

## LA STRAGE NEL PORTO

Erano stati calati da una gru su una piccola ruspa necessaria per coinvolgere i cereali verso l'enorme pala che li porterà a terra

Non appena nel ventre della World Trader Paolo sviene immediatamente. Denis prova ad aiutarlo, ma anche lui rimane asfissiato

# Nella stiva non c'è aria, morti due operai

Dramma a Marghera: ossigeno al 5%, era stato controllato? Vuote anche le bombole dei soccorsi

di Giampiero Rossi inviato a Marghera (Venezia)

**OSSIGENO** Lì dentro non c'era abbastanza aria. Non soltanto per poter lavorare, ma anche solo per restare in vita. E infatti i due operai portuali che nel cuore della notte si erano calati nella stiva della

World Trader, attraccata a Porto Marghera, non ne sono più

usciti. Sono morti in pochi secondi, per anossia, cioè assenza di ossigeno, nella pancia rugginosa di quella grande nave piena di soia. Sono passate da poco le due di notte, sulle banchine del Centro intermodale Adriatico, il Cia. Una pioggerella batte da alcune ore sulla laguna, ma - al di là di qualche generica imprecazione rivolta al cielo - nessuno può ancora immaginare che quelle condizioni atmosferiche si sarebbero di lì a poco rivelate uno degli ingredienti della tragedia. Si lavora 24 ore su 24, giù al porto, perché le merci devono viaggiare veloci, il più possibile, e tenere ferma una nave costa parecchio. Venti o forse anche trentamila dollari al giorno, dicono le stime di chi ha motivo di fare i suoi calcoli per benino. E allora per Paolo Ferrara e Denis Zanon non c'è nulla di strano nel calarsi dentro una stiva profonda quindicina di metri sotto il livello del ponte di quel mercantile battente bandiera panamense già visto più volte al Cia: bisogna scaricare in fretta anche la soia che riempie il quarto comparto dei magazzini del mercantile.

I due non sono neanche davvero «colleghi», perché nella babele contrattuale dei terminal portuali è assolutamente normale che di una stessa squadra addetta al carico o scarico di una nave facciano parte dipendenti di società distinte. Zanon, a 40 anni, può contare addirittura su un fragile contratto interinale con la Nuova compagnia lavoratori del porto, mentre sulla busta paga di Ferrara, 47 anni, c'è scritto Icco logistica. Ma al porto si lavora così, pioggia o non pioggia, notte o giorno, soia o car-

Cosa è successo?

Erano state verificate le condizioni degli ambienti? Indagine della magistratura

bone. Il gruista è pronto, nella cabina della mostruosa macchina operatrice che sembra incomber sulla nave, e i suoi sono lì sotto a dirigere il braccio meccanico che deve calare nella stiva una piccola ruspa, necessaria per convogliare i cereali verso l'enorme pala che li porterà a terra. La deve manovrare Ferrara,

ma non fa in tempo a metterla in azione: non appena calato nel ventre buio della World Trader, infatti, l'operaio perde i sensi e si accascia. Denis, che è ancora fuori, se ne accorge e non ci pensa un attimo: scende anche lui, per soccorrere quel non-collega. Ma a sua volta resta pressoché fulminato dallo stesso invisibile killer. Scatta l'allar-

me. Il primo a calarsi verso quei due corpi immobili è un rumeno, un uomo di bordo, che ha capito che là sotto qualcosa non va e si è procurato un respiratore. Altri, compreso il medico di bordo, si ritrovano invece respinti dall'impossibilità di respirare e traditi da una bombola di ossigeno scarica. Denis e Paolo sono già morti. Asfissia-

ti. Cosa diavolo è successo in quella stiva? Cosa ha ucciso così fulmineamente i due operai? La soia. O meglio, le esalazioni provocate dalla fermentazione delle granaglie chiuse per settimane nella stiva e bagnate nelle ultime ore dalla pioggia. Non è un mistero che in un ambiente simile c'è carenza di

ossigeno e un pericoloso aumento di monossido e anidride carbonica. Quando i due portuali sono entrati lì dentro l'ossigeno non era più del 5% dell'aria che hanno respirato, mentre scienza e leggi dicono che un ambiente con meno del 17% di ossigeno deve essere considerato pericoloso, mortale. Incidente anomalo, si affretta a definirlo qualcuno. Ma per quanto possano sembrare davvero figlie del fato, in realtà anche queste due morti erano evitabili. Chi trasporta merci per mare sa, appunto, che quella miscela assassina può formarsi in una stiva piena di granaglie ed esistono norme internazionali e italiane che prevedono la verifica preventiva delle condizioni degli ambienti in cui devono lavorare esseri umani. A chi spetta garantirle? Esiste una checklist che coinvolge il comandante della nave e il «terminalista», cioè il gestore della banchina. L'inchiesta giudiziaria dovrà stabilire chi ha peccato d'omissione permettendo due morti assurde.

Intanto ci sono il dolore e la rabbia dei lavoratori, il loro sciopero immediato, spontaneo, e quello proclamato dai sindacati veneti per il giorno dei funerali, che si aggiunge a quello già fissato per il 28 gennaio, proprio sui temi della sicurezza.

Il presidente della repubblica ha telefonato al sindaco di Venezia, Massimo Cacciari, per esprimere solidarietà con le famiglie delle due vittime e per ribadire che il tragico e lungo elenco di morti bianche «suscita indignazione e richiama sempre più tutti alla doverosa assunzione di responsabilità e al necessario impegno di prevenzione e vigilanza». Amaro anche il commento dello stesso primo cittadino veneziano: «È inconcepibile che ancora oggi si muoia sul lavoro a causa di un incidente come quello avvenuto in nottata, quando sarebbe bastato un dispositivo di segnalazione della presenza di gas nella stiva per evitare questa tragedia».

Mentre si discute, si piange, si ricrimina e si rimpallano già le responsabilità, sulla banchina resta ferma, sotto sequestro della magistratura, la sagoma pachidermica e macchiata di ruggine della World Trader. A poppa si muove soltanto - un po' stracciata sui bordi - la bandiera panamense.

Napolitano: indignato serve più prevenzione Cacciari: assurdo bastava un dispositivo di segnalazione gas...



## Chi erano

Paolo aveva 47 anni Denis era interinale



Paolo Ferrara, 47 anni, di Campagnola di Brugine (Padova) era dipendente dall'Icco logistica: operaio qualificato, aveva una ventennale esperienza a Porto Marghera. Ferrara lascia la moglie, Violetta, bidella alla scuola elementare e tre figli, il più giovane di 25 anni.

Denis Zanon, 40 anni, di Mestre, aveva un contratto interinale con la Nuova compagnia lavoratori del porto. Lascia un fratello invalido, che aveva a lungo accudito e che ora è rimasto solo: gli amici hanno organizzato una colletta per aiutarlo. Dimesso ieri pomeriggio il terzo operaio, un rumeno di 52 anni, unico sopravvissuto: l'uomo era stato ricoverato in seguito a intossicazione da anidride carbonica, dopo aver cercato di soccorrere i due colleghi.



Il piano del sindaco di Venezia Massimo Cacciari. Foto di Andrea Merola/Ansa

## IL BOLLETTINO

51 morti dal 1° gennaio. Un'altra vittima ad Andria

Il bollettino della guerra sui luoghi di lavoro non dà tregua: 51 morti, 51562 infortuni e 1289 invalidi dal 1° gennaio 2008 secondo i dati raccolti da Articolo21. E ieri, oltre al dramma Marghera, ancora morte. Come quella di Agostino Lorusso, carpentiere di 31 anni, di Andria. Sarebbe precipitato da un'altezza di 7 metri mentre stava lavorando alla costruzione di un edificio in un cantiere. La ditta titolare del cantiere è la «Cantalupe» di Andria, ma Lorusso era stato assunto da una ditta in subappalto, il cui titolare è suo padre, Michele Lorusso. I carabinieri stanno svolgendo indagini per accertare le modalità dell'accaduto: stanno verificando se Agostino Lorusso fosse privo di casco e cinture, di cui non v'è traccia nel cantiere e anche se il parapetto trovato nel punto dal quale il giovane è precipitato sia stato montato solo successivamente alla sua caduta.

## E nei porti è rivolta: «Basta finire così»

Blocco per 24 ore da Genova alla Sicilia I sindacati: iniziative fino a lunedì

Immediatamente lo sciopero dei porti italiani. Inizia quello di Genova con una astensione dal lavoro di 24 ore, ma tra ieri e lunedì si fermeranno tutti. La decisione arriva dopo la morte dei due operai a Porto Marghera ed è stata presa unitariamente dai sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Ultrasporti. Diverse da città a città le modalità, ma lo stesso è l'obiettivo: estendere a tutti i porti italiani la legge quadro sulla sicurezza applicata attualmente sulla base di accordi locali nei porti di Genova, Ravenna e Napoli. E istituire, come previsto dalla legge, i coordinamenti delle attività pubbliche di prevenzione ed ispettive e di estendere le competenze dei rappresentanti dei lavoratori della sicurezza in tutte le aziende.

A rispondere immediatamente all'appello dei sindacati i lavoratori portuali siciliani, che hanno deciso di proclamare uno sciopero regionale immediato dalle 16 alla mezzanotte di ieri, e i portuali di Genova che hanno incrociato le braccia dall'in-

izio del terzo turno lavorativo di ieri fino alle successive 24 ore. Mentre ad Ancona i sindacati uniti hanno proclamato un'ora di sciopero di tutti i lavoratori alla fine di ogni turno.

«Non si tratta di una tragica fatalità, bensì di modalità di lavoro che stravolgono regole e procedure e mettono sempre più a repentaglio la sicurezza dei lavoratori, sino a provocare vere e proprie tragedie come quella accaduta a Porto Marghera», è il commento del segretario generale della Fit Cisl Claudio Claudiani. Il dirigente sindacale sottolinea la necessità di intervenire sull'intero ciclo del lavoro «per rendere compatibili tempi e modi degli interventi» con le procedure di sicurezza. E Massimo Ercolani, coordinatore nazionale dei lavoratori portuali, sottolinea: «L'obiettivo dello sciopero è di estendere a tutti i porti italiani la legge quadro sulla sicurezza applicata attualmente sulla base di accordi locali nei porti di Genova, Ravenna e Napoli. Ma va rivista anche la norma di legge 271 del 1999».

## Il ricordo

BRUNO UGOLINI

MEMORIA Sul taccuino e nella testa del cronista rimangono le facce e le storie di tanti lavoratori di Porto Marghera, ex cattedrale dell'industria

## La lunga stagione di lotte, successi e sacrifici degli operai in Laguna

Uno sente alla radio il nome della città, Marghera. Subito dopo la notizia di due operai morti. Pensa subito al passato. Pensa: il Petrolchimico uccide ancora. E invece stavolta la morte ha asfissiato due portuali. Hanno perso la vita come tanti loro compagni che lavoravano non poco lontano dalle loro banchine, dalle loro navi. Operavano in quella specie di fabbrica della morte che era, appunto, il Petrolchimico di Marghera.

Io ricordo quell'ammasso di ciminiere fumanti, tra quei vapori azzurrognoli, proprio di fronte alle maestose bellezze di Venezia. Era un agglomerato enorme che ribolliva di rabbia e dolore. Ricordo ancora le voci al telefono dei corrispondenti dell'Unità. Chiamavano direttamente dalle tumultuose assemblee per dire dello scontro con i padroni, ma,

spesso, anche con i sindacati. Erano gli anni Settanta e sopra quella laguna avvelenata dal cloruro di vinile aveva preso piede il Potere Operaio. Non era difficile, frequentando quel miscuglio di voci, imbattersi in colui che oggi veste i panni del primo cittadino di Venezia, Massimo Cacciari. Il terrore della morte in fabbrica venne poco più tardi e nacquero polemiche e divisioni. C'era chi metteva la salute e l'ambiente al primo posto. C'era chi, soprattutto tra i sindacati ufficiali, tracciava ristrutturazioni, accordi, per trovare una via d'uscita che non punisse il posto di lavoro ma lo trasformasse. Ha raccontato uno dei protagonisti dell'epoca, Gabriele Bortolozzo: «Alla notizia che il cloruro di vinile monomero era cancerogeno i lavoratori vennero presi dal panico; serpeggiava il terrore; molti lavoratori vennero presi da crisi depressive (le no-

tizie che giungevano dall'ambiente medico internazionale parlavano di una sicura fine da cancro per gli esposti)». Quell'insediamento, il Petrolchimico, è stato anche una fucina d'esperienze di lotte, di democrazia operaia. Fino a prendere il nome di «Petrolkiller», per usare il titolo di un libro di Gianfranco Bettin, uno che ha coabitato con quei fumigii fin dall'infanzia. Fino a giungere ad un processo-monstre che avrebbe dovuto condannare i responsabili di un eccidio (157 morti per cancro). Era stato invece concluso da una sentenza assolutoria che aveva ispirato un poeta operaio, Ferruccio Brugnarò. Diceva così: «Tutti assolti al processo per le morti al petrolchimico/Lavoravamo tra micidiali veleni/Sostanze terribili/Cancerogeni... Tanto il fatto non sussiste/I miei compagni morti non sono/ mai esistiti/Sono svaniti nel nul-

la/I miei compagni operai/Morti/Non possono/tollerare/ Questa vergogna/ Non possiamo sopportare questo insulto/ Nessun padrone nessun tribunale/Potrà mai recingerci/Di un così grande/Infame silenzio». Il Petrolchimico in quegli anni ha ispirato saggisti, romanzieri, registi. Non si può non ricordare uno studioso come Cesco Chinello. Tra i registi il primo nome che viene in mente è quello di Tinto Brass. Non sorridete: uno dei suoi primi film era la storia di un operaio che correva a perdersi per le calli di Venezia. Il titolo era «Chi lavora è perduto». Altre opere hanno parlato di questi luoghi. Così Manuela Pelarini con «Porto Marghera: gli ultimi fuochi». Poi «Porto Marghera una lotta» di Ugo Guidobene e Paola Rispoli, «Porto Marghera, un inganno letale» di Paolo Bonaldi. Oggi il Petrolchimico si sta spegnendo, o, meglio, di-

smettendo. Dicono che da Venezia la sera si veda meglio il tramonto. Ha scritto Gianfranco Bettin: «Qui tutti erano convinti che in quell'azienda si fabbricasse la modernità. A quei tempi, nei primi anni Settanta, la chimica e la plastica erano una visione del mondo. La Montedison aveva il volto d'Eugenio Cefis e delle sue avventure politiche e finanziarie, ma anche di Giulio Natta, e del suo premio Nobel. Gli operai erano per la grande maggioranza orgogliosi, la chimica li proiettava in un orizzonte politico e culturale, generava un'idea di sé nel mondo: conflittuale, antagonista, ma centrale». Ecco l'avvento della modernità. Come erano forse moderni, ieri, gli impianti portuali, accanto alle macerie del Petrolchimico dove hanno lasciato la pelle due altri operai. Ma val la pena mandare la gente al sacrificio finale per la modernità?