

Porto di Messina: un'altra strage in un ambiente confinato

di Giulio Andrea Tozzi

Scriviamo queste prime note a caldo dopo i tragici fatti, inevitabilmente non ancora chiari nel loro preciso svolgimento e responsabilità. Come noto, martedì 29 novembre, nel porto di Messina è avvenuto un infortunio mortale plurimo (si parla di tre morti e diversi intossicati gravi), durante dei lavori in “ambienti angusti”, entro cisterne o casse (artt. 48, 49 DLgs 272/99) sulla nave traghetto ‘Sansovino’ della ‘Caronte & Tourist Isole Minori’, da alcuni mesi ormeggiata in banchina per manutenzione.

La Procura avrebbe incaricato delle prime indagini, invece che i colleghi della locale ASP (ASL), il Chimico di porto e la Capitaneria di Messina.

Le notizie della stampa sono frammentarie, ma parrebbe che all’aprire un passo d’uomo i lavoratori siano stati investiti dalle concentrazioni letali di acido solfidrico che si erano sviluppate in quegli ambienti isolati. Probabilmente, il personale di equipaggio era entrato in uno spazio chiuso con l’intenzione poi di accedere alle “casse” dove si accumulano i residui liquidi di scarto della nave.

Evidentemente, in questa operazione non erano stati adottati preventivamente quegli accorgimenti tecnici dovuti, di tipo tecnico e organizzativo, quali una continua assistenza dall’esterno, delle misurazioni preliminari dell’aria, sistemi di ventilazione forzata, autorespiratori, imbragature e sistemi per una pronta evacuazione di emergenza.

Non è chiaro quale fosse la suddivisione dei lavori di manutenzione tra un’eventuale capocommessa, suo personale in appalto e il personale di bordo e quali forme di coordinamento fossero state implementate.

Si tratta di situazioni di rischio ben conosciute che si possono trovare spesso nelle navi, tanto è vero che la legge prevede delle precise procedure di autorizzazione/controllo e prevenzione.

Nella pratica marinara, tali rischi dovrebbero essere abbastanza noti, prova ne è che il nostromo intervistato dalla stampa racconta di essersi addentrato nei locali solo dopo essersi munito di autorespiratore, riuscendo così a salvare alcuni suoi compagni. Ma evidentemente gli altri dell’equipaggio non avevano ricevuto analoghe informazioni e addestramento, ivi compreso lo sfortunato primo ufficiale di coperta.

Come noto, la materia delle riparazioni/manutenzioni navali in ambito portuale è competenza delle ASL (organi di vigilanza sul DLgs 272/99, ricevono il documento di sicurezza, art.38/272), cui concorrono in parte anche i VVF e la Capitaneria (per i nulla osta all’uso di fiamme e gas free, art.46/272 e per gli intrecci con il DLgs 271/99) e, in misura minore, l’Autorità Portuale. Il consulente Chimico di porto certifica preventivamente per l’armatore l’assenza di rischio in tali ambienti (artt. 46, 48, 49) e vi detta le opportune prescrizioni di sicurezza per le imprese che vi dovranno operare. Il controverso interpello 10/2015, nato su un input di Confindustria, ha tuttavia stabilito che le disposizioni del DPR 177/11 non siano applicabili ai lavori in ambienti confinati di manutenzione sulle navi, essendovene già di analoghe nel DLgs 272/99. Tuttavia, questo decreto non fornisce invece alcuna indicazione sui requisiti di idoneità delle imprese per svolgere tali lavori. Secondo la Commissione Interpelli, quindi, per operare in tali pericolosi ambienti non occorrerebbe alcuna certificazione delle imprese incaricate. Un fatto grave. (cfr. in proposito le osservazioni di Ambiente Lavoro e Rosaria Carcassi su questo sito).

In ogni porto, il DLgs 272/99 è fonte di continue controversie, per suoi limiti tecnico-giuridici trattandosi di una legge di quasi vent’anni fa, ma anche talvolta per interpretazioni parziali del MIT (che ad esempio non lo ritiene applicabile nei bacini di carenaggio, tranne che in casi eccezionali, come per la demolizione della

Concordia a Genova) e per gli intrecci non sempre soddisfacenti con Ordinanze, Decreti e Regolamenti emessi dalle Autorità Marittime o Portuali. Da qui l'inaccettabile incertezza interpretativa in fasi cruciali di molte attività portuali (coordinamento terra/mare nelle operazioni portuali, stoccaggio merci pericolose, sabbiature, riparazioni, manutenzioni, trasformazioni, demolizioni navali) per il perdurare dell'attesa ormai quasi decennale dell'annunciato decreto legislativo di coordinamento del DLgs 272/99 e DLgs 271/99 con il DLgs 81/08, come giustamente sottolineano le organizzazioni sindacali nel loro comunicato di questi giorni.

Credo quindi che occorra al più presto riprendere l'iniziativa sviluppando i contatti tra le Regioni e i Servizi che hanno sul proprio territorio dei porti, ricostituendo il Gruppo Nazionale Porti che aveva visto un'intensa attività di collegamento e supporto, tra gli altri, dei colleghi ASL di Genova, Savona, La Spezia, Trieste, Venezia, Livorno e Piombino, Ancona, Civitavecchia e Olbia.

Si discute a livello parlamentare sulla revisione della Legge 84/94 per la riorganizzazione dei porti, sul riaccorpamento di funzioni e territori, di finanziamenti di ammodernamento strutturali, potrebbe essere quindi il momento di occuparsi anche di potenziare le tutele per chi nei porti quotidianamente lavora e rischia la propria salute e sicurezza.