

**La strage
nella nave
in fiamme**



Nessuna scuola è rimasta aperta in segno di lutto «Noi siamo contro quella mentalità che ti fa dire che le cose non si possono cambiare, che basta infilarsi in un posto di lavoro qualsiasi E da domani, finito il lutto, vogliamo cominciare la lotta». La Fgci proporrà una carta dei diritti dei giovani che lavorano in condizioni precarie

**I ragazzi di Ravenna piangono
Quattromila studenti muti in corteo
«Mai più» grida l'unico striscione**

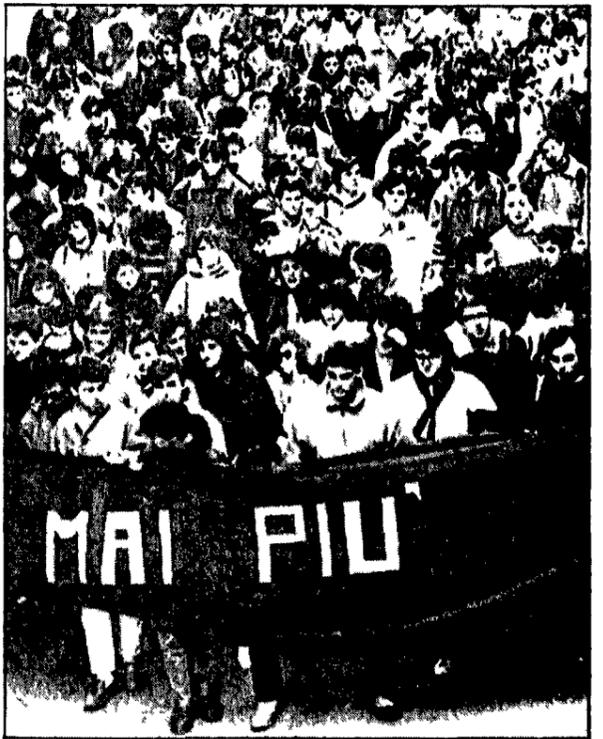
Da uno dei nostri inviati
RAVENNA — Nessuno dei 4 mila giovani scesi in piazza ieri mattina, col lutto al braccio, vuol sentire parlare di fatalità. I tredici morti, gran parte giovani, hanno pagato il prezzo di un lavoro svolto in condizioni assurde e irregolari.

Si sono trovati alle 8.30 in piazza S. Francesco Giovanni, giovanissimi con gli occhi lucidi, sfiorati da ciò che era successo il giorno prima. Un grande striscione nero con sopra scritto: «Mai più», in un azzurro brillante Ravenna ne ha viste poche di manifestazioni studentesche così imponenti. Nessuno se l'è sentita di andare a scuola in un giorno simile, tutti hanno volu-

to essere vicino al proprio amico e offrire il silenzio della solidarietà, della rabbia, della volontà di cambiare. La manifestazione è stata organizzata dagli studenti del «Callegeri», un istituto professionale che spesso sforna potenziali apprendisti da sfruttare. Molti piangevano di quei 4 mila ragazzi che hanno ascoltato il ringraziamento del segretario aggiunto della Cgil Minguzzi. «Oggi al sindacato viene un grande insegnamento dalle vostre iniziative. La disoccupazione è un affare — ha detto — è l'episodio di Ravenna è il segnale di una nuova barbarie nel mondo del lavoro. Non è stato un incidente perché più spesso si svende la pelle dei più de-

boli. Il sindacato è arrivato tardi. Se capitano queste cose significa che le cose non si possono cambiare. C'è quella mentalità che ti fa dire basta infilarsi in un posto di lavoro qualsiasi. Invece no, il lavoro non ti deve uccidere, bisogna avere la consapevolezza di poter cambiare le regole del gioco. A manifestazione conclusa, un'altra delegazione di ragazzi, circa una quarantina, è andata davanti al cantiere della Mecnavi per appendere, all'interno, lo striscione nero con quel monito tremendo: «Mai più». Ma alcuni solerti custodi e un poliziotto non hanno permesso che si entrasse nel cantiere e lo striscione è rimasto appeso al can-

cello esterno ancor più visibile ai lavoratori dei cantieri. «Vogliamo giustizia» — ha detto Franco Giordano che assieme a Paolo Amabile e Paolo Fedeli, della direzione nazionale della Fgci ha partecipato al corteo. «Vogliamo costruire la carta dei diritti di questi ragazzi che finora non hanno avuto la possibilità di far sentire la propria voce e il desiderio di poter avere il lavoro che si meritano, come una tutela sindacale, norme di sicurezza e orari adeguati, un salario vero. Da questa città lanciai proposte precise per scongiurare il lavoro nero».



RAVENNA — Il corteo degli studenti e, in basso, la disperazione dei parenti delle vittime

Da uno dei nostri inviati

RAVENNA — Il porto è vuoto, silenzioso. Il giorno dopo, al cantiere Mecnavi, ci si aspetta che qualcuno che ha lavorato su quella nave maledetta abbia voglia di denunciare i pericoli, le irregolarità, lo sfruttamento. E invece nessuno parla. Gli altri lavoratori invece, quelli della «Compagnia portuale», sono pronti a raccontare ciò che sanno.



**I «caporali» dei cantieri
che arruolano a giornata
La «deregulation» dei nuovi padroni rampanti
Niente norme e soprattutto niente sindacato**

Ma cosa succede nel porto di Ravenna? Quello che è successo, dice il direttore amministrativo della «Compagnia», Valbonesi, è un episodio tremendo che non può capitare sul piazzale. Solo nei cantieri esiste questa nuova filosofia dell'imprenditore d'assalto che lavora solamente per il profitto, senza pensare alle misure di sicurezza. Il porto di Ravenna, aggiunge il console Trastorini, è cresciuto contando esclusivamente su risorse locali, senza interventi statali. È chiaro, dunque, che tutta la gestione del porto è rimasta indietro. E di queste strutture private non si sono fatti carico il porto e l'avanguardia come offerta di lavoro, ma è completamente inadeguata per la qualità dei servizi. Il passaggio caotico dalla fase artigianale a quella semi-industriale per ciò che riguarda i lavori cantieristici, ha lasciato grandissimo spazio alle irregolarità, allo sfruttamento e alla concorrenza, facendo soprattutto leva sul bisogno di lavoro dei giovani. Là dove i lavoratori sono organizzati si può mettere fronte alle minacce più gravi. Nei cantieri, la capacità contrattuale dei lavoratori è praticamente azzerata dalla sussidiarietà delle occasioni di impiego e dall'eccesso di offerta di mano d'opera. Solamente l'organizzazione di tutti i lavoratori può consentire di uscire da questa situazione precaria.

Il porto di Ravenna, aggiunge il consigliere Rubbioni, ha fondali bassi e consente l'attracco solamente a navi di tipo antiquato, navi come la «Montana». Il bacino di carenaggio della Mecnavi, l'unico bacino a terra di grosse dimensioni, non è un servizio in più, è solo un'occasione per far proliferare del lavoro a basso costo. Ci sono aree di parassitismo,

ma il porto non è tutto così. C'è il «caporalato»: ci sono i camionisti che non rispettano le tariffe ufficiali. Ma ci sono anche le compagnie serie che le rispettano. Ci manca da dieci anni un progetto di legge sul porto, una legge di concorrenza arriva solo dopo mezzogiorno. Non è il porto questo, sono solo alcuni personaggi, ben identificati che ci speculano sopra.

Uno dei ragazzi uccisi nel tunnel, l'altro ieri prendeva per dieci giorni di lavoro, lavorando dieci ore di seguito, appena 650 mila lire. Come è possibile che nessuno controlli? Che si accetti questa situazione? Esiste la ditta appaltatrice, in questo caso la Mecnavi dice un ragazzo che si è licenziato perché aveva paura di lavorare nei serbatoi del carburante, che chiede ad altre ditte personale a tempo quindici-venti giorni per effettuare i lavori più rischiosi e meno sicuri. Vige il meccanismo della concorrenza a più capitate di lavorare per cifre irrisorie. Chi si batte dice un facchino della «Compagnia», perché le aree sono privatizzate. Vuole solo il guadagno. All'imprenditore, in fondo cosa importa se muoiono delle persone? Ma chi è il responsabile dei controlli, chi doveva verificare che ci fosse tutta la sicurezza portuale in genere e di effettuarla. Dello stesso parere sono anche i lavoratori della «Compagnia portuale» di fronte alla complessità dei problemi del la-

voro al porto, dicono, le autorità marittime possono fare ben poco nonostante siano sempre presenti ed intervengono tutte le volte che vengono chiamati e danno la loro disponibilità. 24 ore al giorno. Ora, l'autorità giudiziaria dovrà stabilire la verità e individuare le responsabilità. Ma chi riuscirà a mettere ordine nel sottobosco delle attività? L'obiettivo è ad annientare la figura del «caporale» che sanno dove pescare per poche lire una disponibilità totale e disperata ad un lavoro infame come quello che ha causato la morte di 13 persone? I «caporali» stanno nei locali vicini al porto, non nei bar come ieri hanno scritto alcuni giornali, aspettano il giovane disoccupato e gli offrono un lavoro nero.

«È una tragedia annunciata» — dice De Renzi, segretario della Fiom-Cgil di Ravenna —. Già l'anno scorso abbiamo denunciato alla commissione di coordinamento di tutte le vigilanze il caporalato, l'evasione fiscale, la violazione delle norme contrattuali, il mancato rispetto delle più elementari norme di sicurezza. Abbiamo stilato una lista delle aziende irregolari. In questa lista ci sono due delle ditte che stavano lavorando sulla «Montana»: la Gmr e la Siroc. Inoltre abbiamo accertato che i lavori di pulitura e di carpenteria non si possono svolgere nello stesso momento. Per questo stiamo valutando di sporgere una denuncia alla magistratura. Nel cantiere — aggiunge De Renzi — non ci sono regole, non si vuole il sindacato e si fanno anche 240 ore al mese. Ma la «deregulation» viene alimentata anche dalle stesse aziende a partecipazione statale all'Anic, ad esempio, gli appalti vengono assegnati con tempi molto ristretti e ciò comporta, per le aziende, la necessità di avere brusche variazioni nelle unità lavorative necessarie e quindi il ricorso a prestazioni esterne. Uno striscione nero con una scritta azzurra: «Mai più» campeggia ora sul cancello della ditta Mecnavi. L'hanno lasciato gli studenti ieri mattina per ricordare dei giovani uguali a loro.

**La statistica accusa:
dieci morti al giorno
è la media in Italia**

Ogni anno un milione di infortuni sul lavoro, dei quali 2000-2500 mortali - L'attività di prevenzione - Le negligenze a Ravenna

Della nostra redazione
BOLOGNA — A Ravenna ne sono morti tredici in una sola volta. Ma ogni giorno, in Italia, si registra un «caso Ravenna». Sono, infatti, dieci-undici in media i decessi quotidiani per infortuni sul lavoro.

«In generale, per quanto riguarda le attività lavorative nelle aree portuali» — osserva Brun — «bisogna chiarire, a livello nazionale, quali sono le competenze, ma soprattutto i canali attraverso i quali attivare in forma preventiva gli interventi di vigilanza». «Finora siamo andati avanti» — osserva Brun — «senza nessun protocollo, ognuno per conto proprio. C'è una controversia nazionale in atto da alcuni anni ormai. Da tempo si sarebbe dovuto formulare un regolamento tipo, invece Ravenna ne ha uno assolutamente diverso da quello di Livorno, ma anche di Genova o di Trieste. Bisogna applicare anche nei porti le norme e le leggi a cui facciamo riferimento per le attività lavorative nelle aziende? Qualcuno sostiene che la legge 547 del '55 sulla prevenzione degli infortuni non sia applicabile. A Ravenna abbiamo invece ritenuto che lo sia e su questa base ci siamo accordati con la Capitaneria di porto e la Compagnia portuale».

Paolo, un lavoro per non chiedere soldi in casa

Storia di una delle giovani vittime - Aveva un diploma di ragioniere ma si «arrangiava» per rendersi autonomo - Qualche ora dopo la morte qualcuno è andato a casa della madre e, senza dirle niente della disgrazia, ha recuperato il suo libretto di lavoro per mettere in ordine i registri

Il nostro servizio
RAVENNA — Assisiato in fondo ad una nave, in un buco non più largo di 70 centimetri, al suo primo giorno di lavoro senza un regolare contratto senza la ben che minima misura di sicurezza, senza una ragione. Così è morto Paolo Seconi, giovanissimo (aveva appena 23 anni) come gran parte delle altre vittime e come loro finito tra le maglie di un'organizzazione che reclutava disoccupati per il fronte del porto, dovranno chiamati a svolgere i lavori che nessun altro era disposto a fare. La telefonata di chiamata Paolo l'aveva ricevuta alle sei e mezza di giovedì sera. Dopo cena al bar, non aveva nascosto agli amici le sue perplessità per un me-

stiere pericoloso, assolutamente sconosciuto. «Ma aveva accettato lo stesso» — racconta Alberto un amico che lo conosceva bene — «perché era un tipo orgoglioso e proprio non gli andava giù di chiedere i soldi in casa. Aveva lavorato fino all'estate scorsa come impiegato in una ditta commerciale ma poi aveva lasciato perdere si era licenziato. E non solo perché il lavoro sedentario dietro una scrivania non faceva per lui ma anche perché lo sfruttavano. Lo facevano lavorare dieci ore al giorno, ma gli pagavano i contributi solo per la metà. E così era rimasto disoccupato. Aveva cercato di fare stoffe in lungo e in largo, ma aveva ottenuto solo

promesse mezza parole. Nel frattempo la primavera gli aveva messo in corpo una gran voglia di fare. Aveva tirato fuori la motocicletta che da un anno e mezzo stava in cantina. E così appena è arrivata quella telefonata ha deciso di accettare. Ma non lo avrebbe fatto per più di un paio di settimane perché sospettava che ci si trattasse di qualcosa di sporco». Che tipo d'uomo era dunque Paolo? Gli amici lo definiscono una persona sensibile sempre pronta a scherzare con gli altri. Con in tasca un titolo di studio da ragioniere ma non per questo estante di fronte alla necessità di lavorare «di braccia».

«Fisicamente era un toro» — racconta la zia Giovanna — «e non perdeva occasione per mettere al lavoro questa sua forza fisica. Faceva sport amava la motocicletta. Ma era anche un ragazzo sensibile. Da quando era morto il padre era diventato lui l'uomo di casa. Tornava prima la sera stava vicino alla madre. Vuole sapere un particolare che ci ha lasciati di sasso? Quando la sera della disgrazia siamo entrati in camera sua, abbiamo trovato sul suo tavolino una Bibbia aperta. Siamo andati a vedere ed abbiamo scoperto che la sera prima di morire aveva letto. La strage degli infortuni».

Paolo Seconi se n'è andato così. La sua è una storia uguale a quella di tanti altri ragazzi dei quali condivideva ansie, aspettative, delusioni. Ma soprattutto una gran voglia di vivere. Ma per lui l'epilogo è stato diverso. È stato l'epilogo amaro di una morte tragica e assurda. E non può che suscitare altro sgobbinato e tanta rabbia il cinismo di chi poche ore dopo la sua morte si è presentato a casa sua per prelevare il suo libretto di lavoro «perché» — hanno avuto il coraggio di dire alla madre — «in un cantiere non si sa mai può succedere un incidente».

**Sicurezza
a Genova
Si muove
il pretore**

Dalla nostra redazione
GENOVA — Sulle banchine, fra gli elevatori, a bordo delle navi c'è stato ieri mattina anche un giudice. Il pretore del lavoro Alvaro Vigotti. Il magistrato deve pronunciarsi su un quesito rilevante su quella parte dei decreti emanati da Roberto D'Alessandro che hanno eliminato i famosi «caporali» a bordo delle navi. Ma sono meno ridotti le garanzie di sicurezza del lavoro svolto in stiva dai portuali.

«Quando la nave è in mare» — spiega Franco Brun, coordinatore dei servizi di igiene e medicina del lavoro dell'assessorato regionale alla sanità dell'Emilia Romagna, già responsabile dello stesso servizio presso l'Usi di Ravenna — «le competenze non sono nostre». «Elisabetta Montanari, però, era a terra in cantiere. «Quando si devono eseguire lavori di manutenzione e riparazione» — dice Brun — «le competenze dovrebbero essere nostre». A Ravenna abbiamo raggiunto un accordo tra la Capitaneria di porto, la Compagnia portuale e l'Usi di averlo ogni volta si apre un cantiere. «Ci sono state gravi negligenze. La Mecnavi e le altre ditte addette ai lavori a bordo della «Montana», una volta avuta l'autorizzazione generica da parte della Capitaneria di porto, non hanno informato i propri operatori della prevenzione — c'è un agricoltore che muore nei campi (soprattutto se è alla guida di una macchina agricola), un muratore che cade da una impalcatura mal messa, un operaio che resta coinvolto in qualche tragica esplosione. Complessivamente non sono mai meno di dieci è la media nazionale giornaliera. E perciò una quasi Ravenna, solo che non fa registrare quell'immagine emotiva, quell'attenzione che giustamente hanno avuto le tredici vittime dell'incidente a bordo della «Elisabetta Montanari».