collaborazione tra Enti pubblici e scientifici per ciò che riguarda l'emergenza traumatologica in Italia.



La APP per i medici della Marina, che la Società Italiana di Ortopedia e Traumatologia sta realizzando con l'aiuto di alcuni dei migliori traumatologi italiani si chiamerà O.T.E.A. (*Orthopaedic Trauma Emergency Approach*).

La APP sarà presto operativa a bordo della portaerei ammiraglia Cavour e delle altre navi della Marina Militare. Si tratta di un moderno strumento informatico che attraverso una chiara visualizzazione permette di intervenire in tre step. Estremamente funzionale e semplice consente a chi la utilizza di individuare rapidamente il distretto anatomico, poi il segmento anatomico e infine il tipo di lesione. Da qui, con chiare indicazioni, si potrà essere guidati ed intervenire con una valutazione preliminare, una terapia medica adottando le corrette procedure standard per il trattamento dei pazienti in emergenza. L'applicazione, per Android, ma funzionante anche per il sistema iOS, è semplice quanto moderna. La APP sarà compatibile con dispositivi Android con sistema operativo 4.4 o superiore, sia in formato Smartphone che Tablet.

Un allarme mi distoglie dai miei pensieri. Si avvicina un elicottero, un'emergenza su un peschereccio lontano da tutto, in mezzo al mare, un uomo con gravissimi problemi respiratori e cardiaci. Deve essere immediatamente trattato. Il trasbordo e il trasporto in sala medica si svolgono rapidamente, con efficacia. Sembra di assistere all'arrivo di un'ambulanza in un nostro ospedale. Le difficoltà del mare sembrano non esistere. L'intervento viene svolto con rapidità e competenza. Le tante esercitazioni con ogni tipo di tempo, mare o tipologia di trasporto danno i loro frutti. Quasi una routine, eppure si è salvata una vita.

Come precedentemente illustrato ci sono ventiquattro paesi coinvolti in questa importante operazione militare

ed umanitaria, ma qui ci si rende conto benissimo che c'è ragione quando dalle sedi istituzionali ci si lamenta che è l'Italia a fare il grosso del lavoro, a farsi carico dell'impegno più oneroso e difficile. L'impegno profuso dai nostri militari, partendo dall'Ammiraglio fino all'ultimo marinaio, ha dell'incredibile e ben rende la grande tradizione della Marina Militare nel dare assistenza a chiunque ne abbia bisogno in mare.

Alla fine di tutto rimane l'esperienza forte, medica ed umana, nel toccare con mano la capacità e la volontà con cui uomini semplici, medici giovani e capaci, agiscono in sinergia all'interno di un complesso sistema internazionale ed in un ambiente "difficile" per antonomasia, come il mare, per risolvere uno dei problemi epocali del nostro tempo. Non è retorica, come non lo è ogni sera al tramonto, la commozione dell'ammaina bandiera sulle note della preghiera del marinaio e dell'inno di Mameli, soli nell'immensità del mare.



Nave Cavour



Il Cavour (CVH 550) è una portaerei STOVL (Short Take Off and Vertical Landing) della Marina Militare. La Nave è stata consegnata alla Marina nel 2008 nata da un progetto tutto italiano, il 10 giugno 2009 è entrata in servizio con la consegna della bandiera di combattimento avvenuta nel porto di Civitavecchia alla presenza dell'allora Capo dello Stato Giorgio Napolitano. Dal 2011 è la nave ammiraglia della flotta. La costruzione è iniziata nel 2001 e il varo è avvenuto nel 2004. La caratteristica della nave è che è stata costruita in due pezzi, la parte poppiera a Riva Trigoso, vicino Genova, ed è stato l'ultimo varo tradizionale per i cantieri italiani. La parte prodiera invece è stata costruita a La Spezia, cantiere del Muggiano, e poi nel

2004 le due parti sono state saldate insieme. È la più grande costruzione navale dal Dopoguerra. La Cavour è lunga 244 metri, larga più di 40 e ha un dislocamento di 27000 tonnellate. È la prima nave definita portaerei sin dal varo, precedentemente c'era il Garibaldi, un portaelicotteri con capacità anfibia. L'equipaggio è di circa 500 persone, ma può ospitare oltre 1000 persone. Infatti, a seconda delle operazioni si imbarcano membri delle componenti di volo, sia aeromobili che elicotteri, membri dello staff comando, team medico e eventualmente truppe trasportate. Si possono imbarcare 20 aeromobili, un mix tra aerei ed elicotteri. L'aereo che viene impiegato a bordo è l'AV8 Bravo Plus della Boeing, a decollo corto e atterraggio verti-

cale, mentre gli elicotteri sono gli H101 e gli SH90 della Agusta, la nave può comunque ospitare tutte le tipologie di elicotteri delle marine alleate. Come apparato propulsivo il Cavour ha quattro turbine a gas, quattro turbine da aereo, sostanzialmente navalizzate che possono spingere la nave a una velocità superiore ai trenta nodi. Per la produzione di energia elettrica, essendo la nave una piccola comunità che deve essere autonoma in tutto, ci sono sei diesel generatori e la potenza complessiva prodotta è di circa 19 MW, quindi più o meno il necessario per "illuminare" un piccolo paese. Infine acqua in abbondanza grazie ai dissalatori montati a bordo.

L'operazione EUNAVFOR Med Sophia, di cui il Contrammiraglio Andrea Gueglio è il Force Commander, dal 26 giugno 2015 sta operando di fronte alle coste libiche con la missione di contrastare il traffico dei migranti.

Ammiraglio Gueglio come nasce la missione EUNAVFOR Med Sophia:

L'operazione è stata lanciata ormai un anno fa dall'Unione europea a seguito del drammatico naufragio del 18 di aprile 2015, nel quale centinaia di migranti sono affogati in prossimità delle coste libiche. Questo drammatico incidente ha scosso in modo profondo le coscienze europee e ha determinato una forte volontà politica di reagire.

La reazione è stata immediata, l'Unione europea ha voluto mettere in campo un piano molto articolato che si ispira a quello che è il cosiddetto *comprehensive approach* di modello europeo, che vede nella missione Eunavfor Med una delle dieci linee di azione: le nostre unità navali in sostanza rappresentano la risposta sul piano militare al contrasto del traffico di esseri umani. L'operazione è stata concepita con uno sviluppo in varie fasi. La prima fase, che si è chiusa dopo circa un mese dal lancio della stessa, è stata concentrata sulla raccolta delle informazioni con lo scopo di chiarire nei dettagli il modus operandi dei trafficanti, acclarare le loro tecniche, capire quali erano i punti di partenza e le modalità di lavoro dei trafficanti stessi, caratterizzare poi l'intero ambiente operativo; la seconda fase invece ha previsto l'assunzione di una postura molto più attiva, con la possibilità anche di intercettare i trafficanti per poi trasferirli in Italia e passarli alla gestione dell'autorità giudiziaria italiana.

Ammiraglio Gueglio mi sembra di capire dalle sue parole che si tratta di un'operazione complessa sia da un punto di vista logistico che politico:

L'operazione è molto complessa da una parte perché si lavora inevitabilmente a stretto contatto con persone che sono in condizioni di pericolo in mare ed ecco perché ogni tattica messa a punto deve sempre tenere in chiara priorità, in chiara evidenza, la salvezza dei migranti ovunque vengano localizzati e poi avvicinati. È anche un'operazione molto delicata perché come tutti sanno, i trafficanti, per ottenere il massimo vantaggio economico usano mezzi improvvisati, si tratta di gommoni della lunghezza di circa 15 metri su cui vengono stipate 100, fino a 150 persone. Molto spesso proprio a causa di questo sovraffollamento, si è riscontrata anche la presenza di individui morti per la semplice compressione meccanica da parte di altri corpi. Tutto ciò porta anche a sottolineare come agire e lavorare sul mare in questa operazione possa anche comportare stress da un punto di vista psicologico, non a caso molte navi hanno a bordo psicologi che devono supportare i membri dell'equipaggio che possono trovarsi a gestire situazioni complesse, drammatiche, con cadaveri da recuperare, feriti anche gravi e bambini anche molto piccoli non accompagnati che vedono nell'arrivo della nave militare la loro salvezza e una speranza per il futuro. L'operazione ha avuto un'ampia collaborazione da parte dei paesi europei, ad oggi sono ben 24 le nazioni europee che supportano a vario titolo questo impegno con ufficiali e sottufficiali che lavorano presso gli staff operativi o con mezzi navali, elicotteri o mezzi aerei.

Quale è il ruolo dell'Italia in questa operazione:

In questo momento la forza è costituita da cinque navi, comandate dalla nave ammiraglia italiana, la portaerei Cavour, che grazie alla propria intrinseca flessibilità ha un ruolo articolato ed estremamente importante.



Nella missione l'Italia gioca un ruolo fondamentale, non solo perché ha offerto la nave ammiraglia ma perché l'operazione è diretta a livello strategico e politico dal comando di livello operativo che è in sede a Roma, all'interno dell'aeroporto di Centocelle e l'Operation Commander è un ammiraglio di divisione italiano, l'Ammiraglio di Divisione **Enrico Credendino**, anche lui in carica fin dall'inizio, dai primissimi giorni dell'operazione, che ha il compito più ampio di gestire l'operazione. L'ammiraglio Credendino è stato infatti artefice di una intensa attività di cosiddetto *key leader engagement*, ovvero di promozione delle finalità della missione e anche nella ricerca di sinergie con praticamente la totalità degli attori internazionali che hanno un ruolo nell'operazione.

Ammiraglio Gueglio, qual è il vostro impegno sanitario? A bordo avete un vero e proprio ospedale:

In questa zona di operazione sono presenti diversi attori operativi, il principale è la Marina Militare, che con l'operazione *Mare Sicuro* che ha il focus sulla sicurezza nazionale italiana, tiene in mare più o meno nelle stesse acque, cinque unità navali, quindi la presenza dell'ospedale che abbiamo qui a bordo è anche un fattore di sicurezza per i marinai italiani che operano vicino a noi. Siamo anche poi un polo di riferimento sanitario per l'operazione *Frontex* che, come è noto, ha una competenza territoriale, perché vede le sue navi pattugliare in prossimità delle coste italiane ma anche con la possibilità, in caso di necessità, di spingersi più verso sud quindi arrivare a lavorare back to back, in aderenza con le nostre navi.

Come affrontate le difficili situazione in cui vi trovate a operare?

Come potete capire è complesso gestire non solo il salvataggio ma anche la gestione dei migranti in una dimensione così ampia e articolata. Nella nostra operazione giocano anche un ruolo importante le associazioni umanitarie, di recente sono stato invitato a Roma dalla Caritas internazionale che ha voluto stipulare un accordo con EUNAVFOR Med per fornire abiti di ricambio per i migranti. Questo è fondamentale se teniamo a mente che talvolta si opera dovendo andare a salvare e a raccogliere i migranti una volta che sono caduti in acqua quindi è veramente critico e fondamentale poterli rivestire completamente, dare abiti caldi, onde evitare soprattutto in inverno, nella stagione più fredda, casi di ipotermia che spesso sono stati registrati.