

## MORTI SUL LAVORO

Una barra forse lo urta, il volo sulla banchina Polemica sulle ringhiere di protezione mobile I compagni: troppo basse o non installate

«Una follia lavorare così». E su Youtube i video dello scandalo ripresi dagli stessi portuali: controlli zero, qui si fa equilibrio

# Operaio giù dalla nave: «Niente protezioni»

Genova: Fabrizio stava sganciando il fermo di un container, ha perso l'equilibrio. Anche il padre era morto in porto

di Matteo Basile / Genova

**L'UNA E MEZZA** di notte. La «Mol Renaissance», nave portacontainer di una compagnia giapponese, ha da pochi minuti attraccato al Terminal Sech di Calata Sanità, nel porto di Genova. Subito iniziano le operazioni per scaricare i contenitori e alcuni camalli

salgono a bordo. Tra questi Fabrizio Cannonero, 40 anni, socio dipendente della Culmv, la compagnia unica dei lavoratori del porto. Lui è addetto al «rizzaggio» e «derizzaggio» dei container; insieme a un collega deve sganciare il fermo del container, la rizza appunto, una barra metallica che fissa i contenitori appilati tra loro. Fabrizio si trova sul ponte della nave, sgancia la rizza ma perde l'equilibrio, scivola. Il collega tenta disperatamente di afferrarlo per il giaccone ma non c'è niente da fare. Dopo un volo di una decina di metri si schianta sulla banchina del molo. Un destino segnato, forse: anche suo padre era morto in porto, quando Fabrizio aveva soli 10 anni, e proprio per questo il figlio ne aveva preso il posto.



Fabrizio Cannonero

Probabilmente è stato il peso della barra a fargli perdere l'equilibrio, o forse si era agghiacciata ad un suo indumento sbilanciandolo. Forse la ringhiera di protezione mobile che divide il ponte dal vuoto era troppo bassa o forse, come spesso accade, proprio non c'era. Per far prima, per guadagnare tempo, non era stata installata. La magistratura ha immediatamente aperto un'inchiesta. Restano dolore e rabbia. Il dolore per un padre che non tornerà a casa dal figlio di 4 anni e dalla convivente, la rabbia di chi lavora in un porto che negli ultimi dodici anni ha contato 7 morti. «Siamo ostaggio dei terminalisti, ci fanno lavorare in qualsiasi condizione» racconta un camal-

**Città sconvolta**  
corteo di protesta  
dei camalli  
I sindacati: sciopero  
di 24 ore in tutta Italia

lo. «Alcune navi sono troppo pericolose, è una follia lavorarci sopra ma non possiamo fare altro», susurra un collega. Una vita d'inferno quella del camallo, come dimostrano le decine di filmati che gli stessi portuali hanno caricato su Youtube. Immagini riprese con i videofonini che mostrano condizioni di lavoro assurde. Nessun

controllo, nessuna sicurezza, container caricati tre-quattro alla volta che traballano pericolosamente e rischiano di cadere da un momento all'altro. Uno di questi video sembra essere drammaticamente premonitore. Un portuale, passeggiando su una passerella a bordo di una nave, fa vedere dove è costretto a transitare, senza rin-

ghiere, senza nessuna protezione. A un certo punto l'immagine si sposta, il portuale riprende il vuoto sotto di sé e dice: «Ti muovi in uno spazietto piccolo così, aperto da una parte e aperto dall'altra. Qui se scivoli...». Non appena appresa la notizia della morte di Fabrizio, lo scalo genovese si è bloccato: i sindacati han-

no indetto uno sciopero di 48 ore a Genova cui è seguita la proclamazione di uno sciopero di 24 ore di tutti i porti d'Italia. I camalli hanno bloccato tutti i varchi, la tensione è altissima e chi cerca di entrare viene energicamente bloccato. «Questi lavoratori si sentono figli di un dio minore», ha detto il neopresidente dell'autorità portuale

Luigi Merlo, che ha partecipato al corteo organizzato dai lavoratori fino alla prefettura. Dopo il 13 aprile scorso, quando Enrico Formenti rimase ucciso sotto una palla di cellulosa, venne firmato l'accordo per il sistema operativo integrato per la sicurezza nel porto. Ma distanza di un anno l'accordo non è ancora entrato in vigore.



Il corteo dei lavoratori portuali verso la Prefettura di Genova. Foto di Luca Zennaro/Ansa

IL TESTO UNICO

## Decreto sicurezza, corsa contro il tempo o a maggio salta tutto

Non sarà la panacea, la soluzione del male oscuro del lavoro italiano, con ogni probabilità non avrebbe evitato l'incidente di Genova, né le altre tragedie di giornata. Però alla politica spetta il compito di fare buone leggi, comprese - anzi soprattutto - quelle a tutela della sicurezza sul lavoro. E allora: perché la legge 123, il testo unico contro gli infortuni e le morti bianche, ancora non è ancora ratificata? Il ministro del lavoro Damiano non si stanca di ripetere che, insieme al ministro della Salute, «si sta lavorando a tappe forzate», continuando il confronto con le parti sociali, per portare il testo dell'articolo 1 della legge, l'unico in delega che ancora attende di essere approvato, al prossimo consiglio dei ministri. Questione di giorni, dunque. Anche perché se non si diventerà legge entro maggio salta tutto. «È un articolo complesso spiega Damiano - che tratta temi delicati come le sanzioni o la definizione delle sostanze nocive». Tradotto, significa che c'è da discutere parecchio, perché di fronte al disaccordo tra sindacati e Confindustria sui temi della bilateralità, ovvero sugli organi paritetici con compiti di for-

mazione, e sulla rappresentanza in azienda degli Rls, o in alternativa degli Rls territoriali, il nodo principale da sciogliere rimane quello delle sanzioni, sul quale il governo dimissionario è «costretto» a cercare un consenso ampio. Infatti, la bozza del testo sul quale il governo sta lavorando prevede l'arresto (da 6 mesi a 2 anni) per i datori delle imprese che operano con «maggiore attività di rischio» e che non elaboreranno un apposito documento di «valutazione del rischio». E se i sindacati si schierano compatti con il governo, su questo punto è particolarmente energica la resistenza degli industriali che, evidentemente, tra le quattro mura ministeriali dismettono un po' dell'atteggiamento contro che assumono durante i funerali degli operai. L'obiettivo, con ogni probabilità, è quello di «fare melina» fino ad andare fuori tempo massimo e rinviare la materia a un governo futuro che si auspica più «morbido» anche su questa materia. In ogni caso si lavora per portare già all'inizio della settimana un testo all'attenzione del presidente del Consiglio dimissionario Prodi.

Giampiero Rossi

**LA STORIA** Lavoro manuale, il più rischioso soprattutto se l'obiettivo è la velocità. Il protocollo della sicurezza: parlano sindacalisti e assessori

## Ventiquattro ore su ventiquattro, bruciati dalla fretta

ORESTE PIVETTA

Arrabbiati, forse rassegnati. Il dolore è silenzioso e la scritta, «Basta morti sul lavoro», uguale a quella letta un anno fa, quando la tragedia colpì Enrico Formenti (era il 13 aprile e Enrico era poco più che un ragazzo), uguale a quelle lette davanti ai cancelli della Thyssen e in mille altri luoghi d'Italia (mille quanti i morti del lavoro in un anno), sembra firmare l'impotenza. Il corteo, la protesta, il lutto cittadino, lo sciopero generale. Stavolta nessuno s'è sognato di bruciare i copertoni, come era accaduto un anno fa. Qualcuno, dietro lo striscione della Culmv, la compagnia dei portuali, se l'è presa con i giornalisti: con i giornali, che qualche volta testimoniano le tragedie del lavoro, molto spesso le di-

menticano dentro una notizia a una colonna, come il mondo dei porti e dei cantieri e delle fabbriche... «C'è un paese reale, diverso da quello virtuale delle cronache quotidiane, che vive una realtà dura e faticosa, che lavora di notte un'ora in più per sostenere la propria famiglia». Il richiamo è del presidente dell'Autorità portuale di Genova, Luigi Merlo (nominato, dopo l'arresto di Giovanni Novi, al centro di un'inchiesta giudiziaria, che tocca appunto i criteri di assegnazione dei terminali). C'è ancora bisogno di parole così per ricordare il mondo autentico, non quello televisivamente filtrato dalla politica o dallo spettacolo. Walter Fabiocchi, segretario della Camera del lavoro aggiunge qualcosa alla descrizione del «paese reale»: che nel porto c'è tanta fatica

manuale, che si può sganciare un container camminando tra stretti corridoi senza spallette di protezione, che si lavora giorno e notte, che il tempo è denaro. «Bisogna accelerare - dice Fabiocchi - scaricare e caricare più alla svelta possibile, liberare le banchine. Una volta il lavoratore del porto era considerato fortunato tra gli operai: adesso arriva a mille euro al mese e se vuole di più deve sommare turni a turni. Finché c'è richiesta». Dentro il porto, ventiquattro ore su ventiquattro, sette ottomila lavoratori combattono la battaglia del tempo. La sicurezza è un risultato difficile nella fretta. Sulle sponde delle navi alle banchine ci dovrebbero essere le catene: «Dirà la magistratura che cosa è accaduto. Se si cade da dieci metri d'altezza, come è capitato a

Fabrizio, non ci si salva».

Formenti, un anno fa, morì schiacciato da una palla di cellulosa da due tonnellate caduta da una pila alta otto metri. Dopo di allora, si cercò un rimedio, qualcosa che aiutasse a prevenire. Si arrivò a una intesa tra istituzioni regionali, asl, inail, sindacati, padroni e pandrocini, terminalisti (cioè i gestori dei terminali), un protocollo che anticipava certi contenuti della legge 123 voluta da Cesare Damiano. Adesso i sindacati protestano: il protocollo è rimasto lì, in attesa di fatti. Il centro era la responsabilità affidata a otto lavoratori del porto, eletti dai loro compagni, di accompagnare nell'opera di controllo gli istituti tradizionali. Otto lavoratori, stipendiati grazie ad un piccolissima tassa sulle merci in transito, «rappresentanti della sicurezza».

Fabiocchi protesta: non si è andati avanti. Lo segue Ivano Bosco, segretario della Filt Cgil: «Solo i lavoratori hanno fatto la loro parte, mettendo a disposizione otto persone che sono state formate opportunamente». Claudio Montaldo, ex vicesindaco di Genova e ora assessore regionale alla Salute, e Giovanni Vesco, assessore al Lavoro, rispondono che la regione ha speso quarantamila euro per la formazione dei «vigilanti» e altri ottantamila ne ha destinati all'Asl, perché avesse più mezzi per i controlli. Fra un po' gli otto operai avranno pure una sede. Ma non possono muoversi più di tanto. «Il problema - spiega Vesco - è che, essendo innovativo, in certi punti il nostro protocollo non è sostenuto da una norma di legge. Dobbiamo muoverci noi e abbiamo pensato

che la soluzione stesse in un'altro accordo che definisse compiti e ambiti». Come gli otto insomma possono controllare davvero. «La Compagnia unica ci ha fornito macchina e telefonino per lavorare al meglio - insiste Davide Traverso della Uil -, ma se io vedo un lavoratore di un altro terminal che non lavora in sicurezza mi devo girare dall'altra parte. Noi non possiamo intervenire se non nel nostro circuito. Giriamo come fantasmi». Qualcuno latita. Nessuno fa nomi. Ma ai terminalisti il protocollo non è mai piaciuto e ancora meno piace che un lavoratore, per quanto «rappresentante di sicurezza», eletto dai compagni di un altro terminal, venga a ficcare il naso... «Hanno firmato - commenta un portuale - con la pistola alla tempia».

PAOLA! AVRAI UN FIGLIO E LO CHIAMERAI FANNELLA.

Angelico Aerobico Analgesico Annunciamo Arrivo di

**EMME**

È LA VOLTA CHE PRENDO LA RU 486 ANCH'IO

«EMME» ogni lunedì con l'Unità

Truscia / Staino