

Porto di Gioia Tauro : come perdere la vita su una nave porta-container.

(DEC autore)

Portuali e operai Fiat salgono in cattedra all'UNICAL per parlare di morti sul lavoro e sfruttamento.

Portuali e Operai, chi meglio di loro può spiegare agli studenti le difficoltà di chi lavora al Sud, in grandi strutture produttive?. E' successo a Luglio 2008 all'Università della Calabria, in un incontro seminariale sul Lavoro al Sud.

In cattedra, i portuali di Gioia Tauro e gli operai della Fiat di Melfi hanno intrecciato le loro testimonianze, raccontando a giovani studenti le difficili condizioni di lavoro, i rischi, le incapacità del sindacato e quelle dell'azienda. Operai pagati meno dei loro colleghi del Nord, grazie alle agevolazioni dei patti d'area; sottoposti ad un regime manageriale propenso ad usare molto il bastone e poco la carota. Nelle parole di Pietro, ex operaio Fiat, la storia di oltre dieci anni passati a montare auto, tra ingiustizie e disciplina ferrea, di notte e di giorno, senza avere più il tempo per una vita al di fuori della fabbrica. Si parla dei rischi, dei morti sul lavoro e lì il ricordo va agli ultimi incidenti mortali della Tissen e a quelli di Melfi, passati quasi sotto traccia. Ci sono poi le morti lente, spalmate in anni di turni insostenibili, malattie da sforzo e poi la cupa depressione di giovani che si giocano la vita sulla linea di montaggio; esausti per i turni massacranti, ma soprattutto insoddisfatti perché d'attraente quel lavoro non ha niente.

Salvatore Morabito del Coordinamento Portuali di Gioia Tauro, parla della vita di chi è entrato al porto, delle lotte per migliorare le condizioni di lavoro, in una terra difficile, dove per fame di posti di lavoro i diritti saltano e le aziende profitano.

In entrambi i casi, i dati ci dicono che i profitti di Fiat e Medcenter sono alti, gli operai lavorano a ritmi da record. Accanto alla produttività vanno considerati gli altri vantaggi competitivi, ben calcolati tanto dal gruppo Fiat quanto dai terminalisti di Gioia Tauro: il primo riguarda l'essenza di una tradizione di lotte che lasciava presupporre una maggiore docilità della forza-lavoro; il secondo vantaggio sta nel fatto che in questi siti sono passati sotto traccia, con il consenso di sindacalisti e politici, accordi al ribasso per i salari e al rialzo per la turistica e i tempi di lavoro, tanto che gli operai si sono guadagnati l'appellativo di "giapponesi del meridione", piegati a colpi di qualità totale, just in time, e avvisi disciplinari. Certo non c'è solo questo, dalle inchieste del Manifesto viene in luce anche che tra i lavoratori è aumentato il consumo di stupefacenti. La fabbrica è anche una grande piazza, spiega uno degli operai di Melfi, ci trovi quello che circola fuori anche l'erba, l'eroina e la cocaina. Insomma, questo per dire, che è un po' come in parlamento, anche se lì il consumo è forse un po' più alto, semmai c'è da rilevare che questo tipo di piaceri sono scesi dall'ufficio dell'avvocato Agnelli alla linea di montaggio, uno sprazzo di dionisiaco utile al regime produttivo.

Nonostante tutto, è successo che a distanza di dieci lunghi anni, sia a Melfi che a Gioia Tauro, dal consenso partecipativo si è passati al conflitto, con blocchi e scioperi che hanno paralizzato la produzione. In gioco c'erano diverse cose: l'aumento dei salari, i tempi, la turistica, i rapporti disciplinari e una critica forte al sindacato partecipativo. D'altra parte i segni del malcontento erano visibili da tempo: assenteismo al 20%; a Melfi 2000 avvisi disciplinari per operai ribelli, dimissioni di oltre 2000 persone da Melfi, e così via. Queste lotte, hanno mandato in pezzi il sogno manageriale dell'obbedienza rurale, riportando l'attenzione sulle condizioni di lavoro, tema quasi scomparso dagli studi di stampo accademico, impegnati a prender sviste cognitive elogiando i miglioramenti apportati dalle relazioni umane e dal consenso partecipativo. Dai contesti locali, invece, tra l'indignato e il paternalistico, si sono levate le voci di manager, politici, amministratori, vescovi, a ricordare che il Sud è terra di disoccupazione e bisogna accettare di tutto, anche, forse, di mettere a rischio la propria vita, come è successo a Melfi con i lavoratori in fitto, morti in linea. Anche sul fronte dei porti, il lavoro è sempre stato pericoloso e continua ad esserlo. In questa fase, per muovere i contenitori si usano gru e mezzi di banchina pachidermici, e basta un errore di distrazione e si finisce schiacciati. L'attenzione dei guidatori è fondamentale, ma questo fa a pugni con le richieste di velocizzare i tempi e migliorare la resa dei 25 container ora, che possono diventare di più quando ci sono navi che aspettano fuori dal porto. E' così che la pressione dei tempi mette il fuoco ai guidatori, e si spinge sull'acceleratore, per migliorare la resa. Il porto non chiude mai come in Fiat, si lavora 24 ore su 24, e di notte in particolare, il lavoro diventa faticosissimo, per l'alterazione dei ritmi circadiani, lo sfasamento dell'orologio biologico che regola il nostro corpo. Per Gioia Tauro parliamo di sei ore continuate alla guida di mezzi pesanti, per agganciare e sganciare contenitori, mentre in altri porti (vedi Southampton in Inghilterra), data la fatica e pericolo, si alternano due ore di guida con lavori di banchina più leggeri.

In aula scende il silenzio quando dal porto arriva un'altra storia, quella di un incidente mortale che ha coinvolto un uomo dell'equipaggio di una nave porta container. Una grossa fune si è staccata, la testa è volata sulla banchina. Mezz'ora dopo, il porto riprendeva a funzionare, container più, container meno.

C'è, infine, da rilevare una particolare coincidenza tra quanto accade agli operai di Melfi e Gioia Tauro: quando il gioco sta per incrinarsi a favore dei lavoratori, arrivano inchieste e perquisizioni, con accuse di terrorismo o infiltrazioni mafiose. E' successo a Melfi come a Gioia Tauro. Poi, torna il silenzio, in molti casi, dopo il baccano, si viene reintegrati e si riprende a lavorare per poco più di 1200 euro, almeno fino a quando non ci sarà la possibilità di scappare altrove, ma intanto qualcuno viene messo a tacere, o almeno si prova, come con il ferroviere licenziato il 15 agosto per aver diffuso notizie sulla pericolosità dei treni, mentre altri si allontanano silenziosi e delusi dalle iniziative politico-rivendicative.

Il Sud è anche questo, le imprese hanno beneficiato non solo di fondi pubblici ma anche di condizioni di lavoro da discount, di tassi di sfruttamento alti e di tanto silenzio accondiscendente. Il tutto supportato dalla retorica dell'imprenditore-benefattore, che si muove tra organizzazioni criminali, pizzo e attentati, e da un certo

meridionalismo plebeo, rintracciabile negli occhioni umidi, sempre pronti al lamento di Loiero, di sindacalisti e di altri politici meridionali. Senza negare la presenza del malaffare, si vuole qui segnalare che sul piano discorsivo questa retorica è utile per far credere a chi lavora che è un privilegiato e non uno sfruttato; utile per lasciare i rapporti di produzione immutati senza preoccuparsi della redistribuzione della ricchezza socialmente prodotta. Cosa ben diversa dalla miseria dei 400 euro annui per le famiglie in difficoltà è quella di un reddito sganciato dal lavoro; una rendita da attivare nei periodi di disoccupazione, o come rete di protezione se si decide di lasciare un lavoro insostenibile, come per i portuali e gli operai di Fiat di Melfi logorati da un lavoro che di piacevole ha ben poco. Questo per dire che non c'è più da difendere o creare dei lavori "merdic" per i giovani meridionali, non c'è più da sperperare in finti corsi di formazioni milioni di euro, ma è venuto il momento di garantire un reddito per tutti.

Buon lavoro, se vi pare!