



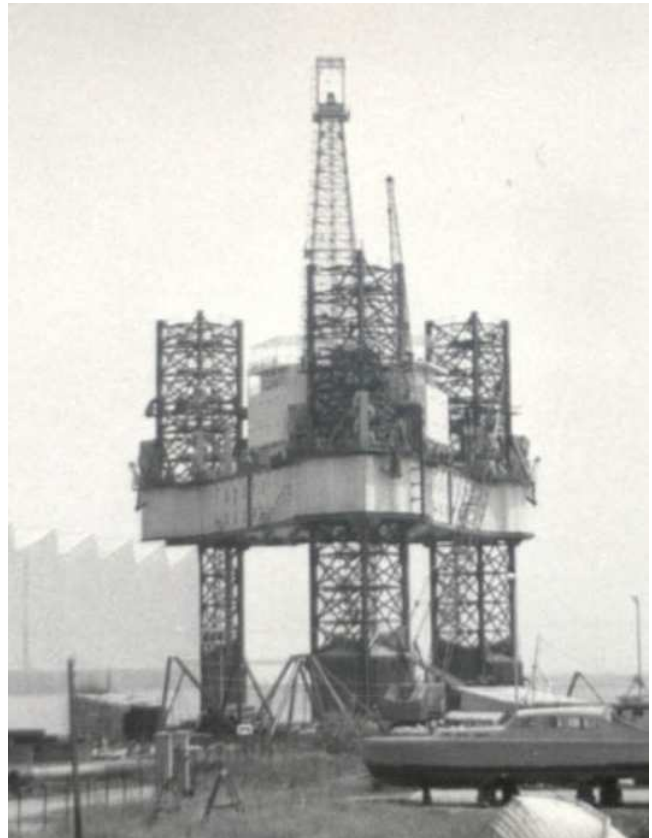
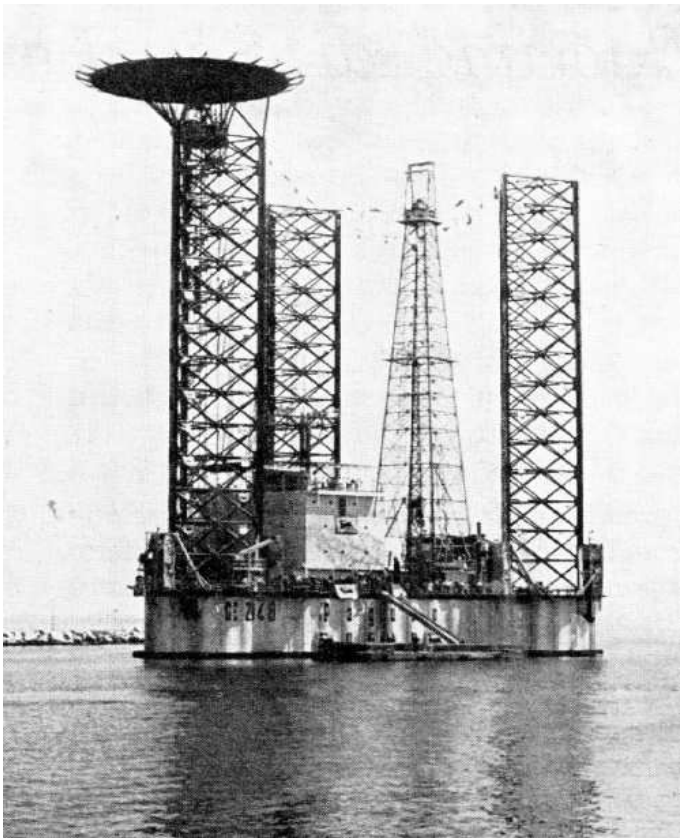
28.9.1965 La tragedia del Paguro

I RICORDI

Quando uscii di casa e presi la bicicletta per recarmi al lavoro, quel mercoledì sembrava una giornata come tutte le altre.

Eravamo quasi alla fine di settembre. L'aria era fresca ma non fredda: temperatura ideale per fare una pedalata senza sudare. Arrivai in Settore dopo una ventina di minuti e subito notai che di fronte alla portineria c'erano capannelli di persone. Avvertii subito che qualcosa non andava. Mi era capitato ancora di arrivare in Settore e trovare persone che, in attesa di partire per l'imbarco, stazionavano di fronte alla portineria. Di solito però l'atmosfera appariva più allegra, spesso ravvivata dalla battuta di qualche spiritoso, che non mancava mai, a cui faceva seguito la risata dei compagni. Quella mattina, invece, non si sentiva alcuna voce. Prima di attraversare la strada li osservai meglio. Ebbi allora l'impressione che quei pochi che parlavano lo facessero a bassa voce. Gli altri, la maggior parte, apparivano mesti e silenziosi. Fu questa insolita atmosfera a mettermi in allarme.

Depositata la bicicletta, entrai in portineria e, dopo aver timbrato il cartellino, avvicinai il primo che mi capitò davanti e gli chiesi cosa fosse successo. Mi rispose che nella notte c'era stato un incidente sul "Paguro" e che il personale aveva abbandonato l'impianto. Incredulo, andai da Bianchi, il telefonista, per sentire se sapeva qualcosa di più preciso. Confermò quello che mi era appena stato detto ed aggiunse che da quando nella notte era stato dato l'allarme, diversi mezzi di soccorso erano partiti per recuperare i naufraghi. Mi precisò anche che Coruzzi e De Lucchi, responsabili rispettivamente dei trasporti terra e del magazzino, erano impegnati nelle ricerche a bordo dei natanti. Non sapeva molto di più se non che, al momento, stavano ancora battendo i dintorni della piattaforma per recuperare eventuali altri naufraghi.



Il jack-up Paguro in galleggiamento e in secca nel cantiere di Porto Corsini in cui è stato costruito

Chiesi del “Paguro”. Mi rispose che era ancora in postazione; il pozzo però era in eruzione non controllata e c’era il timore che potesse scoppiare un incendio con conseguenze imprevedibili.

Andai in ufficio. I colleghi erano costernati come me. Anche se non sapevamo ancora niente di preciso, istintivamente parlavamo tutti a bassa voce. Molte le domande che ci facevamo. Non riuscivamo a capire come, malgrado tutte le apparecchiature di sicurezza, potesse essere accaduto un incidente del genere. Nel corso della giornata, la gravità dell’incidente si precisò meglio: la maggior parte del personale era in salvo. Circolava però la “voce” che vi fossero state tre vittime. Di cui non si sapevano ancora i nomi. Quella “voce” mi mise in apprensione.

A Cortemaggiore, dove avevo diversi amici fra i “geologi”, capitava spesso che qualcuno di loro venisse a Ravenna per salire su qualche piattaforma per assistere al “carotaggio elettrico”, operazione di cui era incaricata la Schlumberger. Al loro rientro in Sede non mancavano mai di raccontare la loro “avventura”: il viaggio in mare e, soprattutto, la salita in piattaforma, che veniva descritta come una specie di “abbordaggio alla Sandokan”.



La “gabbia”. (Si riconoscono Delle Canne e Santalmasi)



Paguro... è ormai sera

Qualche anno dopo, per esperienza diretta, avrei capito che parlavano della “gabbia”; un attrezzo che, sollevato o calato con la gru, veniva utilizzato per salire e per scendere dalla piattaforma. La “gabbia”, chiamata così per il suo aspetto, aveva alla base una robusta tavola di legno di forma circolare che si univa, per mezzo di cinque o sei sostegni metallici, ad un grosso anello d’acciaio sul quale era fissato il gancio che serviva per il sollevamento. Tutto intorno, fissata ai sostegni, era disposta una rete di grossa corda alla quale le persone, dopo aver allacciato le cinture di sicurezza, dovevano restare aggrappati sul lato esterno della “gabbia”.

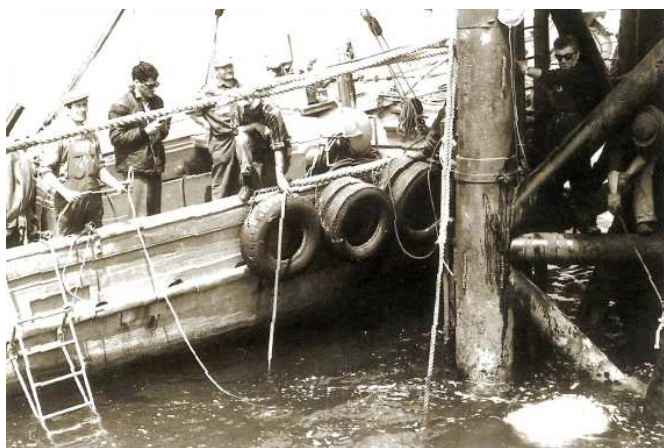
La conferma che c'erano state tre vittime mise tutti in apprensione: i loro nomi non erano ancora stati resi noti ed ognuno in cuor suo temeva che fra loro vi fosse qualche amico.

Le notizie sul Paguro erano invece stazionarie: era ancora in postazione, ma il rischio di incendio, sulle cui conseguenze nessuno si pronunciava, era ancora molto alto.

Situazione questa che, fatte le debite proporzioni, mi ricordava quella a cui avevo assistito qualche anno prima a Collecchio dove un pozzo si era incendiato durante la perforazione. La causa dell’incendio era stata attribuita alla scintilla provocata da un sasso scagliato contro la sonda dalla violenza del gas. Allora vi erano stati tre feriti, uno dei quali era morto dopo qualche giorno, e l’impianto, ridotto ad un ammasso di ferraglia, era andato distrutto.

Il giorno dopo quando arrivai in ufficio fui accolto da due brutte notizie. La prima, per me la più brutta: una delle vittime era Arturo Biagini, 41 anni, un geologo che conoscevo sin dai tempi di Cortemaggiore. Come molti dei geologi che conoscevo anche lui era toscano, di Siena. Appresi anche i nomi delle altre due vittime: Pietro Peri, un trentunenne di Collecchio (PR) e Bernardo Gervasoni, un ventinovenne di Roncobello di Bergamo.

La seconda: l'incendio, che tutti temevamo, era purtroppo scoppiato: l'impianto era semi affondato e dal mare emergeva soltanto parte della "gamba" sulla cui cima c'era l'eliporto. Sulle cause dell'incendio circolavano diverse opinioni. Una di queste, quella che andava per la maggiore, ipotizzava che la "taglia", colpita dal violento getto di gas che fuoriusciva dal pozzo, avesse iniziato a muoversi come un pendolo e che, sbattendo sull'impianto come fa il batacchio di una campana, avesse provocato una scintilla. Da notare che il getto che fuoriusciva dal pozzo, composto da gas ed acqua nebulizzata, era alto più di trenta metri ed era spinto da una forte pressione. Vennero alla luce anche alcuni particolari sulle operazioni di salvataggio. Seppi così che non tutto il personale che era a bordo si era gettato in mare: alcuni, quelli più spaventati all'idea di un possibile incendio, lo avevano fatto. Altri invece, che non sapevano nuotare o che temevano di più l'acqua, avevano preferito aspettare l'arrivo dei soccorsi sull'imbarcadero a livello del mare.



Menichetti (con gli occhiali), in forza al CEPRA (Centro Produzione di Ravenna) dopo l'incidente, in prossimità di una piattaforma con la squadra lavori a mare



Pozzo singolo nel campo di Porto Corsini mare

Appresi anche di alcuni episodi che testimoniavano come, di fronte ad una situazione di pericolo, le reazioni potessero essere le più diverse: di Mauro Menichetti, direttore di macchina del Paguro e buon nuotatore, si raccontava che dopo aver raggiunto a nuoto uno dei vicini pozzi isolati, avesse aspettato i soccorsi a bordo della piattaforma di produzione del pozzo. Di Nicolangelo Signori, che avevo conosciuto a Cortemaggiore al tempo in cui lui frequentava il Centro di Addestramento, si raccontava del "sangue freddo" con cui aveva affrontato la situazione: era sceso in cabina, aveva recuperato le sue pinne e, dopo essersi cosperso di grasso, aveva affrontato il mare.

Appresi anche che a bordo del Paguro c'era un mio amico di vecchia data: Bruno Mazzotti. Ravennate ed "orfano di guerra" come me, eravamo stati assunti a pochi giorni di distanza l'uno dall'altro.

Nei giorni che seguirono i giornali - probabilmente su informazioni dell'Azienda - riferirono altri particolari. I mezzi di soccorso, di cui venivano citati anche i nomi, erano molti di più di alcuni pescherecci. C'erano infatti le navi AGIP CALABRIA ed AGIP ABRUZZI, il motoscafo CORTE DI CADORE e due natanti noleggiati dall'AGIP, probabilmente i pescherecci di cui avevo sentito parlare. Naturalmente non mancavano i mezzi di soccorso - motovedette e motolancie - della Capitaneria di Porto, della Guardia di Finanza e dei Vigili del Fuoco. E non mancava neanche un rimorchiatore del Porto di Ravenna.

I giornali confermavano anche che non tutti gli uomini si erano gettati in mare: i più calmi erano ricorsi ai mezzi di emergenza di cui il Paguro era dotato: 4 zatteroni pneumatici gonfiabili automaticamente, una motolancia, alcuni canotti e numerosi galleggianti.

IL RACCONTO

Quando, qualche tempo dopo l'incidente, Bruno riprese servizio presso il Centro di Produzione di Ravenna, fu subito oggetto di attenzioni e di qualche curiosità. Anch'io, come tutti del resto, chiesi notizie sull'incidente di cui non avevo ben capito le cause. Gli domandai anche, con il rispetto dovuto a chi è uscito indenne da una brutta avventura, di come avesse reagito a "quell'imprevisto" e di come lo

avesse affrontato. Non ricordo quello che mi disse in quell'occasione. Ricordo invece che ebbi l'impressione che lui non avesse tanta voglia di parlarne. Attribuii questa "reticenza" al ricordo "ancora fresco" della "brutta avventura" che aveva vissuto.

Nel 1996 cominciai a pensare ad un libro sulla storia del Settore di Ravenna. Preparata una relazione nella quale delineavo alcune possibili linee guida da seguire per la stesura del libro, la inviai a Cesare Liverani, allora Presidente dell'APVA, a Francesco Guidi, storico dell'APVA ed allora Presidente del Collegio dei Probiviri ed al C.D. dell'Associazione Pionieri e Veterani Agip, proponendone la pubblicazione da parte dell'Associazione. Dopo alcune riunioni del C.D., alle quali partecipai anch'io, la proposta venne infine approvata ed ebbi "via Libera" per iniziare le ricerche del materiale "storico" (Circolari, Ordini di Servizio, fotografie ed altro) necessario per la stesura dei testi delle diverse sezioni in cui si sarebbe articolato il libro. Venni anche autorizzato a chiedere al Settore tutto l'aiuto che di volta in volta si fosse reso necessario per completare le ricerche.

Una Sezione del libro era destinata ad ospitare le "testimonianze" di quanti avevano contribuito a fare la "storia del Settore". Cominciai allora a scrivere (o ad interpellare) tutti quelli che ritenevo potessero offrirmi una. Poiché anche la tragedia del Paguro era parte di quella "storia", chiesi anche a Mazzotti di parlarne più diffusamente di quanto aveva fatto sino ad allora. Raccolsi così la "sua versione dei fatti" che, ridotta, venne pubblicata sul libro "Il Distretto di Ravenna nel mondo del petrolio".

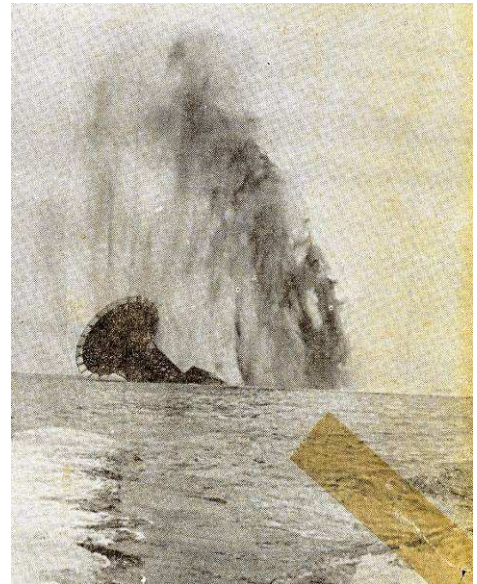
Mazzotti, come premessa al suo racconto, mi spiegò che nel 1965 era in forza all'Ufficio Geologico di Cortemaggiore e che si trovava a bordo del Paguro come "cuttista". La sera del 28 settembre, come faceva tutte le sere al termine del suo turno di lavoro, era andato in cabina per darsi una "rinfrescatina" prima di andare in mensa. A tavola, le solite chiacchiere di tutte le sere. Aveva appena finito di mangiare quando un forte boato scosse la piattaforma. Al boato fece seguito un sibilo altissimo. Il rumore che sentiva era ora simile a quello che aveva udito nel corso di un'eruzione dell'Etna a cui aveva assistito. Le prime frasi che nella concitazione generale riuscì a percepire, furono quelle dei perforatori che dicevano che bisognava abbandonare la piattaforma. Non riusciva a crederci. Non lontano da lui vide un tecnico della Schlumberger. Lo avvicinò e gli chiese come mai non si chiudevano le valvole di prevenzione. Il tecnico gli spiegò, con calma e padronanza di sé, che le cause potevano essere due: le valvole non avevano funzionato oppure l'incidente era tale da renderle inservibili. Questo tecnico, che aveva avuto un'esperienza simile nel Golfo Persico, gli disse che la situazione di maggior rischio era costituita dal fuoco. Fortunatamente per loro però, quello che usciva dal pozzo era gas e non petrolio. Non c'era quindi il rischio che il fuoco si propagasse in mare nei pressi della piattaforma. Abbandonare la piattaforma era comunque la soluzione che offriva le maggiori possibilità di salvezza. Informazione questa, che influì sulle sue successive scelte.

Era molto agitato ed anche restio ad abbandonare il Paguro. Il timore del fuoco però, prevalse su ogni altro istinto. Il tecnico, che appariva molto determinato e sicuro di sé, gli trasmetteva un senso di sicurezza. Indossato come tutti il giubbotto salvagente, raggiunse la gamba del Paguro che sosteneva l'eliporto e, tramite la scala di emergenza che la percorreva (l'ascensore comandato elettricamente non funzionava) scese al livello del mare. Intorno a se altri compagni che, arrivati anche da altre "vie di fuga", abbandonavano la piattaforma. Ed anche lui, come molti altri, si calò in acqua con l'intento di raggiungere un vicino "pozzo isolato", salire sulla piattaforma di produzione e lì sopra aspettare l'arrivo dei soccorsi.

Quando fu in acqua cercò subito di mettere in atto i suoi propositi. Ma si trovò ben presto in difficoltà: la corrente era molto forte e, come se non bastasse, era impedito nei movimenti dalla "rigidità" del salvagente che, sul lato anteriore, incorporava un' "anima di sughero" il cui effetto galleggiante gli spingeva il giubbotto sulla gola provocandogli dolore e lividi che gli rimasero per alcune settimane.

Intorno a lui i compagni cercavano di non disperdersi e di stare vicini per farsi vicendevolmente coraggio e, nei limiti del possibile, aiutare chi si trovava in maggiore difficoltà. Lui invece cercava sempre, senza riuscirvi, di mettere in atto il suo proposito. Sforzo che lo allontanò dagli altri. Fu recuperato, fra gli ultimi, dopo un tempo che gli sembrò interminabile: erano trascorse quattro ore e trenta minuti da quando, notte fonda, aveva abbandonato la piattaforma. Più tardi apprese dei tre morti, tra i quali vi era Biagini, il suo diretto superiore.

Nei giorni scorsi, quando mi apprestavo a scrivere questa "memoria", ho chiesto a Bruno se, dopo tutto quel tempo trascorso in acqua, avesse avvertito qualche sintomo di assideramento. Mi ha detto di no: in acqua, tutto sommato, non aveva sentito molto freddo; a differenza di quando lo avevano issato a bordo, dove era stato subito avvolto con due coperte di lana e quasi costretto a bere del cognac per "riscaldarsi" e vincere il tremore che l'aveva preso.



La piattaforma di produzione a cui cercavano di arrivare gli uomini in mare Il PAGURO è semiaffondato. Dall'acqua emerge soltanto la gamba con l'eliporto



PAGURO: l'incendio è già scoppiato. Dell'impianto si vede soltanto la gamba con l'eliporto



Un natante di soccorso si avvicina al Paguro (l'eliporto) ma il fuoco si è spento



Il PAGURO è affondato (emerge soltanto la gamba con l'eliporto)

Gli ho anche chiesto di Biagini, del quale i giornali dell'epoca avevano scritto che era deceduto per annegamento. Mi ha risposto che Biagini, che aveva il giubbotto salvagente come gli altri, poteva anche essere stato colto da un malore a causa della lunga permanenza in acqua con mare forza 4, dallo stress dovuto alla situazione che stava vivendo e dall'inevitabile affaticamento sopravvenuto. Impossibile però

dire se questo fosse stata la causa diretta, oppure indiretta, della sua morte. D'altra parte, lui non aveva elementi per contestare la versione data dai giornali.

A 15 CHILOMETRI AL LARGO DI CERVIA

Si è spento il rogo del "Paguro,,

Le fiamme si sono estinte per una momentanea interruzione alla fuoriuscita del metano - Il « Perro Negro » in viaggio per Ravenna - Una messa a Porto Corsini in suffragio delle vittime

Le fiamme del « Porto Corsini 7 » sprigionatesi poche ore dopo la tragica evacuazione del *Paguro* si sono spente anche se il metano continua a fuoriuscire. L'estinzione del rogo è avvenuta spontaneamente l'altra notte probabilmente per una improvvisa interruzione della fuoriuscita del flusso di gas dal pozzo. I tecnici ritengono che il pozzo abbia dato luogo ad una eruzione di fango e di acqua. E' stata sufficiente questa pausa, protrattasi presumibilmente per pochi secondi ad estinguere la drammatica testimonianza della sciagura.

In precedenza infatti il rogo aveva provocato la completa sommersione della piattaforma e dall'acqua, pertanto, non sporgevano più tralci resi incandescenti dal fuoco. Quando è ripresa la fuoriuscita del metano il gas quindi non ha

trovato esca e le fiamme non si sono più riprodotte.

Attualmente il metano esce dal pozzo in misura minore di quanto non avveniva nelle prime giornate. Il *Paguro*, adagiatosi sull'imboccatura del pozzo, comprime la eruzione del gas e lo fa disperdere in parecchie direzioni.

La zona continua ad essere tenuta sotto controllo dai natanti della flottiglia dell'Agip nel timore che il passaggio di altre imbarcazioni nella zona o qualche imprudenza possa determinare la riattivazione dell'incendio.

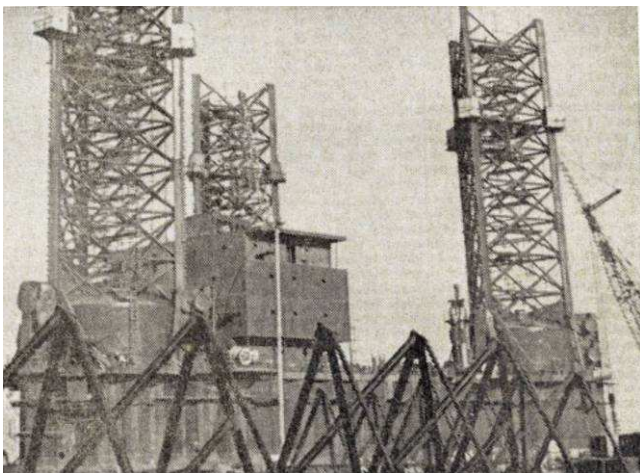
I tecnici dell'Agip mineraria continuano anche i rilievi tecnici per stabilire le modalità di intervento per la definitiva occlusione del pozzo. I primi progetti, nonostante la scomparsa delle fiamme, non subiranno modifiche. Si ha infatti notizia che il « Perro Negro » ha lasciato a rimorchio le ac-

que egiziane per dirigersi alla volta di Ravenna. Toccherà come noto al « Perro Negro » la trivellazione dei pozzi trasversali necessari alla occlusione del pozzo « Porto Corsini 7 ». L'autorità inquirente continua intanto l'inchiesta per far luce sulle circostanze della sciagura che è costata la vita a tre persone. Si pensa che la fuoriuscita di fango e di metano sia stata determinata dalla rottura di una tubazione al di sotto del dispositivo che consente la completa occlusione della sonda.

Sabato prossimo, 9 ottobre, nella chiesa di Porto Corsini, l'arcivescovo di Ravenna, monsignor Salvatore Baldassarri celebrerà alle 20,30 una messa in suffragio delle tre vittime.

L'IMPIANTO

Il *Paguro* era un impianto del tipo "self elevating" (auto sollevante), a gambe scorrevoli. Quando le gambe erano sollevate poteva galleggiare come un pontone ed essere trasportato da una zona all'altra per mezzo di rimorchiatori. Le gambe, o tralci di sostegno, avevano alla base dei cassoni che potevano essere riempiti di acqua. Giunto sulla postazione, i cassoni venivano riempiti di acqua e le gambe calate sino a che poggiavano sul fondale. Lo scafo si sollevava a poco più di dieci metri dalla superficie dell'acqua e poteva operare su fondali della profondità massima di sessanta metri.



Paguro in cantiere a Porto Corsini in fase di completamento della costruzione. Foto aerea dell'area dove si insedierà il cantiere di Porto Corsini. Nello sfondo le case di Porto Corsini

Gemello” del Perro Negro, era stato costruito nel 1963 in un cantiere appositamente allestito in prossimità della spiaggia di Porto Corsini, in un'area adiacente al Candiano (il canale navigabile lungo 11 Km che dal mare arriva a Ravenna città, a poche centinaia di metri dal centro cittadino) che separa Porto Corsini da Marina di Ravenna.

Il Paguro, sino al giorno dell'incidente, aveva perforato 21 pozzi:

- Ravenna Mare 6 inizio perforazione: 15.08.1963
- Ravenna Mare 7 inizio perforazione: 03.10.1963
- Ravenna Mare sud 1 inizio perforazione: 18.11.1963
- Ravenna Mare Sud 2 inizio perforazione: 26.12.1963
- Rimini Mare 1 inizio perforazione: 13.01.1964
- Ravenna Mare Sud 4 inizio perforazione: 07.02.1964
- Porto Corsini Mare Est 4 inizio perforazione: 27.02.1964
- Cesenatico Mare 2 inizio perforazione: 22.03.1964
- Punta Marina 1 inizio perforazione: 08.04.1964
- Porto Corsini Mare Est 5 inizio perforazione: 20.04.1964
- Porto Corsini Mare Ovest 1 inizio perforazione: 26.12.1964
- Punta Marina 2 inizio perforazione: 30.01.1965
- Porto Corsini Mare Ovest 2 inizio perforazione: 23.02.1965
- Cervia Mare 2 inizio perforazione: 16.03.1965
- Cesenatico Mare 3 inizio perforazione: 29.03.1965
- Cesenatico Mare 4 inizio perforazione: 22.04.1965
- Cesenatico Mare 4 Dir. inizio perforazione: 04.05.1965
- Porto Corsini Mare Est 6 inizio perforazione: 12.07.1965
- Cesenatico Mare 5 inizio perforazione: 12.08.1965
- Cesenatico Mare 5 Dir. inizio perforazione: 27.08.1965
- Porto Corsini Mare Est 7 inizio perforazione: 16.09.1965

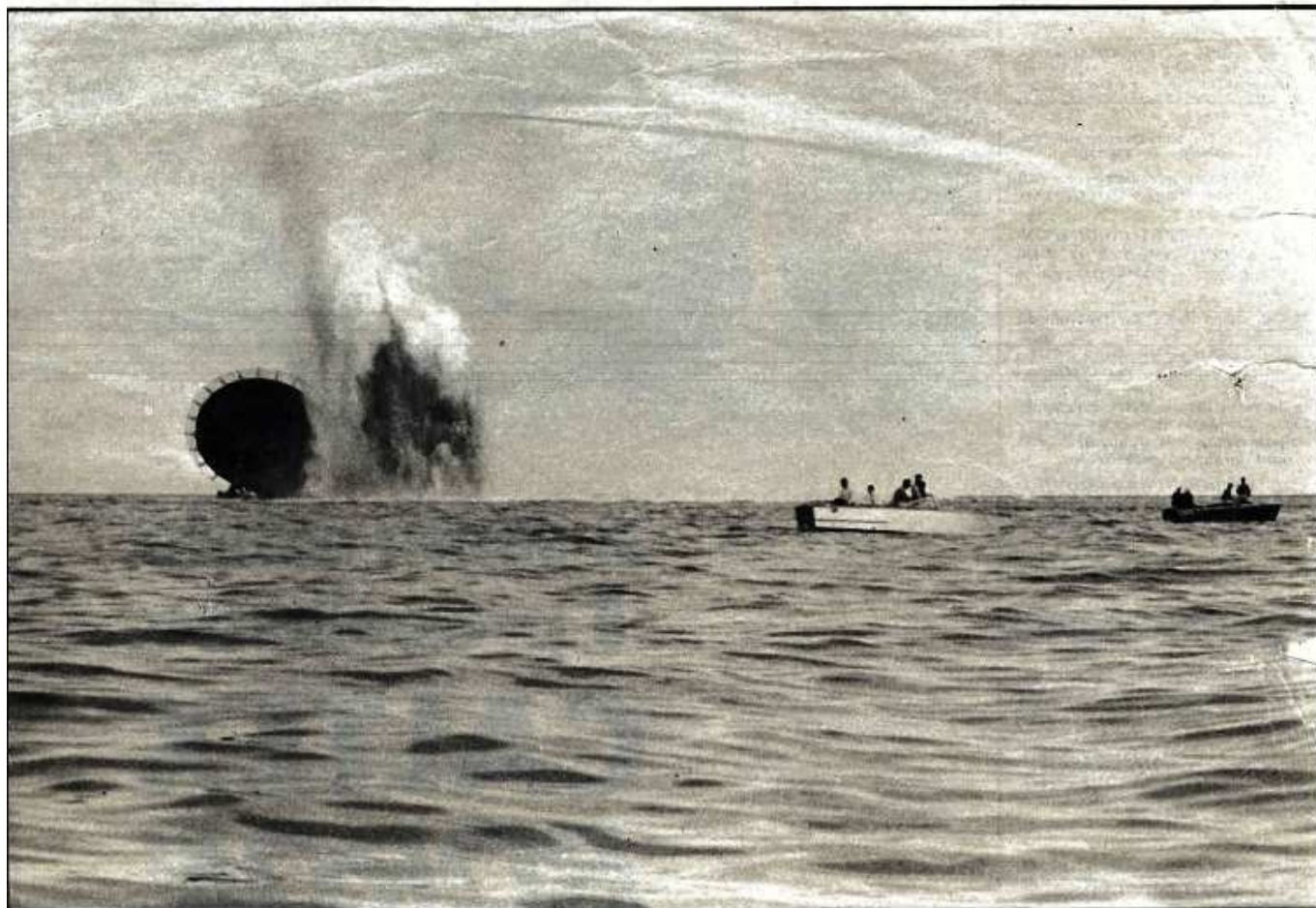
L'INCIDENTE

Il 28 settembre 1965, dopo circa due anni di attività, l'impianto, posizionato a circa 14 miglia da Marina di Ravenna su un fondale di circa 25 metri, era intento a perforare il pozzo Porto Corsini Mare Est 7: obiettivo quello di raggiungere la profondità di 2900 metri dove era stato individuato un giacimento di metano. Raggiunta la profondità prestabilita, nel punto perforato la sonda incontrò uno strato con una pressione molto alta: oltre 600 atmosfere. La testa pozzo venne chiusa ma l'elevata pressione mise fuori uso i sistemi di sicurezza provocando una eruzione non controllabile. Prima una grande massa di acqua e gas, alta più di 30 metri, che scavava un cratere alla base dell'impianto, privando i tralicci di sostegno dei punti di appoggio, poi l'incendio del gas con le fiamme che fusero il metallo delle sovrastrutture. Il Paguro si coricò così su un fianco ed affondò.

Per la chiusura del pozzo ed il conseguente spegnimento dell'incendio venne adottata la tecnica del "pozzo direzionato"; tecnica adottata per la prima volta a Cortemaggiore e che aveva già avuto successo in altre occasioni.

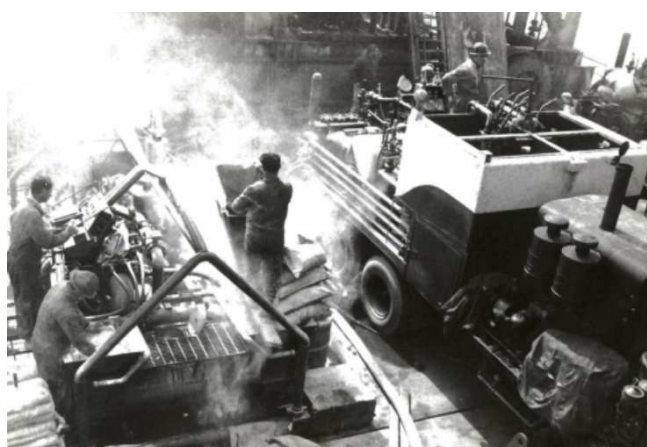


La notizia dell'incidente sul Resto del Carlino



INFERNO SUL MARE Riviera adriatica. Due imbarcazioni incrociano al largo di Ravenna, dove sta bruciando la piattaforma galleggiante « Paguro ». La « Paguro », una minuscola città con 38 abitanti (alta 60 metri, larga 50 e con tre zampe colossali sprofondate nel mare), era stata costruita dall'Agip-mineraria per la ricerca di giacimenti di metano. La sera del 28 settembre, mentre le trivelle scavavano un pozzo, si è verificata un'« eruzione incontrollata » a duemila metri di profondità: preceduta da un sibilo sinistro, una colonna di metano misto a fango ha investito la piattaforma, provocando una terrificante esplosione. I trentotto tecnici della « Paguro » si sono gettati in mare con mezzi di fortuna e tre di essi, purtroppo, sono annegati: Arturo Biagini, 42 anni, geologo, di San Gimignano; Bernardo Gervasoni, 20 anni, elettricista, di Bergamo; Pietro Perri, 28 anni, operaio, di Collecchio.

Settimanale OGGI – Rubrica OGGIGIORNO: natanti in prossimità del Paguro in fiamme



Al lavoro sul pozzo direzionato: si prepara una cementazione con i fanghisti al lavoro ed una foto del piano sonda fatta dalla piattaforma per la manovra delle aste di perforazione



Pietro Peri e Arturo Biagini morti per annegamento. I feriti Bruno Mazzotti e Quinto Palombi.

ZONA DI TUTELA BIOLOGICA

Oggi il Paguro è ancora adagiato sul fondo come lo era al momento del disastro. Il punto più alto di quello che ormai è un relitto, si trova a 10 metri dalla superficie del mare; il cratere invece passa dai 25 metri del punto più alto ai 33 metri del punto più basso.



Subacquei in visita al relitto del Paguro e dentro la gabbia di protezione a contatto con piccoli squali

Nella stessa zona di affondamento dell'impianto, nel corso degli anni sono stati depositati altri tralicci monostruttura di impianti di estrazione ormai dismessi.

Il prelievo della fauna ittica, quasi impossibile con reti da parte dei pescatori, la relativa profondità e tranquillità delle acque, hanno permesso l'instaurarsi di un habitat del tutto particolare per l'Adriatico. Il relitto del Paguro non è un ambiente di origine naturale ma bensì artificiale; nonostante questo, sulla base della legge 963/65 e successive modifiche è stato possibile con Decreto Ministeriale del 21 luglio 1995, riconoscere l'area come "zona di tutela biologica". A seguito del Decreto del 5 novembre 1966, l'Associazione Paguro è stata autorizzata dalla Capitaneria di Porto di Ravenna ad eseguire immersioni subacquee e visite guidate nel sito del relitto. Per verificare l'interesse che questa attività suscita, sono sufficienti alcuni dati che ho preso da internet: nel solo 1997 sono state organizzate 205 escursioni per visite subacquee per un totale di 3.480 immersioni.



Esempi dell'ambiente marino ricchissimo di vita cresciuto sui resti del Paguro

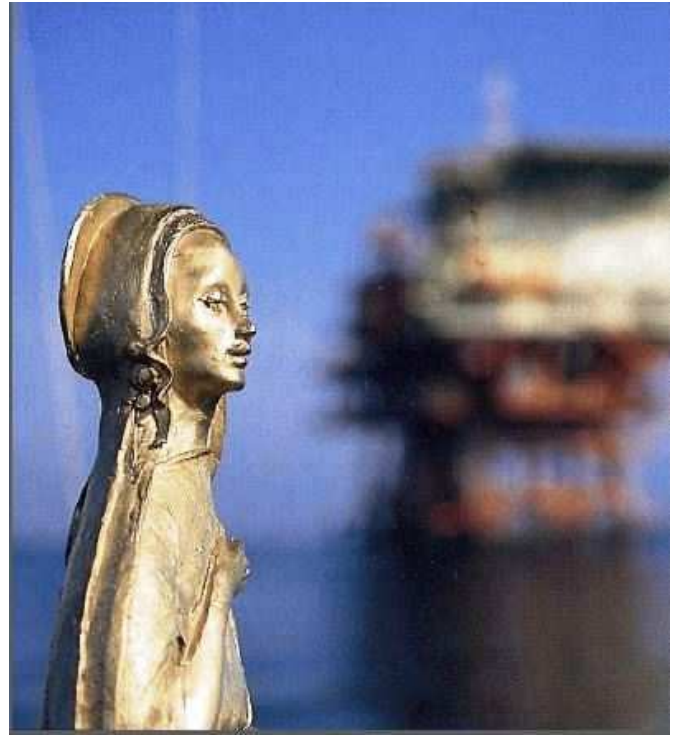
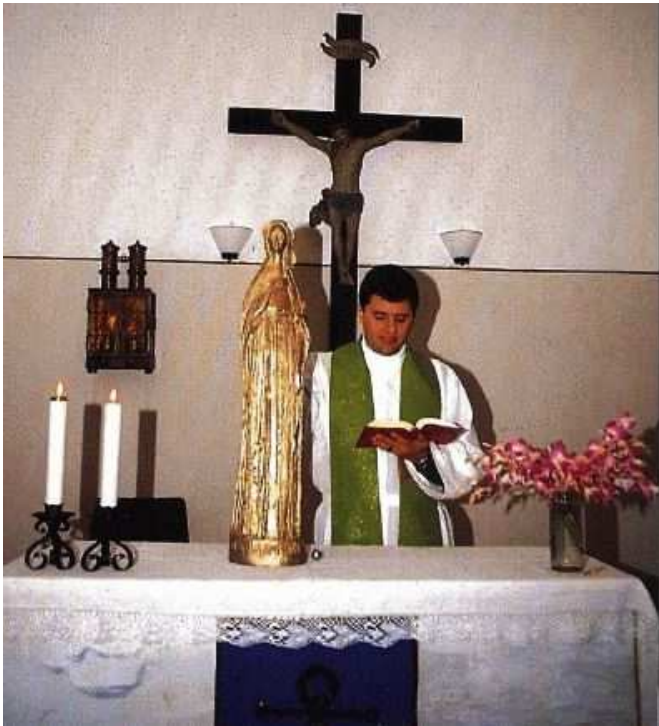
LA MADONNINA DEL PAGURO

Nel giugno del 1993, dopo anni di immersione sul relitto e forse anche per riconoscenza, i "sub" Faustolo Rambelli e Vittorio Giuliani Ricci sentono il desiderio di far costruire ed installare sul Paguro una Madonnina che con la sua presenza protegga tutti coloro che si immergono in quelle acque. Nel mese di luglio, lo scultore Mauro Bartolotti di Ravenna, che ha ricevuto l'ordine, esegue la statua in argilla non cotta.

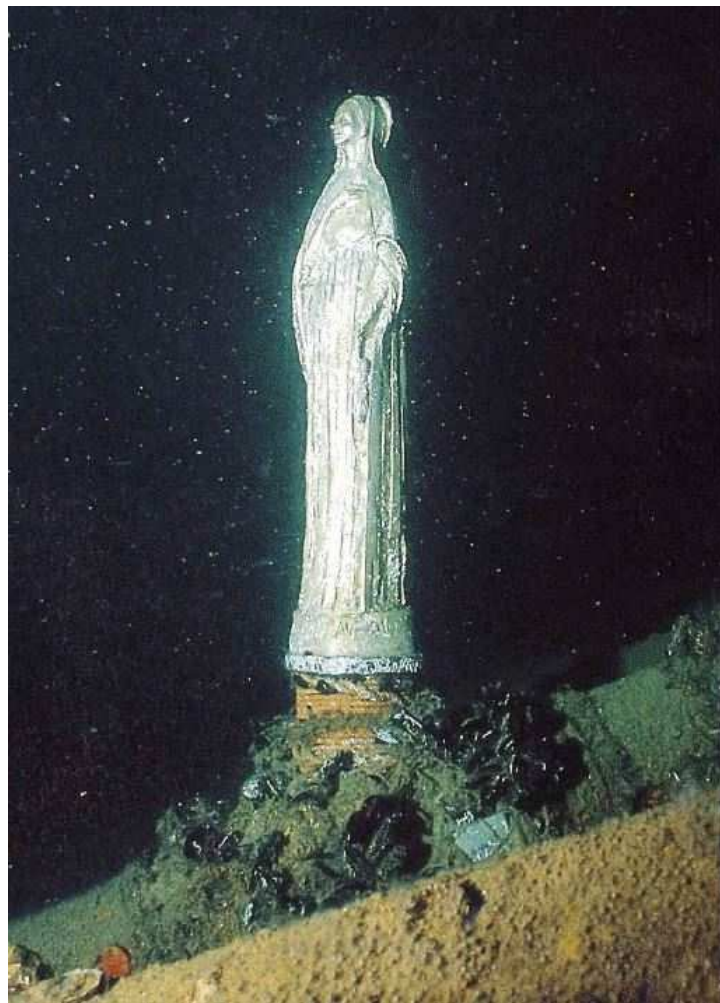


Il modello della Madonnina in creta cruda e lo scultore Mauro Bartolotti che ritocca il modello in cera

La fusione della statua viene affidata alla fonderia Brustolin di Verona che, nel mese di agosto, esegue il "positivo" in cera. Alla fine dello stesso mese lo scultore Bartolotti esegue, sul posto, i ritocchi alla statua di cera.



Padre Sergio benedice la Madonnina nella Cappella "Stella Maris" di Ravenna. La Madonnina in viaggio verso il Paguro con sullo sfondo una piattaforma di produzione dell'Agip.



La Madonnina sul relitto del Paguro

Nel mese di settembre la fonderia, completata la lavorazione e la fusione, procede alla rottura del refrattario di fusione ed alla pulizia della statua. Nel mese di ottobre la statua viene ritirata e portata a Ravenna, dove viene benedetta nella cappella "Stella Maris" dal Reverendo Padre Sergio. Il 24 giugno

1994 i sommozzatori della Società Rana, insieme ai due promotori dell'iniziativa, installano finalmente la statua sul Paguro. Nella base della statua è incisa una preghiera in dialetto romagnolo: "Ave o Maria, prutez tot qui chi va sot'aqua".

CONCLUSIONI

Questo è quello che ricordo e che so del Paguro. Quello che ancora non so è perché all'impianto sia stato dato quel nome. Mentre per il Perro Negro, il Cane Nero", è facile intuire il riferimento al "cane a sei zampe", per il Paguro non sono riuscito a trovare un nesso. Paguro, infatti, è il nome comune di Crostacei Decapodi con addome molle che si introducono nelle conchiglie vuote di Molluschi Gasteropodi. L'unico riferimento a cui sono arrivato con un po' di immaginazione, sono le "chele" che permettono al Paguro di spostarsi sui fondali del mare. Capisco che è un po' "tirata". Vuol dire che forse qualcuno un giorno mi spiegherà il vero motivo di quel nome.

Antonio Miserocchi

RINGRAZIAMENTI - Ringrazio, come sempre, Lucio Deluchi per il lavoro di editing e per l'elaborazione delle fotografie per le quali, senza il suo aiuto, mi sarei trovato in difficoltà per inserirle a commento del testo. Le foto per la maggior parte provengono dall'archivio fotografico della Sezione, costituito grazie alle foto messe a disposizione o donate dai Soci. Per altre sono ricorso a foto d'archivio ed a foto riprodotte da libri e riviste aziendali. Un grazie particolare a Bruno Mazzotti per aver messo a mia disposizione foto e giornali d'epoca che conserva ancora gelosamente. Le foto della Madonnina del Paguro sono tratte dal libro "PAGURO - *immagini di un relitto*" - di A. Bisca, V. Giuliani Ricci, R. Pepoli, F. Rambelli e G.P. Vistoli.

Ravenna, Settembre 2013

<http://www.pionierieni.it/wp/?p=7982>

Racconto della tragedia del Paguro. Di A. Miserocchi

Racconto della tragedia del Paguro. Di A. Miserocchi