

115

Il caso Vespucci

*a cura di Michele Montresor Servizio PSAL dell'ATS Val Padana e
Contrammiraglio Andrea Liorsi, già Comandante dell'Amerigo Vespucci*

Storia d'infortunio numero 115¹, agosto 2025

¹ Questa storia di infortunio è tratta dal libro "Nasta, il caso Vespucci" per gentile concessione dell'autrice Sondra Coggio e della casa editrice Il Filo di Arianna, nonché dal sito web https://www.facebook.com/groups/283939205079777/?locale=it_IT di cui la mamma di Alessandro è amministratrice. Anche da tale sito si sono tratte informazioni utili alla comprensione dei fatti e al vissuto di Alessandro.

Cosa è successo

Un marinaio di 29 anni, durante un'attività marinaresca a bordo di nave Amerigo Vespucci, è caduto dall'albero di maestra, rovinando con il capo sul ponte della nave e riportando uno shock traumatico da imponente emorragia cerebrale per gravissimo trauma cranio-facciale con fratture cranio-facciali multiple, con esiti mortali.

Chi è stato coinvolto

Alessandro, Sottocapo Nocchiere di 3^a classe, in Marina dal 2005, aveva frequentato la Scuola Sottufficiali a La Maddalena ed era imbarcato sul Vespucci nel gennaio 2011.
Dice la mamma:

“...Alessandro era un ragazzo buono, buonissimo. Da bambino era vivace, come tutti i bambini. Finita la scuola non c'era sbocco di lavoro. Aveva studiato tecnologia alimentare e aveva una qualifica da tecnico di laboratorio. Arruolarsi in Marina era stata una scelta giusta. Era contento, si era realizzato, prendeva lo stipendio, aiutava la famiglia. Altri famigliari si sono arruolati. Non è una tradizione di famiglia, ma è una decisione piuttosto comune.

Il suo primo incarico da sottufficiale lo svolse sul rimorchiatore Porto Empedocle, poi, dopo essere passato al servizio effettivo, la sezione motoscafi e due anni sulla Palinuro, un'altra nave scuola della Marina Militare Italiana ma leggermente più piccola della Vespucci”.

Dove e quando

Al momento dell'infortunio la nave era in navigazione isolata al largo dell'Argentario, 40 miglia a nord di Civitavecchia, il 24 maggio 2012.

Data la peculiarità del luogo ove è avvenuto l'infortunio, una nave scuola a vela della Marina Militare, è essenziale descriverne le caratteristiche e la missione, considerando il fatto che comunque rimane anche un luogo di lavoro.

Seguono alcuni approfondimenti corredati da foto che renderanno più chiara anche la dinamica incidentale.

La missione della nave



Figura 1. La nave Amerigo Vespucci in navigazione

L'Amerigo Vespucci (figura 1) è una Nave Scuola a vela della Marina italiana. La missione principale riguarda la formazione degli Allievi Ufficiali dell'Accademia Navale di Livorno, che, al termine del primo anno, imbarcano per una campagna addestrativa della durata di circa tre mesi.

Scopo dell'imbarco non è tanto insegnare agli Allievi ad andare a vela, quanto mettere loro stessi e i loro superiori in condizione di valutare la loro attitudine alla vita in Marina.

Operare in condizioni non sempre facili, a causa di stress, stanchezza, difficili condizioni ambientali, gestire responsabilmente e con consapevolezza le proprie energie e risorse fisiche e mentali, assumere incarichi di responsabilità e imparare a contare gli uni sugli altri, ossia consolidare lo spirito del Corso è, in sintesi, l'obiettivo della campagna addestrativa.

In definitiva gli Allievi si "mettono alla prova", e non è raro che al termine della campagna qualcuno decida di rassegnare le dimissioni.

La seconda missione della Nave è quella relativa alla rappresentanza, che si esplica soprattutto durante le soste in porti esteri, in cui il Vespucci assume il ruolo di "ambasciatrice d'Italia", operando in supporto al Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Economica. Durante le soste in porti italiani l'attività di rappresentanza è svolta a favore della Marina, che in questo modo si fa conoscere sul territorio, nonché delle comunità locali, per le quali ospitare il Vespucci in porto, e magari farne lo sfondo di manifestazioni pubbliche, è un'occasione particolarmente ricercata.

L'equipaggio

Nel corso della campagna addestrativa a favore dell'Accademia Navale, che dura circa tre mesi e si svolge normalmente fra luglio e settembre, la Nave imbarca gli Allievi del primo anno (circa 100-120) più tutto il personale di supporto: il Comandante al Corso, gli ufficiali sottordini, gli inquadratori, gli insegnanti, i sottufficiali, i marinai e il personale civile della componente logistica, il cappellano. In tutto, dalle 130 alle 150 persone. Durante l'imbarco gli Allievi vengono integrati nell'equipaggio della Nave, affiancandoli al personale di bordo che contribuisce a istruire e formare l'allievo in tutte le mansioni.

Il Vespucci ha un equipaggio fisso di circa 270 persone, divise nelle varie componenti: marinaresca, scafo e propulsione, sussistenza, amministrativa, operazioni, logistica, materiali, armi, personale e sanitario. Di queste, la componente marinaresca è quella che si occupa della manovra del timone e delle vele, oltre che della gestione delle imbarcazioni di bordo e delle manovre di ormeggio, disormeggio e ancoraggio. La componente marinaresca è presente su tutte le navi della Marina, ma, non dovendosi occupare delle vele, è normalmente molto ridotta. Sul Vespucci conta un centinaio di militari, chiamati "nocchieri" (figura 2).



Figura 2. La salita a riva

Alberi e vele

Le sartie presentano una sezione inferiore, che parte dal bordo della nave, la "murata", e arriva alla sommità del tronco inferiore, e una sezione superiore, le "sartiole", che parte dal bordo della coffa e arriva alla sommità del tronco intermedio. Alle sartie sono fissati cavi orizzontali, le "griselle", che consentono di salire sugli alberi per la manovra di apertura e chiusura delle vele quadre (figura 3).

Ciascun albero verticale sorregge cinque "pennoni", i tronchi orizzontali a cui sono fissate le vele quadre; i tre inferiori sono in acciaio, i due superiori in legno.

I pennoni sono pertanto 15, tuttavia le vele quadre sono 14, in quanto il pennone inferiore dell'albero di mezzana viene normalmente tenuto senza vela. Altre vele, denominate "vele di taglio", si trovano fra gli alberi, le "vele di strallo", e fra l'albero di trinchetto e il bompresso, i "fiocchi", mentre sull'albero di mezzana, verso poppa, si trova la "randa", sostenuta da un "boma" e da un "picco". Tutte le vele sono in fibra di canapa di diverso spessore. Tutti i pennoni possono ruotare sul piano orizzontale per orientare le vele in favore di vento. I tre pennoni superiori possono anche scorrere verticalmente sull'albero; vengono tenuti in posizione abbassata a vele chiuse, vengono alzati all'atto dell'apertura delle vele.



Figura 3. Le sartie e le griselle (1) sono utilizzate dai nocchieri per raggiungere la coffa (2), le barre e i pennoni

I movimenti di apertura e chiusura delle vele, di scorrimento verticale e di orientamento dei pennoni vengono attuati a forza di braccia, impiegando tutto il personale disponibile e agendo su cavi di vario spessore, detti nel loro insieme “manovre correnti”, quasi tutti in fibra vegetale (manilla).

Per le manovre che richiedono sforzi elevati, come il sollevamento dei pennoni, vengono impiegati paranchi di vario genere.

Manovra delle vele

Durante le soste in porto o le navigazioni a motore le vele sono tenute serrate, per evitare indesiderati sbattimenti, che alla lunga le possono deteriorare. Ciò si ottiene mediante appositi legacci, detti “matafioni” che vanno sciolti e fissati a mano. Quando si decide pertanto di aprire le vele, è necessario per prima cosa rimuovere questi legacci. Per quanto riguarda le vele quadre, serrate strettamente sui rispettivi pennoni, ciò implica la “salita a riva” dei nocchieri.

Seguendo una ben precisa successione di ordini, dati con il fischietto, i nocchieri si arrampicano sulle sartie sfruttando le griselle, si dispongono a intervalli regolari sui pennoni, appoggiando i piedi su appositi cavi orizzontali fissati sotto gli stessi, detti “marciapiedi”, sciolgono i matafioni, liberando così le vele, dopodiché scendono sul ponte. A questo punto, agendo sulle varie manovre correnti, le vele vengono distese verso il basso, i pennoni superiori vengono alzati; quindi, tutti i pennoni vengono orientati a seconda della direzione del vento e della rotta da seguire.



Figura 4. Fase particolarmente faticosa di chiusura delle vele



Figura 5. Serraggio delle vele con i matafioni; la pesantezza del tessuto delle vele e la possibilità che esse siano anche bagnate costringe i nocchieri a un notevole sforzo in condizioni di lavoro particolarmente difficili

Per chiudere le vele si segue lo schema opposto: si riportano i pennoni nella posizione iniziale, si abbassano quelli superiori; quindi, si raccolgono le vele verso l'alto (figura 4). A questo punto è necessario salire nuovamente a riva per serrare bene le vele sui pennoni tramite i matafioni (figura 5). La manovra delle vele di taglio - fiocchi, vele di strallo e randa - non richiede invece la salita a riva.

La salita a riva presenta un momento particolarmente delicato nel passaggio dalle sartie vere e proprie, ossia quelle che terminano sotto la coffa, alle sartiole, che dalla coffa si sviluppano verso l'alto fin sotto le barre (figura 6).



Figura 6. La coffa.

Per superare il bordo della coffa è necessario percorrere un breve tratto con il corpo sbilanciato all'indietro, appoggiando i piedi a sbarre orizzontali opportunamente posizionate e tenendosi con le mani a spezzoni di cavi verticali, in fibra sintetica, denominati "tientibene". Tale passaggio è necessario per raggiungere i pennoni dal secondo al quinto, mentre il primo pennone si raggiunge direttamente dalle sartie.

La manovra delle vele è un'operazione alquanto faticosa, che richiede elevato e intenso addestramento e un numero adeguato di personale, tanto che l'apertura (e la chiusura) delle vele contemporaneamente sui tre alberi può esser effettuata solo quando sono presenti a bordo gli Allievi dell'Accademia; in caso contrario si opera su di un albero per volta. Ovviamente non è necessario aprire sempre tutte le vele di tutti gli alberi, a seconda delle circostanze si può decidere di aprire solo parte delle vele. È necessario controllare costantemente il meteo, in quanto se si prevede un forte aumento dell'intensità del vento è opportuno iniziare a chiudere le vele, partendo da quelle più alte.

Servizi di guardia

Sul Vespucci, come sulle altre unità della Marina, tutto il personale è diviso su tre squadre, denominate 1^a, 2^a e 3^a squadra. Durante la navigazione le tre squadre si alternano nei ruoli di: "Squadra di Guardia", "Squadra di Comandata" e "Squadra Franca". Alla chiamata del Posto di manovra generale alla vela interviene tutto il personale e quindi tutte le squadre. I turni di guardia durano quattro o due ore: i turni sono: 8-12, 12-16, 16-18, 18-20, 20-24, 0-4, 4-8.

Che cosa si stava facendo

La squadra di Alessandro era smontata di guardia alle 8:00 e quindi si trovava nella condizione di "comandata". In questo periodo era stato deciso, sin dal giorno prima e reso noto a tutto l'equipaggio, di aprire e poi chiudere le vele, attività per la quale complessivamente occorrono circa una quarantina di nocchieri (figura 7). In quel frangente, come da procedure di bordo, il Capo guardia aveva integrato la squadra di guardia, insufficiente per quella operazione, con parte della squadra di comandata (figura 8). Come da prassi il Capo guardia aveva chiesto se qualcuno avesse qualche problema a effettuare l'attività. Alessandro aveva dato la propria disponibilità.



Figura 7. In evidenza il passaggio dei nocchieri oltre la coffa e la pericolosità di questa fase lavorativa



Figura 8. Il momento della salita a riva da parte dei nocchieri

A un certo punto

Durante la fase di chiusura delle vele, mentre scendeva dall'albero di maestra sul ponte di coperta, dopo averle serrate, alle 11:38, nel passare dalla coffa alle sartie, sostenendosi ai "tientibene" (figura 9, 10), Alessandro ha perso la presa ed è caduto da una altezza di circa 15 metri, impattando violentemente sul ponte. Durante l'udienza, un nocchiere racconta

"Alessandro era sotto di me, quindi lo vedevo, era proprio in corrispondenza dell'albero. Non lo vedevo costantemente in quanto, trattandosi di un'attività pericolosa, quella della salita e della discesa, dovevo guardare dove mettere mani e piedi."

E ancora:

"Ricordo di aver sentito "una forte vibrazione" delle sartie, senza pensare a nulla di che al momento. Poi, guardando in giù, ricordo di aver visto Alessandro cadere. Non ho sentito un urlo o comunque qualcosa di simile, no, è caduto in silenzio".

Un altro nocchiere racconta:

"Con, Alessandro, quel giorno, eravamo a circa tre, quattro metri uno dall'altro. Io sul lato dritto e lui sul lato sinistro prima che ricominciasse la discesa e lo perdessi di vista. Mi sono accorto della sua caduta principalmente col rumore, un rumore fortissimo. Addirittura pensavamo fosse una rottura meccanica ma poi ci siamo resi conto che in realtà era tutt'altro. Neanche un grido, una voce, assolutamente no, niente".

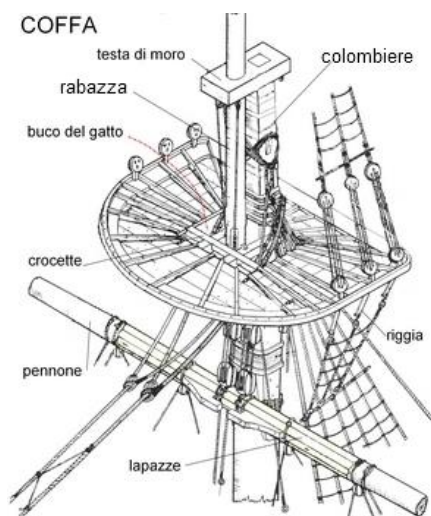


Figura 9. Coffa



Figura 10. Si notino: l'asta orizzontale in ferro rivestita in cordino per la presa con le mani e l'appoggio con i piedi e il "tientibene", corda intrecciata bianca, laterale ove il nocchiere fa presa con le mani

Libero dai vincoli di sicurezza, perché in fase di discesa sul ponte, Alessandro ha perso la presa all'altezza della coffa dell'albero di maestra ed è precipitato sulle sartie su cui è rimbalzato, compiendo una capriola che lo ha orientato col capo verso il basso; con esso si è poi schiantato contro il carabottino (figura 11, 12) che si trovava appoggiato a 45° ai cosiddetti "bastingaggi", i cassoni sulla murata del veliero nei quali sono riposte le amache e altro materiale marinaresco.

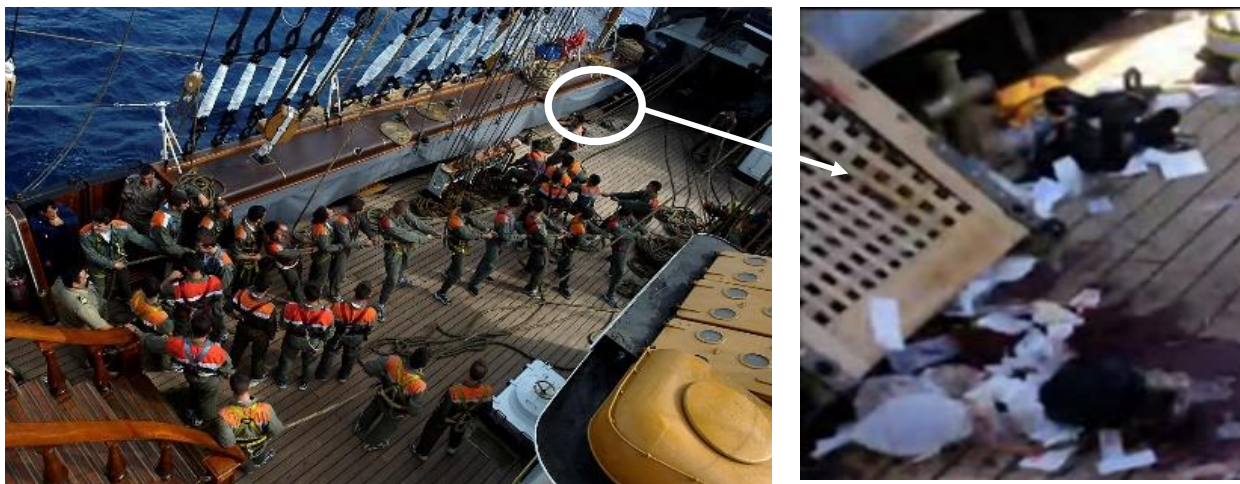


Figura 11 e 12. Bastingaggi e particolare del carabottino, griglia in legno, punto di contatto di Alessandro sul ponte della nave

Che cosa si è appreso dall'inchiesta

In ambito militare sono state condotte quattro inchieste, una dalla Procura Militare e tre (interna, sommaria e formale) dalla Marina stessa. Tutte e quattro sono state archiviate senza aver individuato responsabilità per la morte di Alessandro, riconoscendo che la nave aveva agito senza inadempienze da parte del Comando di bordo e del suo equipaggio, in linea con le norme e con le modalità tecniche operative conosciute.

Non si configuravano reati militari. Il personale aveva rispettato le regole e le prassi. La causa della morte era stata la caduta senza coscienza dovuta a un malore. Il Comandante del Vespucci all'epoca dei fatti:

"In questi anni mi sono più volte chiesto se avessi ommesso o errato qualcosa. Ho vissuto la morte di Alessandro come una ferita profonda e indelebile, un dramma per la mia esistenza."

Ma successivamente è stata condotta una quinta inchiesta al di fuori dall'alveo militare. Essa è stata delegata dalla Magistratura della Procura di Civitavecchia alla Finanza di mare e agli Ispettori del Lavoro con qualifica di Ufficiali di Polizia Giudiziaria.

Indagini difficili e di particolare complessità per svariati motivi:

- Il "luogo di lavoro", una nave scuola a vela varata il 22 febbraio 1931, è assai peculiare;
- Le procedure "marinaresche" possono costituire un ostacolo di comprensione da parte di professionisti che non hanno dimestichezza con tali particolari attività lavorative. Regole e prassi storiche "abbiamo sempre fatto così" e "non è mai successo niente", all'interno di un luogo di lavoro con specificità uniche al mondo, costituiscono sicuramente un limite nel *benchmarking* con la normativa di sicurezza che nasce per contesti assai diversi;

- La normativa di igiene e sicurezza sul lavoro delineata nel Decreto Legislativo 9 aprile 2008 n° 81 (art. 3 comma 2), si applica *“tenendo conto delle effettive particolari esigenze connesse al servizio espletato o alle peculiarità organizzative ivi comprese quelle per la tutela della salute e sicurezza del personale nel corso di operazioni e attività condotte dalla Forze armate...omissis...* in forza di specifici decreti attuativi che si sarebbero dovuti emanare di concerto con i vari Ministeri competenti entro 2 anni dall'entrata in vigore del TUSL. Il 15 marzo 2010 la Difesa ha emanato due distinti atti: il D.Lgs 60/10 (Codice dell'Ordinamento Militare - art. 184 - rimando al contemporaneo TUOM) e il D.P.R. 90/10 (TUOM -Testo Unico Ordinamento Militare - artt. da 244 a 263). Solo quest'ultimo atto normativo – di fatto – entra nel merito della necessità di effettuare la valutazione dei rischi, e ripercorre, nella sostanza, i capisaldi del D.Lgs 81/08. Solo sull'individuazione del “datore di lavoro”, forse non a caso, si è fatto un “passo indietro” scardinando quegli elementi di certezza, quali “il pieno potere decisionale-organizzativo” e “un'adequata autonomia di spesa” che nel testo definivano in modo abbastanza univoco, il ruolo di datore di lavoro. Nel TUOM, invece, la “responsabilità diffusa” anche a soggetti con limitato potere organizzativo e di autonomia di spesa ha reso l'individuazione del datore di lavoro un vero rompicapo
- All'epoca, quindi, la figura del Datore di Lavoro ai sensi del D.Lgs 81/08 era di incerta definizione, così pure quella del Dirigente, perdendosi nei meandri di una catena di Comando, quella militare, articolata e complessa. Senza l'uso delle deleghe ex art. 16 del D.Lgs 81/08 che avrebbero potuto, all'interno della vasta ramificazione di specifiche competenze, delineare meglio un quadro di “responsabilità diffusa”, sì, ma almeno chiara e circoscritta con definiti poteri di spesa e di organizzazione. Esattamente come si è sempre operato all'interno dei grandi gruppi industriali.

Se tutti avevano fatto le cose “in regola”, allora, forse, erano le regole a non funzionare, dato che liquidare la morte di Alessandro come evento accidentale (malore), quando le più basilari norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro (e quello era un luogo di lavoro a tutti gli effetti) non erano state rispettate, pur con la disponibilità di una tecnologia nota, non appare accettabile.

Non sarebbe successo se...

- se Alessandro avesse palesato una condizione fisica temporaneamente non ottimale tale da rendere sconsigliabile la sua salita a riva. Ma quando uno ha la passione nel cuore, ha 29 anni, non si tira mai indietro e nel gruppo ... Insomma, dai, ... ma che figura ci faccio ...?
- fosse stata presente a bordo la figura del Medico Competente che la Marina avrebbe dovuto istituire a partire dal 9 aprile 2010 e cioè dopo 24 mesi dall'entrata in vigore del D.Lgs 81/08 (in teoria anche prima, fin dal 1996, cioè due anni dopo la promulgazione del D.Lgs 626/94), con il quale Alessandro avrebbe potuto confrontarsi per “ascoltare il proprio corpo”;
- se la RTVR fosse confluita nell'apposito DVR che, plasmandosi sulle specificità del Vespucci, avrebbe creato condizioni migliori per aggiornare le misure di prevenzione e protezione successivamente a una valutazione dei rischi specifica. Misure che storicamente erano note da tempo nei comparti che presentano il rischio di caduta dall'alto (tipicamente edilizia), e quindi...
- a seguito della valutazione dei rischi, “qualcuno” avesse assunto la responsabilità di modificare nella sostanza le condizioni di sicurezza della nave e quindi adottare il “full arrest”, come installato successivamente, e come ha confermato un giovane marinaio:

“Adesso tutto è cambiato dopo la morte di Alessandro. Adesso abbiamo un “full arrest”, un sistema che va su una linea guida (linea vita, ndr) che parte dal ponte di coperta fino al massimo dell’albero. Poi abbiamo lo stazionabile², tipo quelli che usano gli alpinisti e i granchi³ per lo stazionamento anticaduta. La sicurezza nella salita e nella discesa in alberata, adesso è sicura al 100%”.

E poi i corsi di formazione per i Dispositivi di Protezione Individuale di III cat. (c.d. “salvavita”), le ore di addestramento, la sorveglianza sanitaria;

- nel mare magnum delle distribuzioni di competenze, oneri e poteri della catena di Comando della Marina Militare, si fossero individuati, con un opportuno sistema di deleghe, le figure e i ruoli che avrebbero dovuto valutare e mettere in atto le misure di prevenzione e protezione. Evitando rimpalli e “fumosità” che non hanno permesso l’attuazione di sistemi di prevenzione in linea con le più moderne prassi lavorative. Che fosse possibile lo dimostra il fatto che “dopo” è stato possibile, ma al prezzo di una vita umana: quella di Alessandro;
- non si fosse, per anni, sottostimato a causa di una sorta di “limite culturale”, il rischio di caduta dall’alto, che, proprio per l’elevato rischio intrinseco, necessita di elevata consapevolezza da parte di tutti sulle proprie e altrui performance fisiche.

Come è andata a finire

Le quattro inchieste condotte in ambito militare e successivamente archiviate non hanno scoraggiato i familiari di Alessandro.

La caparbia e la forza dei genitori di Alessandro di lottare contro tutto, il sistema militare, e tutti, le molte persone che potevano essere coinvolte penalmente nella vicenda, hanno fatto sì che il 16 marzo 2016 sia iniziato, con la prima udienza a Civitavecchia, il processo penale per quattro imputati: il Comandante della nave, il Comandante in Capo della Squadra Navale e due Capi di Stato Maggiore della Marina Militare. Il capo di imputazione era il “mancato rispetto della normativa di settore sulla prevenzione degli infortuni sul lavoro”.

Nel maggio 2023 si è concluso il primo grado di giudizio, di cui non si riportano gli esiti in quanto sarà solo con la Cassazione che si potranno definire i profili di responsabilità dei soggetti implicati in questa triste storia. A novembre 2024 si è avviato il secondo grado di giudizio ... i tempi della Giustizia sono spesso interminabili.

Ci pare però che sul banco degli imputati mancasse un soggetto di rilevante “peso politico”: LO STATO. Lo Stato, con il susseguirsi dei Governi che negli anni sono stati inermi nel dare attuazione ai principali precetti di salute e sicurezza del D.Lgs 81/08, mediante quei decreti attuativi citati dall’art. 3 (Campo di attuazione) del già citato D.lgs, che però, si ricorda, è perfettamente sovrapponibile all’originale art. 1 del D.Lgs 626/94 (Campo di applicazione). È pertanto possibile affermare che negli anni intercorsi tra il 1994 e il 2008 (14 anni) si sono perse numerose occasioni per definire, con decreti attuativi ad hoc, la regolamentazione di una materia complessa quale la sicurezza in luoghi di lavoro così “peculiari” quali una nave militare e ancor più una nave scuola come il Vespucci.

Solo nel marzo 2010 si è avviato il processo di normalizzazione e quindi di adeguamento alla normativa di salute e sicurezza sul lavoro in ossequio alle prassi normative già in vigore da anni nei tradizionali comparti produttivi e derivate dalle normative europee. Infatti, nel

² uno stazionabile è un punto o un ancoraggio sicuro e stabile dove si può fare sosta, cioè fermarsi, assicurarsi, o montare una stazione per le manovre di corda (per esempio per calarsi in corda doppia o per assicurare un compagno)

³ I granchi sono un tipo di anello metallico, solitamente in acciaio inox o altro metallo resistente, usato in alpinismo e arrampicata come dispositivo di ancoraggio stazionabile.

D.P.R. n. 90 (Testo unico delle disposizioni regolamentari in materia di ordinamento militare, a norma dell'articolo 14 della legge 28 novembre 2005, n. 246), l'art. 255 tratta proprio il tema della Valutazione dei rischi. E successivamente, a dicembre 2011, la Circolare S.M.M. 1062 (Istruzioni per l'attuazione delle norme di legge in materia di sicurezza e igiene del lavoro) è entrata specificatamente nel merito dell'intera proceduralizzazione della valutazione dei rischi, introducendo, per la prima volta, il concetto di RTVR (Relazione Tecnica Valutazione Rischi), prodromica alla redazione del documento di valutazione dei rischi.

Per la specificità del “luogo di lavoro”, un capitolo è dedicato alle Unità Navali; in sostanza si riprendono i concetti base del Testo Unico del 2008, mantenendone l'ossatura ma plasmando le varie competenze all'interno dell'articolata catena del Comando militare che il D.Lgs 81/08 non poteva prevedere. Un capitolo è inoltre dedicato all'uso dei D.P.I. (Dispositivi di Protezione Individuale).

Dice il Comandante del Vespucci nel descrivere la complessità del Vespucci:

“26.000 metri di vele, 34.000 di cime, tutto da controllare, smontare e rimontare ... omissis ... a fine novembre 2011 ricevemmo dall'Arsenale della Marina Militare una relazione tecnica di valutazione del rischio, una RTVR, non ce l'avevano le altre navi e non ce l'aveva neanche la Vespucci prima. In rosso non c'era alcuna attività marinaresca, era tutto verde, rischio accettabile”.

Tra dicembre 2011 e maggio 2012 sono passati solo cinque mesi. Troppo poco per completare e definire compiutamente un Documento di Valutazione dei Rischi, ancorché anticipato dalla ben nota RTVR, e arrivare così all'analisi tecnica del rischio di caduta dall'alto e, soprattutto, all'adozione di quelle misure tecniche che avrebbero potuto salvare la vita di Alessandro. La scadenza per la redazione della valutazione dei rischi (DVR) era di lì a pochi mesi. Da quel lontano 19 settembre 1994, nel frattempo di mesi ne sono passati più di 180. Molto si poteva fare.

Troppo tardi si è fatto e solo dopo la caduta di Alessandro.

Dopo l'incidente le procedure sono rimaste invariate e solo dopo le prescrizioni del 2014 da parte degli Ispettori del Lavoro di Civitavecchia si è studiato un sistema che ha comportato modifiche strutturali agli alberi della nave, corsi di formazione, acquisizione e sperimentazione di nuovi DPI e specifici addestramenti. Questa attività ha visto la nave ferma per circa due anni; l'adeguamento è terminato nell'estate del 2016 dopo quattro anni dall'incidente. I Dispositivi di Protezione Individuale e le Linee Vita per il rischio di caduta dall'alto sono, a volte, l'unico sistema per salvare le vite dei lavoratori. È occorsa pertanto una progettazione ad hoc per la messa in sicurezza della fase di salita e discesa dagli alberi del Vespucci, con l'individuazione di un sistema di linee vita verticali già in uso da almeno 30 anni nei comparti delle costruzioni, grandi impianti e piattaforme offshore. Sistemi collaudati, estremamente affidabili e poco impattanti sulle attività dei nocchieri (figura 13). Come sovente accade, anche nelle imprese “tradizionali”, quei limiti culturali già accennati in precedenza, si possono trasformare in veri e propri “bias cognitivi” che non permettono di vedere ciò che per altri soggetti, osservatori esterni, potrebbe essere più evidente; sebbene non si possa considerare una scusante, in molte altre navi simili al Vespucci, per dimensioni, caratteristiche e finalità (navi scuola e di rappresentanza), le modalità di salita a riva erano (sono?) le stesse del nostro Veliero nel 2012.

Oggi non più.

⁴ <https://www.youtube.com/watch?v=1n6Z69yFdac> Nave Gorch Fock, Germania, salita a riva -> 2:08:00

<https://www.youtube.com/watch?v=WluyQYcUNv0> Nave Sagres, Portogallo, salita a riva -> 00:20:44

<https://www.youtube.com/watch?v=r-wC-EWbosY> Nave Dar Młodzieży, Polonia, salita a riva -> tutto

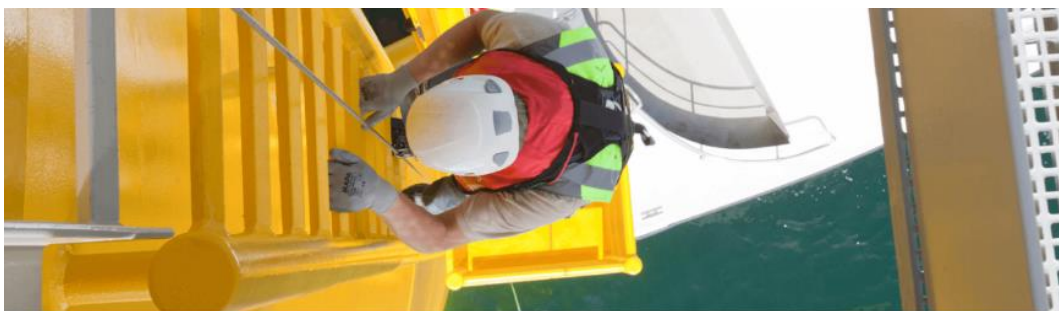
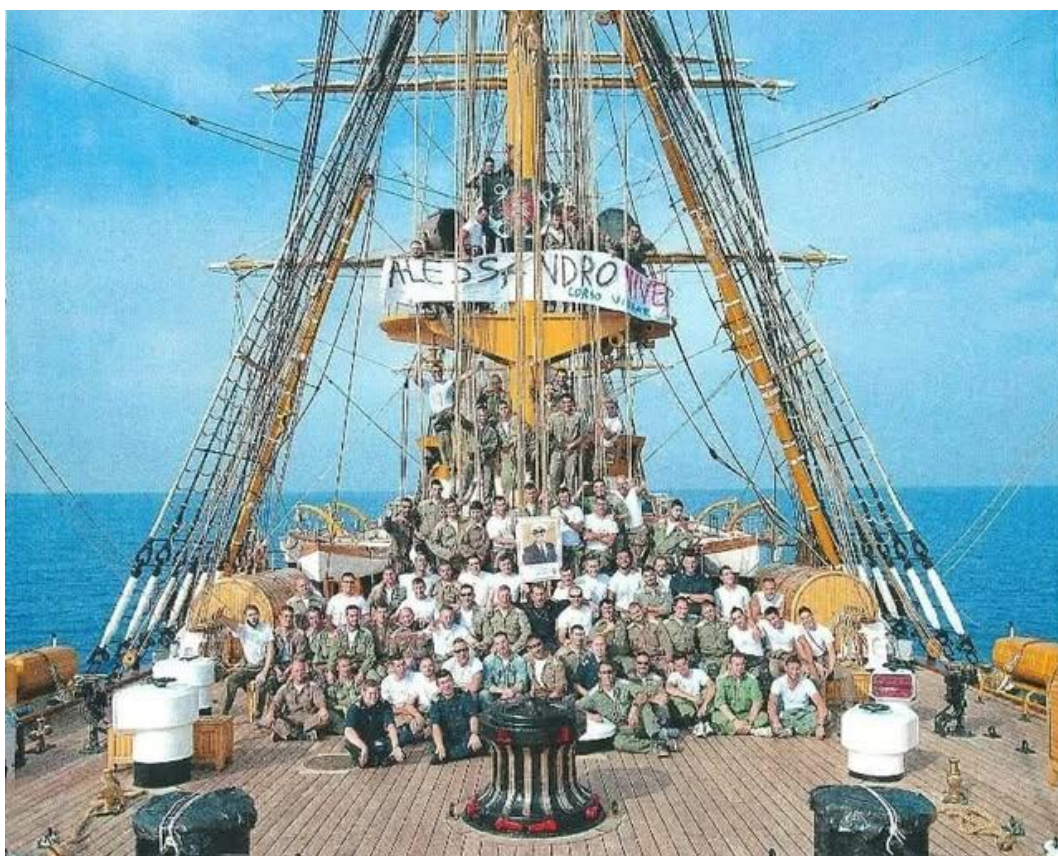


Figura 13. La linea di vita verticale è un sistema di protezione anticaduta flessibile che permette di muoversi liberamente lungo tutta la fune metallica senza agganciarsi/sganciarsi, così da ridurre a pochi centimetri la caduta libera del lavoratore. Che in tal modo non acquisisce abbastanza velocità da poter determinare possibili danni osteoarticolari ai distretti superiori ovvero agli organi interni.



Per maggiori informazioni contattare:

Centro Regionale di Documentazione per la Promozione della Salute, ASL TO3
Via Martiri XXX Aprile, 30 Chiostro della Certosa Reale, Padiglione 18 – Il piano,
10093 Collegno TO
email: info@dors.it



Quest'opera è distribuita con Licenza Creative Commons Attribuzione - Non commerciale - Non opere derivate 4.0 Internazionale. L'utilizzo del testo, integrale o parziale, è autorizzato, salvo a fini commerciali, con citazione della fonte.