Trasporti

Motonavi sotto accusa: infiammabili fuori posto

In una perizia il lungo elenco dei guai dei mezzi. E il giudice ordina all'Actv di ripristinare l'aiuto motorista

Venezia, 20/02/2007

Documenti di bordo scaduti e corretti a mano, stillicidi di sostanze infiammabili che colano nella sentina, dispositivi di emergenza che si possono azionare solo in sala macchine e non in plancia da parte del capitano, meccanismi di isolamento del combustibile disseminati tra i passeggeri, come se in caso di incendio ci si potesse far strada agevolmente tra migliaia di persone chiedendo "permesso".È solo una parte della lista dei malanni delle motonavi Actv denunciati da anni dai lavoratori e accertati dalla perizia del consulente tecnico d'ufficio, l'ingegner Valsiro Scotti, nell'ambito del ricorso d'urgenza presentato davanti al giudice del lavoro Margherita Bortolaso dall'avvocato Giuseppe Duca, che ha visto alcuni dipendenti chiedere il rispetto degli standard di sicurezza chiamando in causa l'azienda stessa e la Capitaneria di Porto. Actv ha però depositato un reclamo che sarà discusso mercoledì in attesa del giudizio di merito previsto per aprile, ma nel frattempo si è dichiarata pronta ad ottemperare. Anche se un po' lentamente, visto che i lavoratori hanno chiesto al giudice di eseguire coattivamente il dispositivo. Da anni il personale di bordo sostenuto dal sindacato Rdb cub, si batte per ottenere un miglioramento delle condizioni in cui opera e mal aveva digerito l'eliminazione della figura dell'aiuto motorista nel 2001 che portava da sei a cinque l'equipaggio di una motonave in virtù dell'introduzione di impianti di automazione che dovrebbero prevedere il controllo a distanza della sala macchine. La nuova tabella di armamento redatta dalla Capitaneria di porto potrebbe reggere in caso di imbarcazioni e apparecchiature funzionanti alla perfezione, secondo i lavoratori, non nella realtà delle motonavi, dove ad esempio tecnologie moderne sono state installate in strutture risalenti a oltre settant'anni fa, che secondo il perito del tribunale non sono neanche formalmente attuabili.La vicenda si trascina da parecchi anni, e dopo battaglie a colpi di diffide, volantini e scontri è approdata davanti al giudice del lavoro, che ha emesso un'ordinanza che obbliga Actv innanzitutto a reintegrare l'aiuto motorista, cioè l'aiutante del direttore di macchina, che trovandosi a operare spesso in locali angusti e definiti anche dalla perizia talvolta pericolosi può avere la necessità di avvertire il resto dell'equipaggio di eventuali problemi, soprattutto quando gli allarmi hanno un funzionamento anomalo.

«Finalmente un giudice ha riconosciuto la pericolosità delle motonavi è la posizione di Rdb - per i lavoratori ma di conseguenza anche per i passeggeri. È stato fatto un lavoro serio, con una relazione per ogni motonave, riconoscendo per la prima volta che imbarcazioni varate nell'arco di oltre settant'anni hanno caratteristiche tecniche molto diverse. Il giudice ha decretato che la Capitaneria, che avevamo diffidato alcuni mesi fa ad intervenire, ha utilizzato troppa discrezionalità nel redigere quelle tabelle di armamento, e che certe tecnologie quelle che permetterebbero la riduzione di organico - in motonavi vetuste non sono assolutamente attuabili».«Siamo convinti della correttezza del nostro operato - sostiene il capitano Alberto Diamantini, responsabile del dipartimento Sicurezza della Capitaneria - ma non possiamo che inchinarci di fronte alla decisione del giudice e non abbiamo intenzione di opporci, anzi, dovremo controllare che venga osservata».

Raffaella Vittadello