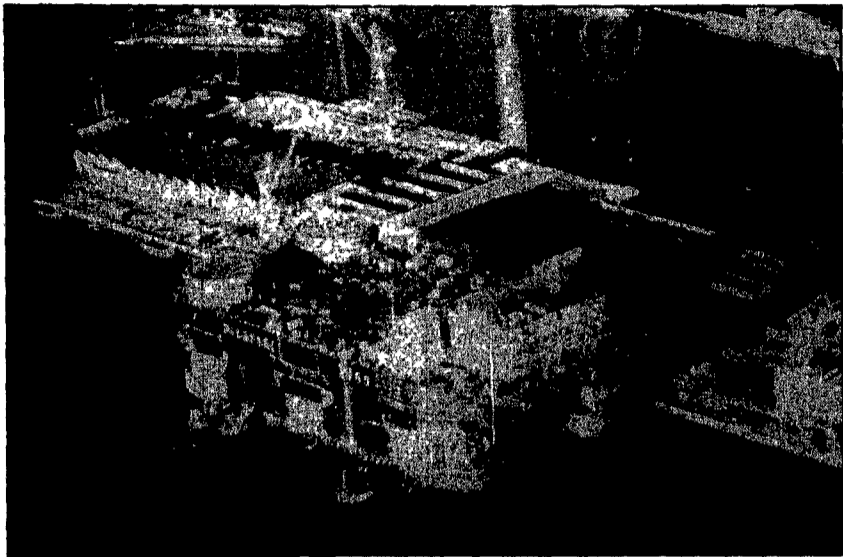


Parlano i lavoratori della Micoperi, gioiello della Fincantieri

# «Sicurezza? Oggi è un lusso»



Del nostro inviato  
MONFALCONE (Gorizia) —  
«La più importante garanzia  
per la nostra sicurezza ha un  
nome solo, esperienza, la no-  
stra esperienza. Siamo en-  
trati in cantiere da giovani,  
ed oggi l'età media è di qua-  
rantaquattro anni. Lavorare  
in un cantiere è pericoloso, lo  
sanno tutti. Il professor Fer-  
dinando Gobato, che dirige  
l'Istituto di medicina del la-  
voro all'Università di Trie-  
ste, e che ci segue da anni,  
dice sempre che, se si assu-  
mono oggi cento lavoratori,  
fra dieci anni venti di loro  
saranno inabili al lavoro».

I lavoratori della Fincan-  
tieri di Monfalcone, del  
gruppo Iri, hanno invitato il  
cronista dell'Unità perché  
«si parla sempre delle navi  
che costruiamo (come la por-  
taelicotteri Garibaldi, o la  
piattaforma Micoperi, la più  
grande del mondo, oggi in  
cantiere), e mai di noi, delle  
nostre condizioni di lavoro».

«In sintesi, la nostra situa-  
zione è questa: abbiamo pas-  
sato anni terribili, e fra il  
1967 ed il 1973 abbiamo avu-  
to, nel nostro cantiere, die-  
ciassette morti. Abbiamo  
lottato, siamo riusciti a cam-  
biare molte cose. Di vittime  
non ce ne sono più state. Ma  
poi è arrivata la crisi, ci sono  
stati gli anni della cassa in-  
tegrazione. Ed ora che ci  
stiamo riprendendo, c'è il pe-  
ricolo di avere trascinati  
verso quelle situazioni di ri-  
schio e di pericolo dalle quali  
siamo usciti con anni di lot-  
te».

## Su 100 operai, 20 inabili nel giro di dieci anni

Dai cantieri di Monfalcone escono portaelicotteri, sottomarini e superpetroliere, ma «la paura della cassa integrazione fa dimenticare anche molte norme sul lavoro a rischio»

Viaggio lo comprò in autun-  
no verso il Brasile, poi passò  
a bordo ai mari del nord.  
«Dovevamo costruire in  
ventisette mesi — spiegano  
Luigino Francovig, Aurelio  
Puntin, Sergio Bocin, Ren-  
ato Coti e Franco Vittorio del  
consiglio di fabbrica — e sa-  
remo puntuali. La Micoperi  
è stata una scommessa per la  
Fincantieri: per noi, è un  
prodotto che rilancia la no-  
stra immagine nel mondo.  
Dimostra che sappiamo la-  
vorare, siamo disposti a nuo-  
ve organizzazioni del lavoro,  
ma non possiamo cedere di  
un passo per quanto riguar-  
da la sicurezza. Abbiamo già  
visto, in passato, cosa succe-  
de, e temiamo possa ripeter-  
si».

Il boom del lavoro, e delle  
assunzioni, si è verificato fra  
la fine degli anni Sessanta ed  
i primi anni Settanta. Allora

c'era bisogno di tutti: alla  
Fincantieri sono entrati con-  
tadini, muratori, barbieri,  
ecc. Senza nessuna esperien-  
za, sono arrivati in cantiere,  
proprio mentre si attuava  
una forte ristrutturazione  
(per costruire le superpetro-  
liere), e si aumentavano i rit-  
mi di lavoro. C'erano quat-  
tremila lavoratori, in quegli  
anni, più altri 1.700 dipen-  
denti da imprese appaltatrici  
(ponteggi e vernici soprattutto).

L'unica regola era produr-  
re ad ogni costo, ed il più in  
fretta possibile: in sei anni ci  
sono stati diciassette morti,  
per scoppi di gas, schiaccia-  
menti da lamiera, ecc. E que-  
sta era la «spunta» emergente:  
ogni anno c'erano infatti più  
di trenta infortuni gravi (in-  
validità superiore all'11 per  
cento) e fra i 700 ed i 900 in-  
fortuni minori escoriazioni,  
scottature, schegge negli oc-

chi... Dal 1968 è partita la lot-  
ta per la sicurezza: prima i  
saldatori, poi tutti gli altri,  
sono riusciti ad ottenere  
l'applicazione delle leggi na-  
zionali e anche tutta una se-  
rie di normative particolari  
che fissavano le norme di si-  
curezza. L'applicazione di ta-  
li norme ha coinvolto anche  
le aziende appaltatrici, i cui  
dipendenti sono stati in gran  
parte assorbiti dalla Fincan-  
tieri (da 1.700 sono passati a  
300). I lavoratori, con la col-  
laborazione dell'azienda, so-  
no intervenuti anche nell'or-  
ganizzazione del lavoro. Prima  
si preparava soltanto lo scafo,  
e tutto il resto si metteva  
sulla nave in mare, con  
grande fatica e pericolo. Si è  
iniziato invece il «prelles-  
tamento» e oggi molto spin-  
to, e non c'è più chi fa un solo  
mestiere. Se c'è bisogno, il  
carpentiere va a fare l'aiuto  
tubista, o il saldatore. Non  
c'è più un «posto» di lavoro,

Ecco la piattaforma Micoperi,  
un cantiere grande come una  
città. Costo 500 miliardi,  
questo ultimo attissimo  
prodotto della Fincantieri è  
già in acqua. Immensa: alta  
sessanta metri, pesa 72 mila  
tonnellate senza zavorra, e le  
due gru possono sollevare  
7 mila tonnellate ciascuna

ma si ruota continuamente.  
E allora l'operaio diventa  
meno attento alla si-  
curezza, e comunque non è  
più in grado di riconoscere i  
pericoli dell'ambiente in cui  
lavora, perché non fa in tem-  
po a conoscerlo. I risultati?  
Qualche anno fa, nell'otto  
per cento di assenti sette era-  
no i malati e uno era infortu-  
nato. Oggi il rapporto è di  
quattro a quattro, con  
700-900 infortuni lievi all'an-  
no, lo stesso numero di pri-  
ma, con un organico quasi  
dimezzato.

«C'è anche una ripresa delle  
ditte private, che oggi han-  
no cento dipendenti in più.  
Dopo la strage di Ravenna,  
abbiamo scoperto che una  
delle ditte che lavoravano  
anni fa. E proprio da quel  
giorno che Massimo De Pas-  
calis ricopre il delicato incarico  
di direttore. Il suo predecessore,  
Ma anche qui non mancano i casi di tentata  
evasione, come quello clamoroso di cui fu  
protagonista Renato Valianzasca circa due  
anni fa. E proprio da quel giorno che Massimo  
De Pascalis ricopre il delicato incarico di  
direttore. Il suo predecessore, infatti, preferì  
lasciare l'amministrazione carceraria. Andò  
via sbattendo la porta, non prima di aver  
denunciato a gran voce il grave stato econo-  
mico e normativo in cui i direttori di carceri  
sono costretti a lavorare».

Dunque, dottor De Pascalis, perché siete  
arrivati allo scoperio? C'è chi ha affermato  
che chiedete solamente più quattrini, è vero?  
«Non si può negare che al centro della nostra  
lotta ci siano obiettivi di carattere economi-  
co. Ma ridurre il tutto ad una esclusiva que-  
stione di denaro — risponde il dottor De Pa-  
scalis — significa perdere di vista l'obiettivo  
principale della nostra lotta che è quello di  
una rivisitazione radicale e profonda della  
figura del direttore di carcere nell'ambito di  
tutto il sistema penitenziario. E scoperiamo  
anche perché vogliamo delle risposte a degli  
interrogativi molto semplici. Innanzitutto  
perché noi direttori di penitenziari dobbiamo  
essere inquadrati al settimo livello, non-  
stante l'altissimo fardello di responsabilità  
che ci viene affidato, mentre altre categorie  
della pubblica amministrazione con incarichi  
di responsabilità di gran lunga inferiori a  
quelli nostri, vengono inquadrati al nono li-  
vello, e addirittura con il nuovo contratto  
della sanità al decimo o undicesimo livello».

I direttori delle carceri incrociano le braccia

# «No, se scioperiamo non è soltanto per qualche soldo in più»

Oggi e domani l'astensione dal lavoro - Il responsabile del reclusorio di Spoleto: vogliamo tutelare la nostra professionalità

ROMA — Oggi e domani i 300 lavoratori delle  
carceri italiane incrociano le braccia per  
ottenere quei riconoscimenti economici e nor-  
mativi legati alla loro professionalità. Nei due  
giorni di sciopero negli istituti di pena verran-  
no garantiti solo il servizio sanitario, il vitto  
ordinario, l'ora d'aria e le scarcerazioni.

SPOLETO — Trentacinque anni, sposato  
con due figli, in servizio dal gennaio 1980,  
Massimo De Pascalis è tra i più giovani diret-  
tori di penitenziari d'Italia a lui tocca dirige-  
re il supercarcere di Marino di Spoleto.  
Qui vivono oltre 300 detenuti ed altre 500  
persone, tra personale militare e civile. In-  
sieme con una vera e propria «cittadella».

«Quello che però più mi preme — afferma,  
il direttore, evitando toni scandalistici o es-  
asperati — è che prima del soldo, ci diano il  
giusto riconoscimento della nostra profes-  
sionalità, oggi calpestate, e da tutti».

Ma quanto guadagna un direttore come  
lei?  
«Le mostro la mia busta paga di marzo,  
Guardi lei stesso». Un milione 122 mila lire,  
in più altre 300 mila lire di indennità carceraria.  
«Sa quanto guadagna un mio collega, ameri-  
cano?», aggiunge il direttore, «più di 70 milio-  
ni all'anno. E sa quanto guadagnano i diret-  
tori delle carceri greche? Quanto i magistra-  
ti, quindi se ci dessero 3 milioni al mese non  
ci regalerebbero nulla».

«E probabilmente tutto ciò è vero. Abbiamo  
intervistato infatti il dottor De Pascalis il  
giorno di Pasqua, e non è certo questa l'unica  
volta che il direttore trascorre le festività sul  
posto di lavoro. La sua giornata lavorativa,  
per contratto, dovrebbe essere di sei ore, ma  
spesso diventano nove o dieci. Ha una reper-  
bilità di 24 ore su 24, festivi compresi, e tutto  
questo senza nemmeno una lira in più in bu-  
sta paga».

«Quello che però più mi preme — afferma,  
il direttore, evitando toni scandalistici o es-  
asperati — è che prima del soldo, ci diano il  
giusto riconoscimento della nostra profes-  
sionalità, oggi calpestate, e da tutti».

«Perché, chiedo, ha sottolineato questo «da  
tutti, direttore?»  
«Perché anche gli stessi sindacati, ed in  
particolare la Cgil, dalla quale ci aspettiamo  
maggiore attenzione, hanno dimostrato di  
non aver compreso le problematiche che  
l'attuale condizione del direttore di peniten-  
ziario pone. Insomma quello che maggior-  
mente ci interessa è che sia tutelata in primo  
luogo la nostra dignità professionale, e di  
conseguenza quella economica, solo così i po-  
littici potranno dire di volere davvero un  
sistema penitenziario riformato, moderno».

Secondo il dottor De Pascalis, infatti, fino  
ad oggi la classe politica ha dimostrato di  
volere soltanto simulare quel processo evolu-  
tivo del sistema carcerario, approvando una  
riforma solo a metà. Dimenticando di tutto  
la figura del direttore, una figura, invece, che  
in un sistema politico civile dovrebbe essere  
tenuta in una considerazione ben diversa. E  
essa infatti il cardine del funzionamento dei  
penitenziari. Se non si consente proprio ai  
massimi dirigenti delle case di reclusione di  
lavorare secondo le regole più elementari del  
diritto dei lavoratori, allora sarà molto diffi-  
cile che le cose dentro le carceri possano mi-  
gliorare».

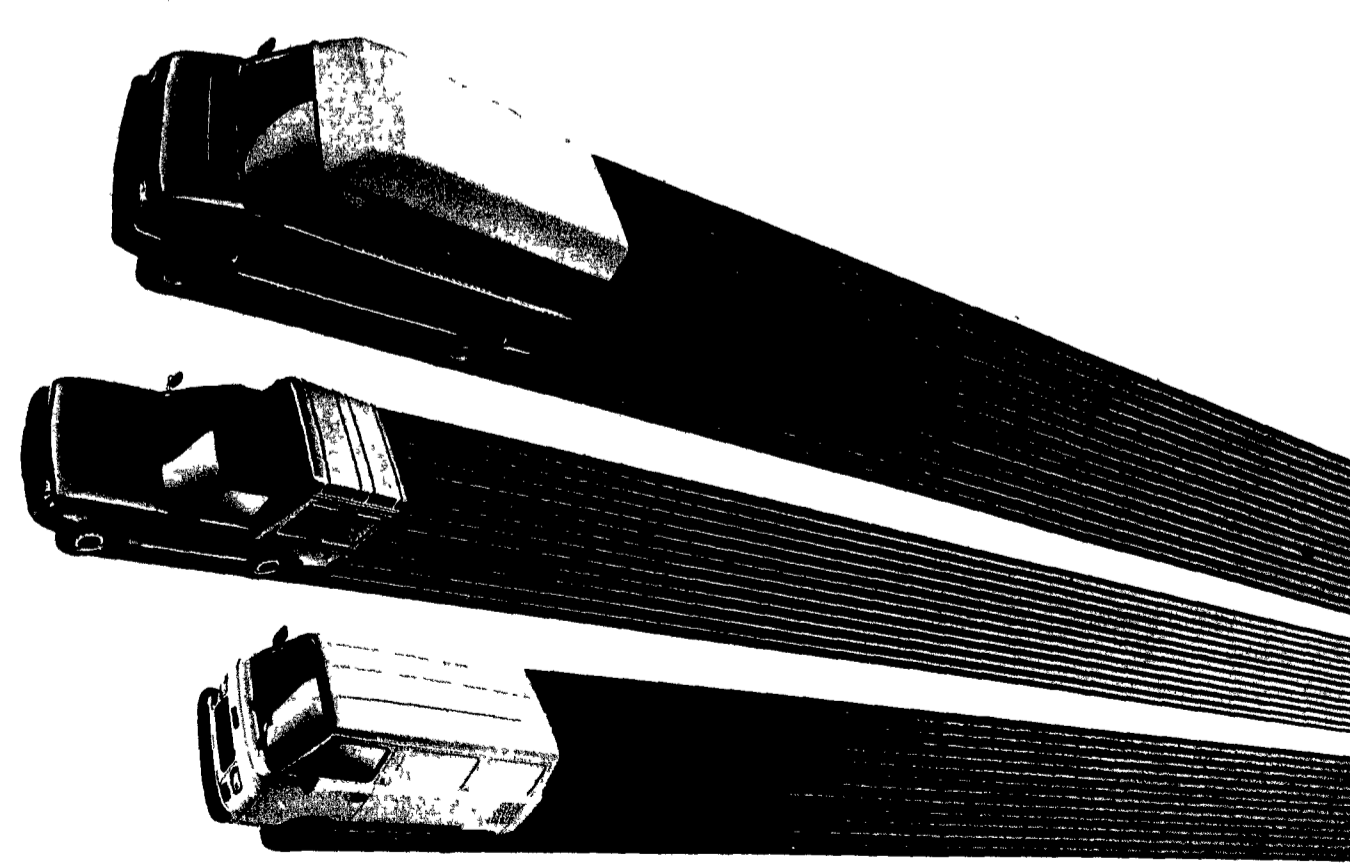
«De Pascalis fa presente che a qualsiasi  
direttore di penitenziario è preclusa, ad  
esempio, la carriera dirigenziale nella stessa  
amministrazione carceraria, essendo questa  
invece esclusivo appannaggio dei giovani  
magistrati. Si verifica così il paradosso, tutto  
italiano, che i direttori carcerari con esperien-  
ze di decenni siano subordinati a neo-magis-  
trati, i quali non hanno mai visto un carce-  
re, nonostante che per entrambi le profes-  
sioni sia richiesta la laurea in legge».

Direttore, le rivolgo un'ultima domanda,  
Pensa di voler fare ancora il direttore, o farà  
come il suo predecessore che ha lasciato per  
indossare la toga?  
«Furtopro questo lavoro mi piace. L'ho  
scelto, e spero tanto che le risposte che il mi-  
nistero darà non mi metteranno nella condi-  
zione di dover rivedere questa scelta».

Franco Arcuti

Jenner Meletti

# INVESTIRE IN MONETA CORRENTE È SEMPRE PIÙ CONVENIENTE



FINO AL 30 APRILE

**1000 LITRI  
DI GASOLIO**  
E UN RISPARMIO SUL LEASING  
FINO A 1.600.000

In occasione del 10° Salone del Veicolo Industriale e Com-  
merciale, Ducato Maxi, Ducato, Fiorino, Marengo, 900E e Panda  
Van, i famosi "monetocorrente" del trasporto leggero, vi offro-  
no la possibilità di guadagnare addirittura in partenza. Infatti, sia  
che scegliate l'acquisto in contanti oppure il leasing, vi spetta  
una riduzione sul prezzo di listino chiavi in mano di L. 630.000.  
L'equivalente di 1.000 litri di gasolio gratis, cioè chilometri su chi-  
lometri di strada compresi nel prezzo. E questo è solo l'inizio. Per-  
ché le interessantissime formule SAVALEASING vi offrono fino  
a L. 1.600.000 di risparmio. Valete un esempio? Il Ducato Maxi  
Cabinato Turbodiesel del costo di L. 20.195.000 (iva esclusa), con  
un contratto da 36 mesi vi costerà, nell'ipotesi di acquisto finale,  
L. 23.839.000 (più iva, messa in strada e spese contrattuali). In altre  
parole, un risparmio sul costo leasing del 27%! Ma ora basta par-  
lare, è il momento di agire. Perché il 30 aprile fa presto ad armare.

Speciale offerta non cumulabile con altre iniziative in corso in base  
ai prezzi e leassi in vigore 31/1/87, e ai normali requisiti richiesti da SAVALEASING



OPERAZIONE SALONE: È UNA INIZIATIVA DI CONCESSIONARI E SUCCURSALI PER DUCATO MAXI, DUCATO, FIORINO, MARENGO, 900E, PANDA VAN.