

Il caso

Nell'aeroporto di Orio al Serio record di merci pericolose, gli italiani non vogliono maneggiarle

I facchini stranieri dei cargo radioattivi

La rivolta dei facchini nello scalo del radioattivo "Qui manca la sicurezza"

Orio al Serio, boom di traffici aerei. E gli operai italiani se ne vanno

dai nostri inviati

DAVIDE CARLUCCI
SANDRO DE RICCARDIS

ORIO AL SERIO
S TRETTI nei giubbotti, nascosti nei pulmini che li accompagnano verso le piste, arrivano i facchini del radioattivo. L'aeroporto di Orio al Serio è ancora avvolto nella notte, è popolato dai primi turisti in attesa dei primi voli low cost.

D ALL'INGRESSO riservato ai dipendenti entrano senegalesi e albanesi, marocchini e nigeriani. Tocca a loro manovrare i colli di cargo che, fino alle sette del mattino, trasportano materiale delicato. Decine di container al mese, carichi di imballaggi che i rapporti della Iata classificano come "dangerous", merce pericolosa, o "RRY". Radioattivo.

Da Orio al Serio passa la più grande quantità di materiale radioattivo per via aerea in Italia. Uno studio dell'Ispra, l'Istituto superiore per la protezione e l'ambiente, calcola che lo scalo «è interessato da un notevole traffico di colli radioattivi in arrivo, circa 35 mila all'anno», mentre in tutti gli altri, complessivamente, ne transitano «circa 5 mila». In «gran parte», spiega lo studio, «utilizzato in campo industriale, nella ricerca e soprattutto in medicina». Prima era solo un carico al giorno. Con il tem-

po, il business è esploso: oggi si arriva a dieci container al giorno da Lipsia e Bucarest, Bruxelles e Castle Donington (Regno Unito) e finiscono negli ospedali di tutto il nord Italia. E ogni container ha un carico che varia dai 300 chili fino a quattro tonnellate.

All'inizio a sganciare i bancali dalla pancia degli aerei e spingerli sulla pista erano i dipendenti italiani della Dhl Aviation. Giravano con i dosimetri per rilevare

le radiazioni, e si sottoponevano a esami medici e del sangue. Poi la svolta. Nonostante il monitoraggio dell'Asl sull'esposizione dei lavoratori abbia dato risultati negativi, quel lavoro gli italiani non lo fanno più. E, per abbattere i costi, la Dhl affida ora il servizio a cooperative, tutte di stranieri che non hanno dosimetri né visite mediche. Perciò quando hanno capito che tipo di merce maneggiavano, hanno cominciato a chiedere garanzie.

Un anno fa la loro società, la Coop service, è andata in liquidazione. Al suo posto c'è la Fly Service, dove i lavoratori soci — a loro insaputa — vengono convogliati: nata a giugno 2009, un mese dopo ha già l'appalto Dhl. «La Dhl è responsabile in solido delle irregolarità delle cooperative che vanno in liquidazione e impediscono ai lavoratori di ottenere risarcimenti», dice Monica Pellegrino, legale di alcuni lavoratori.

I facchini vanno nella sede della Fly, a Milano, e non trovano

nessuno. In effetti, nel palazzo non esiste nessuna targhetta che rimandi alla società. Solo dopo insistenti richieste, la segretaria di uno studio di consulenza spiega

che la Fly ha sede legale presso i propri uffici, ai quali fanno capo, come risulta a Repubblica, altre dieci cooperative dello stesso settore. La Fly è presieduta da un imprenditore casertano della logistica. Formalmente fa capo al consorzio Segema, che ha sede nello stesso stabile. Ma l'appalto per Orio al Serio lo ha ottenuto dal potentissimo consorzio romano Gesconet, del quale fanno parte diverse società di facchinaggio che lavorano in subappalto in tutta Italia per multinazionali come la Dhl e la Tnt, più volte contestati dalla Cgil e dai sindacati di base.

Intanto i lavoratori continuano a scaricare i colli radioattivi. Attaccano alle 19, finiscono a mezzanotte, riprendono alle 3 fino alle 7 del mattino, «senza che venga loro riconosciuto il notturno», accusa l'avvocato Pellegrino. «Se la movimentazione del radioattivo è gestita così, c'è da essere davvero preoccupati per la grande urna nucleare di Berlusconi», dice Carlo Monguzzi, leader storico degli ambientalisti lombardi. D'altronde, se non fosse stato per la protesta dei facchini,

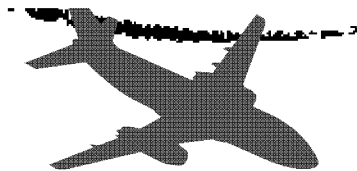


dell'imponente transito di merce pericolosa da Orio non si sarebbe saputo niente. A dichiarare che gli operatori erano classificati come "non esposti" è la Mit Nucleare, divisione di una società privata di Carugate, in provincia di Milano, la Mitsafetrans, che ha trasferito in Gran Bretagna le scorie nucleari delle centrali italiane.

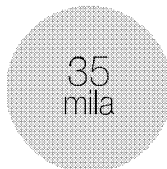
«Anche se i carichi non sono pericolosi, negli anni passati, Dhl ha sempre imposto ai lavoratori di rimanere lontani dai container per parecchi metri, di non venire a contatto e, addirittura, di non toccare e scaricare nemmeno il container vicino a quello radioattivo — dice l'avvocato Pellegrino —. Da un anno, le direttive sono cambiate. Gli operai scaricano senza protezioni e controlli medici». Ora i lavoratori sperano di essere assunti. «Stanno solo difendendo la loro dignità», dice Giorgio Florida, di Stop Razzismo. Dovrebbero rimanere zitti a lavorare, nascosti ai turisti che di giorno partono per le vacanze.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Soltanto a Bergamo arrivano ogni anno 35 mila colli "pericolosi" Cinquemila negli altri aeroporti



Le merci radioattive di Orio al Serio

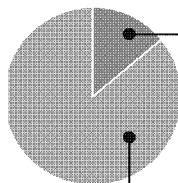


Colli radioattivi trasportati dall'aeroporto di Orio al Serio ogni anno



Colli radioattivi trasportati dagli altri aeroporti italiani

Trasporti radioattivi in Italia



17,5%

quota di trasporto aereo

82,5%

quota che viaggia via terra

Orio al Serio: merci/passeggeri

7,160 milioni

di passeggeri transitati nel 2009 dall'aeroporto

+10,4

rispetto al 2008



100.353 tonnellate

di merci trasportate nel 2009 dall'aeroporto

-17,9

rispetto al 2008

La mappa provenienza delle merci radioattive

