

CIRM: sicurezza sul mare



di Franco Maria Puddu

La vita del marinaio, si sa, non è mai stata né facile né piacevole, dai tempi delle prime piroghe sino a quelli delle moderne navi ultratecnologiche; nello svolgimento delle sue mansioni, la sorte del navigante per secoli è sempre stata letteralmente appesa ad un filo, per non dire a un cavo.

Quando nei tempi più remoti, le rotte erano esclusivamente costiere con soste frequenti dovute ad ovvi motivi (fra l'altro la notte era generalmente passata in qualche approdo sicuro se non proprio a riva, dato che era agevole tirare in secco i piccoli scafi di allora), questa abitudine consentiva una diminuzione dei rischi.

Con l'allungarsi delle rotte e dei giorni di mare, la vita di bordo divenne più dura per la maggiore mole di lavoro, i rischi delle navigazioni notturne e la mancanza quasi totale di valide infrastrutture di appoggio come fari e boe, ma fu con l'inizio delle lunghe tratte oceaniche che la situazione doveva peggiorare notevolmente, e non solo per la necessità di dover affrontare più a lungo condizioni meteorologiche e climatiche più difficili di quelle in genere presenti nel teatro Mediterraneo, ma anche per il sopraggiungere delle malattie da carenze vitaminiche, per la mancanza di farmaci

Il centro di soccorso radiomedico che fa onore all'Italia in tutto il mondo

adeguati e la comparsa delle malattie veneree, allora quasi incurabili. Infine, anche per l'impossibilità, per lunghi periodi, di poter consultare un medico, un chirurgo, uno stregone, un guaritore: qualcuno, insomma che bene o

male, potesse aiutare un malato o un ferito a non rendere l'anima a Dio. I problemi causati da una dentatura guasta, le complicanze di una semplice tonsillite o un attacco di appendicite erano la migliore assicurazione per un biglietto di sola andata per l'al di là.

Uncini e gambe di legno

Anche durante le normali navigazioni commerciali, che potevano durare mesi, il 30% circa dell'equipaggio era in media costantemente reso inabile dalle malattie, mentre la mortalità raggiungeva percentuali altissime e gli incidenti di bordo (allora la medicina del lavoro non esisteva), erano frequentissimi, e lasciavano il segno ai pochi che in seguito avrebbero avuto la fortuna di mostrarne le conseguenze da vivi, come ci insegnano Capitano Uncino o John Silver, il simpatico farabutto dalla gamba di legno dell'Isola del Tesoro.

Su vascelli, galere, fregate o lancioni, un bozzello che cadeva sul ponte, una accostata presa male o

un rollo anomalo, una "bomata" sul cranio, un cavo che cedeva di schianto, un piede appoggiato al centro della volta di un cavo malamente abbisciato in coperta e il gioco era fatto.

Il personale, oggi diremmo "di sanità", quando ne era prevista la presenza a bordo, ossia in genere sulle unità militari ma di rado su quelle commerciali, comprendeva medici che per imbarcare dovevano comprare il brevetto di ufficiale (erano detti "ufficiali civili") per percepire uno stipendio veramente misero; in compenso dovevano portare a bordo farmacia e ferri chirurgici pagandoli di tasca propria con l'eccezione dei medicinali antiveneri dei quali, per la loro diffusa necessità, non avrebbero potuto sostenere la spesa; per questo, almeno in Inghilterra, venivano forniti dall'Ammiragliato e poi pagati dai marinai, costituendo, per questi e almeno nella *Royal Navy*, la *veneral fee*, o tassa venerea, che serviva a rinsanguare così i miseri compensi dei medici.

Con loro imbarcavano barbieri e cerusici, capacissimi per le operazioni, accompagnati però da un certo numero di inservienti che sulle navi britanniche venivano guardati con sospetto e chiamati spregiativamente "wasters".

D'altronde, la gente di bordo guardava di traverso chiunque non le appartenesse: cuochi, infermieri, buona parte degli ufficiali, persino, quando imbarcheranno sulle navi, musicanti e Fanti di Marina; uniche eccezioni il medico, perché uomo di indiscussa cultura, i cerusici, perché si poteva capitare sotto le loro seghe da amputazione e, per ovvi motivi, il cappellano quando, raramente, c'era.

Le cosiddette "navi ospedale" erano dei vecchi relitti non più in grado di navigare e ormeggiati in banchine periferiche dei porti, destinate più che altro ad essere impiegate come lazzaretti per la quarantena delle navi con casi sospetti di malattie infettive. Questa era la poco attraente situazione che si prospettava al navigante, da un punto di vista sanitario, ma i tribunali, gli esattori e le squadre di arruolatori forzati contribuivano a rifornire continuamente di carne fresca gli equipaggi delle navi, civili o militari che fossero.



Il dottor James Lind, medico di bordo sull'HMS Salisbury, nel 1747 studia la prima terapia alimentare per i malati di scorbutico; in apertura, lo stemma del CIRM

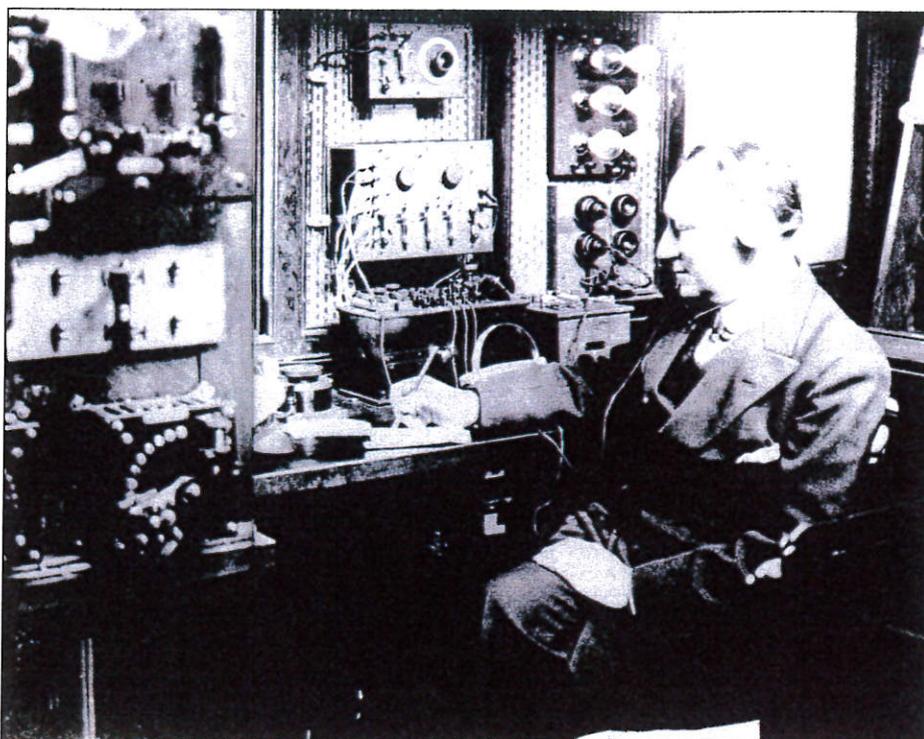
Certo, la fine dell'800 vide l'arrivo di nuove medicine, di vaccini, il miglioramento dell'igiene personale e di bordo, dell'alimentazione, delle infermerie e del personale sanitario, e la comparsa dei distillatori di acqua di mare, ma la vita dei naviganti rimaneva sempre in mano di Dio, non appena la terra svaniva all'orizzonte.

Fino a quando, nel 1897, una invenzione non venne a rivoluzionare il mondo delle comunicazioni: la radiotelegrafia, ad opera di un giovanissimo e brillante scienziato italiano, Guglielmo Marconi.

Alle volte il fato è il miglior propagandista di se stesso, e il caso dell'affondamento del *Titanic* nel 1912, con i "marconisti", come venivano chiamati gli operatori in omaggio al loro "padre putativo" (i messaggi si chiamavano "marconigrammi"), ostinatamente in azione per chiedere aiuto con l'insistente ticchettio delle loro tastiere mentre l'acqua saliva verso la loro cabina....

Furono gli eroi del momento e furono anche la dimostrazione di quanto fosse importante il nuovo sistema di comunicazione che aveva infranto la solitudine degli equipaggi in mare.

Ma il valore delle più importanti scoperte non sempre viene compreso appieno e subito; anche se a partire dagli Anni 20, in vari Paesi del mondo si iniziarono a sviluppare dei centri di radio medicina, ossia assistenza medica via radio, si trattava essenzialmente di iniziative personali che limitava-



Guglielmo Marconi fotografato negli Anni 30 nel suo laboratorio a bordo dello yacht - nave sperimentale *Elettra*

no l'aiuto solo alle unità di bandiera del proprio Paese, o ad alcune Compagnie di navigazione, o che transitavano nelle loro acque territoriali.

A questo punto, però, in Italia, un giovane medico siciliano stabilitosi a Roma dove si era laureato, Guido Guida, ebbe una intuizione e pensando "alla grande" riuscì a superare tutti quei limiti che impedivano all'attività di assistenza via radio di avere una reale efficienza.

L'intuizione di un giovane medico

Il 16 febbraio del 1935 (anno XIII dell'Era Fascista, come recita il documento di costituzione del CIRM stilato al Ministero delle Comunicazioni) venne così creato a Roma un Centro Internazionale Radio Medico in grado di fornire gratuitamente la sua assistenza a qualsiasi mezzo navale navigante, senza distinzioni di bandiera, di società armatrice o di distanza dalla sua sede: una struttura che per la prima volta era in grado di avere una vera operatività a livello mondiale.

Guida comprese, però, di non avere grandi possibilità di riuscita da solo, e allora con una caparbia granitica iniziò a propa-

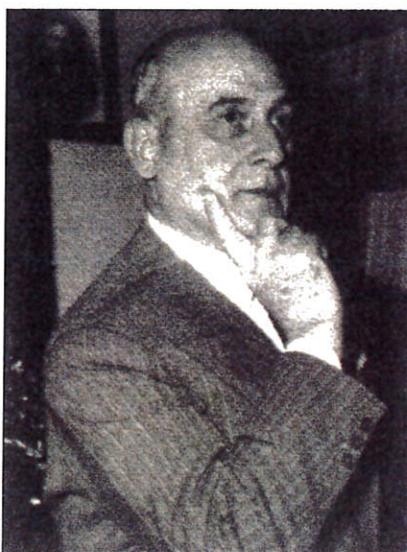
gandare la propria iniziativa verso chi avrebbe potuto aiutarlo, e con grande acume si rivolse prima di tutto proprio a Marconi che se ne entusiasmò a tal punto da accettare la presidenza del Centro; poi passò ai principali luminari della scienza residenti nell'area della capitale, riuscendo ad ottenerne la piena collaborazione. Finalmente, il 7 aprile 1935 alle ore 20.15, giunse dal piroscampo *Perla*, che aveva lasciato da poco Dakar, in Senegal, un messaggio del comandante che chiedeva

soccorso per un fuochista di bordo elencando male e sintomi; alle 20.35 il CIRM rispondeva, via Coltano Radio, impartendo le istruzioni del caso e concludendo con la frase "informateci domani mattina condizioni paziente"; queste iniziavano a migliorare già nella notte per arrivare alla guarigione. Un primo caso, risolto a tamburo battente, al quale ne faranno seguito altri che andranno gradatamente aumentando sempre più di numero nel tempo, mentre andranno ampliandosi possibilità e capacità

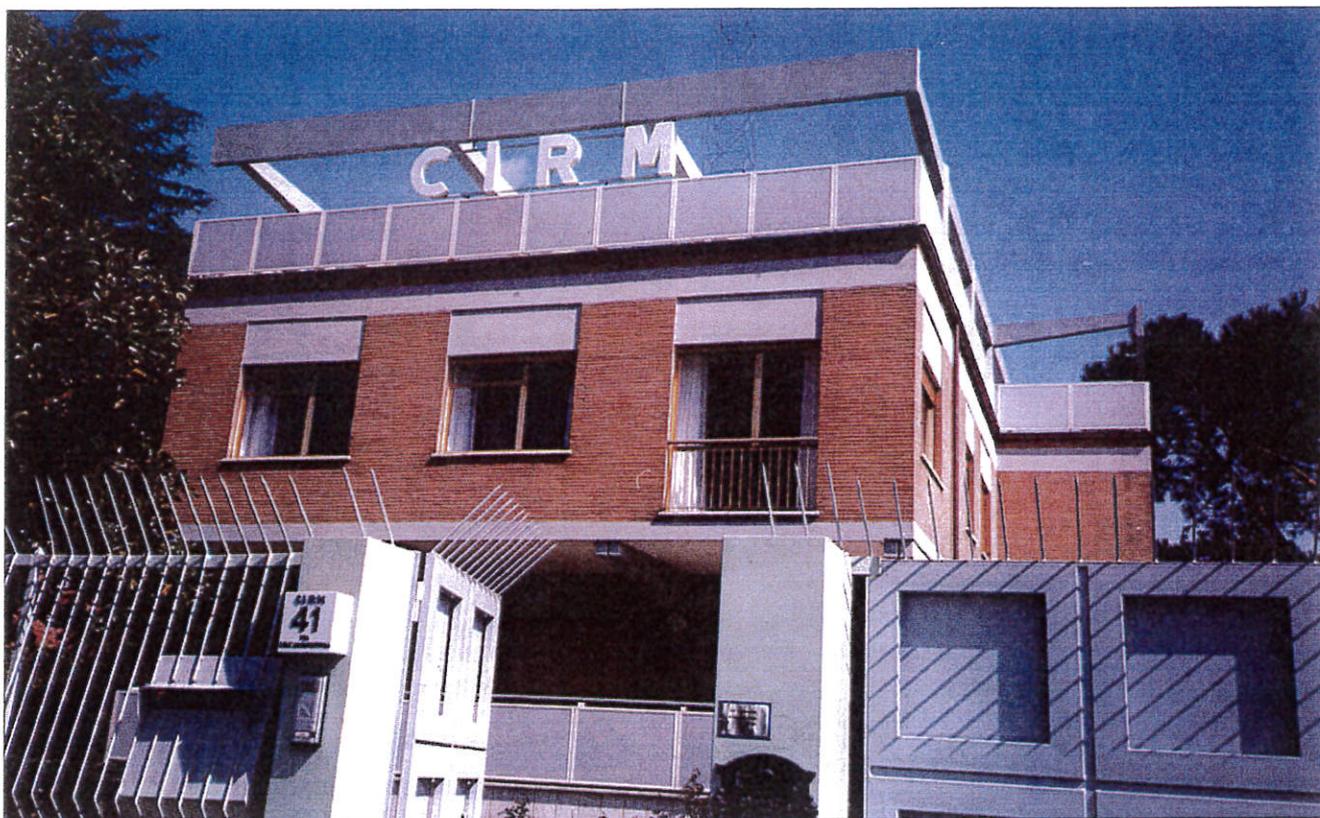
del Centro, ad incondizionato vantaggio dei suoi pazienti.

Oggi il CIRM, diretto dal professor Guida fino al 1969, anno della sua scomparsa, con il tempo e la crescita dell'aviazione commerciale ha esteso la sua assistenza anche agli aeromobili, conta 31 medici consulenti che spaziano su altrettanti settori specialistici, dalla neurologia all'ostetricia e ginecologia, dall'angiologia alla reumatologia, dalla chirurgia d'urgenza all'oftalmologia e tanti altri ancora.

Anche la capacità comunicativa del Centro è andata aumentando negli anni del suo esercizio, con il progredire delle tecnolo-



Il professor Guido Guida, grazie alle cui intuizioni il CIRM ebbe modo di nascere



L'attuale sede del CIRM, in una palazzina del quartiere dell'EUR, a Roma

gie TLC; dall'alfabeto Morse dei vecchi marconigrammi, oramai non più in uso dal 2005, si è ampliata la gamma di possibilità di contatto, che adesso può avvenire via fax, via e-mail, via telex satellitare e in fonìa tramite telefoni satellitari.

Di conseguenza anche il numero di richieste di assistenza è andato progressivamente aumentando, passando dalle 1.416 richieste del 2003 alle oltre 3.000 del 2012 (in realtà ogni intervento richiede numerosi contatti; in questo anno, ad esempio, sono stati oltre 30.000), diversificando gli interventi forniti a malati imbarcati su navi mercantili, da crociera e da pesca, su aerei, all'assistenza a personale in stato di necessità situato su isole, e a consulenze per MEDEVAC (evacuazioni sanitarie) su territorio metropolitano.

A questo proposito, nel 2011 il CIRM ha firmato un protocollo di intesa con il Ministero della Salute e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto/Guardia Costiera, razionalizzando, al fine di rendere più sicure, le evacuazioni sanitarie attorno alle coste italiane. Nel 2012 ne sono state effettuate 65, 51 tramite mezzi navali e 14 con mezzi aerei. Una struttura funzionale e, ci si permetta il gioco di parole, ben funzionante che fa

onore alle capacità italiane, è il caso di dirlo, in tutto il mondo.

Ma, a questo punto, lasciamo la parola al professor Francesco Amenta, neurologo e attuale presidente del CIRM, il quale vanta una esperienza ultratrentennale, essendo entrato nel Centro come medico di guardia dal 1979 al 1984. Dal 1995 al 2004 ha poi ricoperto l'incarico di responsabile della Sezione Studi e Ricerche, dal 2004, è stato nominato direttore scientifico e, dal 2011, ne è divenuto presidente.

“Per secoli, se si eccettuano le navi dotate di medico, la cura di patologie a bordo e la tutela della salute di chi era imbarcato erano affidate al comandante ed alle nozioni di igiene e medicina che lo stesso aveva appreso nel corso della propria formazione professionale, o otteneva consultando i testi che erano assieme alle scorte di farmaci nella cosiddetta cassetta medicinali di bordo.

Con la nascita della radiotelegrafia si sviluppavano dapprima iniziative spontanee e poi centri specializzati dedicati, oggi chiamati Telemedical Assistance Maritime Services (TMAS), che fornivano assistenza e consigli medici attraverso i sistemi di telecomunicazione a malati o infortunati in mare.

Il Centro Internazionale Radio Medico (CIRM) opera fin dal 1935 ed è stato riconosciuto TMAS italiano



Le copertine delle ultime tre pubblicazioni presentate dal CIRM



con decreto interministeriale del 15 aprile 2002, ha all'attivo il maggior numero di pazienti assistiti al mondo: nel 2013 ha assistito 3.518 ammalati, con un incremento medio di circa il 75% rispetto al quinquennio precedente.

Ma per fornire un'assistenza medica di elevato livello, diretta ad equipaggi eterogenei da un punto di vista di nazionalità e cultura, il solo attendere una richiesta di assistenza e fornire, di rimando, i consigli medici del caso, non è più sufficiente. Servono nuove iniziative ed idee, per tutelare meglio la salute di chi va per mare, seguendo ritmi operativi sempre più serrati, imposti dalla globalizzazione del settore.

È nato così Healthy Ship, un progetto che consente alle compagnie armatrici italiane che aderiscono all'iniziativa di adempiere, collaborando con il CIRM, alle prescrizioni della sorveglianza sanitaria, raccogliendo i dati medici dei lavoratori marittimi, monitorando eventuali situazioni di stress, le condizioni igieniche sulle navi, le dotazioni della farmacia di bordo. Dati, informazioni e procedure che hanno l'obiettivo di migliorare la qualità dell'assistenza medica offerta e di ridurre il ricorso ai servizi del CIRM, grazie ad una implementazione di misure per prevenire la diffusione di patologie trasmissibili a bordo e per ridurre l'incidenza degli infortuni sulle navi.

Si affianca ad Healthy Ship, pensato per soddisfare le esigenze anche di adempimenti normativi della marineria italiana, un altro progetto, destinato ai sempre più numerosi utenti stranieri, MILIARE (Maritime

High Quality Health Care) che coniugando fascicoli sanitari elettronici dei potenziali utenti dei servizi del CIRM, teleformazione sanitaria e varie misure per il telemonitoraggio a bordo, sta raccogliendo consensi crescenti tra alcune delle maggiori società armatrici del mondo che vedono nel nostro Centro il principale punto di riferimento per la tutela della salute della principale risorsa di cui dispongono, il proprio personale.

Formazione e divulgazione rappresentano un pilastro della nuova strategia per migliorare la qualità dell'assistenza medica in favore dei marittimi imbarcati e per utilizzare appieno strumenti e risorse delle tecnologie sanitarie oggi a portata di mano a bordo della navi in navigazione.

Basti citare, a titolo di esempio del grande sforzo sostenuto, tre recenti iniziative. Il manuale sul "Primo Soccorso Elementare Gestione delle Emergenze Mediche ed Automedicazione per i Lavoratori del Comparto Ittico" realizzato grazie al contributo del Ministero delle Politiche Agricole, Alimentari e Forestali, presentato in 9 porti ad elevata densità della flotta peschereccia, accompagnandolo con un corso dedicato su come affrontare le emergenze mediche in mare.

Il testo sulle "Buone Pratiche in caso di Infortuni a Bordo delle Navi", realizzato grazie al contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei

Trasporti, unico testo del genere in lingua italiana, che contribuirà a diffondere sempre più la cultura della prevenzione degli incidenti nel luogo di lavoro, indicando cosa fare in tali frangenti.

Ultima pubblicazione in ordine cronologico, che aprirà un'altra area di intervento per la promozione della missione del CIRM è un nuovo testo di "Elementi di Primo Soccorso per il Diporto Nautico", realizzato su input della Capitaneria di Porto di Ancona sotto l'egida del Comando Generale delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera, che vuole porsi come interlocutore dei diportisti nautici per guidarli su come prepararsi,

anche da un punto di vista sanitario, ad un viaggio, breve o lungo che sia, in mare e su come affrontare una eventuale patologia o infortunio che dovesse verificarsi a bordo.

Iniziativa questa che, nei mesi a venire, sarà seguita da un impegno di divulgazione e formazione dedicati al settore del diporto, che rappresenta il più critico e di non facile supporto in caso di problemi sanitari in navigazione.

La protezione sanitaria dei lavoratori del mare e di chi,

per qualunque ragione, si trovi in mare è, con sufficiente approssimazione, un intervento di welfare, che grazie al supporto dello Stato Italiano, una organizzazione come il CIRM, svolge dal 1935, con all'attivo oltre 65.000 ammalati assistiti a bordo di navi o imbarcazioni di ogni specie.

Lavoro particolare, per non definirlo "strano", che fa sentire chi lo svolge utile nei confronti di una umanità sofferente. In genere chiunque si rivolga al proprio medico di fiducia, o, comunque, ad un medico, ha con lo stesso un rapporto diretto: lo vede, è "toccato" durante una visita medica. Tutto questo non capita al CIRM, dove medico e paziente non si conoscono e probabilmente non si conosceranno mai.

Tutto grazie all'intuizione del nostro primo e straordinario Presidente, Guglielmo Marconi, che oltre 100 anni

fa, vide nella radio un mezzo straordinario per avvicinare gli uomini e consentire di soddisfare anche i loro bisogni medici se fosse stato necessario. Grazie alla sua intuizione ed alla volontà di avere un Centro disponibile per persone di ogni nazionalità ed in navigazione in tutti i mari del mondo. Centro che guarda ad un futuro non lontano in cui le proprie capacità di intervento potranno essere più efficaci, grazie alle tecnologie sempre più sviluppate. A condizione che ci sia una consapevolezza delle potenzialità della tecnologia ed una maggiore sensibilità ai problemi della salute quando si va per mare".



Se c'è bisogno il Cirm risponde:

al telefono 06-59290263,
per fax 06-5923333,
al cellulare 348-3984229
via mail telesoccorso@cirm.it.
Per maggiori informazioni
www.cirm.it