

COMUNICATO

Un lavoratore delle imprese di appalto, l'operaio elettricista Massimo Volpe di 32 anni, ha rischiato la vita nell'ennesimo incidente sul lavoro in Fincantieri. Verso le ore 14.00, mentre stava svolgendo il proprio lavoro su una nave in costruzione, la n. 6149, è stato colpito da una scossa elettrica di 690 volt. Soccorso è stato ricoverato all'ospedale di Mestre in condizioni ritenute di media gravità. Inutile dire che poteva lasciarci la vita. Una cosa è certa: l'impianto su cui lavorava era sotto tensione mentre non doveva esserlo. A bordo delle navi in costruzione, ormai, chiunque può mettere mano ai quadri di alimentazione elettrica perché nelle navi in Fincantieri regna il caos organizzativo dato dalla scelta aziendale di ridurre gli organici e di aumentare e polverizzare gli appalti. Sono 2600 i lavoratori degli appalti sparsi in oltre 500 ditte contro 1170 lavoratori diretti Fincantieri; con la proliferazione di appalti e sub appalti aumentano i rischi per la incolumità fisica dei lavoratori, accompagnati dal degrado della condizione ambientale. Non ci stancheremo di ripeterlo, tutti gli incidenti in Fincantieri hanno la stessa origine: l'allargamento oltre ogni limite di sicurezza degli appalti che ormai sfuggono al controllo della stessa Fincantieri. Giovedì scorso, 7 febbraio, due lavoratori, uno dipendente diretto di Fincantieri e un altro degli appalti, hanno rischiato di precipitare al suolo da una altezza di 16 metri. Perché? L'azienda Fincantieri per proprie esigenze, nel caos organizzativo dello stabilimento, ha pensato di utilizzare un impianto di sollevamento di proprietà di una impresa di appalto. L'impianto è stato sbracciato fino ad una altezza di 16 metri, poi improvvisamente ha ceduto il braccio superiore e i lavoratori che si trovavano in cima, nella cesta, si sono salvati, grazie alla loro prontezza di riflessi, aggrappandosi al corrimano evitando di essere catapultati fuori. Fincantieri ha utilizzato un impianto che non ha in gestione e non conosce, ma nel marasma organizzativo del cantiere sta diventando norma che tutte le strutture, tutte le attrezzature, tutti gli impianti anche complessi, possano essere utilizzati da chiunque. Ma non finisce qui. Stamattina un blocco prefabbricato del peso di 380 tonnellate mentre era in fase di sollevamento è caduto al suolo, per fortuna da una altezza di 40 cm. È caduto perché si sono strappati i golfari di sollevamento. Se si fossero strappati da una altezza maggiore, nella fase successiva del sollevamento, l'effetto sarebbe stato tanto devastante quanto drammatico, probabilmente per gli stessi addetti alla operazione. Nel passato, quando i sollevamenti erano più sicuri, l'operazione era condotta da un soggetto unico, la Fincantieri, che gestiva direttamente sia la parte tecnica, il calcolo per il posizionamento dei golfari, sia la parte esecutiva, la saldatura dei golfari con operai specializzati. Adesso la saldatura è affidata ad una ditta di appalto. I golfari nei sollevamenti sono un fattore di sicurezza fondamentale e richiedono una qualità elevata della saldatura perché devono portare il peso di intere sezioni di navi. Questa saldatura nel recente passato veniva eseguita da operai Fincantieri più che specializzati, adesso si appalta.

Gli effetti di queste scelte sono sotto gli occhi di tutti: i blocchi cadono e le saldature dei golfari si strappano. Questi incidenti che avrebbero potuto avere conseguenze anche più drammatiche sono il prodotto di un modello organizzativo estremo ormai fuori controllo della stessa Fincantieri. Un modello organizzativo che sottrae sicurezza e diritti ai lavoratori e che fa della salvaguardia dell'incolumità degli operai una emergenza quotidiana. Noi pensiamo che il modello organizzativo Fincantieri, l'uso selvaggio degli appalti, sia all'origine dei gravissimi problemi di sicurezza del cantiere navale. Questo modello organizzativo va contrastato e superato per ricostruire una capacità industriale del gruppo e del cantiere che devono riappropriarsi di funzioni fondamentali della produzione sia nello scafo che negli allestimenti. La linea del decentramento sempre più spinto, dell'abbattimento dei costi è un ostacolo alla sicurezza e allo sviluppo tecnologico; una linea indecente dietro cui si nascondono interessi precisi che minano la prospettiva industriale, indeboliscono il cantiere, spostando all'esterno dell'azienda, verso gli appalti, gran parte del valore della commessa. Non è accettabile che siano i lavoratori a pagare il prezzo di queste scelte sciagurate. **Le segreterie di FIM – FIOM – UILM PROCLAMANO UNA FERMATA DI PROTESTA CONTRO LA FINCANTIERI DI TUTTI I LAVORATORI DIRETTI E DEGLI APPALTI. Le modalità della fermata saranno comunicate dalla RSU.**

Segreterie FIM – FIOM – UILM Venezia
RSU Fincantieri

Marghera, 13/02/2008