

# **STUDIO LEGALE CAMPLESE GIULIANO**

**Bologna**

Alla  
PROCURA DELLA REPUBBLICA  
PRESSO IL TRIBUNALE DI RAVENNA

Alla  
AZIENDA U.S.L. DI RAVENNA  
Servizio di Medicina del Lavoro

\*\*\*\*\*

I sottoscritti Vincenzo Diano nella sua qualità di Coordinatore provinciale dell'Organizzazione Sindacale SLAI-COBAS di Ravenna, con sede in Ravenna alla Via Punta Stilo n. 15, nonché Ermanno Bigi nella sua qualità di Segretario provinciale dell'O.S. FEDERMAR, con sede in Villanova di Ravenna, Via Galimberti n. 31,

## **ESPONGONO**

alla S.V. Ill.ma quanto segue:

in data 01/09/2006 perdeva la vita, in seguito ad un incidente sul lavoro, il Sig. Luca Vertullo, un giovane operaio di anni 22 anni, al primo giorno di lavoro presso il porto di Ravenna e assunto quale "lavoratore interinale" dall'agenzia Intempo.

La morte di questo giovane operaio è l'ennesimo infortunio che si verifica all'interno del porto di Ravenna e costituisce la conseguenza della inadeguata e spesso assente formazione fornita ai lavoratori dell'azienda e della totale assenza di cautele e di misure idonee alla prevenzione degli infortuni ed alla tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori stessi, in totale spregio della legislazione vigente in materia. Infatti, diversi e numerosi sono sia i gravi e pericolosi incidenti (rimasti fortunatamente senza conseguenze per le maestranze) che gli infortuni verificatisi in passato. Tra i tanti - segnalati anche dagli organi di stampa - si rammentano, a titolo esemplificativo, l'incidente avvenuto sulla motonave C. Champ ancora nel febbraio 2003 e il recente grave infortunio di cui è stato vittima un altro giovane lavoratore di appena vent'anni, Matteo Ravagli (doc. 1).

Venerdì 01 settembre 2006 era, quindi, il primo giorno di lavoro nel porto di Ravenna per una quindicina di giovani lavoratori interinali, utilizzati dalla Cooperativa Portuale tramite l'agenzia INTEMPO S.p.A., con un contratto part-time che garantisce solo due giornate lavorative alla settimana e per essere impiegati nello sbarco/imbarco dei traghetti (doc. 2).

In sostanza il loro lavoro consisteva nello svolgimento delle pericolose operazioni di “rizzaggio”: posizionare cavalletti sotto i semirimorchi, posizionare cunei sotto le ruote e le catene per fissare i “trailers” alle navi ... .

Formalmente, prima di essere impiegati nei docks, questi giovani lavoratori hanno effettuato un brevissimo periodo di formazione (4 giorni) durante il quale sono state impartite loro rudimentali nozioni sulla sicurezza (nozioni generali sulla 626, sui DPI) e sulle procedure operative (principalmente sulle tipologie di segnalazioni) ad opera del responsabile della formazione (Sig. GENNARI PIERPAOLO) e del responsabile della sicurezza della Cooperativa Portuale (Sig. ANTONIOLI ROBERTO). In realtà solo quattro giorni - certo, full-time! - durante i quali sono state fatte visionare loro delle diapositive e fatto fare un giro nelle banchine: col che gli adempimenti di legge in merito alla informazione e formazione sui rischi per la sicurezza e la salute del lavoratore sono state considerate una pratica chiusa.

Nella mattinata di quel Venerdì, dalla nave traghetto “Espresso Catania” erano stati sbarcati circa 150 pezzi, poi erano seguite le operazioni d’imbarco nelle due stive e nella coperta della nave: a tal fine erano state impiegate 3 “vette” di lavoro. Alle ore 15 circa si stava ultimando il riempimento della piccola stiva al piano più basso del traghetto.

Alle 15,10 il Sig. Conficconi Francesco aggancia l’ultimo semirimorchio da posizionare sulla rampa dello “stivotto”. Il Sig. Conficconi, a quanto ci é dato di sapere, presta servizio nella Compagnia Portuale dal 1979 ed ha una lunghissima esperienza quale conduttore dei “Sisu”: trattori che servono per l’imbarco e lo sbarco dei semirimorchi con la possibilità di ruotare la posizione di guida per imbarcare più agevolmente i “trailers” in retromarcia in spazi ristretti.

Il semirimorchio - estremamente pesante (molto più di quanto avrebbe dovuto), viene ugualmente issato a bordo e successivamente fatto scendere, dal Sig. Conficconi, sulla rampa al termine della quale i giovani interinali stavano ultimando il “rizzaggio” del rimorchio posizionato precedentemente. Mentre i giovani interinali si apprestavano a mettere i cunei e il cavalletto sotto il rimorchio che stava iniziando a scendere, il Sig. Conficconi si accorgeva di non riuscire a frenarlo e, dopo un disperato tentativo di “ingallonare” lo stesso facendolo scendere a zig-zag, il trailer prendeva velocità e travolgeva Luca Vertullo uccidendolo.

Questi i fatti di quel tragico venerdì, ma la situazione in cui i lavoratori sono costretti a fornire la propria prestazione al Porto di Ravenna è da tempo, come prima ricordato, un ordinario fatto di cronaca ad uso di diversi quotidiani.

Ma in questa sede corre l'obbligo di ricordare come le stesse OO.SS. esponenti, quasi giornalmente, si siano trovate e si trovino costrette ad inviare denunce ed esposti alle autorità competenti per evidenziare il problema della sicurezza e della salute dei lavoratori impegnati nelle attività di carico e scarico dei traghetti (doc. 3).

Ora e in generale, le norme dettate per impedire l'insorgenza di situazioni pericolose in ambiente di lavoro sono dirette alla prevenzione degli infortuni tutelando il lavoratore non solo da incidenti derivanti da sua disattenzione, ma anche da quelli ascrivibili a negligenza, imperizia e/o imprudenza dello stesso; con la conseguenza che l'imprenditore che abbia provocato un infortunio sul lavoro per violazione delle relative prescrizioni è sempre responsabile dell'infortunio, sia quando ometta di adottare idonee misure protettive sia quando non accerti e vigili che di queste misure venga fatto effettivamente uso da parte del dipendente, non potendo attribuirsi alcun effetto esimente all'eventuale concorso di colpa del lavoratore.

Ma il fatto è che nel caso di specie chi sia il datore di lavoro, o meglio, su chi incomba la responsabilità contrattuale ex art. 2087 e quella penale per l'infortunio mortale verificatosi è difficile a dirsi: qui ci sono una impresa utilizzatrice e una somministratrice della forza lavoro che "giocano" a scaricarsi la responsabilità in ordine alla tutela di un diritto assoluto del lavoratore: la salute e, nel caso di specie, la vita!

L'agenzia per il lavoro, l'impresa INTEMPO S.p.A. (che, in qualità di impresa somministratrice, ha l'obbligo di informare sui rischi per la sicurezza e la salute connessi all'attività che il lavoratore andrà a svolgere presso l'impresa utilizzatrice) non può ritenersi sollevata da un tale obbligo facendo semplicemente sottoscrivere al lavoratore un "contratto di somministrazione" che include una clausola nella quale si afferma che il lavoratore è stato informato sui rischi presenti in azienda dalla stessa impresa utilizzatrice della forza lavoro (doc. 2). Infatti, la stessa Corte di Cassazione - in tema di responsabilità per un evento che si aveva l'obbligo di evitare - ha sostenuto che, *"per escludere, nel caso di successione di garanti, la responsabilità di uno dei precedenti garanti, che abbia violato determinate norme precauzionali, non è sufficiente che il successivo garante, o uno dei successivi, intervenga, ma è*

*indispensabile che intervenendo, sollecitato o meno dal precedente garante, rimuova effettivamente la fonte del pericolo dovuta alla condotta (azione od omissione) di quest'ultimo, con la conseguenza che, ove l'intervento risulti incompleto, insufficiente, tale da non rimuovere quella fonte, il precedente garante, qualora si verifichi l'evento, anche a causa del mancato rispetto, da parte sua, di quelle norme precauzionali, non può non risponderne (ciò è una conseguenza logica dei principi in tema di prevedibilità ed evitabilità dell'evento, in tema di dominabilità della fonte di pericolo e in tema di affidamento)".*

Ora, che nel Porto di Ravenna si lavori in situazioni di assoluta patologia del settore é un dato noto e di pubblico dominio e, nello specifico, non poteva non essere ben noto ad un'agenzia come l'INTEMPO S.p.A. che, impegnata nella "ricerca (?), selezione (??) e fornitura" di lavoratori specializzati in lavori portuali, risulta presente quale agenzia di somministrazione di detti lavoratori in numerosi Porti italiani (oltre quello di Ravenna) quali Genova, Livorno, Cagliari etc. (doc. 4).

Orbene, vale la pena di precisare che la linea di cabotaggio Ravenna-Catania sta diventando un punto di riferimento del progetto "Autostrade del mare" e che i ritmi di lavoro degli addetti a questa linea sono diventati veramente insostenibili: i traghetti - che a volte (e per i più disparati motivi) arrivano in porto anche alle 10 del mattino (se non addirittura a mezzogiorno) e la sera poco prima delle 20 - devono ripartire subito sbarcando e imbarcando dai 200 ai 300 pezzi a seconda dei tempi e delle richieste. Pertanto i lavoratori sono costretti a "rizzare" le catene dei semirimorchi mentre i guidatori dei Sisu (contemporaneamente) imbarcano dentro altri trailers, sentendosi spesso sfiorare la schiena dalle gomme di questi ultimi.

Si aggiunga che le "autostrade del mare" non sempre sono economiche. Gli autotrasportatori lo sanno e spesso provvedono a modo loro: una volta arrivati vicino al porto, lontano da occhi indiscreti, trasferiscono le merci di tre rimorchi su due e, se sono merci poco ingombranti, addirittura di due carichi ne fanno uno solo. Così avviene che un rimorchio che dovrebbe pesare 300 quintali (tara compresa), ne pesa 500 se non addirittura 600. Ogni tanto viene imbarcato un rimorchio così pesante che tutti gli autisti di Sisu si rifiutano di imbarcarlo (e allora lo imbarca il proprietario stesso).

Tutto questo, a quanto ci é dato di sapere, avviene da molto tempo e per questo è lecito e plausibile pensare che lo sapessero anche il comandante delle nave, lo spedizioniere, il

Servizio Prevenzione e Sicurezza dell'Ausl di Ravenna, il Responsabile Igiene e Sicurezza dell'Autorità Portuale di Ravenna, il Responsabile Aziendale della Sicurezza della Cooperativa Portuale, i Presidenti della Coop. Portuale e della Compagnia Portuale, gli Rls ... e gli ultimi anelli della catena: i lavoratori del traghetto e gli autisti dei Sisu.

Per questo alcuni esperti conduttori di Sisu chiedono da anni di non essere più avviati nei traghetti (a qualcuno di loro era già successo di non riuscire a frenare un rimorchio sovraccarico nella rampa di una nave provocando danni alle cose, ma, fortunatamente, non alle persone).

Per questo più volte si è ventilata la necessità di installare una pesa al Largo Trattaroli (la banchina dove attraccano i traghetti).

I vecchi soci della Cooperativa Portuale (che hanno mediamente oltre 45 anni) si rifiutano da tempo di andare a "rizzare" i rimorchi, mentre tra i giovani soci (che hanno un'età compresa mediamente fra i 20 e i 30 anni e non possono rifiutarsi perché "ricattabili" dal punto di vista occupazionale), si è diffusa la pratica di produrre certificati medici per farsi esonerare da quel lavoro. Così si è ricorso all'impiego di giovani interinali solo per il lavoro sui traghetti.

Ma la sicurezza nel porto non può inibire e precludere la produttività e chi pretende che le regole sulla sicurezza vengano rispettate viene quasi sempre allontanato dai terminali come elemento indesiderato.

Quel giorno c'erano dei giovani lavoratori alla loro prima esperienza, e i "vecchi" che li stavano affiancando per lo più avevano solo 3 mesi di esperienza: il rimorchio (troppo pesante) non doveva essere issato sulla rampa e, comunque, prima di farlo scendere col trailer tutti i lavoratori dovevano uscire dalla rampa e solamente una volta che il rimorchio fosse stato fermo e posizionato sarebbero dovuti rientrare i giovani per rizzare quel rimorchio.

Tenuto conto delle sopra esposte considerazioni, le sottoscritte Organizzazioni Sindacali chiedono alle autorità in indirizzo:

- di verificare se e in quale modo siano stati assolti da parte della Autorità Portuale di Ravenna e dell'Agenzia per il lavoro INTEMPO S.p.A. gli obblighi previsti dall'art. 2087 c.c., dal D.Lgs. 626/94 e da tutte le norme legislative e regolamentari in materia di prevenzione degli infortuni e di sicurezza sul posto di lavoro;

- di verificare se vi sia stata e vi sia da parte delle citate aziende e dei dirigenti preposti alle stesse violazioni di norme penali in materia;
- di verificare l'eventuale commissione di reati in merito all'infortunio che ha condotto a morte il Sig. Luca Vertullo;
- in ogni caso, di provvedere ad ogni opportuno accertamento e provvedimento di competenza.

Si chiede, altresì, di voler sentire gli esponenti sulle circostanze evidenziate nel presente atto e di essere informati in caso di richiesta di archiviazione.

Nominiamo quali difensori di fiducia gli Avv.ti Danilo Camplese e Guglielmo Giuliano, eleggendo domicilio nel loro studio in Bologna ..., delegando gli stessi al deposito del presente atto.

Si allegano i seguenti documenti in copia:

- 1) n. 4 articoli di quotidiani sulla "sicurezza" nel porto di Ravenna;
- 2) contratto in somministrazione dell'agenzia INTEMPO S.p.A.;
- 3) n. 3 esposti e denunce inviate dalla Federmar ;
- 4) visura C.C.I.A.A. della società INTEMPO S.p.A.;

Con ossequi.

Bologna, .

Vincenzo Diano

Coordinatore provinciale

SLAI-COBAS di Ravenna

Ermanno Bigi

Segretario provinciale

FEDERMAR di Ravenna