

Davide Madeddu

**CAGLIARI** Una corsa contro il tempo per concludere in meno di dieci ore una missione che avrebbe restituito una vita, ma invece si è trasformata in tragedia. L'ultimo viaggio per la «squadra della speranza», finito con lo schianto dell'aerotaxi contro un costone roccioso alle cinque e mezza del mattino e la morte di due medici, un tecnico e tre membri dell'equipaggio.

**Lo schianto prima dell'alba**  
La fine di un sogno: quello di poter salvare ancora una volta una vita. Invece l'incidente del Cessna 500 della compagnia Air-med, pilotato dagli austriaci Helmut Zullner e Thomas Giacomuzzi, e Daniele Giacobbe (italiano che effettuava invece un volo di addestramento), ha stroncato quella corsa che Alessandro Ricchi, primario del centro trapianti dell'ospedale Brotzu, il suo assistente Antonio Carta e il tecnico Gian Marco Pinna avevano iniziato dieci ore prima.

Per la precisione alle 20, quando, appena terminato il proprio turno all'ospedale Brotzu di Cagliari, l'equipe è stata allertata dalla direzione sanitaria. In corsia è, infatti, ricoverato un uomo di 55 anni affetto da cardiomiopatia dilatativa. È il primo nella lista d'attesa delle persone che devono essere trapiantate. Si tratta di un caso urgente, ricordano i responsabili dell'azienda ospedaliera. E a Cagliari è arrivato dall'ospedale San Camillo di Roma il via libera per l'espanto del cuore di una donna di 44 anni. Cuore che in un primo momento era destinato ad un paziente di Catania, ricoverato anche lui per cardiomiopatia dilatativa. Ma proprio all'ultimo una febbre ha reso impossibile l'intervento. Piano operativo da «rifare», nuova destinazione la Sardegna. Ma il cambio di direzione a decollo già avvenuto complica la questione «tempi», già strettissimi. Alla fine l'aereo della speranza fa rotta verso Cagliari.

**L'ultimo contatto**

Operazione complessa per il piccolo aeromobile decollato con la squadra d'emergenza alle 5 dall'aeroporto di Ciampino. Dall'altra parte del mare l'ospedale Brotzu prepara la sala operatoria e attiva la «procedura per i trapianti». Alle 5.47 l'ultimo contatto del Cessna con la torre di controllo di Elmas.

Probabilmente aveva chiesto e ottenuto di modificare la rotta, tagliando per il parco dei Sette Fratelli, e avviato le procedure per un atterraggio a vista senza le strumentazioni. Pochi minuti più tardi, la traccia sparisce dal radar di Decimomannu. È la tragedia. L'aereo va a finire contro la seconda guglia delle montagne del parco. L'esplosione avviene a un'altitudine di 3000 piedi, come rac-

L'esplosione a 3000 piedi di altitudine. Tra le ipotesi della sciagura la forte turbolenza e il guasto meccanico

“ La tragedia alle cinque e mezza del mattino: il piccolo Cessna dell'Air-med si è schiantato contro un costone roccioso nel parco naturale Sette Fratelli ”



Le vittime sono i tre piloti e i tre medici dell'equipe del centro trapianti dell'Ospedale Brotzu. Disperato tentativo di recuperare l'organo destinato ad un uomo di 55 anni ”

# Precipita l'aereo dei medici in prima linea

Morti i sei membri dell'equipaggio: trasportavano un cuore da trapiantare a Cagliari



**Tragedie nei soccorsi la mappa dei precedenti**

**13 agosto 2003:** un elicottero del 118 si schianta contro una montagna in Valtellina, mentre sta andando a recuperare una persona infortunata all'interno di un crepaccio. Muoiono sul colpo pilota e copilota.

**9 ottobre 2001:** un'elimburlanza del 118 della Toscana, che si sta dirigendo verso l'ospedale di Pisa per trasportarvi un ferito grave, si schianta su una collina a Poggio Ballone (Grosseto): i morti sono cinque, il ferito e le quattro persone che stanno cercando di salvarlo.

**19 giugno 2000:** un elicottero dei vigili del fuoco cade tra la bosaglia nei pressi di Tivoli (Roma), muoiono i cinque uomini.

**18 agosto 1990:** un'elimburlanza dell'ospedale di Parma, partita per soccorrere un cacciatore ferito, urta una roccia del monte Ventasso a causa della nebbia: muoiono i quattro occupanti del velivolo e il cacciatore in attesa dei soccorsi.

**Troppo turbolenza**

«Questa mattina c'era troppa turbolenza - racconta Gigi Pintore, elicotterista dei vigili del Fuoco, esperto nella ricerca dispersi - e non era possibile stare in «hovering», in volo stazionario. La zona poi è ricca di correnti discensionali che potrebbero aver fatto il resto». Ovvero quello schianto sulla parete. L'esplosione e la fiammata. «Poi l'aereo è andato giù. Si è disintegrato sul costone - aggiunge Pintore - . I segni sulla roccia sono molto estesi». Solo alle 9.30 un elicottero dell'aeronautica militare individua i resti dell'aereo. Si cercano di individuare cause e responsabilità precise.

**Il cuore non resiste**

Partono anche due inchieste. Una della Procura della repubblica di Cagliari, l'altra dell'Agenzia nazionale della sicurezza del volo, che ha inviato sul posto il team dei suoi investigatori. Ma le ricerche si affannano per ritrovare il cuore che l'aereo stava trasportando. A metà pomeriggio, in mezzo alla vegetazione, viene localizzato il contenitore, lo aprono: ma l'organo ormai non è più utilizzabile. «Ha perso le sue funzioni vitali - fa sapere più tardi Valentino Martelli, cardiocirurgo capo dipartimento cuore del Brotzu - non può più essere utilizzato». La fine dell'ultima speranza.

## «Per loro salvare una vita era una missione»

Nel '93 la stessa squadra era scampata a un incidente stradale. Appena 20 giorni fa avevano salvato due bambini

**Chi sono le sei vittime**

**ALESSANDRO RICCHI:** responsabile della Divisione di cardiocirurgia del Brotzu, aveva 51 anni, sposato, padre di tre figli. Nel '96 è diventato primario della divisione, gestendo il Centro trapianti ed eseguendo più di 70 interventi. Allievo di Valentino Martelli, era a Cagliari dal gennaio 1987.

**GIANMARCO PINNA:** tecnico specialista in circolazione extracorporea, era entrato nell'equipe di cardiocirurgia dal 1988, data in cui Martelli era rientrato in Sardegna da Londra e aveva creato la struttura. 48 anni, sposato, con due figli, era considerato uno dei tecnici più capaci e disponibili quando c'era da spostarsi per eseguire i prelievi di organi destinati ai trapianti.

**ANTONIO CARTA:** 38 anni, uno dei più giovani cardiocirurghi dell'equipe. Dopo aver lavorato per due anni nell'ospedale di Cuneo, era stato chiamato a far parte del reparto del Brotzu due anni fa.

**DANIELE GIACOBBE:** 35 anni, messinese, era in volo di addestramento a bordo del Cessna. Il giovane viveva a Messina con la madre.

**HELMUT ZURNER:** era il pilota austriaco del velivolo noleggiato dalla società Aereo-med Service Italia di Roma. Aveva 55 anni.

**THOMAS GIACOBBUZZI:** copilota del Cessna 500. Anche lui austriaco, aveva 30 anni.

**CAGLIARI** «Professore, vivi per me, non lasciarmi proprio adesso». Marino glielo aveva scritto a Natale. Nel biglietto d'auguri ha unito il suo messaggio appello. Il saluto a quell'uomo che gli ha salvato la vita una decina di anni fa. Alessandro Ricchi, quel messaggio lo custodiva gelosamente nel suo studio all'ospedale Brotzu di Cagliari.

E ieri sera a rileggerlo sono stati proprio i colleghi del Brotzu, dove Ricchi era impiegato dal 1987, quando Valentino Martelli, suo «maestro e amico» con il quale aveva lavorato come Aiuto di Cardiocirurgia all'Italian Hospital di Londra, l'aveva chiamato a ricoprire il ruolo di corrispondente. Quel suo amico allievo, che a Cagliari aveva eseguito più di settanta trapianti di cuore e in passato aveva svolto una attività di consulenza per le Forze Armate Egiziane presso i Centri di Cardiocirurgia del Maadi Hospital del Cairo e del Mustafa Kamel Hospital di Alessandria, però, Valentino Martelli, cardiocirurgo di fama internazionale non ce l'ha fatta a ricordarlo. Davanti ai cronisti, convocati dalla direzione dell'Asl per ricordare «gli eroi civili del Brotzu», la «squadra della speranza», ha pronunciato solamente tre parole. Giusto un «ho lavorato con lui», prima andarsene dall'ospedale tra le lacrime. Tre

eroi, come ripetono i colleghi, i dipendenti dell'azienda sanitaria e i numerosi pazienti: Antonio Carta, chirurgo di 38 anni, e Gian Marco Pinna di 48 anni, tecnico perfusionista (l'uomo che fa funzionare la macchina che tiene in vita gli organi dopo l'espanto) che «non possono essere dimenticati».

«Quando si fanno i trapianti si ha dentro qualcosa di più. Loro questa cosa in più l'avevano. Volevano aiutare gli altri. Non aspettavano il 27 per ritirare lo stipendio. Hanno dato la vita per gli altri, come facevano ogni giorno», ricordano i colleghi. Tre eroi civili uniti dalla voglia di aiutare gli altri, che dieci anni fa rischiarono di perdere la vita in una situazione quasi analoga. Rimasero coinvolti in un incidente nella statale 131, vicino a Sassari. Correvano all'ospedale di Cagliari per poter trapiantare un cuore appena espantato. Allora andò bene. Solo ferite, qualche frattura e contusioni. Il cuore fu recuperato dalla Polstrada e impiantato da un'altra equipe. «Quella volta si preoccuparono di portare a termine il loro compito - ricordano ancora i colleghi - più che delle loro condizioni di salute». Una missione che significava salvare una vita.

Una sfida continua non solo medica, per dare qualcosa a che ne aveva bisogno.

Proprio come è successo una ventina di giorni fa, quando hanno salvato un adolescente di 14 anni di Nuoro e una bimba marocchina di 9 anni. L'ennesima corsa contro il tempo, come quella che hanno cercato di portare a termine anche l'altra notte. L'ultima missione.

d.m.



Il direttore del Dipartimento trapianti del Brotzu Ugo Storelli piange durante l'incontro con i giornalisti. In alto tanta gente guarda la televisione in un corridoio dell'ospedale di Cagliari per sapere le ultime notizie sulla caduta dell'aereo. Rosas/Ansa

Lucio Mandalà, chirurgo prelevatore dell'Ismett di Palermo: «Una volta recisa l'ultima arteria è una lotta contro il tempo. Ma l'intoppo è sempre dietro l'angolo»

## «Telefono sempre acceso, pronti a partire in ogni momento»

Federico Ungaro

«Una questione di tempo. Ogni ora che perdo è un rischio in più per il mio paziente». Il lavoro del «prelevatore» di organi è tutto una corsa contro le lancette. Il contratto, l'intoppo, l'incidente sono dietro l'angolo. Perché un'operazione così complessa e articolata come quella del prelievo e del trapianto di un organo possa essere effettuata entro i limiti concessi dalla medicina moderna, tutto deve funzionare alla perfezione. Ogni cosa, dal mezzo di trasporto dell'equipe che espanta l'organo dal donatore, fino alla

preparazione del ricevente deve essere coordinato e stabilito a priori. «Dal momento in cui squilla il cellulare - dice Lucio Mandalà che fa questo lavoro all'Ismett (Istituto mediterraneo trapianti) di Palermo - sappiamo che inizia anche il conto alla rovescia. Dobbiamo metterci subito a disposizione».

**La rete di monitoraggio** E il telefono di emergenza del chirurgo prelevatore è sempre acceso 24 ore su 24 per 365 giorni all'anno. Le chiamate sono gestite attraverso un sistema di centri a vario livello. Il coordinamento spetta al Centro nazionale trapianti e a tre centri interregionali (per il Nord, il Centro e il

Sud). Ci sono poi 23 centri regionali e i centri trapianti che gestiscono le liste d'attesa. Solo per i bambini, esiste una lista d'attesa unica a livello nazionale. A dare il via all'intera catena sono però i centri di rianimazione, quelli in cui viene cioè dichiarata la morte cerebrale del paziente. Da qui, una volta accertata la disponibilità alla donazione, parte la chiamata che mette in movimento l'equipe dei prelevatori.

**Una corsa contro il tempo** «Di solito siamo chiamati ad intervenire - spiega il giovane chirurgo appena trentenne che ha però sulle spalle già un centinaio di interventi - di notte o nelle prime ore del matti-

no, perché le sale operatorie durante il giorno vengono lasciate libere per altri interventi». Prelevare gli organi è un'operazione che può durare anche cinque ore. «I primi ad intervenire sul donatore sono quelli che hanno bisogno del cuore, poi - aggiunge Mandalà - intervengono le altre equipe. Per un prelievo di fegato possono essere necessarie anche cinque ore di tempo, soprattutto se dobbiamo frazionare in più parti l'organo da trapiantare».

Il tempo a disposizione per portare l'organo nell'istituto dove effettuare il trapianto è limitatissimo. Per il cuore e i polmoni si tratta di appena sei-otto ore, per il fegato

dodici. E i tempi sono calcolati dal momento in cui viene tagliata l'ultima arteria che collega l'organo al corpo del donatore, fino al momento in cui l'organo stesso riprende a funzionare nel corpo del ricevente.

Appena si taglia quell'ultima arteria le lancette iniziano a scorrere inesorabilmente. «Questa è davvero la fase più delicata di tutta l'operazione - spiega il chirurgo palermitano - perché ogni contrattempo può seriamente pregiudicare l'esito di tutta l'operazione. Prima dunque del taglio finale, si deve controllare che tutta la complessa macchina del ritorno in istituto sia pronta.

Se c'è qualcosa che non va, è meglio aspettare». «Finita questa operazione - continua - sono io che prendo l'organo e lo metto nel contenitore sotto giaccio. Chiuso il contenitore si deve correre all'aeroporto».

**Ambulanza ed elicotteri** «La nostra - racconta - è una vera e propria corsa contro il tempo in cui tutto deve funzionare perfettamente. A volte, anzi spesso, capita di dovere prendere più mezzi: aerei, elicotteri, ambulanze, automobili. La scelta dipende da dove si deve arrivare e dal tempo che si ha a disposizione». Ma l'ipotesi che qualcosa vada storto è sempre in agguato.

Come quella volta che a causa del vento forte l'aereo sul quale Mandalà stava tornando a Palermo non è riuscito ad atterrare ed è rimasto in volo in attesa che le condizioni migliorassero. Oppure quando è rimasto imbottigliato nel traffico tra Roma e Perugia. «Di aneddoti di questo genere - dice - ne ho tantissimi. Il contrattempo fa parte del gioco. Una volta la cabina dell'aereo con cui stavamo andando a Roma per un prelievo, un Cessna come quello usato dai colleghi sardi, si è depressurizzata all'improvviso e i nostri infermieri sono rimasti feriti e non hanno potuto riprendere l'aereo per tornare a Palermo».