QSP
Quaderni di Storia Pompieristica

n. 26
06
2023

"MORIRE SU UNA NAVE AL LARGO FA PARTE DEL MESTIERE, MORIRE DENTRO UNA NAVE IN SECCA E' UNA BESTEMMIA"

Edizione speciale per la rivista "Antincendio"

www.impronteneltempo.org
www.insic.it

PERIODICO DIGITALE GRATUITO DI CULTURA E MEMORIA STORICA DEI VIGILI DEL FUOCO, RISERVATO AGLI APPASSIONATI E CON DIFFUSIONE ON-LINE - ANNO 3° - 2023

EDITORIALE

Le cronache ed i media ci informano quotidianamente di gravi sciagure avvenute in ambito lavorativo. Ben 790 morti nel 2022, più altre 300 nell'itinere.
In questo numero dei "Quaderni" si racconta quanto avvenne il 13 marzo del 1987, nell'incidente accaduto nella nave gasiera "Elisabetta Montanari", posta per manutenzione nel bacino di carenaggio di Ravenna. Quel giorno persero la vita 13 operai, imprigionati negli angusti spazi all'interno dello scafo. Una tragedia frutto dell'incuria verso gli aspetti legati alla sicurezza, condizioni sottovalutate per non pregiudicare i tempi ristretti di ferma della nave, ed un maggior esborso di spese. Il costo di quelle mancanze lo pagarono con la vita i 13 lavoratori. Una tragedia che ancor oggi, sotto diverse forme, tende purtroppo a ripetersi; i tempi ed i costi sono spesso i peggior nemici della sicurezza sul lavoro, ma il prezzo pagato alla fine diventa ben maggiore!
Pubblichiamo le straordinarie testimonianze di quei vigili del fuoco che in quell'occasione si adoperarono per estrarre, con non poche difficoltà, le salme. Ivo Burbassi (allora vice Comandante), Elio Cangini, Franco Bonanzi, ci narrano quei terribili momenti ed il trauma che comportò nel loro animo quella terrificante esperienza.
Vengono riportate le sferzanti parole che Monsignor Ersilio Tonini pronunciò nell'omelia funebre. Straordinaria pure l'iniziale testimonianza di Pierpaolo Zoffoli, che facendo proprie quelle cronache, quei racconti, ha voluto (e saputo) vestire quei panni da Pompiere, ricavandone un'emozionante rappresentazione teatrale dal titolo: "In fondo ad una nave".
Questa verrà presentata nella serata di venerdì 16 giugno presso il "Sottoponte delle Pescherie di Giulio Romano" a Mantova. Ne seguirà un confronto tra esperti del settore e cittadinanza.
Poche settimane prima, il 26 maggio, si terrà a Palermo la conferenza su: "Lo stress psicologico dell'emergenza - Esperienze a confronto", anche questo un contributo che abbiamo voluto offrire come Associazione e "vecchi" vigili del fuoco custodi di Eredità Storiche.
Un modo coerente per intendere la Memoria Storiografica come momento di trasmissione di valori ed insegnamenti; quella preziosa eredità da tramandare tra generazioni. Una trasmissione di conoscenze e di studi che evolve nel tempo tra generazioni diverse, attente a non ripetere più quegli errori.

Quaderno di Storia Pompieristica

Organo di divulgazione storica dell'Associazione Pompieri Senza Frontiere

Editore
Pompieri Senza Frontiere - ODV
pompierisenzafrontiere@gmail.com

Coordinatore gruppo di lavoro, grafica e impaginazione
Michele Sforza

Vice Coordinatore gruppo di lavoro
Maurizio Fochi

Gruppo di lavoro storico
Silvano Audenino, Enzo Ariu, Giuseppe Citarda, Alessandro Fiorillo, Fausto Fornari, Gian Marco Fossa, Alberto Ghiotto, Tiziano Grandi, Ivano Mecenero, Luigino Navaro, Mauro Orsi, Angelo Re, Wil Rothier, Serenella Scanziani, Danilo Valloni, Claudio Varotti, Valter Ventura

In copertina: Gli operai superstiti salvati dai vigili del fuoco. Particolare di una fotografia di Paolo Equisetto.

I materiali contenuti nella presente pubblicazione appartengono ai rispettivi proprietari; pertanto sono protetti dal diritto di proprietà intellettuale. E' vietata la loro riproduzione, distribuzione, pubblicazione, copia, trasmissione e adattamento anche parziale.
Se alcune immagini non sono coperte da attribuzione, l'editore è disponibile per rettificare e/o aggiungere la dovuta attribuzione.

Con la condivisione di

QSP
Quaderni di Storia Pompieristica

IVO BURBASSI
ELIO CANGINI
PIERPAOLO ZOFFOLI
MAURIZIO FOCHI
GIUSEPPE AMARO
RAFFAELE COZZOLINO

"MORIRE SU UNA NAVE AL LARGO FA PARTE DEL MESTIERE, MORIRE DENTRO UNA NAVE IN SECCA E' UNA BESTEMMIA"

Numero 26
Giugno 2023

In fondo ad una nave

Ravenna, 13 marzo 1987

di Pierpaolo Zoffoli

«In un bar del porto un marinaio mi disse: morire su una nave al largo fa parte del mestiere, ma morire dentro una nave in secca è una bestemmia.»

È questa una delle frasi che più mi colpì quando lessi il libro "Il costo della vita – storia di una tragedia operaia", di Angelo Ferracuti, che raccoglie fatti e testimonianze di ciò che accadde al porto di Ravenna, la mattina del 13 marzo 1987.

Io sono nato e cresciuto a Ravenna. All'epoca avevo cinque anni, dunque non ricordo nulla di quel giorno e di quel periodo. E per molto tempo questa vicenda mi restò ignota, anche se ovviamente in città se ne parlava, se ne scriveva sui giornali e ogni anno si teneva (e si tiene ancora) una commemorazione di fronte al Municipio. Poi, nel giro di poco tempo questa storia mi raggiunse, da più parti.

Nel 2011 partecipai ad un laboratorio di scrittura insieme ad altri ragazzi e uno di questi scrisse un racconto nel quale una delle madri degli operai coinvolti nella tragedia ricordava quei momenti, molti anni dopo. Al festival Opera della CGIL assistei ad un incontro in cui proprio Ferracuti dialogava con alcuni ragazzi delle scuole superiori, di lavoro, sicurezza e dignità. Vidi poi il cortometraggio "Mai più", realizzato da Fausto Pullano nel decimo anniversario della vicenda, nel quale raccoglieva le voci dei protagonisti. Poi lo spettacolo "Lo Squalo" scritto da Eugenio Sideri, che metteva in scena il soliloquio di un uomo scampato a quel disastro. E poi ancora articoli, volumetti dedicati. Sulla scalinata del palazzo Comunale c'è poi una lapide che ricorda l'accaduto. Chissà quante volte ci ero passato davanti, ma non

l'avevo mai notata. In effetti la dicitura è un po' generica, recita: "La città di Ravenna alla memoria dei caduti sul lavoro. Nell'anniversario del tragico evento" e poi la data.

Ma morti dove? Morti perché?

A quel punto pensai che non fosse un caso e decisi che quella storia volevo raccontarla anch'io. Iniziai quindi a parlare con le persone, cercare documenti, guardare e leggere tutto ciò che era stato realizzato sull'argomento. Incontrai in questo frangente Ivo Burbassi, un vigile del fuoco e poi esperto di sicurezza, che era intervenuto insieme ad al-

tri pompieri quel giorno sulla nave incendiata. Quell'incontro fu fondamentale non solo perché Burbassi mi fece avere molto materiale dell'epoca, ma soprattutto perché restituì un lato umano decisivo per dare vita al testo che stavo assemblando.

L'altro spunto fondamentale fu un disegno che si trova a pagina 91 del libro di Ferracuti. Venne realizzato da Mauro Cicaré e mostra questa fila di sagome scure, vaghe, ombre nere ma leggere che stanno in fila, e ti guardano. Sembrano venire avanti, lentamente. Si capisce che sono operai, si riconoscono i contorni degli stivali e dei giacconi da lavoro, qualcuno regge una gamella o un arnese. Sono muti, ma dicono qualcosa. Sembrano arrabbiati. Più che altro sembrano non capire.

Il disegno s'intitola "Picchettini fantasmi". Ma chi erano i picchettini?

Protetti da impermeabili scuri con cappucci, calzature pesanti e passamontagna di lana per affrontare il freddo gelido, toglievano la "smorcia", un insieme di sostanze oleose colate dai serbatoi del gas, amalgamatesi con l'acqua salata. Lavoravano in squadra, con i raschietti raspavano, poi nella semioscurità delle sentine si passavano i secchi pieni di spurghi e li scaricavano direttamente in mare.

Erano quasi tutti operai italiani, molti dei quali di origini meridionali, giunti in Romagna sulla scia delle ondate migratorie degli anni Settanta, o arrivati lì con le ditte appaltatrici. Una manodopera completamente assoggettata e piegata alle logiche del caporalato, gente disposta a lavorare anche dieci, dodici ore al giorno, soprattutto in nero, strisciando nelle stive delle navi, a volte rischiando persino consapevolmente la vita.

Quella mattina dentro la nave Elisabetta Montanari, adibita al trasposto di GPL, alcuni operai stanno utilizzando la fiamma ossidrica per procedere alla sostitu-

Immagine aerea del porto di Ravenna *(Di Marek Slusarczyk, CC BY 3.0, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=10535223)*.
A pag. 4 - Vigili del fuoco in soccorso degli operai supertsiti. (Particolare di una foto di Paolo Equisetto).
A pag. 5 - La nave "Elisabetta Montanari" nel Bacino di Carenaggio del porto di Ravenna.

zione di alcune lamiere. Nei livelli sottostanti, nelle stive e nei doppifondi, alcune squadre di picchettini stanno procedendo con la pulizia manuale dei residui.
Ad un tratto prende fuoco una guaina, il materiale incandescente cola sulle pozze d'olio ancora da pulire e in pochi istanti si alzano le fiamme. Gli operai tentano di spegnere quel principio d'incendio ma non hanno nulla, solo i guanti e qualche straccio. Non ci sono estintori, non ci sono sistemi di ventilazione, manca completamente la segnaletica d'emergenza. Si buttano sopra col corpo, ma invano. I locali si riempiono di fumo, i gas più pesanti dell'aria scendono in basso, dove stanno lavorando i picchettini.
Alcuni di loro riescono a fuggire, percorrendo in apnea e al buio quei metri che li separano dalle scalette e dal boccaporto. Altri però non ce la fanno. Inalano i fumi venefici, perdono conoscenza e cadono incoscienti.
Alle 9.08 arriva la prima chiamata alla Sala Operativa del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Ravenna. Partono tre mezzi via terra e una lancia via mare. Poco dopo vengono inviate squadre anche da Lugo, Faenza, Forlì e Bologna.
Solo quando i primi pompieri arrivano al cantiere si ha la conferma che nella nave ci sono delle persone da estrarre. A quel punto viene lanciato via radio l'allarme generale e si preparano anche due squadre con gli autorespiratori.
Nel mentre i vigili cercano di capire insieme ai tecnici dove sono i lavoratori. Non si conosce tuttavia il numero preciso, alcuni non si trovano. Ad un tratto si sentono dei colpi. Qualcuno sta cercando di segnalare la propria posizione.

La nave in secca nel porto di Ravenna.

I pompieri cercano di entrare dal ponte ma fa ancora troppo caldo, c'è troppo fumo. Attaccano all'ora l'incendio da sopra e una squadra scende nel bacino di carenaggio per cercare di aprire un varco nella pancia della nave. Il primo tentativo va a vuoto, con la fiamma ossidrica centrano in pieno una pigna d'aspirazione. Si spostano di lato e creano un'apertura di mezzo metro. Provano ad entrare con le bombole ma lo spazio è troppo stretto. Indossano allora le fruste a bocca, una sorta di maschere con attaccati dei tubicini lunghi e sottili, nei quali viene pompata aria dall'esterno. Si inoltrano nel fumo quasi al buio, a tastoni, sperando che le cannucce per l'aria non si spezzino, altrimenti anche loro sarebbero spacciati.
La grandezza della tragedia non si avvertiva. Perché la nave fumava, ma non era in fiamme.
La Elisabetta Montanari, la nave "maledetta", cinque anni prima aveva già preso fuoco nelle acque del porto, fortunatamente senza provocare vittime. Ma da allora molta gente non voleva più salirci a bordo perché mancavano, si diceva, le più elementari norme di sicurezza.
Nel febbraio 1984 il Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco aveva fornito alla Capitaneria di Porto delle indicazioni per risolvere alcuni problemi che, nonostante sopralluoghi e incontri, non avevano ancora trovato adeguate soluzioni: analisi dei rischi, predisposizione di eventuali misure correttive sulla sicurezza e soprattutto l'istituzione di un servizio antincendio tecnicamente adegua-

to agli insediamenti da proteggere.
Uno degli operai che era riuscito a scappare in tempo quella mattina aveva avuto un diverbio con i suoi superiori proprio per quel lavoro di saldatura. Lo riteneva pericoloso perché aveva visto che, nel piano in cui avrebbero dovuto saldare c'erano pozze di olio e grasso dappertutto. Aveva riferito la cosa alla dirigenza e aveva proposto di mettere degli estintori, ma loro si erano alterati, e gli

LA STAMPA

Sabato 14 Marzo 1987 - L. 700

VALUTE
DOLLARO 1318,10 - 1,45
MARCO 710,50 - 1,03
BORSE
MILANO (Comit) 681,63 - 0,07%
NEW YORK (Dow Jones) 2258,66 - 8,68

OGGI Tutto libri
Settimanale di attualità culturale, letteratura, arte e spettacolo

...nche costerà meno
...di sconto
...ezzo punto
...erà un deposito del 25%

Nei cantieri del porto di Ravenna durante i lavori nella stiva

Nave in fiamme, 13 morti

Si rompe un cannello della fiamma ossidrica, brucia il rivestimento: soffocati in 2 minuti - Accuse a chi dirigeva le operazioni

Ravenna. I vigili del fuoco recuperano una delle salme dalla «Elisabetta Montanari»

DAL NOSTRO INVIATO

RAVENNA — Sono morti, in trappola: tredici operai, quasi tutti giovanissimi, dai 18 ai 25 anni. Chiusi, sepolti e soffocati al fondo di una nave, uccisi dall'ossido di carbonio che aveva invaso budelli e gabbie di lavoro. Sono morti, i tredici operai, in pochi minuti d'agonia.

Mezz'ora è durato l'incendio della Elisabetta Montanari, una nave gasiera ancorata per lavori di manutenzione nel bacino di carenaggio della MecNavi, al porto di Ravenna. Mezz'ora terribile, però. E quando i vigili del fuoco sono arrivati, la tragedia s'era già compiuta. Il rogo è divampato — pare — per la rottura di un cannello della fiamma ossidrica: lingue di fuoco hanno intaccato il rivestimento di una cisterna e nuvole di fumo, acre e denso, hanno soffocato chi stava nella stiva.

Tredici operai, quasi tutti giovanissimi, non hanno trovato scampo, «*sono morti in due o tre minuti*», ha spiegato il comandante dei vigili del fuoco, Roberto Ungaro, perché l'ossigeno negli spazi ristretti in cui si trovavano si è consumato subito, sostituito dall'ossido di carbonio (che all'aria aperta, in una concentrazione di 0,2, uccide in mezz'ora). Altri trenta, invece, più vicini alla zona dell'incendio, sono riusciti a salvarsi, arrivando in coperta.

Un piccolo rogo, dice chi l'ha visto. Una tragedia terribile, mormora il sindaco di Ravenna, Giordano Angelini. Il sindacato del porto ha proclamato subito uno sciopero di protesta, perché «*il grave incidente trova le sue origini nell'incuria degli organi dello Stato, nell'utilizzo colpevole del lavoro nero e nell'instaurarsi del fenomeno del caporalato*».

L'inchiesta sull'incendio è scattata subito. Il sostituto procuratore Francesco Iacoviello a chi gli chiedeva informazioni sull'indagine, ripeteva: «*Non c'è bisogno che risponda. Andate dentro, mettete il naso dentro la nave e capirete quel che è successo*».

Il rogo è divampato alle 9,05, al centro della nave, vicino a una delle due cisterne nella stiva di coperta. Al lavoro in quel momento ci sono due squadre di operai, in tutto — sostiene Giuseppe Zamberletti, ministro della Protezione civile — «*40 persone*». Ma c'è chi dice 60, chi 70.

La nave — 2900 tonnellate di stazza, iscritta al compartimento marittimo di Trieste, di proprietà della Società Marittima Fanese — era ferma nel bacino della MecNavi dal 24 febbraio. Avrebbe dovuto restarci fino al 25 marzo quando i lavori si sarebbero conclusi.

Gli operai impiegati nel cantiere della MecNavi erano di 3 ditte subappaltatrici, la Cevese di Bertinoro, la Sirco di Ravenna, la Gmr di Savignano sul Rubicone. Nella stiva ci sono due serbatoi di carico, un'intercapedine e altri due serbatoi di coperta. Dodici operai stanno ripulendo un «bombolone», sotto la stiva, nella parte dove c'è l'elica.

L'altra squadra di carpentieri lavora con il cannello ossiacetilenico, nella zona già pulita, sempre sotto coperta, nella parte superiore della stessa cisterna. Alle 9,05 l'incendio. Dieci minuti dopo arriva la prima segnalazione ai vigili del fuoco: «*Esce fumo da una nave. E' roba di poco conto*».

Parte solo una squadra. Passa un quarto d'ora e arriva la seconda segnalazione: «*Dentro la nave c'è della gente*». Partono altre tre

Pierangelo Sapegno

(Continua a pagina 2 in settima colonna)

(Continua a pagina 2 in quinta colonna)

Articolo de "La Stampa" di sabato 14 marzo 1987.

avevano detto che la responsabilità dei lavori e la direzione degli stessi era la loro, che non si intromettesse.
Un altro operaio che quella mattina era in servizio, ma non sulla nave, disse che quel cantiere "era un casino", che c'era sempre un sacco di gente e che a volte magari eri in sala pompe e ti vedevi venir giù una lamiera attaccata ad un gancio, cavi elettrici, cavi di saldatrici. Che a volte attaccata ad una presa c'erano venti prolunghe perché contemporaneamente uno tagliava, l'altro puliva, l'altro saldava. Di incidenti ce n'erano quasi tutti i giorni.
Il titolare di una delle ditte in subappalto, aveva fatto presente anche lui che non era opportuno che la sua squadra eseguisse i lavori di pulizia mentre di sopra tagliavano le lamiere, perché si creava-

Operai e personale del porto osservano le operazioni di soccorso e di recupero delle vittime.

no dei vapori fastidiosi. Aveva chiesto di poter lavorare di notte, quando i saldatori avevano finito, che i ragazzi erano disposti. Aveva chiesto anche che venissero praticate delle aperture nelle lamiere esterne per l'aria e per scaricare i residui delle pulizie. Ma gli era stato detto che non si poteva fare. Che la struttura della nave non lo permetteva. E che di notte i capi cantiere non lavorano.
Scrivono i periti: "una corretta organizzazione del lavoro avrebbe richiesto progettazione, pianificazione e programmazione degli interventi avendo cura di stabilire priorità e compatibilità degli stessi".
Ma bisogna far presto. Le navi non possono stare ferme troppo tempo.
Uno dei proprietari del cantiere, disse: "Sì, i lavori li facciamo contemporaneamente, perché si fa così. Se no l'armatore si serve dalla concorrenza. Le regole come le otto ore di lavoro al giorno non si possono rispettare. Per la mia attività ho bisogno di gente elastica, disponibile a fare lo straordinario senza fare troppe storie. Se non vi va di lavorare, andatevene a casa."
I lavori si eseguivano, quindi, contemporaneamente anche se un'ordinanza della Capitaneria di Porto diceva espressamente che non si poteva fare.
Sulla nave invece non solo si pulivano i doppifondi in prossimità di una zona dove nel mentre si usava la fiamma, ma molte altre erano le negligenze nella gestione del cantiere: non conformi alle normative gli impianti elettrici, di distribuzione dei gas tecnici, i ponteggi, le opere provvisionali, i parapetti; non era installata l'il-

La zona poppiera della «Elisabetta Montanari». Molte delle vittime sono state trovate dai vigili del fuoco a pochi metri dal punto di innesto dell'elica.

luminazione di sicurezza come pure la segnaletica di sicurezza e nemmeno gli impianti di amplificazione, di allarme. Mancava completamente un piano d'emergenza.
Per tirare fuori i corpi i pompieri se li passavamo a braccia, tra gli scomparti. L'operazione era molto faticosa dato che l'acqua che veniva utilizzata ai livelli superiori per spegnere l'incendio era scesa fino alle stive, e arrivava alla cintura. Per i vigili era come fare una doccia vestiti a 40-45 gradi.
Alcune volte, invece, l'unico sistema per recuperare i corpi trovati in basso era quello di sdraiarsi e metterseli addosso, abbracciandoli. Poi ci si spingeva con i talloni e un altro pompiere dietro ti tirava da sotto le braccia.
Quando i corpi venivano estratti erano sistemati sulle barelle, poi issati con la gru fino sul piazzale, al livello della strada. I visi erano neri e congesti, come tutti quelli di coloro che muoiono asfissiati. Guardandoli in faccia si capiva benissimo che si erano resi conto di quello che stava succedendo, soprattutto che non avevano mezza possibilità di salvarsi. Il fumo si era infilato nei cunicoli provocando la sostituzione dell'ossigeno con l'ossido di carbonio, portandoli alla morte cerebrale.
Sindrome asfittica per inalazione di fumi d'incendio. Un edema polmonare causato da aspirazione di sostanze tossiche.
Purtroppo, non cessarono di vivere subito perché il cervello impiega per lo meno dieci minuti prima di morire. Nei primi cinque sei cosciente.
Le ferite e le contusioni trovate sui corpi e sui volti erano dovute dell'urto, al buio, contro le pareti e le strutture metalliche della stiva, agli sforzi di aggrapparsi agli appigli, a manifestazioni convulsive insorte in fase di coma asfittico. Quando è scattato l'allarme l'aria era già irrespirabile. I boccaporti erano diventati un ostacolo insuperabile, anche per i lavoratori più esperti. In preda al panico e in dispnea da sforzo, avrebbero dovuto affrontare la risalita della scaletta del boccaporto a occhi chiusi e in apnea. Praticamente impossibile in quelle condizioni. Si può presumere che gradualmente e lentamente sia subentrato uno stato di profonda astenia, seguito da depressione neuromuscolare, riduzione delle funzioni psichiche superiori, abbassamento del livello di vigilanza, stato di sopore e infine coma.
L'ultimo operaio estratto venne trovato ancora seduto sul bordo

Immagine tratta da "Il Corriere della Sera".
A pag. 12 - La locandina di repertorio dello spettacolo di Pierpaolo Zoffoli e una sua immagine di scena.
A pag. 13 - Toccanti immagini di scena dello spettacolo teatrale di Zoffoli.
A pag. 14 - Pagina de "La Stampa" di sabato 14 marzo 1987, dedicata all'incidente.

della paratia, accasciato, con l'acqua alle ginocchia, il berretto in testa, il secchio tra le gambe. Teneva ancora in mano il martelletto che stava usando per "picchettare" le incrostazioni. Il gas gli aveva corroso parte degli organi interni e causato un travaso di sangue. Probabilmente non si è accorto di niente.
Il primo corpo che venne recuperato fu quello di Marco Gaudenzi, 17 anni di Bertinoro. Era un ragazzo come tanti che voleva lavorare per aiutare la famiglia. E quando il lavoro non c'è si fa qualunque cosa. Si va a lavorare al porto, stando fuori dieci o dodici ore, qualcosa meno al sabato o alla domenica. Un lavoro precario, sporco, a volte in nero, steso nel fondo di una nave, con due cambi di tuta al giorno. Però si portavano a casa dei bei soldi.
Anche Alessandro Centioni era di Bertinoro e aveva poco più di vent'anni. Quella mattina con loro doveva esserci anche il fratello Daniele, ma aveva la febbre ed era rimasto a letto. Loro padre faceva il camionista e Alessandro sperava di guadagnare abbastanza da potergli far cambiare mestiere.
Compaesani erano anche Antonio Sansovini, che insieme al fratello Primo, gestiva una delle ditte in subappalto dei lavori; Gianni Cortini, di 19 anni, che voleva guadagnare qualche soldo prima di partire militare; Domenico Lapolla, a cui la vita aveva già sottratto tre fratelli; Onofrio Piegari, figlio di un mezzadro. Si era preso da poco un Bmw 520, usato.
Di Ravenna era invece Paolo Seconi, 24 anni al suo primo giorno di lavoro. Voleva rimettere a posto la motocicletta che aveva usato l'anno precedente per visitare la Spagna. La sera prima aveva letto nella Bibbia "La strage degli Innocenti".
Anche Massimo Romeo, 24 anni, era al suo primo giorno di lavoro. Aveva passato una brutta esperienza con la droga, ma si era messo in riga e voleva dare una mano a casa, alla madre Stella che stava combattendo contro un brutto male. L'oroscopo quella mattina gli aveva detto bene. Stella se lo ricorda così, che esce di casa sorridendo.
Mosad Mohamed Abdel Hady, che tutti chiamavano affettuosamente "L'Egiziano" era nato al Cairo e avrebbe compiuto 36 anni due giorni dopo. Sarebbe tornato presto dalla sua famiglia e dalla sua ragazza, Mervat, che doveva sposare, appena i soldi fossero stati sufficienti.
Marcello Cacciatori, 23 anni, era figlio di contadini, poveri e anziani. Dopo il militare era arrivato a Forlì da un paesino vicino Lecce, per cercare un impiego. Era stata la sorella a farlo venire al nord. Gli aveva detto: "Vieni in Romagna che c'è da lavorare. Raggiungimi, vedrai che un posto lo trovi."
Massimo Foschi, 36 anni abitava a Cervia. Stava lavorando con Cacciatori, pulivano con gli stracci l'olio colato e facevano il passamano dei secchielli con la morchia. Quando han capito del pericolo hanno raggiunto la passerella a murata sul lato sinistro. L'aria era irrespirabile. I boccaporti erano diventati un ostacolo insuperabile, anche per due uomini prestanti. Saranno stati in preda al panico e comunque in dispnea da sforzo, aggravata dall'inalazione di aria inquinata dai fumi. La risalita della scaletta del boccaporto l'avrebbero dovuta fare a occhi chiusi e in apnea completa. Praticamente impossibile in quelle condizioni.
Filippo Argnani, 40 anni, era riuscito ad arrivare vicino al boccaporto ma non ce l'aveva fatta a salire la scala. Là dentro è un labirinto e se non hai esperienza è la fine.
Vincenzo Padua, 60 anni, fu l'ultimo ad essere estratto. Veniva dalla Sicilia, ma viveva a Mezzano, poco fuori Ravenna. Si trovava lì per puro caso, perché di solito non va nelle navi ma lavora in officina. Due mesi dopo sarebbe andato in pensione.
Parlare di questa vicenda, delle storie degli operai morti, persone normali, spero possa servire a far meglio comprendere che destini come i loro possono capitare a tutti, anche a noi, persone normali, se non diamo la giusta importanza e la giusta dignità alla sicurezza e alla vita umana.

"In fondo ad una nave" racconta la vicenda accaduta nel porto di Ravenna la mattina del 13 marzo 1987.

Alcuni operai stanno ripulendo l'interno di una nave gasiera in riparazione. Ci sono ragazzi al primo giorno di lavoro, l'operaio che sta per andare in pensione, il giovane che vuole mettere da parte i soldi per riparare la moto, c'è l'egiziano che sogna il matrimonio nella sua terra. Scoppia un incendio. In pochi minuti la stiva si riempie di fumo tossico. Arrivano i soccorsi ma il salvataggio è praticamente impossibile. Nell'Italia rampante di fine anni '80 un tragico avvenimento riporta l'attenzione sul lavoro, la sicurezza, la dignità.

In scena Pierpaolo Zoffoli, nel doppio ruolo di narratore e vigile del fuoco. Il primo, al leggio, riporta i retroscena, la situazione sociale e politica del tempo, gli interventi di inquirenti, figure politiche, giornalisti e testimoni. Il secondo, impegnato in prima persona nelle operazioni, racconta la dinamica dell'intervento e narra le storie degli operai coinvolti e delle loro famiglie.

Luca "Kurry" Caroli accompagna la narrazione con chitarra ed effetti sonori.

Anno 121 - Numero 62
Sabato 14 Marzo 1987

Genitori e amici delle tredici vittime criticano chi dirigeva i lavori

«Quella stiva era una trappola»

Zamberletti: «Le due squadre svolgevano attività incompatibili» - I vigili del fuoco: «Non c'erano aspiratori»

«Dovevo esserci anch'io lì sotto...»

DAL NOSTRO INVIATO

RAVENNA — Wildmer Piraccini si mette le mani nei capelli, spalanca gli occhi e vaga per la banchina: «*Dovevo esserci anch'io, il sotto, sono vivo per miracolo. Ero nel magazzino quand'è successo. Dovevo scendere e quando sono arrivato ho visto il fumo. Per me si è rotto il cannello della fiamma ossidrica...*». Wildmer Piraccini era uscito a prendere l'acqua minerale da portare giù ai colleghi.

Adalberto Grestini racconta: «*Ho sentito gridare al fuoco!, al fuoco! Eravamo in due, io e l'Arniani. Scappiamo, ho urlato. Io ce l'ho fatta a guadagnare l'uscita attraverso il boccaporto di sinistra. Lui no, è rimasto intrappolato*». Filippo Arniani è l'unico della squadra di operai che lavorava vicino all'incendio a non essere riuscito a mettersi in salvo.

Vicino alla chiglia della Elisabetta Montanari, piangono i genitori di Paolo Seconi: «*Era la prima volta che scendeva in una nave. L'aveva saputo appena tre giorni fa che sarebbe venuto qui*». Per Paolo Seconi e Gianni Cortini era il primo giorno di lavoro. Per Vincenzo Padua uno degli ultimi, visto che fra due mesi sarebbe andato in pensione. Sulla banchina, sotto la fiancata arancione della gasiera, il sindaco di Ravenna, Giordano Angelini, pci, ripete sconvolto che «*questa è la più grande tragedia mai accaduta nella nostra città. Siamo in lutto. Tutti. Le vittime sono per la maggior parte ragazzi giovanissimi. Non si può morire così*».

Cinque ore dopo l'incidente, la banchina è un viavai di gente, poliziotti, vigili del fuoco, autorità, genitori delle vittime. A parte Grestini e Piraccini, però, non ci sono testimoni, soltanto loro mancano in questa ressa: «*sono scappati*», spiega e accusa un sindacalista della Cgil: «*Perché pochi erano in regola, avevano paura, gli facevano paura*». E un padre in lacrime conferma.

Bruno Cortini ha 45 anni e aveva un ragazzo di appena 19: «*Mio figlio Gianni era al primo giorno di lavoro. E alle undici sono venuti a casa a chiedermi il libretto di lavoro. Non era in regola. Volevano metterlo solo allora in regola, quando se n'era già andato via per sempre*».

Accanto a lui, la moglie non dice una parola. Continua Cortini: «*Ho saputo la notizia perché è venuto un amico di mio figlio a dirmela. Pure lui doveva andare a lavorare in quell'inferno stamattina*». Una pausa, poi, duro: «*Non deve finire qui. Qualcuno dovrà pagare*».

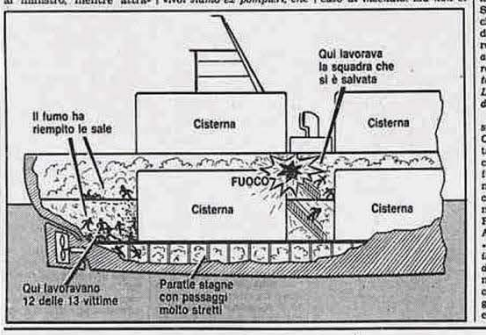
Alle due arriva l'elicottero di Zamberletti. Atterra davanti al cantiere, in mezzo alla polvere. Volteggiano ancora le pale, e il ministro si avvicina alla folla, piegandosi in due. Con lui c'è Elveno Pastorelli, il suo braccio destro. Un vigile del fuoco spiega la dinamica dei fatti al ministro, mentre attraversano la banchina e scendono sotto la chiglia della nave. Zamberletti sussurra: «*Ma quelli che lavoravano sopra potevano creare inconvenienti a quelli sotto. Stavano facendo contemporaneamente due lavori incompatibili*». Sotto, lavoravano come minatori.

Certo, i dubbi sono tanti. Due «guardie ai fuochi» non vogliono lasciare i loro nomi. Ma hanno qualcosa da dire: «*Noi siamo ex pompieri, che restiamo ancora saltuariamente in attività. C'è una legge, la legge 850 articolo 20 del 1973, che parla chiaro. Noi ci siamo in tutti i porti d'Italia, e dobbiamo svolgere servizio antiincendio sulle navi che trasportano combustibile e di controllo se ci sono condizioni di pericolo. Veniamo solo se siamo chiamati, però. Questa nave nel bacino di carenaggio era senz'acqua, perciò indifesa in caso di incendio. Ma non ci hanno chiamati. Per risparmiare. Noi costiamo 18 mila lire all'ora. C'è un'ordinanza, la 02 d-il/87, che prevede la presenza di una o due guardie ai fuochi in casi come questi*».

E poi altre accuse. «*Non c'erano gli aspiratori in funzione*», dice Roberto Ungaro, il comandante dei vigili del fuoco. «*C'erano, ma hanno smesso di funzionare per il fumo, quando è andata via la luce*», risponde Antonio Sama, dirigente del cantiere che la Mecnavi ha in affitto dalla Cmt. Continua Ungaro: «*Inizialmente pensavamo a una normale operazione di routine. Non ci avevano detto che c'era gente dentro. L'abbiamo saputo solo dopo*».

Adesso all'obitorio dell'ospedale Santa Maria delle Croci ci sono tredici corpi intatti, i volti neri di fumo, le ciglia strinate, l'odor di nafta che prende il naso. Sfilano tanti volti disperati. C'è chi ha visto morire il fratello nel ventre di quella nave. Primo Sansovini, fratello di Antonio, titolare della ditta «Cevesa», era fuori: «*Vedevo il fumo che s'alzava e sapevo di non poter far niente*». Una madre se ne sta sulla panchina. Non parla, non piange. Recita il rosario. A sera, era ancora lì.

pie. sap.



Ravenna. Uno dei corpi recuperati viene calato sulla banchina con una gru: sullo sfondo la nave della tragedia (Tcl. Ansa)

I sindacati denunciano gravi responsabilità e la piaga del caporalato

Nella nave ragazzi al primo lavoro

C'era anche un operaio messo in cassa integrazione da un'azienda in crisi: non poteva essere ingaggiato
Paralizzata per protesta ogni attività portuale - Zamberletti promette misure per evitare questi incidenti

RAVENNA — Dopo la tragedia sulla nave «gasiera» «Elisabetta Montanari», trasformatasi in una trappola di fumo e di gas per 13 operai, il porto di Ravenna è stato paralizzato da uno sciopero di protesta. Non si è trattato della ripetizione di un logoro rituale ma di una vera e propria denuncia alimentata dal dolore e dalla rabbia.

Per i sindacati la tragedia di ieri mattina ha precise responsabilità che vanno ricercate anche nella comparsa di forme anomale nell'organizzazione del lavoro portuale. I sindacati parlano di «caporalato» e di «lavoro nero» ed accusano apertamente la «Mecnavi», il cantiere che aveva l'appalto dei lavori di rammodernamento della «Elisabetta Montanari».

Ben 12 delle 13 vittime erano state reclutate da quattro diverse società di subappalto. Molti degli operai asfissiati erano ragazzi reclutati in collina ed entrati in questi giorni per la prima volta nella stiva di una nave. Con la vita hanno pagato l'enorme differenza che passa tra la colbentazione di un «frigo» ortofrutticolo ed il rivestimento di serbatoi per gas speciali annidati fra paratie metalliche larghe poche decine di centimetri.

Alcune delle vittime erano al primo giorno di lavoro. E' il caso del ravennate Paolo Seconi, un ragazzo di 24 anni la cui madre, vedova da poche settimane, alle 17 di ieri non sapeva ancora nulla della tragedia. Era stato assunto ieri anche Gianni Cortini, che con i suoi 19 anni era uno dei più giovani fra gli operai rimasti asfissiati.

Un'altra vittima, Filippo Arniani, era stato messo in cassa integrazione da un'azienda in crisi e non avrebbe potuto in alcun modo essere ingaggiato dalla ditta che lo ha mandato a lavorare sulla motonave.

Per denunciare questi episodi i sindacati hanno chiesto un incontro al ministro Zamberletti, giunto ieri in volo da Roma col suo braccio destro Pastorelli e con l'ispettore generale dei vigili del fuoco Cesare Sangiorgi. Zamberletti naturalmente si è soffermato sui problemi che investono più direttamente il suo dicastero e sulle misure destinate a ridurre i rischi di incidenti.

Il magistrato che ha avviato la prima fase dell'inchiesta non ha rilasciato alcuna dichiarazione, ma deve avere già idee molto precise sulle circostanze della tragedia.

Ravenna è stata colpita da una mazzata. La giunta comunale, riunita d'urgenza, ha proclamato il lutto cittadino. Nel pomeriggio di oggi avrà luogo una seduta straordinaria congiunta del consiglio comunale e del consiglio provinciale.

La città è stata sempre fiera del proprio porto costruito in questo dopoguerra quasi senza aiuto dello Stato e divenuto il terzo in Italia per traffico commerciale. L'organizzazione dell'attività marittima locale è stata considerata esemplare.

La tragedia della «Elisabetta Montanari» ha fatto capire che non ci si può fermare e che vi sono problemi forse troppo a lungo sottovalutati. Il porto è cresciuto in fretta, ma molte strutture sono rimaste quelle legate agli anni in cui Ravenna era scalo di piccolo cabotaggio. Il porto romagnolo è l'unico fra i grandi scali italiani a non avere un ente di gestione.

L'Emilia Romagna, nonostante la presenza di Ravenna, è l'unica regione costiera a non avere una propria direzione marittima. Per ogni problema è necessario un lungo pellegrinaggio fra ministeri e direzioni generali. In questa situazione è facile far passare per organizzazione snella anche ciò che è solo pericolosa improvvisazione.

Uber Dondini

Parla un professore di ingegneria navale di Trieste

«Senza maschera protettiva non è possibile salvarsi»

Aggiunge: «Questo tipo di lavori li fa gente esperta»

TRIESTE — Subito dopo le prime notizie diramate dalla radio, che già delineavano le dimensioni della tragedia di Ravenna, è sceso il lutto tra le «tute blu» dell'Arsenale San Marco e dello stabilimento navalmeccanico di Monfalcone. Da queste parti è ancora vivo il ricordo dei due «cantierini» di Muggia, morti per asfissia mentre lavoravano nel ventre di una chiatta, un episodio accaduto qualche anno fa.

La prima regola — dicono i tecnici del San Marco e del grande oleodotto transalpino dove sono ormeggiate le superpetroliere provenienti dal Golfo Persico — è quella di compiere attentamente il cosiddetto «gar-free», la degassificazione dei serbatoi e delle stive dove si dovrà lavorare».

«*Questa è una precauzione essenziale, senza la quale ogni nave rischia di trasformarsi in un enorme involucro esplosivo*», dice il professor Mario Cardo, 52 anni, docente della facoltà di ingegneria navale di Trieste, città dov'è ufficialmente registrata la «Elisabetta Montanari».

I dispacci provenienti da Ravenna parlano però di lento incendio del materiale coibente, non di esplosione. Cosa può essere successo? «*Forse un getto di fiamma ossidrica ha lambito gli strati superiori del rivestimento isolante del serbatoio porta-gas*».

Ma come mai nessuno si è accorto dell'incendio? «*I materiali isolanti bruciano molto lentamente. Quando il fumo ha invaso il doppiofondo della nave era probabilmente già troppo tardi. Quella zona è un vero e proprio labirinto, basso e stretto, intersecato da madieri e paramezzali, collegati tra loro da passaggi molto angusti. Per chi ci rimane intrappolato, magari senza maschera protettiva, è molto difficile guadagnare l'esterno, la salvezza*».

Chi sono gli operai addetti a queste operazioni di manutenzione? «*Si tratta in genere di gente molto esperta, sicura di sé e abituata a lavorare in condizioni di grande disagio, tra i liquami delle sentine*».

s. c.

La riforma dell'azienda presentata al convegno sui mass media

Manca «spiega» la Rai al pci

Non più concorrenza fra le tre Reti, ma programmi differenziati - Anziché il canone, una imposta sulla tv - Le recenti nomine: «Nessuna lottizzazione, solo professionalità»

ROMA — Grande attesa, ieri mattina, al convegno del pci sulle comunicazioni di massa per il previsto scontro tra Enrico Manca, presidente della Rai, e Silvio Berlusconi, *patron* dell'emittenza privata. Lo scontro però non c'è stato perché Berlusconi ha fatto sapere di esser stato colpito da improvvisa e fastidiosa malattia. E la cosa è apparsa una scusa, anche se quelli del suo staff si affannavano a far sapere che, mentre altre volte la malattia è stata usata da Berlusconi come giustificazione diplomatica, questa volta si è trattato di una vera indisposizione, tant'è che Berlusconi dovrebbe parlare oggi.

Rimasto senza il suo principale avversario sul terreno televisivo, ma non su quello politico, Enrico Manca — al quale evidemente nella spartizione di poteri della Rai tocca prendere la parola, mentre al direttore Agnes tocca tacere e sorridere — ha fatto il discorso della corona, illustrando quella che è l'attuale strategia dell'azienda, all'indomani delle nuove nomine che ne hanno rinnovato lo *staff* dirigenziale. Che il discorso sul futuro della Rai, invece che nel palazzone di viale Mazzini, venga fatto al convegno comunista «Il villaggio di vetro» è già un segno di cambiamento di clima e di atteggiamenti. Cos'ha detto Enrico Manca di nuovo? Sostanzialmente nulla che non si fosse già saputo nei primi mesi della sua presidenza, solo che adesso l'ha detto ufficialmente, parlando davanti a tutti i vertici dell'azienda. Agnes in testa, schierati in prima fila nell'Auditorium della Tecnica dell'Eur ad applaudire.

Manca ha rivendicato l'autonomia dell'azienda Rai, partendo proprio dalle nuove nomine che hanno visto il partito comunista conquistare, per la prima volta nella sua storia, la direzione di una rete, sia pure la piccola Rai Tre. «*Questa volta* — ha detto — *non si è trattato di scelte lottizzate ma di scelte professionali. Altrimenti, compagno Veltroni, perché voi comunisti avreste accettato di partecipare alla gestione della Rai?*». Ha annunciato la fine della competizione sfrenata tra le reti e l'inizio di un'era di programmazione coordinata, che sappia offrire cose diverse a pubblici diversi: il compito di Emmanuele Milano, ex direttore di Rai Uno passato alla vicedirezione aziendale, è stato così chiarito per tutti.

Manca ha polemizzato con Malgara, presidente dell'Upa (l'associazione dei pubblicitari), che ha chiesto la privatizzazione di una delle due principali reti Rai per aprirla a un maggiore apporto pubblicitario, ma ha insistito anche sulla proposta di trasformare il canone d'abbonamento in una imposta sulla tv, che risolverebbe l'annosa questione dell'evasione e andrebbe anche a beneficio dei privati. E guai a chi adesso parla di una Rai senza strategia, era il senso complessivo delle sue parole, la strategia c'è ed è questa.

Intanto, a viale Mazzini, dove la prima ondata di nomine ha lasciato scoperti una serie di posti, si attende la pioggia di lettere con la quale si promuovono «capitanti «vice» quarantenni, pieni di buona volontà. Nomine aziendali, anche queste, come a dar concretezza al piano di rilancio immaginato dal duo Manca-Agnes, nomine dove la valenza politica, assicurano, avrebbe meno peso dell'abilità professionale. E così a Rai Uno, al posto di Salvi, promosso aiuto del vicedirettore Milano, andrebbe Mario Maffucci, da sempre addetto a seguire i programmi di Baudo; mentre al posto di Fuscagni, promosso aiuto del direttore di Rai Uno Rossini, andrebbe Giuseppe Cereda, esperto di cinema. A Rai Due, al posto di Raimondo, diventato direttore della sede milanese, andrebbe Giancarlo Governi, specialista in sceneggiati d'attualità; e Mario Cangelli, giornalista del Tg2, andrebbe al posto di Giovanni Minoli, al quale resta *Night line* nonostante la promozione ad assistente del direttore di Rai Due, Locatelli.

Il tutto, si dice nei corridoi di viale Mazzini, dovrebbe servire da un lato ad esaltare le singole competenze e dall'altro a dar più forza al vicedirettore Milano che, dall'alto della sua carica, dovrebbe riuscire ad attuare sulle tre reti un'offerta differenziata. Mai più, insomma, film di Rai Uno contro film di Rai Due; caso mai, varietà di Rai Uno, più inchiesta di Rai Due, più film di Rai Tre, uniti contro i tre *network* di Berlusconi. Il grande interrogativo oggi è proprio questo: dopo dieci anni di concorrenza e autonomia delle reti, riuscirà Milano a governare unitariamente la programmazione della Rai?

Simonetta Robiony

CONTINUA DALLA PRIMA PAGINA

In fiamme

squadre, ma è tardi. Gli operai sono già morti.

Dal due boccaporti, soprattutto da quello di sinistra, salgono «colonne di fumo nero. Non c'è una pianta della nave, si perde tempo. I pompieri gettano schiuma per i boccaporti. Poi praticano con la fiamma ossidrica una vasta apertura sulla fiancata sinistra. Non serve a niente. Perché i morti sono tutti a poppa, 40-50 metri più lontano. Fanno altri due buchi, e la corrente d'aria libera il fumo. Si può scendere, finalmente. Sono le 10,48: la prima vittima che portano fuori si chiama Marco Gaudenzi, aveva 18 anni.

Dal boccaporto, sopra l'inferno dove i 13 operaj hanno perso la vita — soffocati come quelli che perirono al cinema Statuto, a Torino — scende una scaletta di tre metri, in ferro. Non c'è luce, è andata via, appena scoppiato il rogo. C'è una passerella stretta, larga non più di 40 cm, e lunga tutta la cisterna di Gpl. In fondo, c'è un'altra scala attaccata alla fiancata della nave che scende ripida per raggiungere il piano inferiore del bombolone (alto 5 o sei metri). Qui c'è un foro attraverso cui si accede al doppio fondo della gasiera, dove lavoravano dodici delle 13 vittime.

Ogni 60 cm circa c'è una lamiera che serve da nervatura alla carena, ma anche a trattenere il bombolone. Poi tanti piccoli buchi ogni lamiera. Dentro queste piccole gabbie — un centinaio per ogni fiancata — stavano gli operai. Per entrare e passare nei pertugi dovevano togliersi le tute, riprenderle e rivestirsi. Alcuni di loro sono giovanissimi, altri addirittura al primo giorno di lavoro, conoscono a malapena queste «tombe» dove fanno già fatica a districarsi. Le scintille, sopra, stanno bruciando il rivestimento di una cisterna — poliuretano e una «vernice» bituminosa —, e fumo acre scende sotto stiva.

S'è spenta la luce, e tre ore dopo è quasi impossibile avanzare a tentoni nella stretta passerella al buio, figurarsi in quegli attimi, col fumo che avvolge e soffoca. Quattro (Marco Gaudenzi, Alessandro Centioni, Antonio Sansovini, Domenico Lapollo) sono stati trovati in fondo, sotto il serbatoio, a sinistra. Due (Gianni Cortini e Vincenzo Padua), in basso, a destra. Uno (Mohamed Mosad, egiziano) in una gabbia. Quattro (Marcello Cacciatori, Massimo Foschi, Onofrio Piegani, Paolo Seconi), quasi sopra, lungo la passerella. Massimo Romeo era vicino al boccaporto, Arniani Filippo più sotto.

Gli interrogativi per la tragedia sono tanti. Il ritardo nella segnalazione, innanzitutto. Solo in un secondo momento hanno avvisato i vigili del fuoco che «*ci sono persone dentro*». Poi, la sorveglianza: non ce n'era. E Zamberletti ha commentato: «*Facevano un lavoro che poteva creare inconvenienti. Doveva esserci sorveglianza*». Un altro dubbio riguarda il personale: non era all'altezza, e anche per questo il sindacato ha proclamato uno sciopero generale.

Pierangelo Sapegno

Costruita 18 anni fa in Norvegia

L'Elisabetta Montanari è stata costruita in Norvegia presso i cantieri Christiansand nel 1969 ed è normalmente adibita al trasporto di gas liquido di petrolio. Aveva una stazza lorda di 2893 tonnellate.

Il tasso

Un preoccupante processo che, secondo fonti autorevoli, è continuato anche in marzo.

Le stesse fonti invitano comunque a non interpretare la manovra come la reintroduzione di nuovi vincoli alla raccolta di denaro. Lo spirito è invece quello di equiparare, sotto il profilo della riserva obbligatoria, il trattamento riservato alla raccolta sull'estero a quella sul mercato interno.

Ed ecco spiegato il contenuto abbassamento del tasso di sconto, sebbene sollecitato fin dal luglio scorso. «*L'entità della riduzione dei tassi ufficiali in Italia* — si legge nel comunicato del Tesoro — *è necessariamente circoscritta da quanto è avvenuto negli altri Paesi* (Germania, Svizzera, Giappone, Inghilterra, Francia e Belgio hanno preso provvedimenti analoghi, ndr) *e soprattutto dalla rapidità con cui nel nostro Paese cresce la domanda di credito risolta dall'economia al sistema bancario. Le operazioni prevalentemente finanziarie alle quali il credito bancario si indirizza richiedono vigile attenzione*».

La riduzione del tasso di sconto è stata invece accolta favorevolmente dalle banche. Per il presidente dell'Abi, Giannino Parravicini, «*Il provvedimento non può che essere giudicato positivamente, in quanto è un adeguamento al mercato internazionale e la conferma della tendenza alla graduale riduzione del livello dei tassi di interesse*». Niente da dire anche sulla riserva obbligatoria: «*La misura rispecchia l'esigenza sentita dalle nostre autorità monetarie di tenere sotto controllo la creazione di nuova base monetaria. E' auspicabile che questo provvedimento particolarmente restrittivo sia di breve durata*».

Emilio Pucci

I nervi

re, con categorica certezza, sulla disponibilità degli americani a «morire per Berlino». L'opinione di Kissinger pesa e trova vasta eco, anche perché la categorica certezza, in questa materia, non può esistere; non esisteva nemmeno quando Kissinger era segretario di Stato e rassicurava gli europei sulla credibilità della garanzia americana.

La pace nucleare, però, non si base sulle certezze: ma sull'incertezza, e sull'immensità del pericolo nucleare. La sicurezza europea si fonda sul fatto che l'Urss non potrà mai rischiare di provocare una fatale «scalata nucleare» (da basi europee o americane, poco conta), lanciando un attacco convenzionale contro uno schieramento Nato che include 300 mila soldati americani.

Non bastano dunque, per giustificare i timori europei, i soli dati militari; nemmeno il fatto, che pure è grave, che un parziale «disarmo nucleare» in Europa renderebbe ancora più evidente la superiorità convenzionale sovietica, che di fatto è sempre esistita. In realtà gli europei hanno paura di loro stessi; ne avrebbero certo meno se fossero capaci di stanziare le somme occorrenti, e di realizzare l'unità politico-militare necessaria per esprimere almeno una potenza convenzionale paragonabile a quella dell'Urss, che è un Paese tanto meno ricco e progredito. E pensare che probabilmente basterebbe che gli europei dimostrassero la loro volontà d'agire per indurre i russi ad accettare un disarmo convenzionale equilibrato, come hanno finito per accettare l'opzione zero nucleare.

Arrigo Levi

“Porto di Ravenna per probabile incendio di nave”

di Elio Cangini

Quel venerdì mattina, 13 marzo 1987, era iniziato il turno di servizio nella sede centrale dei VVF di Ravenna, così come tante altre volte.

Dopo il consueto controllo dei mezzi di partenza, ogni pompiere si accingeva a svolgere i propri abituali incarichi di caserma.

Io ero stato destinato ad accompagnare una scolaresca in visita alla nostra struttura per illustrare ai ragazzi: i mezzi, le attrezzature e le mansioni tipiche del lavoro di Vigile del Fuoco.

Alle 9 circa, partiva dal centralino la chiamata di soccorso per la Prima Partenza: “ Porto di Ravenna - Probabile incendio di una nave”

Per una scolaresca in visita alla caserma dei pompieri, questo è uno dei momenti più elettrizzanti, perché vedere spuntare uomini di corsa, dai vari angoli della caserma, qualcuno addirittura scendere dal palo, ed in pochi attimi trovarli tutti sul mezzo di partenza che esce a sirene spiegate, è uno spettacolo che nei ragazzi suscita sempre molto stupore ed ammirazione.

Così era successo anche quella volta. La differenza in quel caso però fu che, a quella prima chiamata ne seguì a breve una successiva che mandava la seconda partenza in supporto alla prima.

Anch’io venivo staccato da quell’incontro, con gli studenti, per poter accorrere con l’autoambulanza verso il porto, dove sempre più stava delineandosi la necessità d’intervenire su un incidente a bordo di una nave con la presenza di probabili feriti.

Come avviene in questo genere di sciagure le comunicazioni radio, durante il tragitto, erano piuttosto concitate e frammentarie, ma ormai si cominciava già a capire che si trattava di un episodio di una certa gravità, e si prospettava il dover andare a soccorrere alcune persone intrappolate all’interno della

Operai osservano attoniti le operazioni di salvataggio e di recupero delle vittime.
A pag. 15 e 17 - Vigili del fuoco impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'incendio *(Di Foto Zani - this image in: Carlo Raggi, Il ricordo: 13 marzo 1987, 25 anni dopo la tragedia della Mecnavi, Il Resto del Carlino, 13 March 2012., Pubblico dominio, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=40941556)*.
A pag. 18 - Disegni tecnici di Alberto Tarozzi pubblicate sulla rivista "Risveglio 2000" nel marzo 1987 e articolo di giornale.

nave, ferma nel porto nelle aree adibite alle risistemazioni.
Arrivato sul posto ci portavamo presso la gasiera "Elisabetta Montanari", posta all'interno del bacino di carenaggio, in zona asciutta. Nello scafo erano in corso lavori di manutenzione, quando inavvertitamente, a causa degli scarsi sistemi di sicurezza, era partito un incendio incontrollato che aveva prodotto consistenti esalazioni di fumo e gas tossici. All'interno sapevamo fossero intrappolati alcuni operai adibiti a quel pericoloso compito, il numero non era ancora noto, prima si parlava di 2 o 3, … poi di 5 o 6 … in realtà la situazione si dimostrò poi ben più tragica.
Il primo tentavo per entrare dai boccaporti era stato vano, i ventilatori posti sopra di essi ostacolavano il passaggio; inoltre, il tempo ormai trascorso dalla chiamata a quello delle operazioni in atto, lasciava presagire che per i lavoratori intrappolati nella stiva non ci fosse più alcuna possibilità di vita, in quanto oltre ai densi fumi si erano create forti esalazioni di acido cianidrico.
Fu quindi deciso di aprire, con la fiamma ossidrica, un varco su una parete dello scafo e da lì quindi penetrare all'interno.
Entrare in quell'ambiente invaso dal fumo, dove non si vedeva nulla, senza capire su cosa si stesse camminando si mostrava come sempre un compito assai arduo. Già altre volte l'avevo fatto, indossato l'autoprotettore, legato con cordino alla cintola con nodo addominale, nello stesso modo, procedevo in quella sorta di antro

infernale, facendo scivolare i piedi sul pavimento, per capire se vi fossero buchi o ostacoli, col dorso della mano cercavo di tenermi vicino ad una parete per intuire il percorso fatto. In questi casi ti sembra di percorrere molta più strada di quella che in realtà stai percorrendo. Stavo facendo tutto così come mi avevano insegnato alle Scuole Antincendio ed avevo personalmente sperimentato in anni di servizio, ma questa volta capivo che era diverso. Nonostante quella sorta di corazza d'impassibilità che ogni pompiere è costretto a calzare in situazioni del genere, quello stato d'animo adrenalinico che ti permette di pensare essenzialmente a quello che stai facendo, senza lasciarti coinvolgere troppo emotivamente, andavo avanti, cercando di evitare possibilmente ogni pericolo, ma nello stesso tempo di non trascurare alcun gesto utile al soccorso; a volte ero costretto a procedere tentoni.

Purtroppo, comparvero le prime vittime, uno era ancora attaccato alla scaletta, perito nel disperato tentativo di salirvi per scappare fuori.

Successivamente, io ed i miei compagni cominciammo a trovare le altre salme e portarle fuori una ad una con non poche difficoltà. Alla fine, ne contammo 13.

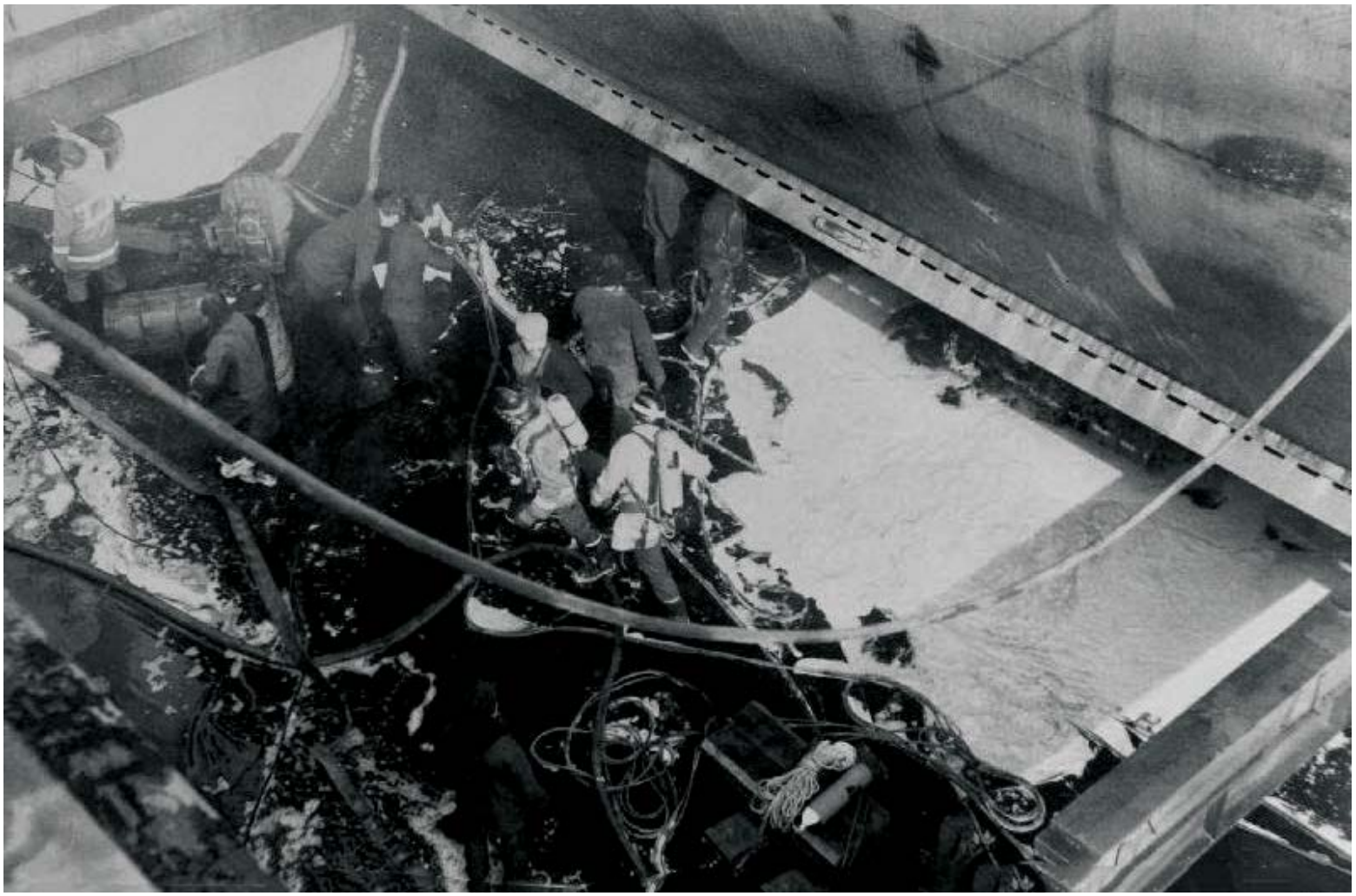
Sul posto erano accorsi anche altri rinforzi giunti da Faenza e Forlì e ci diedero il cambio, in modo potessimo rientrare in centrale.

La fatica a cui fino a quel momento non avevamo fatto caso ci piombava addosso con la sua pesante coltre.

Non era solo fatica fisica, era anche una riconquistata consapevolezza di quanto avevamo visto e vissuto. Un tormentoso pensiero per quei poveri 13 operai e lo strazio delle loro famiglie.

Per lungo tempo ogni qual volta mi capitava di trovarmi solo al buio percepivo nuovamente quei rumori, quel caldo umido ed il bisogno di ricorrere ancora a quegli strumenti utili ad ogni pompiere per vincere le difficoltà, anche psicologiche.

Oggi quando mi rivedo nelle foto di quel giorno, stento quasi a riconoscermi in quel ragazzo. Tanto tempo è passato, ma al pensiero di quel momento le emozioni riemergono ancora forti.

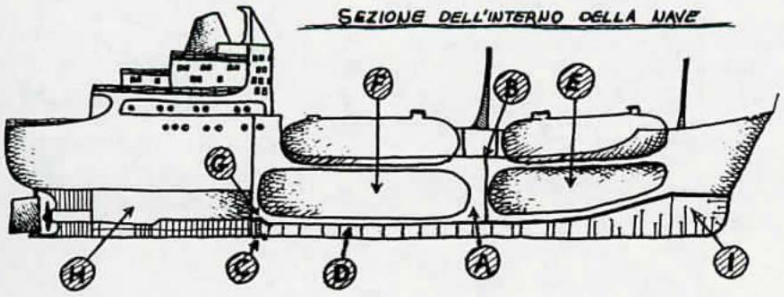


ALL. 1
Disegni di Alberto Tarozzi pubblicati sulla rivista *Risveglio 2000*, marzo 1987

Risveglio 2000

La nostra ricostruzione di quei drammatici momenti

Vedere nelle pagine seguenti i disegni su ciò che è accaduto



(A) PUNTO DOVE È SCATURITO IL FUMO TOSSICO MENTRE 3 OPERAI STAVANO SALDANDO LA PARATIA TRA LA STIVA 1 E LA STIVA 2 (B).

(B) PARATIA TRA LA STIVA 1 E LA STIVA 2.

(C) FORO FATTO DAGLI OPERAI E DAI VIGILI DEL FUOCO PER TIRARE FUORI LE SALME.

(D) DOPPIO FONDO DOVE 2 OPERAI PROVVEDEVANO A RACCOGLIERE I MATERIALI DI RIFIUTO DELLA NAVE (SMORCIA).

(E) STIVA NUMERO 2

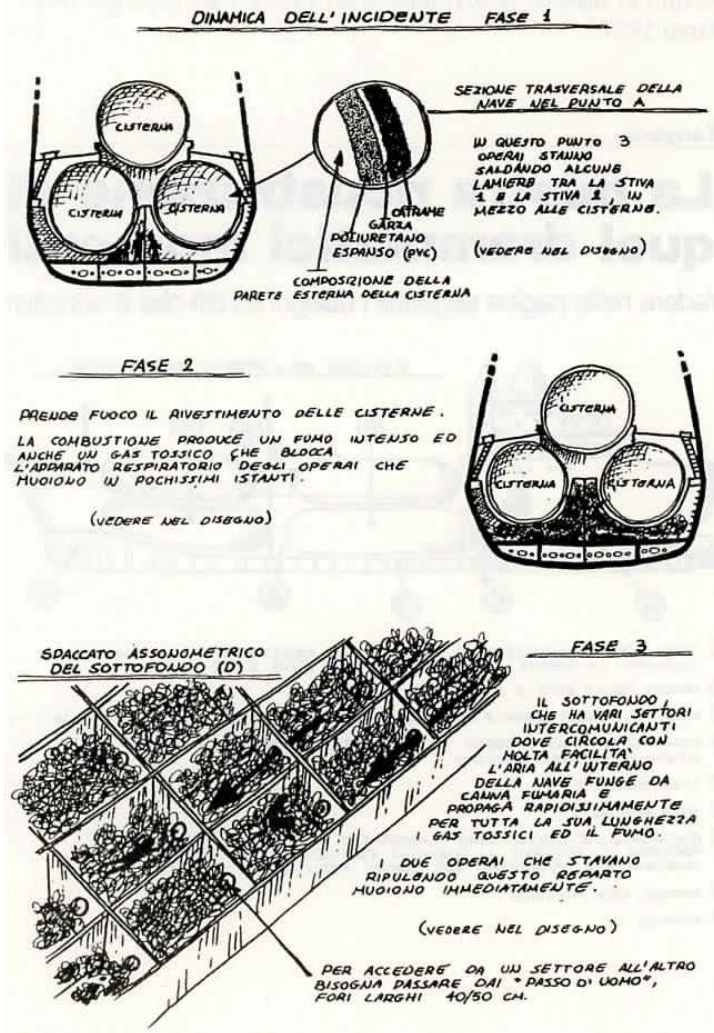
(F) STIVA NUMERO 1

(G) BOCCAPORTO, E PUNTO DOVE LAVORAVANO GLI ALTRI OPERAI CHE PORTAVANO ALL'ESTERNO LA "SMORCIA" CHE VENIVA LORO PASSATA DAI COMPAGNI CHE LAVORAVANO NEL DOPPIO FONDO (D).

(H) REPARTO SALA MACCHINE.

(I) GAVONE.

Risveglio 2000



to chiedendo tra l'altro che il voto sui referen- Cernobil. | formulare un provvedimento urgente sulla *matiche militari*.

CAMERA A GAS LA STIVA PER I TREDICI OPERAI DI RAVENNA

La rottura del cannello d'una fiamma ossidrica ha provocato la tragedia a bordo della «Elisabetta Montanari»

Ravenna. Sulla banchina si allineano le salme delle vittime

RAVENNA — E' stata la rottura del cannello di una fiamma ossidrica, da cui ha preso fuoco materiale di coibentazione, a provocare uno dei più gravi incidenti sul lavoro degli ultimi anni. Sono così morti per asfissia, come in una camera a gas, 13 operai che stavano lavorando nella stiva della nave «Elisabetta Montanari», 2993 tonnellate, ritirata in bacino nei cantieri «Mecnavi» del porto-canale di Ravenna, nella zona San Vitale. E' stato il fumo densissimo che si è sprigionato ad uccidere in pochi minuti le vittime mentre tentavano di fuggire attraverso gli stretti boccaporti. In quel momento, erano circa le 9, sulla nave adibita a trasporto di gas erano impegnate contemporaneamente sottocoperta altre squadre di operai. Questi ultimi, una quarantina, stavano lavorando con le fiamme ossidriche intorno ad una delle quattro cisterne, e tutti sono riusciti a mettersi in salvo. Le 13 vittime stavano ripulendo invece i residui del carburante della nave, tra la paratia esterna e la prima paratia interna, dove si accede attraverso un cunicolo di 40 per 60 centimetri. Quando ha preso fuoco il rivestimento di uno dei quattro serbatoi, composto di poliuretano e bitume, il cunicolo è stato improvvisamente invaso da un'ondata di fumo che non ha lasciato scampo a nessuno di loro.

L'allarme è stato dato ai vigili del fuoco di Ravenna alle 9,15, ma la prima segnalazione parlava di un incendio senza coinvolgimento di persone, ed è partita una prima squadra. Alle 9,30, vista la gravità della situazione, con gli operai imprigionati nel cunicolo, sono intervenute in forze altre tre squadre sia via mare, sia via terra. «*Sono tutti morti in pochi minuti* — ha detto il comandante dei vigili del fuoco di Ravenna, Roberto Ungaro —, *se all'aria aperta c'è presenza di ossido di carbonio soltanto allo 0,2 per cento si muore in mezz'ora. Figuriamoci in un ambiente chiuso e senza sfogo, dove la concentrazione era probabilmente molto superiore. L'ossido di carbonio si combina con l'emoglobina, sostituendosi all'ossigeno che non arriva più quindi al cervello e ai tessuti*». I vigili del fuoco hanno aperto un foro nella fiancata della nave e alle 10,45 hanno estratto la prima vittima, Marco Gaudenzi, che avrebbe compiuto 18 anni nel maggio

• SEGUE A PAGINA 11

A 36 anni dalla tragedia della motonave "Elisabetta Montanari"

di Ivo Burbassi (all'epoca dei fatti Vice-Comandante)

Sono trascorsi 36 anni da quel tragico 13 Marzo 1987.
L'incidente sul lavoro che causò la morte di tredici operai. Mai, in tutto il mondo, sono morte tante persone in un unico incidente sul lavoro. Erano addetti ai lavori di manutenzione di una nave gasiera, portata a secco per lavori di manutenzione nel bacino di carenaggio del porto di Ravenna.
Sono un pensionato del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco. Ho lavorato per 30 anni prima come Vigile e successivamente come Vice Comandante dei VV.F. di Ravenna. Quel giorno ho coordinato le squadre per l'intervento di soccorso in quella dolorosa giornata.

Alcuni anni fa ho conosciuto Pierpaolo Zoffoli, giovane autore/attore dell'opera teatrale "In fondo a quella nave". Con Pierpaolo abbiamo ricostruito, ragionato e approfondito le dinamiche dell'avvenimento e, di recente, ho assistito ad una rappresentazione della sua opera. Dagli spettatori ho percepito che, dopo tanti anni, l'avvenimento è stato quasi completamente dimenticato. Quando non è sconosciuto non solo alle giovani generazioni ma anche ai meno giovani. Ho pertanto condiviso la volontà di riproporlo per non dimenticare.
L'emozione che ho comunque riscontrato nel pubblico e che personalmente ho provato nell'assistere alla rappresentazione teatrale, mi ha fatto comprendere l'importanza di riparlare di quel tragico avvenimento. Come utile sensibilizzazione alla conoscenza delle problematiche della sicurezza sul lavoro. Tematica ancora oggi troppo spesso trascurata o dimenticata. Al caro prezzo dei tanti, troppi infortuni e decessi di cui sono piene le cronache.

La nave "Elisabetta Montanari"
La nave era adibita al trasporto di GPL (gas di petrolio liquefatto) contenuto in sei grandi

serbatoi. Due collocati nella stiva lato prua, altri due nella stiva lato poppa. Due all'aperto, sul ponte della nave. I tecnici del Registro navale Italiano (RINA), nel corso di una ispezione periodica, avevano riscontrato che diverse lamiere del doppio fondo, destinato ad utilizzare l'olio combustibile per l'alimentazione dei motori, dovevano essere sostituite per l'avanzato stato di corrosione. Quindi la nave, per l'esecuzione dei lavori, era stata tirata a secco

Vigili del fuoco impegnati nelle operazioni di spegnimento dell'incendio.
A pag. 19 e 20 - Ancora immagini dei soccorritori.

nel bacino di carenaggio del porto di Ravenna. I lavori erano stati affidati alla società Mecnavi.
I doppi fondi, prima di procedere al taglio e alla sostituzione delle lamiere, dovevano essere svuotati con elettropompe dall'olio combustibile e bonificati al fine di prevenire incendi durante le operazioni di taglio e saldatura. La bonifica finale dei residui oleosi e delle morchie veniva effettuata con il recupero a mano utilizzando spugne, stracci, segatura e secchielli.
I doppi fondi, realizzati fra la chiglia della nave e il piano di calpestio della stiva, avevano una altezza variabile da 0,60 a 1,30 metri. I "passi d'uomo" fra i vari comparti, di forma ovale, erano delle dimensioni massime di cm. 40 x 50 (dimensioni ridotte al minimo per non indebolire le strutture della nave). I limitati spazi per il

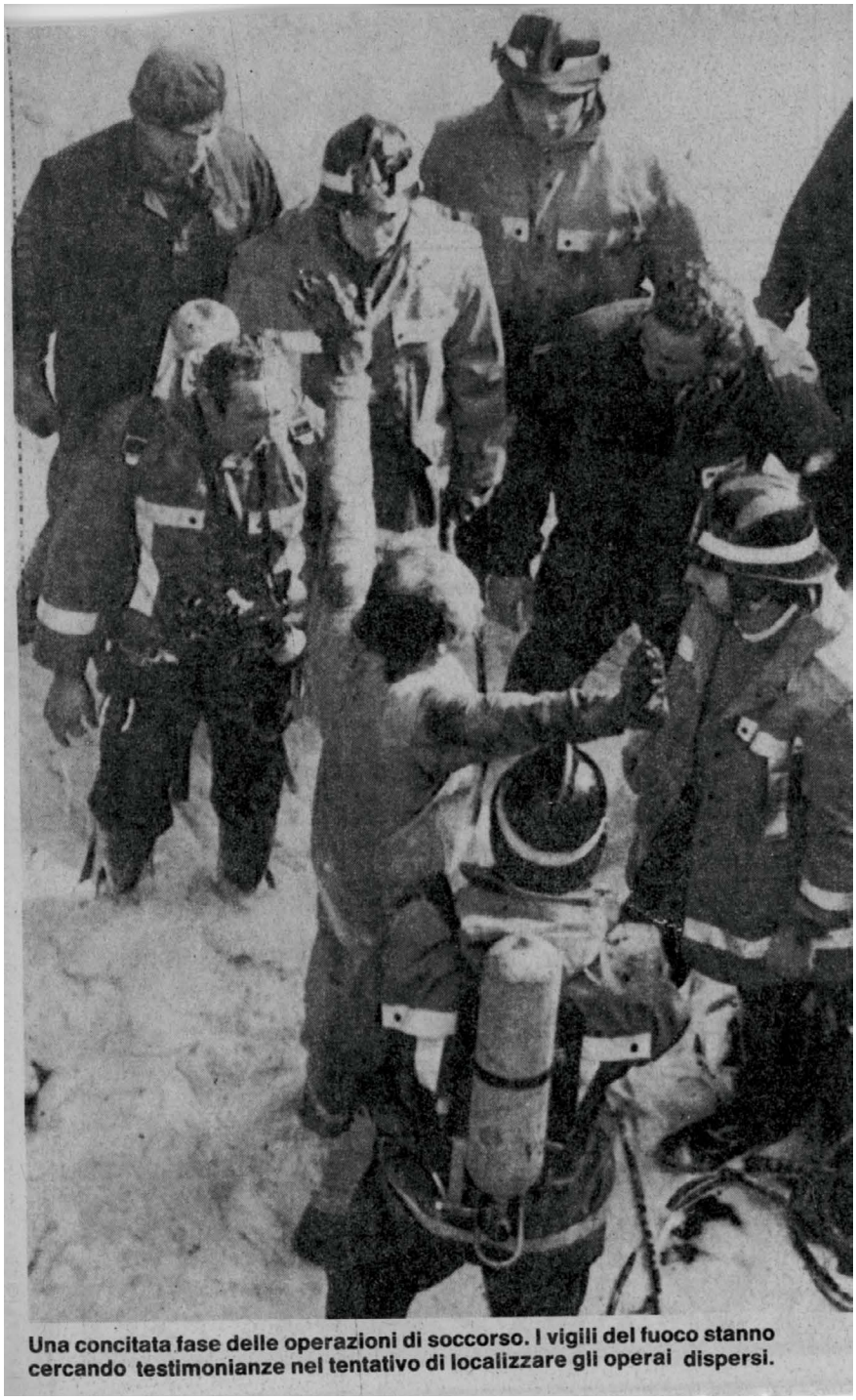

Una concitata fase delle operazioni di soccorso. I vigili del fuoco stanno cercando testimonianze nel tentativo di localizzare gli operai dispersi.

Immagine tratta da "Il Corriere della Sera".

movimento, la presenza delle esalazioni dell'olio, la mancanza di ventilazione determinavano che i lavori di bonifica fossero particolarmente disagevoli e gravosi. Venivano quindi impiegati soprattutto giovani alla loro prima occupazione. L'accesso ai doppi fondi della stiva numero due era possibile esclusivamente attraverso una botola posta nella predetta stiva (posta sul lato poppa).

L'intervento di soccorso

La chiamata di soccorso arrivò alla centrale operativa dei VV.F. alle ore 9,08. Fu formulata come richiesta di *"un generico incendio di una nave in banchina"*. Partimmo immediatamente con tutte le squadre e con tutti i mezzi disponibili. Durante il percorso avvistammo una nera colonna di fumo e richiedemmo pertanto anche

Vigili del fuoco nell'opera pietosa di copertura degli operai deceduti con dei teli bianchi.

l'invio a supporto delle squadre dei distaccamenti di Faenza e di Lugo oltre che del Comando di Forlì.
Quella mattina all'interno della stiva e nei doppi fondi erano al lavoro ventuno operai. Si trattava di sei carpentieri-saldatori, per il taglio, la sostituzione e la saldatura delle lamiere dello scafo ammalorate. Operavano poi dodici "picchettini" dotati di martelline a punta e secchi per la rimozione e la raccolta delle croste di ossido di ferro oltre a tre giovani ragazzi addetti al ricupero dell'olio combustibile residuo dai doppi fondi.
Al nostro arrivo nel cantiere procedemmo ad una rapida ricognizione. Immediatamente dopo, ricevute indicazioni dall'Ingegnere Direttore dei Lavori, io e una squadra ci recammo sul fondo del bacino, sotto la chiglia della nave. Qui ci indicarono e udimmo chiaramente dei colpi contro le lamiere provenire dall'interno della nave. Erano originati da alcuni operai che, intrappolati nei doppi fondi, chiedevano aiuto. Rispondemmo con altrettanti colpi dall'esterno nell'intento di confermargli la nostra presenza e per assicurare loro il nostro intervento per aprirgli un varco. Da subito, con l'ausilio di una fiamma ossidrica, iniziammo il taglio delle lamiere allo scopo di realizzare un'apertura per raggiungere gli operai. L'operazione si presentava comunque particolarmente rischiosa per il possibile innesco di un ulteriore incendio all'interno dei doppi fondi. Affrontammo inevitabilmente il rischio, non esistendo altre possibili alternative per raggiungere i lavoratori che chiedevano aiuto.
Una seconda squadra, con l'ausilio degli autorespiratori, cercò di portare soccorso ai lavoratori bloccati nei doppi fondi. Tentò di raggiungere il passo d'uomo a poppa della stiva attraverso uno stretto corridoio esistente fra i due serbatoi. Tentativo che risultò impossibile per le fiamme e le alte temperature presenti nella stiva stessa.
Una terza squadra iniziò le operazioni di contenimento dell'in-

I vigili del fuoco ritratti all'uscita dai meandri della nave. (Foto scattata da Paolo Equisetto, vigile fuori servizio).

cendio con getti di schiuma e poi di acqua per il raffreddamento attraverso l'apertura esistente sul fondo della stiva oltre che dai boccaporti presenti sul ponte della nave. L'attacco all'incendio fu purtroppo rallentato dalla necessità di approvvigionarsi di acqua dal porto canale con le pompe della motobarca VV.F. giunta sul posto e non dagli idranti presenti nel bacino di carenaggio Inutilizzabili, in quanto l'impianto fisso antincendio era inattivo da diversi mesi.

Durante le operazioni di taglio delle lamiere non udimmo più provenire dall'interno della stiva le richieste di aiuto. Quando, dopo aver aperto il varco, due vigili raggiunsero finalmente l'interno del doppio fondo, capimmo con grande frustrazione, che purtroppo il nostro tentativo di portare soccorso era fallito. Da quel varco infatti, con enormi difficoltà e dopo tante manovre, i vigili riuscirono a portare all'aperto tre corpi, privi di vita, dei ragazzi addetti alla pulizia dei doppi fondi.

Dei ventuno operai al lavoro, sei carpentieri-saldatori e due picchettini che lavoravano sul piano della stiva si portarono all'esterno in autonomia utilizzando l'unica grande apertura realizzata sul piano della stiva (verso prua della nave).

In seguito, dopo aver circoscritto e poi spento l'incendio, continuammo l'opera di raffreddamento delle lamiere della stiva e dei serbatoi. Demmo inizio anche all'aspirazione dei fumi con l'ausilio dei motoventilatori. Ma solo dopo le 11,30 fu possibile accedere alla stiva. Avviammo così l'ispezione di tutti i luoghi accessibili e il tragico recupero dei corpi. Il drammatico bilancio non fu di uno o

I vigili del fuoco depongono a terra e e coprono pietosamente gli operai deceduti.

due persone, come ci era stato inizialmente segnalato, ma di 13 corpi senza vita.

L'ultimo corpo ritrovato e portato all'esterno fu quello di Vincenzo Padua. Era il più anziano, a pochi mesi dalla pensione. Unico dipendente Mecnavi, che lavorava nella stiva come picchettino. Lo ritrovammo appoggiato con la schiena al fianco della nave; con il secchio in mezzo alle gambe e con la testa reclinata sul petto. Praticamente non si era mosso dalla propria posizione di lavoro.

Dall'esame dei corpi i medici accertarono che la morte non era avvenuta per le ustioni, né per le alte temperature, ma per l'inalazione dei fumi. I miasmi tossici emessi dalla combustione del poliuretano espanso e della banda catramata che avvolgeva, per l'isolamento termico, i due grandi serbatoi della stiva. I fumi generati dall'incendio erano composti dall'ossido di carbonio e soprattutto da vapori di acido cianidrico. Vapori originati dalla combustione del poliuretano che, se inalati, portano alla perdita di conoscenza entro 10-15 minuti e alla morte per asfissia in 30-40 minuti.

Nel tardo pomeriggio terminammo tutte le operazioni connesse all'intervento oltre alla illustrazione alle autorità dei luoghi e della dinamica dell'evento. Rientrai a casa e tentai di raccontare l'accaduto a mia moglie e ai figli. Non vi riuscii in quanto profondamente commosso e turbato. Mi appoggiai con un braccio e con la testa allo stipite di una porta e scaricai tutta la tensione accumulata nelle ore dell'intervento. Con la consapevolezza dell'inefficacia del

nostro lavoro, non essendo riusciti a mettere in salvo nessuno degli operai. Con stampata nella mente la visione straziante dei volti dei poveri corpi sporchi di morchie e di olio. Morti solo perché spinti dalla necessità di avere un lavoro. Scaricai la tensione di quella terribile giornata in un lungo pianto come non avevo mai fatto e, ora posso dirlo, come non ho fatto mai più successivamente.

Evento catastrofico altamente probabile

Dalla perizia di 252 pagine redatta dal Collegio dei Periti della Commissione d'inchiesta consegnata alla Procura di Ravenna l'incidente veniva descritto come *"un evento catastrofico altamente probabile"* originato da una serie di cause che qui riassumo;

• indisponibilità di estintori e indisponibilità dell'impianto idrico antincendio. Fu infatti accertato che l'operaio saldatore che innescò accidentalmente una chiazza di olio combustibile presente sul piano della stiva tentò di spegnere il principio d'incendio, senza successo. Utilizzando i guanti da lavoro e stracci non avendo alcun estintore a disposizione. In un secondo momento alcuni operai stesero la tubazione di un idrante installato nel bacino di carenaggio ma le pompe dell'impianto erano inattive da parecchi giorni per una perdita nella rete e non uscì neanche una goccia d'acqua. Vorrei qui ricordare un proverbio cinese che recita; "per spegnere un incendio subito basta un bicchiere d'acqua (estintore), dopo un po' ne occorre un secchio (idrante) e dopo... si fa quel che si può" (il nostro intervento). È spaventoso dover ammettere che se fossero stati presenti uno o due estintori e se l'idrante avesse erogato acqua quelle tredici vite sarebbero ancora fra noi.

• carenza o inefficienza dell'impianto di aerazione-ventilazione, di illuminazione d'emergenza e di allarme per l'emergenza. Nella stiva erano presenti i fumi delle saldature e del taglio delle lamiere. La mancanza di illuminazione e di un sistema di allarme non permise all'operaio di vedere la chiazza di olio che innescò l'incendio e successivamente di allarmare prontamente tutti gli altri operai al lavoro nella stiva. La mancanza di un impianto di ventilazione-aerazione per lo smaltimento dei fumi non rese possibile comprendere immediatamente che si era sviluppato un incendio. Infatti nessuna delle dieci persone al lavoro, ai vari livelli della stiva, fu in grado di mettersi in sicurezza autonomamente sia per il mancato allarme, sia per l'impossibilità di distinguere i fumi dell'incendio dagli altri fumi presenti nell'ambiente.

• mancanza per gli operai al lavoro nei doppi fondi di una seconda via d'uscita. Per ottenere la seconda via d'uscita era necessario aprire un varco sul fianco della nave. L'opera, richiesta dalla direzione Lavori, non era stata effettuata per l'opposizione dei titolari del cantiere. Rifiuto motivato dalla "necessità" di contenere i costi e i tempi di realizzazione. Conseguentemente l'unica via possibile che i tre operai avrebbero potuto percorrere per mettersi in salvo era costituita dallo stretto corridoio. Corridoio che venne invaso dal calore e dalle fiamme generati dall'incendio del rivestimento dei due serbatoi;

• assenza di personale qualificato e addestrato per affrontare un principio d'incendio (guardie fuoco, addetti alla sicurezza del cantiere, ecc.);

• inesperienza e bassa qualificazione di quasi tutto il personale addetto ai lavori (saldatori senza patentino, direttore dei lavori non qualificato, capi cantiere non autonomi ma asserviti alle volontà dei titolari);

• inadeguatezza della capacità di deflusso delle vie di fuga e inesistenza di uscite di sicurezza alternative ovvero che da ogni punto della nave fosse possibile in caso d'emergenza, scegliere e praticare una via d'uscita sicura per raggiungere l'esterno della nave

In sintesi, le principali cause, all'origine del tragico evento, possono essere così riassunte:

• nessun provvedimento di prevenzione dagli incendi per lavori con fiamma (taglio e saldatura dei metalli) in ambiente con elevato rischio d'incendio;

• nessuna protezione dal rischio d'incendio

Anno 121 - Numero 63
Domenica 15 Marzo 1987

INTERNO

LA STAMPA 9

Ravenna, i 13 operai morti nella stiva impiegati in condizioni disumane

Sulla nave lavoro senza legge

I sindacati: «Assurde intermediazioni di mano d'opera» - Un misterioso «napoletano» ingaggiava i ragazzi senza libretto a 8 mila lire l'ora

Incroci sospetti tra subappalti e tangenti

DAL NOSTRO INVIATO

RAVENNA — Il sindaco, Giordano Angelini, ha gli occhi gonfi: «*Morire è già tremendo. Ma anche vivere in quelle condizioni è disumano*». Aldo Riccioti, il procuratore capo, scende dalla Elisabetta Montanari, la gasiera ferma al porto di Ravenna dove 13 operai sono rimasti asfissiati in lugubri trappole mentre ripulivano la sentina: «*Ho visto luoghi che non augurerei a nessun lavoratore. Ci siamo trovati di fronte a una realtà inimmaginabile per la nostra civiltà*».

Il giorno dopo la tragedia, il dramma che colpisce sembra quasi un altro, quello della vita, anzi, di vite vendute. Nell'era dei computers e della grande organizzazione, in una città di grandi tradizioni sindacali come Ravenna, c'è chi vive ancora così, con un lavoro infame, senza protezioni di sorta, senza garanzie, al margini della legalità.

«*Io ho visto dove lavorava quella gente, e non va bene. Adesso dobbiamo capire e spiegare* — dice il sindaco —: *i porti sono un mondo particolare, un concentro di realtà soggette anche a normative particolari. Sono terreni di frontiera, spesso. E qui è nostro dovere scavare*».

A cominciare da una denuncia dei sindacati sulla «*situazione della cantieristica metalmeccanica al porto*» datata 1° ottobre 1986, e rimasta lettera morta per 5 mesi. E' tornata fuori oggi, soltanto il giorno dopo. Diceva la denuncia: «*Il mercato del lavoro nel settore della cantieristica metalmeccanica si è notevolmente deteriorato e si sono sviluppati e radicati seri e propri fenomeni di intermediazione di mano d'opera. Tale fenomeno ha portato con sé violazioni delle norme contrattuali, evasioni fiscali, mancato rispetto delle più elementari norme di sicurezza*».

Si sviluppa così un intreccio particolare di appalti e subappalti, di passaggi strani e tangenti, con aziende «*che ricorrono a mano d'opera in prestito da altre aziende che non sono titolari di nessun appalto*». Facili, in questa realtà, le condizioni di lavoro nero. Spiega Giacinto Di Renzo, segretario della Fiom: «*Ci sono quattro sistemi di reclutamento ai limiti della legalità. Quello degli artigiani: uno si iscrive alla lista, diventa un lavoratore in proprio, come tale agisce l'ostacolo. Il secondo è quello dei lavoratori a paga globale, che vengono assunti per il minimo di ore contrattuali possibili e poi fanno centinaia e centinaia di ore straordinarie. Il terzo è quello dei negri, che sono clandestini disposti a tutto. Il quarto è quello del caporalato*».

Quest'ultimo sistema, dicono, è quello più diffuso. Nella denuncia del sindacato si citava espressamente «*un personaggio soprannominato "il napoletano"*». A Ravenna, soprattutto al porto, lo conoscono in molti, lo descrivono come una brava persona («*E' un signore distinto, molto gentile, sente i tuoi problemi e poi ti trova lavoro*»), ma nessuno vuole nominarlo.

Pure i sindacalisti ripetono di non conoscerne l'identità. «*Perché è un mondo nel quale non riusciamo a entrare, anzi, dal quale siamo rifiutati, per paura*», afferma Mario Tampieri, segretario della Cgil. Ed è un mondo che cresce: «*Qui ci siamo trovati nel giro di qualche anno in mezzo a una crisi economica gravissima, nell'edilizia e nei settori industriali della metalmeccanica e chimica. A Ravenna siamo passati in 3 anni da 3000 disoccupati a 10.500. In tutta la provincia i senzalavoro sono 22 mila, l'11,8% rispetto alla forza attiva*».

In questa realtà, nel frattempo, è cresciuto il nuovo porto di Ravenna, nato nel dopoguerra per essere fondamentalmente al servizio dell'industria petrolchimica e dell'agricoltura. Un porto cresciuto in fretta. Nel traffico dei containers oggi è diventato il primo dell'Adriatico.

E nel porto, soprattutto nella cantieristica, dove si fa manutenzione alle navi, i sindacati hanno visto «*proliferare condizioni di lavoro incredibili*».

I sindacati qui non possono, non devono entrare. E lo ribadisce in un'intervista Arienti. A Ravenna l'80% dei lavoratori è iscritto al sindacato, ed è una cifra alta. I portuali sono quasi tutti iscritti. Ma qui, in quest'angolo di emarginazione, non c'è più posto per sindacati, non c'è più posto per regole e organizzazione del lavoro. Questo è il regno del «napoletano», «*un signore sempre in giacca e cravatta, un bruto signore*».

Lui trova lavoro e offre soldi. Ai più giovani — come Marco Gaudenzi o Antonio Sansovini e gli altri rimasti asfissiati nella trappola della Elisabetta Montanari — garantiva 8 mila lire all'ora per dieci giorni e la promessa di assunzione. Agli altri, centomila al giorno. Certo, non erano pochi soldi. Onorio Piegari con quelle lire s'era comprato la prima macchina, ed era un macchinone, una Bmw, che lui esibiva fiero agli amici di Bertinoro. Non aveva difficoltà a reclutare, «il napoletano». Tra le 13 vittime di venerdì 13 febbraio c'erano un ex tossicodipendente, un cassintegrato, un egiziano.

Molte delle vittime erano di Bertinoro, un paese in una delle zone più povere della Romagna. La loro giornata cominciava al mattino alle 6,30, quando passava un'auto a caricarli per portarli a Ravenna. Quattro per macchina, con il gavettino per il pasto. Alle 7,30 si cominciava il lavoro; loro facevano i picchettini, svolgevano le mansioni più umili, con un secchio e una paletta dovevano raccogliere le morchie, i rimasugli, sepolti e rannicchiati in gabbie piccolissime per ore e ore. Cominciavano alle 7,30, finivano alle 16,30, un'ora di pausa per mangiare. Condizioni infami, dunque.

I sindacati hanno detto che sapevano, che avevano presentato una denuncia. Il direttore dell'ispettorato del lavoro, Angelo Nappa, dice che «*le responsabilità di prevenzione per gli incidenti riguardano l'Usl*». E all'Usl, Matteo Farina precisa che loro dovevano essere informati dalla Capitaneria di porto: «*Ma nessuno ci ha avvisato*».

Bisognerà chiarire tutto, ripete il sindaco. «*Che almeno questa tragedia serva da lezione*», dice.

Pierangelo Sapegno

Parla il titolare della Mecnavi

«E' solo fatalità»

DAL NOSTRO INVIATO

RAVENNA — «*Sono sul banco degli imputati. Mi ci hanno messo i giornali, stamattina li ho letti tutti*». Enzo Arienti, 34 anni, amministratore della Mecnavi, si siede. Giacca principe di Galles, abbronzatissimo. La Mecnavi è la ditta che aveva l'appalto per i lavori sulla gasiera dove 13 operai sono morti asfissiati a Ravenna. Una ditta senza sindacati: «*Non li voglio*», dice. E aggiunge: «*Mi prendo la colpa di quel che è successo, se volete, non la dò a nessuno, men che meno ai morti. Però...*».

Però?

«*La verità è che si è trattato di una fatalità. Noi lavoriamo da 7 anni, e non è mai successo niente*».

Quello dei subappalti non è uno scandalo?

«*Il subappalto c'è. Ma è consentito dalla legge. Fanno tutti così, anche i cantieri di Stato. Perché gli appalti prevedono tempi ristretti, impongono brusche variazioni di unità lavorative*».

Lei ha detto che spera che i sindacati restino fuori dalla sua ditta. Anche dopo i 13 morti di ieri?

«Sì».

Secondo lei non sarebbe cambiato niente, ci fossero state altre condizioni di lavoro?

«*Niente*». **pie. sap.**

Indiziati titolari e capi delle ditte

RAVENNA — Era dagli anni della guerra che a Ravenna non si vedevano tredici bare allineate nella camera mortuaria. Ma sono tanti gli elementi che in queste ore accentuano la commozione e la rabbia per la tragica fine dei tredici operai asfissiati a bordo della motonave *Elisabetta Montanari*.

Fra le vittime vi è un unico dipendente della ditta «Mecnavi» appaltatrice dei lavori di manutenzione della *Elisabetta Montanari*. Aveva 60 anni ed era a due mesi dalla pensione. Con lui erano stati mandati a lavorare dodici operai che avevano in media poco più di vent'anni e che in parte non avevano mai visto la stiva di una nave. Questi dodici ragazzi erano stati reclutati da quattro diverse società, due delle quali ufficialmente non risultano avere alcun dipendente.

I sopralluoghi avrebbero permesso di accertare che nella stiva nonostante la natura dei lavori in corso non vi era praticamente alcun dispositivo che consentisse di fronteggiare i rischi di incendio o l'emissione di gas. Per il dottor Francesco Mauro Iacoviello — il sostituto procuratore che è stato chiamato a seguire i primi atti istruttori sulla tragedia — ci si trova di fronte ad una «violazione dolosa» delle norme di prevenzione.

Altre contestazioni si aggiungeranno dunque all'accusa di omicidio colposo plurimo che sarà inevitabilmente ipotizzata nelle comunicazioni giudiziarie destinate ai titolari e ai capicantiere delle aziende interessate. Questo primo provvedimento precederà la nomina di uno staff di periti chiamato a dare una risposta a tutti gli interrogativi.

Nella giornata di ieri tre medici legali hanno sottoposto ad autopsia le salme. Per tutti il referto parla di decesso per «*edema polmonare da inspirazione di sostanze tossiche*». I sospetti di una violazione dolosa delle norme di prevenzione sono legati alla mancata adozione di dispositivi destinati a contrastare il pericolo d'incendio e ai criteri adottati nella esecuzione dei lavori oltre che alla mancanza di controlli che potessero impedire conseguenze gravi all'inesperienza e alle imprudenze eventualmente compiute.

Agli effetti giudiziari per i titolari delle ditte coinvolte non dovrebbe cambiare dunque molto se all'origine del sinistro vi fosse effettivamente la semplice rottura del cannello di una fiamma ossidrica maneggiata da un operaio.

I sindacati avevano avanzato già nell'autunno scorso un'esplicita denuncia contro i rischi nei cantieri del porto. Avevano fatto nomi di aziende e avevano parlato di «*imprenditori d'assalto*» senza che la segnalazione avesse avuto qualche conseguenza giudiziaria.

Erano stati costretti alla denuncia pubblica perché all'interno delle sacche di lavoro nero il sindacato non era riuscito a fare alcuna breccia. I lavoratori timorosi di rappresaglie o di licenziamenti avevano rifiutato ogni tutela sindacale. Una situazione che appare inconcepibile in una zona dove la militanza politica e l'adesione agli organismi di massa resta elevatissima.

Anche di questo i sindacalisti ravennati hanno parlato ieri mattina con una delegazione delle segreterie nazionali dei tre sindacati confederali guidata da Pizzinato. Con sgomento si è constatato che proprio i giovani sono i più restii ad accostarsi al sindacato ed a sollecitarne l'intervento nei posti di lavoro. Non è dunque un caso se fra quei tredici morti, dodici sono dei giovani operai o addirittura dei ragazzi senza alcuna esperienza di lavoro.

Ieri mattina anche per denunciare questa situazione hanno scioperato tutti gli studenti delle scuole ravennati. Hanno inalberato un grande cartello con la scritta: «*Mai più*». Per loro è assurdo «*che tanti giovani vivano in condizioni di sfruttamento e di lavoro nero e in mancanza di elementari norme di sicurezza*».

Queste parole hanno avuto eco nel pomeriggio in occasione di una seduta straordinaria del Consiglio comunale e provinciale che hanno proclamato il lutto cittadino per il pomeriggio di domani quando si svolgeranno i funerali.

Nel dicembre dello scorso anno era uscita dallo stesso cantiere di carenaggio di Ravenna anche la *Stainless Trader*, la motocisterna colata a picco con un carico di acido solforico durante il viaggio inaugurale. Sulla cisterna affondata al largo delle coste sarde vi erano diciotto uomini di equipaggio, otto dei quali non sono più stati ritrovati. Allora il capitano della *Stainless Trader*, un coreano, affermò che la nave aveva accusato i primi sbandamenti poche ore dopo l'uscita dal cantiere ravennate.

Uber Dondini

Ravenna. Su una cancellata del porto è appeso lo striscione portato ieri mattina in corteo dai giovani della città (Ansa)

Articolo de "La Stampa" di domenica 15 marzo 1987.

per la mancanza di estintori e/o di idranti per l'estinzione;

- nessuna sicurezza strutturale della nave determinata dalla presenza di coibentazioni dei serbatoi esposte ad un elevato rischio d'incendio in occasione di lavori di manutenzione con fiamme libere.

Uomini ridotti a topi

Voglio riproporre, perché piene di significato, una parte delle parole pronunciate da Monsignor Tonini, Vescovo di Ravenna. Già la sera prima dei funerali nell'intervista rilasciata alla RAI, non usò mezzi termini *"Mi viene la voglia di urlare, di gridare, anche se quando avrò davanti a me in Duomo quelle povere salme dovrò contenermi. Ma certe cose dovrò dirle. Come è possibile, in questo momento in cui le tecnologie sostituiscono l'uomo nelle funzioni più complesse, che non si trovino per risparmiare alle creature umane il degrado, i lavori umilianti, la morte"*.

Nella sua omelia del 16 marzo Monsignor Tonini seppe colpire al cuore con parole indimenticabili; *"Fossero andati i genitori a visitare quei cunicoli avrebbero detto; No, figlio mio. Meglio povero, ma con noi. Avrebbero avvertito l'umiliazione spaventosa, la disumana umiliazione. Un*

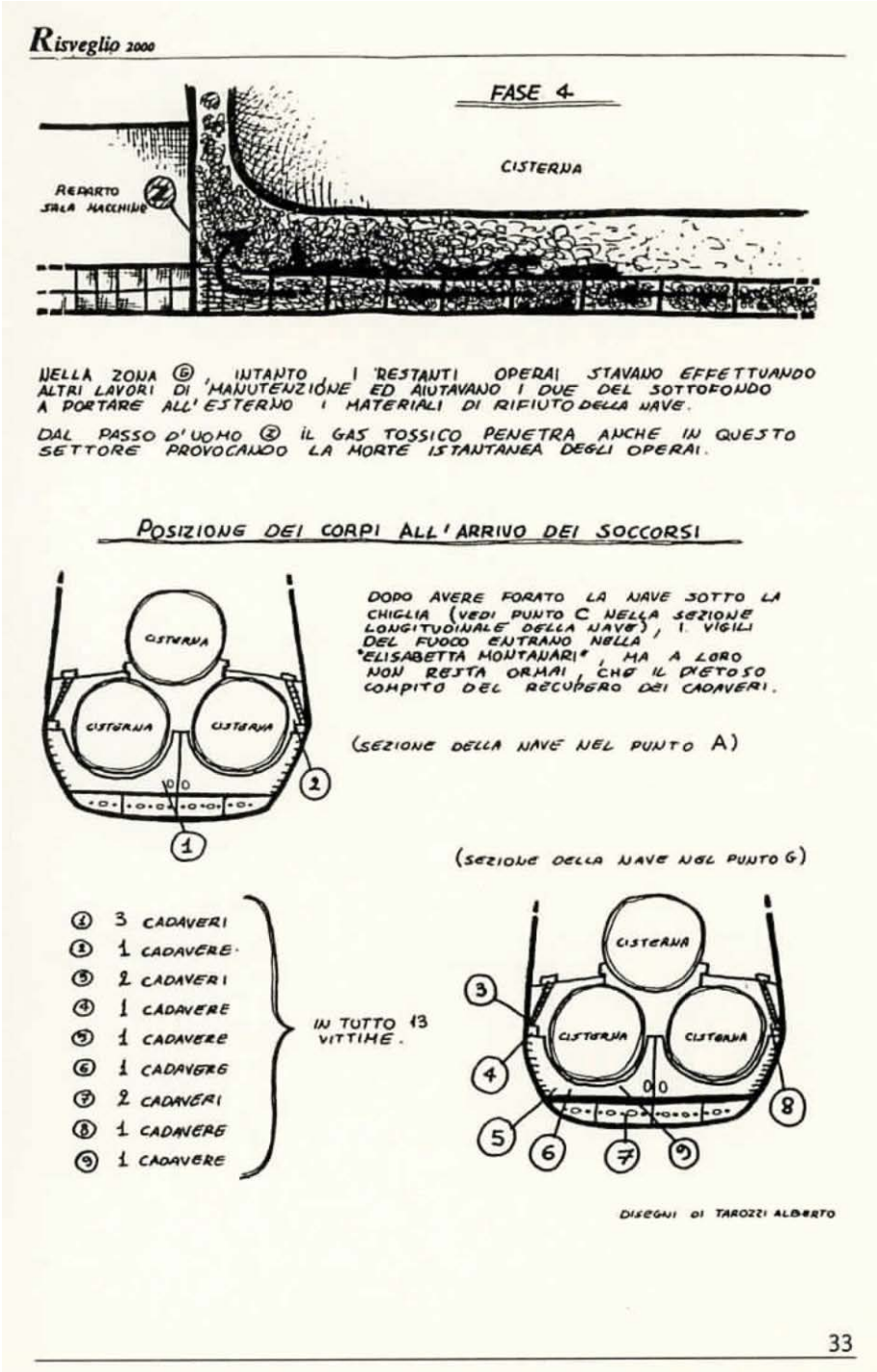
ragazzo di 17-18 anni che è costretto a passare dieci ore in cunicoli dove – posso dire la parola? Non vorrei scandalizzare – dove possono camminare e vivere solo i topi! Uomini e topi! Parola dura, detta da un Vescovo all'altare; eppure deve essere detta, perché mai gli uomini possono essere ridotti a topi … Non è vero che il mondo del lavoro è ormai del tutto in ordine. Proprio lì si svelano ora zone di sofferenza estrema e autentica disumanità…. I primi a farne le spese risultano essere i giovani, posti di fronte al ricatto: o trasci-

Parenti, amici e colleghi rendono omaggio alle vittime il giorno dei funerali.

narsi a una disoccupazione logorante, spregevoli a sé e agli altri, o mostrarsi disponibili a tutto, al lavoro nero, alle prestazioni più umilianti, al rischio di morire come topi in trappola".

Era intenzione del monsignore suscitare un allarme più generale: "d*a Ravenna, dalla stiva di quella nave si leva una denuncia; l'umanità sta distruggendo senza saperlo i suoi tesori più pregiati, il rispetto mutuo, la pietà, la solidarietà, in una parola; la capacità di amare… Bisogna pur dire che si sta perdendo il confine fra il bene e il male: il guadagno, il successo, la riuscita, la propria gratificazione prendono il posto di quella attenzione all'onestà che gli stessi atei della nostra Romagna hanno conservato come tesoro prezioso da trasmettere ai propri figli."*

Sull'infinito strazio dei genitori la voce si fece più cupa, avendo constatato "*che cosa accade nei genitori quando gli uccidono un figlio; da allora il sole non è più sole, il cielo non è più cielo, il bianco non è più bianco,*



Disegno tecnico di Alberto Tarozzi pubblicate sulla rivista "Risveglio 2000" nel marzo 1987.
A pag. 30 - Una manifestazione di studenti.
A pag. 31 - La lapide che ricorda l'accaduto posta sulla scalinata del palazzo Comunale.

niente ha più sapore".
Tonini concluse il rito funebre invitando tutti a non disperdere il significato di quella *"ora straordinaria, di tale intensità e consonanza di vibrazioni d'anima quale forse la nostra comunità ha conosciuto mai"*.
L'Arcivescovo di Ravenna ribadì le sue convinzioni anche sul quotidiano *l'Avvenire*: *"Qui è ora di dirci chiaramente che la strage di Ravenna non è solo un incidente sul lavoro. Dietro, o meglio alla radice, ci sta una somma smisurata di disamore, di glacialità, di sete di denaro, di disprezzo per la vita umana, di irresponsabilità. Il valore della persona s'abbassa, resta la <cosa>… Più si studia la nostra vicenda e più si viene a scoprire la vasta zona di degrado morale sconosciuto fino a ieri"*.

La condanna dei sindacati

Scriveva un operaio metalmeccanico e rappresentante dei lavoratori per la sicurezza *"Le chiamano morti bianche come i lenzuoli che coprono le coscienze dei colpevoli. Le chiamano morti bianche, ma sono tragedie inaccettabili per un paese che si definisce civile. Le chiamano morti bianche, ma in realtà sono nere, non solo perché ogni morte è nera, ma perché spesso, quasi sempre, le vittime non risultano nemmeno nei libri paga dei loro padroni; padroni della loro vita. E della loro morte. Le chiamano morte bianche, un eufemismo che andrebbe abolito, perché è un insulto ai famigliari e alle vittime del lavoro. Le chiamano morti bianche, pochi ne parlano, ma sono tragedie sottostimate nei dati ufficiali. Le chiamano morti bianche ma non lo sono mai. Sono morti rosse, come il sangue versato, morti nere come la nostra rabbia, la nostra – di tutti! – vergogna"*.

La Giustizia Penale e le condanne

Il 1° settembre 1994, col secondo e ultimo pronunciamento, la Cassazione concluse l'iter della giustizia penale; 4 anni a due dei fratelli titolari del cantiere; 3 anni ai due capi Cantiere; 2 anni e 10 mesi

all'Ingegnere Direttore dei lavori, 2 anni e 6 mesi ad un terzo fratello dei titolari; 1 anno e 4 mesi ai titolari di imprese appaltatrici; solo uno dei fratelli proprietari della società appaltatrice ha conosciuto alcuni mesi di prigione mentre gli altri hanno beneficiato della sospensione condizionale.

La Giustizia Civile e i rimborsi

Nel 2001, quattordici anni dopo l'evento, si concluse anche il capitolo della giustizia civile; negli anni gli imputati si erano dati molto da fare per occultare i loro patrimoni; trenta famiglie furono risarcite con somme modeste e non congrue al danno ricevuto; le somme rimborsate non sono state pubblicate dai giornali e rese note all'opinione pubblica.

La sicurezza oggi

Negli anni che seguirono ad oggi molto è stato fatto per ridurre il rischio di incidenti su lavoro. Sono state introdotte nuove norme di sicurezza specifiche per tanti settori, il recepimento di tante direttive CEE, l'obbligo delle dotazioni di sicurezza sul lavoro; dotazione di protezione individuali, corsi per la formazione dei lavoratori per l'intervento di emergenza e l'utilizzo dei dispositivi di sicurezza. È stato introdotto, il responsabile del Servizio di Prevenzione e di Protezione, ecc. ma ancora oggi troppo alto è il contributo di morti sul lavoro.

Nel 2022 nel nostro paese sono morte sul lavoro 1.091 persone, circa 3 morti al giorno; un tributo di vite umane inaccettabile; anche se molto è stato fatto ancora molto resta da fare.

Questo scritto vuole essere un modesto contributo a ricordare una tragedia che non dovremmo mai dimenticare e lavorare tutti perché non si ripeta MAI PIU'.

LA CITTA' DI RAVENNA
ALLA MEMORIA
DEI CADUTI SUL LAVORO
NELL' ANNIVERSARIO
DEL TRAGICO EVENTO
DEL 13 MARZO 1987

LA CITTA' DI RAVENNA
ALLA MEMORIA
DEI CADUTI SUL LAVORO
NELL' ANNIVERSARIO
DEL TRAGICO EVENTO
DEL 13 MARZO 1987

A 36 anni dalla tragedia della motonave "Elisabetta Montanari"

di Raffaele Cozzolino (Responsabile Nazionale CGIL-VVF Salute e Sicurezza)

Erano le 09:05 del 13 marzo del 1987, quando un terribile incendio uccise tredici lavoratori impegnati nella pulizia della stiva di una nave. I vigili del fuoco arrivati sul posto si trovarono ad affrontare un incendio con temperature elevatissime, spazi stretti, fumo, dolore, morti e tanta sofferenza. Qualcuno disse: "Per tirare fuori i corpi i vigili del fuoco se li passavano a braccia, tra gli scomparti".

Correva l'anno 2017 quando i rappresentanti dei lavoratori della FP CGIL dei Vigili del Fuoco decisero ci creare una rubrica divulgativa tra i lavoratori; che poi diventerà presto la famosa "Particella Pazza".

La rubrica è nata con l'intento di informare le lavoratrici e i lavoratori del Corpo dei Vigili del Fuoco di tutte le problematiche inerenti la professione, e l'obiettivo è quello di arrivare a tutti e di far sì che tutti i vigili del fuoco abbiano piena consapevolezza dei dettagli, delle caratteristiche e delle problematiche che riguardano il proprio lavoro.

Al centro della nostra attenzione c'è stata soprattutto lei, la "Particella Pazza", quella particella prodotta da ogni combustione che va a comporre quei residui di colore nero che spesso i vigili del fuoco, al termine di un incendio, ritrovano nei fazzoletti dopo essersi soffiati il naso, nonostante indossino i DPI e l'autorespiratore. Abbiamo visto che le dimensioni delle particelle prodotte dalle combustioni possono variare dai micron ai nanometri, e mentre le più grandi (le micron) si fermano al setto nasale, le più piccole (le famose nanoparticelle) rischiano di introdursi ben più in profondità, fino ad arrivare nei polmoni, ai bronchi e ai bronchioli, terminando la prima parte del loro viaggio negli alveoli polmonari; ovvero quelle migliaia di piccoli "sacchetti" nei quali avviene lo scambio anidride carbonica/ossigeno con il sangue. Il rischio è, quindi, che queste particelle possono introdursi anche nel circuito sanguigno e da lì diffondersi in tutto l'organismo. Se dovessero riuscire ad entrare nel nostro organismo, essendo corpi estranei, inizierebbero un processo di formazione di un tessuto di granulazione e l'avvio di una pericolosa condizione infiammatoria cronica. E numerosi studi affermano che potrebbe esservi una correlazione tra le infiammazioni croniche e lo sviluppo di tumori. Abbiamo anche evidenziato come queste particelle possano depositarsi sugli indumenti intimi che riportiamo tra le mura delle nostre abitazioni private, allargando in questo modo il raggio di contaminazione e mettendo a rischio le nostre famiglie.

Oltre alla famosa particella, abbiamo poi di-

scusso nelle nostre rubriche di un altro storico nemico dei vigili del fuoco: l'amianto. Nel suo lavoro, il vigile rischia spesso di venire a contatto con le fibre di amianto e questo ci preoccupa non poco, considerando, tra l'altro, che la respirazione di fibre di amianto può causare gravi patologie che, in alcuni casi, possono palesarsi anche dopo 30 anni dal momento dell'esposizione (e molte volte proprio quando il lavoratore è già in pensione). È anche per questo che per i vigili del fuoco è fondamentale un'adeguata sorveglianza sanitaria, non solo nel corso della carriera ma anche una volta raggiunta la pensione. Una sorveglianza che vada ben oltre la visita medica periodica, ma realizzi un'osservazione costante sui lavoratori, raccogliendo i dati e confrontandoli nel tempo.

È oramai molto vivo il dibattito in merito alle problematiche che potrebbero causare alla salute dei lavoratori le combustioni. Un dibattito che sta coinvolgendo tutto il personale dei nostri Comandi e di cui questa rubrica ha alimentato e fornito elementi importanti alla discussione.

Per la FP CGIL VVF l'interesse per la salute dei lavoratori è irrinunciabile, e soprattutto chiede che si creino procedure di decontaminazione e igienizzazione per i vigili del fuoco dopo un intervento dove sono state rilasciate sostanze pericolose.

Oggi, inoltre, le domande che poniamo alla nostra Amministrazione e anche alla Comunità europea sono tante. Esiste una relazione causa-effetto tra la presenza di particelle e le patologie? Possiamo liberarci di queste particelle una volta entrate nel nostro organismo? Esistono dei dati o statistiche per sapere quanti vigili del fuoco soffrono di cancro? Conosciamo lo stato di salute dei nostri pensionati?

Potremmo continuare ancora con le domande, ma ricordiamo che oltre a mali tangibili come il cancro o le malattie cardiovascolari, c'è qualcosa che non possiamo mostrare con nessun segno sul corpo. Nessun esame o risonanza o TAC potrebbe mettere in luce qualcosa che invece cresce lentamente dentro di noi intervento dopo intervento; dopo la morte dei colleghi per un lavoro che è anche il tuo o dopo un evento catastrofico come un incendio di una nave che ha causato tanti morti. E come una matassa cresce intervento dopo intervento. E cresce perché nessuno ti ha mai detto cosa devi farne di tutte queste emozioni, rischiando così di trascinarle dietro, come se già il peso dei DPI non bastasse. Chiamiamolo stress. Chiamiamolo *burnout*. Chiamiamolo allarme.

Ebbene in attesa di risposte urgenti per la vita dei lavoratori, noi chiediamo con la nostra rubrica "Particella Pazza" (che pubblichiamo ogni mese sui canali della nostra organizzazione), innanzitutto la gestione completa dell'infortunio del vigili del fuoco che arrivi fino alla cura e alla pronta riabilitazione del lavoratore (modello INAIL), dati e statistiche (indagini epidemiologiche) che tengano conto soprattutto della mortalità e dell'incidenza tumorale nella nostra categoria, la sorveglianza sanitaria per tutta la vita del lavoratore, un supporto psicologico continuo soprattutto dopo grandi eventi, il riconoscimento automatico delle patologie e una procedura nazionale per decontaminare ogni vigili del fuoco e igienizzare ogni singola attrezzatura, DPI, automezzo utilizzato durante un incendio.

Il nostro progetto e la nostra rubrica non si fermeranno e continueremo l'opera di divulgazione e informazione per il bene dei lavoratori.

La sicurezza sul lavoro e lo stress del soccorritore.
Due importanti temi che solo apparentemente sono disgiunti tra loro, ma che invece sono strettamente correlati tra loro.
Molti di quegli incidenti che occorrono ai lavoratori e che lasciano la vita sui luoghi di lavoro, avvengono in situazioni difficili e pericolose per gli stessi vigili del fuoco e più in generale per i soccorritori, costretti ad operare in contesti pericolosi, quegli stessi contesti che causano vittime tra i lavoratori.
Tra gli operatori che lavorano in situazioni di emergenza che maggiormente risultano esposti a stress post-traumatico, i vigili del fuoco ne fanno parte a pieno titolo.
In quei contesti, il vigile del fuoco non ha altra scelta che andare avanti nonostante l'orrore che gli si presenta. Non può fuggire perché lui non può far parte del problema, lui deve risolverlo il problema! Purtroppo però si tende a pensare che il soccorritore sia sempre in grado di fronteggiare e superare l'impatto prodotto da qualsiasi evento traumatico, senza nessuna conseguenza sul piano psichico.
Questi aspetti emergono prepotentemente negli articoli, drammatici e allo stesso tempo densi di dolore, pubblicati in questo Quaderno.
Aspetti che verranno affrontati in due importanti eventi. In una Conferenza Nazionale che si svolgerà il 26 maggio a Palermo e in un'evento, descritto nella pagina successiva, che si terrà a Mantova il 16 giugno, perché mai più avvengano.

La locandina dello spettacolo teatrale sull'incidente della "Elisabetta Montanari", che andrà in scena a Mantova il 16 giugno.
A pag. 32 - La locandina della Conferenza Nazionale organizzata da Pompieri Senza Frontiere e "Stati Generali - Eredità Storiche", a Palermo il 26 maggio.
Due importanti iniziative per mettere in grande evidenza il tema della sicurezza sul lavoro e lo stress psicologico del soccorritore.

Fumi Letali ... e Sicurezza sul Lavoro

Le testimonianze di queste 13 morti, così come quelle che ogni giorno riempiono le cronache dei giornali, ci inducono a pensare che i FUMI letali non furono solo quelli che uccisero quel giorno 13 operai- nel fondo di una maledetta stiva, ma bensì tutti i FUMI, grevi, densi che moltissime volte si sono alzati e ancora si alzano ogni volta in cui si cerca d'individuare i responsabili di gravi sciagure.
I FUMI intensi che avvolgono, purtroppo ancora oggi, molte condizioni di lavoro con il mancato rispetto delle più elementari norme di SICUREZZA.
I FUMI che tuttora stagnano, sotto diverse forme, in ogni tragedia; quando i tempi ed i costi si mostrano spesso come i peggior nemici della Sicurezza sul Lavoro, un prezzo che troppo spesso alla fine pagano pesantemente: lavoratori, cittadini, ambiente.

COSA ABBIAMO IMPARATO

di Giuseppe Amaro

Dovevano passare 24 anni dalla data in cui è accaduto l'evento oggetto del racconto di questo Quaderno per vedere emanato il DPR nr° 177 del 14.09.2011 "Regolamento recante norme per la qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi operanti in ambienti sospetti di inquinamento o confinanti, a norma dell'articolo 6, comma 8, lettera g), del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81. (GU n. 260 del 8-11-2011) ". Al riguardo si evidenzia come questo DPR rappresenta esclusivamente una regola che riguarda più la qualificazione delle aziende rispetto alle specifiche norme di sicurezza cui attenersi.

Per sopperire a questa carenza sia il Ministero del Lavoro, sia l'INAIL, successivamente all'emanazione del richiamato DPR 177, hanno elaborato un manuale illustrato per declinare le misure di sicurezza cui attenersi per lo svolgimento delle attività lavorative in ambienti confinati o sospetti di inquinamento.

In tutte queste pubblicazioni si ritrova sempre il contributo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco quale soggetto che da sempre opera per la salvaguardia della vita umana anche a discapito dell'incolumità del proprio personale, che essendo adeguatamente preparato, è in grado di superare situazioni di pericolo non ordinarie. Circostanze queste chiaramente evidenti se pensiamo a come siano riusciti a raggiungere il luogo dell'incidente recuperando comunque le salme dei lavoratori impegnati in quella attività che rappresentava un evidente rischio per gli operatori.

Nonostante gli incidenti che la cronaca ancora oggi ci riporta e descrive in dettaglio, nonostante la normativa a carattere generale preveda una attenta valutazione non solo dei rischi evidenti ma anche di quelli non evidenti, nonostante sia acclarato che nel 50% dei casi in cui avviene un incidente in spazi confinati con sospetto inquinamento , si manifesta la perdita di vite umane, ancora

oggi sembra che questa attività sia sottovalutata da tutti i soggetti che a vario titolo operano e/o gravitano in tale particolare settore del lavoro.
Questi accadimenti, così come emerge dalla maggior parte dell'analisi degli accadimenti, sono collegati ad una serie di fattori che attengono:
• a carenze normative che, volutamente in molti casi vengono reinterpretate per superare una normazione e quindi l'attuazione di regole stringenti così come quelle vigenti, partono da una forse non chiara definizione degli ambienti confinati e sospetti di inquinamento;
• alla circostanza che in molti casi questa tipologia di attività viene svolta in regime di appalto con possibilità di subappalto;
• la non percezione e quindi sottovalutazione del rischio da parte dei lavoratori a causa di carenze informative, formative specifiche riferibili alla specifica lavorazione alla quale sono destinati;
• alla non puntuale definizione delle procedure da attuare al fine della complessiva gestione dell'emergenza in funzione degli scenari di rischio valutati in fase di pianificazione delle attività.
Ma come possiamo tralasciare alcuni aspetti della valutazione del rischio che non possiamo sottovalutare e che attiene al rischio incendio.
E' evidente che all'epoca, anche se noto, il concetto di valutazione del rischio incendio era legata all'esperienza ed alla competenza dei Comandanti Provinciali dei VVF e dai funzionari tecnici in servizio che, come nel caso del racconto, diedero delle indicazioni sulle misure di sicurezza antincendio cui attenersi per l'esecuzione in sicurezza delle lavorazioni che dovevano essere eseguite su una gasiera; quindi su una nave che di per se può presentare un rischio d'incendio e che qualche anno prima era stata, in mare, già oggetto di un incendio. Ma le raccomandazioni che furono impartite non ebbero un puntuale riscontro.
Solo 7 anni dopo l'incidente, con l'entrata in vigore del Dlgs 626/94 si introdusse, per i luoghi di lavoro, il documento di valutazione dei rischi che poi nella sua evoluzione comporta in capo al datore di lavoro la valutazione di tutti i rischi. Solo dopo 11 anni dall'incidente è stato emanato il DM 10.03.1998 "Criteri generali di sicurezza antincendio e per la gestione dell'emergenza nei luoghi di lavoro" che detta una metodologia cui riferirsi per la valutazione del rischio incendio.
Basta ricollegarsi alle previsioni di quel DM, oggi abrogato e sostituito dai più recenti DM 1/2/3-09.2022, per verificare come attraverso una attenta valutazione:
• dei materiali combustibili e comburenti presenti nel luogo di lavoro;
• di quelle che potevano essere le fonti di ignizione presenti;
• di quella che era la tipologia delle lavorazioni da condurre che prevedevano l'uso della fiamma ossidrica;
• di quelle che potevano essere le conseguenze legate ad un principio d'incendio;
• di quali mezzi antincendio dotarsi al fine di intervenire su un principio d'incendio;
• di quella che doveva essere la configurazione del sistema delle vie d'esodo in condizioni ordinarie e di emergenza;
• di come comportarsi in caso di emergenza al fine di intervenire per salvare la vita umana.
Si sarebbe potuto evitare quell'incidente o minimizzarne le conseguenze.
Oggi la normativa in materia di sicurezza in caso d'incendio, pone come prima fase del processo atto a definire le misure di prevenzione, protezione e gestione proprio quella valutazione del rischio incendio che consenta di mettere in atto la migliore strategia possibile al fine di compensare il rischio valutato attraverso misure di prevenzione e protezione sia esse a carattere passivo, attivo e gestionale.
Il codice e le RTV conseguenti ne sono una conferma della necessità di questo approccio rispetto alle previsioni normative a carattere prettamente prescrittive.

Gli "**Stati Generali Eredità Storiche**" (S.G.E.S.), si compongono di un gruppo di persone provenienti da diverse esperienze maturate in ambito storico culturale, tutte appassionate della storia dei Vigili del Fuoco.
All'originario nucleo, nel tempo si sono aggiunti nuovi elementi provenienti dall'associazionismo culturale e storico e altri da diverse realtà archivistiche centrali e territoriali, tutti uniti dal desiderio di condividere, in modo sempre più inclusivo, questa nuova ed appassionante esperienza.
Il gruppo di lavoro si propone sotto la forma di coalizzare sempre più intorno a sé, in modo indipendente, le diverse associazioni che operano nel settore della memoria storica dei vigili del fuoco, le diverse realtà museali, nonché i collezionisti, i ricercatori e i tanti singoli appassionati, tutte risorse che con le loro azioni negli anni, hanno contribuito a far maturare la consapevolezza della ricchezza e dell'importanza della memoria pompieristica.
Il nostro obiettivo è quello di raccogliere, ordinare ed unire tra loro i vari frammenti di memoria sparsi per il territorio nazionale, riguardanti la millenaria storia dei pompieri, al fine di costruire un grande mosaico, il più possibile completo ed aggiornato, delle varie conoscenze acquisite.
Il metodo per raggiungere tale obiettivo è quello del rapporto reticolare in un interscambio tra i vari interpreti, attraverso un incisivo uso del web, l'organizzazione di incontri di studio e l'unione sinergica del lavoro in modo flessibile, ed infine attraverso la pubblicazione periodica dei **Quaderni di Storia Pompieristica,** trattanti argomenti vari, soprattutto poco noti della nostra ricca ed amata storia.
Nel corso delle attività di studi e di ricerche, gli Stati Generali hanno raccolto nuove risorse rappresentate da appassionati e studiosi, nonché associazioni, come l'ANAVVA l'Associazione Nazionale Allievi Vigili Volontari Ausiliari e altre, che partecipando al progetto, assicurano il loro sostegno in termini di idee, lavoro e condivisione.
SGES è entrata a far parte dell'**Associazione Pompieri Senza Frontiere - ODV**. Entrambi i sodalizi sono fortemente impegnati nello studio e nella valorizzazione della memoria dei vigili del fuoco.
Recentemente è nata una stretta collaborazione tra gli **Stati Generali**, la **Fondazione** "**Egheomai**"e la prestigiosa rivista "**Antincendio**", per la pubblicazione in sinergia dei "Quaderni di Storia Pompieristica". Per tale motivo parallelamente alla produzione dei normali quaderni, vi è una realizzazione di numeri speciali del nostro periodico, dedicati appunto alla rivista.

EGHEOMAI FONDAZIONE
andare avanti, guidare, condurre

EREDITA' STORICHE STATI GENERALI

POMPIERI SENZA FRONTIERE

Quaderni di Storia Pompieristica

www.impronteneltempo.org
www.pompierisenzafrontiere.org