

16 febbraio 2017

L'Italica fa rotta verso la Nuova Zelanda

di Leonardo Langone (Ismar-Cnr) - Abbiamo lasciato la base Mario Zucchelli da circa 12 ore e marciamo veloci in quest'ultima traversata verso la Nuova Zelanda. E, come se avesse un'anima (ma forse ce l'ha davvero), l'Italica ci vuol far vedere che è ancora in gamba e viaggia tra i 13 e i 14 nodi. La commozione per quest'ultima avventura la si vedeva tutta ieri sera sui volti delle persone con più lunga esperienza, dal comandante al capospedizione, dall'ispettore al mio. L'anima della nave la fa l'insieme di competenza, esperienza e spirito dell'equipaggio e delle altre persone che ci hanno lavorato sopra, anche in anni completamente diversi.

Dal 1994, anno della prima campagna oceanografica dell'Italica, quest'anima è cresciuta enormemente. Ricordo quella prima campagna, il mio stupore per ogni operazione che dovevamo fare, le difficoltà che si incontravano per renderla possibile con questa nave. Forti dall'esperienza ventennale delle navi Bannok e Urania del CNR, non avevamo capito subito che 'fare in Antartide' quello che per noi era normale routine, in novembre-dicembre - con una nave cargo trasformata in nave da ricerca, era tutta un'altra cosa. Ci sono occorsi anni, ma l'anima di questa nave è cresciuta e ogni anno si sono affrontate sempre nuove sfide. La messa a mare del primo mooring nel 1994 fu un'esperienza fantozziana: l'elettricista (chissà perché l'elettricista? Forse solo perché era il più robusto) a cavalcioni sulla macchina brandeggiante del carotiere calava a mano i vari strumenti della linea che noi gli passavamo, e poi le boe. Usammo la gru solo per le trappole di sedimento e il corpo morto. L'operazione svolta in questo modo richiedeva che il mare fosse calmissimo. Da lì in poi abbiamo fatto passi da gigante. Ora si lavora in sicurezza da poppa in qualsiasi condizione del mare.

Nel 1999-fu messo a mare in oceano e recuperato l'anno successivo anche un mooring lungo 3700 m su un fondale di 4400m. Ogni nuova conquista sulle capacità di operare della nave era determinata da un miglioramento tecnologico, dal contributo degli scienziati che proponevano queste nuove sfide e dall'entusiasmo dell'equipaggio e della parte logistica che le accettava in modo molto costruttivo. E' stato tutte le volte un modo per dimostrare: si può fare!

La curiosità dell'ispettore Michele Scaletta, la fantasia e l'ingegno per trovare una soluzione tecnica ai vari problemi incontrati sono stati l'alimento per sopperire alle carenze strutturali della nave (che pur sempre rimane una nave cargo) o alla limitatezza delle risorse finanziarie a disposizione. L'affetto con cui ci si è impadroniti delle modalità operative dei vari strumenti sta anche nelle storpiature dei loro termini originali, talvolta pomposi. E allora, dal ponte di comando alla navigazione e alla coperta sono risuonati termini del genere: o'muring (termine inglese volutamente pronunciato con l'accento sulla i), il ragnetto, o' bingo-bongo, ugo flo' detto anche pippo-flo, u'purp, u'missile...

Potrei citare altre 100 situazioni - e altre ce ne sarebbero che meglio di me potrebbero raccontare Michele, Nicola o Umberto. Voglio finire con i carotaggi a pistone nella baia di Cape Hallett. Con pochi soldi, abbiamo adattato un carotiere alla nave (ho visto ben altre strutture ed investimenti all'estero - ad es., navi costruite intorno alle esigenze del carotiere). E siamo riusciti a fare carote lunghe fino a 17 m. Quest'anno abbiamo replicato con altre 2 carote da 15m. Per una nave italiana con strumentazione italiana queste sono di gran lunga le carote meglio riuscite. Ma il carotaggio dei sedimenti richiede anche di rispettare quanto più possibile le coordinate del sito prescelto. Con una nave dotata di posizionamento dinamico (DP), questa operazione è quasi banale. In Italia il DP ce l'hanno le navi commerciali ma nessuna nave da ricerca. Per sopperire a queste limitazioni, deve essere il comandante che operando con elica di prora, timone e motore principale, valutando l'effetto delle correnti, del vento, delle onde, della marea deve arrivare a quel compromesso che permette di arrivare quanto più vicino possibile all'obiettivo. In questo caso è necessaria un'azione coordinata tra la componente scientifica, il laboratorio di navigazione e il ponte di comando. E' un problema di

perizia marinaresca, ma è stata anche una crescita culturale. Anche per questo l'esperienza di Cape Hallett è stata un successo: abbiamo raggiunto scarti sotto i 20 m dal target. Ottimi anche una nave con dispositivo DP.

Il vero problema non è se la nave Italice verrà demolita, cambi destinazione d'uso o altro, ma che vengano disperse l'esperienza, la professionalità, il know how. Abbiamo chiara la dolorosa perdita che ha seguito l'incidente dell'Urania. La perdita maggiore è stata la vita umana del povero elettricista. La ricerca italiana ha perso una delle poche navi da ricerca. Ma quello che è andata definitivamente persa è l'anima di quella nave, la perizia del suo comandante, la sua solidità.

La nave Italice andrà probabilmente definitivamente in pensione per le prossime campagne in Antartide. Come verrà sostituita? Potrebbe essere un'occasione per fare un salto di qualità, con una nave tecnologicamente all'avanguardia. Dobbiamo stare attenti, però, a darle un'anima da subito, per non sprecare quel patrimonio di esperienza e conoscenza che è stato messo insieme in tanti anni.

L'ultimo viaggio in Antartide della nave Italice è anche oggetto del reportage di Stefano Valentino su Vice: <https://motherboard.vice.com/it/article/ultimo-viaggio-dellitalica-verso-lantartide>