

LA STRAGE NEL PORTO

In sala mensa una folla di ragazzi col piercing e i vestiti alla moda, ma per loro ogni giorno di lavoro è una «avventura» ad alto rischio

Il sindacalista: gli accordi ci sono, ma non si riesce a tradurli in pratica. L'operaio: anche noi responsabili per ciò che abbiamo taciuto per timore

Marghera, il giorno della rabbia

Tensione e dolore dopo la tragedia della World Trader. Prodi: manca il senso del controllo sociale

di Giampiero Rossi inviato a Venezia

SULLA PELLE Bisognerebbe condurre qui le scolaresche. Proprio qui nella sala mensa del Cia, il Centro intermodale adriatico, proprio in questo nebbioso e umido sabato mattina di gennaio. Gli eventuali studenti visitatori potrebbero facilmente riconoscer-

si nei piercing, nei tagli di capelli, nei giubbotti e nelle scarpe «giuste» di molti dei ragazzi seduti ordinatamente tra i tavoli dove di solito consumano le loro pause pranzo. E finito il confronto sul look scoprirebbero un mondo sconosciuto a molti, il porto, dove lavorano quei giovani così apparentemente uguali a loro ma che vivono quotidianità ruvide, faticose, avventurose, anche. Ma non in senso letterario, quanto piuttosto perché non è poi così difficile prendersi sulla testa il gancio di una gru, finire sotto un muletto, farsi segare una gamba da una lastra metallica o, anche, soffocare in pochi secondi in una stiva trasformata in camera a gas. Sarebbe davvero istruttivo per molti

- dai politici agli imprenditori, dai cittadini benpensanti agli opinionisti graffianti - ascoltare il racconto di quel mondo, di quel lavoro, gli interventi, dapprima pacati e poi sempre più accavallati, arrabbiati, litigiosi perfino nel giorno in cui i portuali di Marghera si ritrovano per riflettere sulla morte di due colleghi - due che 48 ore prima sarebbero stati lì, seduti tra loro - e ragionare sulle richieste da avanzare ora che l'attenzione si è concentrata su di loro. Un mese fa, infatti, vedevano in televisione i volti addolorati e rabbiosi degli operai torinesi della ThyssenKrupp, oggi si ritrovano a loro volta con le telecamere puntate a dieci centimetri dalla faccia. Anche oggi non si lavora, a Porto Marghera, e anche da Chioggia sono arrivati in tanti per questa assemblea del giorno dopo. Con i cadaveri dei loro colleghi pronti per essere sezionati dall'autopsia e il profilo del cargo World Trader, così familiare eppure così sinistro, imprigionato tra le nebbie della laguna per ordine della magistratura. Oggi si discute su cosa fare per «impedire che una fidanzata saluti uno come Denis al mattino per poi non vederlo mai più tornare dal lavoro», spiega il segretario della Cgil veneziana, Renzo Varagnolo, quando gli tocca rompere per primo il silenzio della sala mensa. «Le carte ci sono - ricorda - tanti begli accordi e protocolli, ma poi non si riesce a tradurli nella pratica operativa tutte quelle belle parole», perché quello che conta è la produttività, fare in fretta. E chi non ci sta si ritrova «sotto il ricatto occupazionale». Come dice Prodi, «abbiamo un'ottima legislazione, ma manca il senso della responsabilità da parte delle aziende» e anche del controllo sociale da parte dei lavoratori. Il silenzio diventa un ringhioso brusio quando Tony Cappiello, leader locale del sindacato di categoria, che hanno imparato a conoscere in almeno tre lustri di fronte del porto, esprime ad alta voce «rabbia e disgusto» per le parole del presidente dell'autorità portuale, che a cadaveri ancora caldi si è avventurato nel dichiarare che tutte le procedure sono state rispettate e che quindi, in sostanza, quello che è successo è la classica tragica fatalità. «Come si fa a

parlare così in un momento come questo? - si chiede Cappiello - e ci manca poco che dia la colpa a quei due scemi che sono scesi giù nella stiva...». Un atteggiamento che non è solo di cattivo gusto, secondo i sindacalisti che già domani mattina siederanno allo stesso tavolo con le controparti di sempre, ma che tradisce il clima delle banchine in cui, poi, maturano le tragedie. Le condizioni che favoriscono gli incidenti sono ben note ai ragazzi con gli occhiali alla moda e ai più anziani che ancora indulgono al codino o ai bassettoni: «Arriva la nave, nuova e moderna o vecchia e malsicura, e bisogna aggredirla. Non ci sono storie». E se a qualcuno viene in mente di sollevare un dubbio deve sapere che si espone al rischio di essere bollato come «lavativo e rompicoglioni». Ma la rabbia di questo sabato mattina produce un primo obiettivo: «Il lavoratore deve avere il sacrosanto diritto di fermarsi quando



Gli operai del Centro Intermodale Adriatico riuniti in assemblea ieri dopo la morte dei loro compagni. Foto di Merola/Ansa

ha il dubbio che qualcosa non è a posto, non è in sicurezza. E non deve succedergli nulla per questo». Applausi, forse di speranza. E intanto è iniziato il rosario di richieste, di proposte, di critiche e autocritiche, spesso espresse in dialetto, alzando la voce per coprire le altre: «Gli ispettori anche di notte, pronti a intervenire su chia-

mata in caso di anomalie», dicono i sindacalisti. «La formazione! Il lavoratore deve sapere cosa succede a maneggiare certi materiali o certi strumenti, se siamo ignari rischiamo di più». Ovvio, ma non per chi mette sulle banchine gente che fino a due giorni prima lavorava in un bar, tanto ci sono quei bei contratti interinali, con

tanto di data di scadenza. «Mio padre g'ha 81 anni - irrompe Walter Dabalà, 33 anni e un dialetto della Giudecca che richiederebbe i sottotitoli - era ancora lui portuale e mi dice che no xe cambiato niente dai tempi suoi, ancora si va a reclutare la gente ai bar». Insomma, «ci vuole professionalità, ma il problema è che...».

SOLIDARIETÀ

La protesta blocca gli scali italiani

Sciopero riuscito. È positivo il bilancio del primo giorno di astensione dal lavoro nei porti italiani, proclamato unitariamente (con modalità diverse da città a città) dai sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, in seguito all'incidente sul lavoro di Porto Marghera.

A Napoli la protesta si è avuta due ore a ogni fine turno e l'adesione è stata ottima. Lo sciopero nel porto del capoluogo campano è terminato alle 16. A Genova Ivano Bosco, responsabile Cgil per i Trasporti a Genova, ha fatto sapere che «l'adesione è stata totale». Hanno aderito tutti i dipendenti dei terminali privati, delle compagnie, dei servizi, dell'Autorità Portuale per un totale di circa 3mila persone. Solo le operazioni per le merci deperibili e quelle per i passeggeri dei traghetti in viaggio per le isole sono state garantite dai lavoratori portuali del principale scalo italiano.

È stata del 90% invece l'adesione dei lavoratori del porto di Trieste, dove sono state proclamate due ore di sciopero alla fine di ognuno dei turni di lavoro di ieri e di lunedì. In seguito all'astensione dal lavoro, è rimasta completamente bloccata l'attività del Molo Settimo (container). Allo scalo di Ravenna, per quanto riguarda la Compagnia portuale, è stata quasi del 100% l'adesione allo sciopero di solidarietà alla famiglia delle due vittime di Porto Marghera.

Si rinfacciano qualcosa tra dipendenti di un terminal e l'altro, qualcuno ce l'ha anche con il sindacato, ma la voglia di farsi rispettare e di salvarsi la pelle c'è. Sanno bene che, come ha ricordato poche ore prima il leader della Cgil regionale, Emilio Viafora, il Veneto è secondo soltanto alla Lombardia nella classifica degli incidenti

mortali. Scalda i cuori, infatti, l'accorato invito di uno di loro, Davide Tassan, quando grida: «Siamo tutti responsabili, anche noi lavoratori per tutto quello che abbiamo taciuto per timore, perché questo problema non è mio o tuo, è nostro. E allora facciamoci sentire, tiriamoci fuori la nostra voglia di vivere».

L'INTERVISTA

MASSIMO CACCIARI

Il sindaco di Venezia: basta con l'ansia di ridurre i costi

«Non si rinuncia alla sicurezza in nome del risparmio e della competizione»

inviato a Venezia

Le leggi ci sono? Sì, è vero, però a guardarle proprio bene, alcune delle stesse leggi che hanno inevitabili ricadute anche sulla qualità e sulla sicurezza del lavoro contengono implicitamente un principio devastante: «Mettono al primo posto la variabile economica». Il sindaco di Venezia, Massimo Cacciari, insiste su questo aspetto, sovrapponendo l'emozione per la tragedia di Porto Marghera alla lucidità dell'intellettuale e dell'amministratore che analizza la realtà e ragiona sulle risposte possibili. **Sindaco, lei sostiene che alcune leggi siano implicitamente controproducenti per quanto riguarda la ricerca della maggiore sicurezza sul lavoro. Perché? A quali si riferisce?**

«Mi riferisco sostanzialmente a tutte quelle norme che di fatto antepongono gli aspetti economici a tutto il resto. Per esempio imponendo a un amministratore pubblico di spendere un euro in meno e non certo un euro in più per un'opera, un servizio. Perché è ovvio che la sicurezza può avere qualche costo, come la qualità, ma se un sindaco spende più soldi diventa automaticamente un mascalzone, deve affrontare un ricorso al Tar e poi anche il giudizio della Corte dei conti».

Insomma, si caccia nei guai...

«Altroché. E allora me lo dice lei dove va a finire l'investimento in qualità e sicurezza? Non è forse vero che i lavori vengono assegnati dagli enti pubblici sulla base di criteri soprattutto econo-

mici? Ecco, questo è un bel mistero italiano: perché io non capisco perché da pubblico amministratore non posso, per legge, comportarmi in modo ragionevole».

E i privati, invece?

«Ah, il privato è libero di fare quel che vuole, può scegliere anche al di là del solo vincolo economico».

Però guardando al caso italiano non si può certo dire che questo sia di per sé una garanzia di qualità e sicurezza.

«Questo è un altro tema. So bene anch'io che in un settore come l'edilizia, che poi è uno dei più esposti agli incidenti anche mortali, il 90% delle commesse avvengono sulla base di criteri economici e quindi il problema si ripresenta, tanto nel pubblico quanto nel privato. Però, secondo me, la questione della sicurezza del lavoro in Italia è legata anche al particolare passaggio della nostra storia industriale».

E in che fase ci troviamo?

«Dopo il secolo manifatturiero siamo arrivati a un momento di riorganizzazione e ristrutturazione del tessuto produttivo, un passaggio delicatissimo proprio per la sicurezza, come abbiamo drammaticamente scoperto con la vicenda della ThyssenKrupp. Perché quando si decide di dismettere i rischi aumentano, saltano per prime le attenzioni e le risorse destinate alla tutela della sicurezza. Gli stessi tedeschi, per gli stabilimenti cui tengono, non si comportano come hanno fatto a Torino».

Ma il porto di Marghera non

è in dismissione, anzi, resta la prima industria veneziana...

«No, però qui c'è il problema del polo chimico, un'industria pericolosa, delicata per il territorio e per chi vi lavora. Ecco, anche in questo caso una dismissione non gestita, non accompagnata da cautele e spese mirate potrebbe rivelarsi fatale. I livelli di attenzione nella fase di chiusura devono essere gli stessi messi in campo nel momento in cui si inizia un'attività. E poiché questo è il momento che sta vivendo la nostra industria, ecco un'altra causa dei nostri problemi di sicurezza».

Ma ci si fa male e si muore anche in aziende giovani e sane...

«Lo so bene, perché c'è almeno un terzo aspetto che gioca un ruolo sulla questione della sicurezza: l'organizzazione del lavoro in una fase di competizione globalizzata. Ormai la singola azienda meccanica non compete più con le concorrenti italiane ma con quelle di tutto il mondo e lo stesso vale per i porti, per i trasporti, per la mobilità in generale, uno degli ambiti più stressati dalla competizione globale e dove, guarda caso, la sicurezza va a farsi benedire più frequentemente. L'ansia di ridurre i costi si traduce in ritmi e forzature nel lavoro. Anche se, diamine, dovrebbero esistere procedure standard e regole certe per impedire almeno casi come quello di Porto Marghera. È davvero inammissibile che si muoia perché non si utilizza una macchinetta che dice se delle persone stanno entrando a lavorare in una stiva o in una camera a gas».



Associazione Crs
Centro di Studi e iniziative
per la riforma dello stato



Regione Lazio

Quo Vadis Cina? Quo Vadis Russia?

Intervengono:

**Giovanni Arrighi
Rita di Leo
Josif Diskin
Oxana V. Gaman-Golutvina
Viktor Kuvardin
Carlo Leoni
Dic Lo
Piero Marrazzo
Walter Tocci
Mario Tronti**

Discussant:

**Gian Maria Ajani
Pietro Masina
Leopold Specht
Maurizio Massari**

Conclude
Massimo D'Alema

Roma, lunedì 21 Gennaio 2008
ore 10-13 / 14.30-18
Sala delle Colonne di Palazzo Marini
Camera dei Deputati, via Poli 19