Scritto da Pietro Mitrione
Mercoledì 05 Giugno 2013 09:48



AVELLINO – Ospitiamo un intervento di Pietro Mitrione, presidente dell'associazione in-_loco_motivi, che, alla luce del recente provvedimento di sequestro da parte della Procura della Repubblica di Avellino dell'area dell'ex stabilimento dell'Isochimica, ricostruisce la storia della fabbrica di Pianodardine.

* * *

A distanza di qualche decennio quello che si attendeva è finalmente diventato realtà: la magistratura avellinese ha sequestrato lo stabilimento dell'Isochimica ed ipotizzato il reato di disastro ambientale doloso e lesioni personali a carico di varie persone. Come nasce questa storia? Perché questo stabilimento proprio ad Avellino? Un passo indietro e scopriamo una realtà che ci accomuna alle lotte condotte dai ferrovieri che lavoravano nelle Ogr (Officine grandi riparazioni) alla scoibentazione delle carrozze ferroviarie.

L'introduzione dell'amianto in quantità significative in campo ferroviario risale alla fine degli anni '50, a seguito di un grave incidente in cui un rotabile si incendiò provocando la morte di molti passeggeri. Da questo episodio le Ferrovie dello Stato decisero di impiegare massicciamente l'amianto come coibente delle casse dei rotabili (in gran parte crocido lite-amianto/blu), in quanto questo materiale raccoglieva contemporaneamente una serie di "buone" caratteristiche (l'amianto è un minerale di basso costo, è virtualmente indistruttibile, non viene aggredito dagli acidi, è ignifugo per eccellenza e, grazie alla sua struttura ad abito fibroso, risulta essere un ottimo materiale fonoassorbente). L'applicazione dell'amianto alle carrozze avveniva con la tecnica della spruzzatura e tale lavorazione venne affidata ad una ditta di Genova che, per tutti gli anni '60, effettuò la propria attività presso le officine ferroviarie (Ogr). Questa attività si svolgeva in modo promiscuo durante il normale ciclo di manutenzione, esponendo alla polvere di asbesto anche i ferrovieri che operavano nelle immediate vicinanze. Successivamente, e fino al 1979, l'attività di rimozione dell'amianto e la successiva ricoibentazione per permettere gli interventi manutentivi furono realizzati esclusivamente da ferrovieri praticamente in assoluta

assenza di protezioni individuali e/o collettive. Nel 1975 le Ferrovie dello Stato decisero che i rotabili di nuova costruzione non dovessero essere più coibentati con amianto spruzzato (ma con lana di vetro molto più costosa) a dimostrazione che notizie sulla nocività dell'amianto erano ormai di dominio della dirigenza aziendale. Grave è il fatto che i lavoratori (soprattutto quelli addetti alla manutenzione dei rotabili) non furono informati e che nulla venne deciso per il materiale rotabile circolante.

Iniziarono le prime vertenze sindacali sulle soluzioni tecniche da adottare durante le lavorazioni con amianto e furono proprio le strutture sindacali di base a richiedere specifiche misure preventive e protettive: separazione delle attività a contatto con amianto in apposite aree; bagnare abbondantemente l'amianto durante la de coibentazione; dotare i lavoratori di idonei mezzi di protezione (soprattutto delle vie respiratorie); insaccare i residui per il successivo smaltimento; effettuare ripetute rilevazioni ambientali anche per valutare l'entità dell'inquinamento.

Nonostante i primi segnali di lotta sindacale restava, tuttavia, la decisione per le Ferrovie dello Stato di rimuovere l'amianto da tutto il materiale rotabile per cui si avviò un piano decennale di decoibentazione che si avvalse di dieci Ogr attrezzate e dell'intervento di sei ditte esterne alle Fs. Nell'aprile 1983 si attiva una specifica normativa (che sostanzialmente recepisce le richieste delle varie vertenze Ogr) in cui vengono individuate le caratteristiche dei locali adibiti alla bonifica, le attrezzature, i mezzi di protezione individuali e collettivi, le misure igieniche e di sicurezza e le modalità di esecuzione delle lavorazioni. Nelle Ogr incaricate della bonifica vengono concordati i criteri di individuazione del personale che svolgerà la decoibentazione, e alcune specifiche modalità organizzative (l'orario di lavoro dei decoibentatori verrà ridotto da 40 a 36 ore settimanali, il personale esposto verrà sottoposto a controllo sanitario periodico, corresponsione di una indennità di decoibentazione, ecc.).

Queste disposizioni normative e sanitarie adottate per le Ogr delle Ferrovie dello Stato (Officine grandi riparazioni) non trovarono, purtroppo, riscontro in alcune aziende esterne alle Fs cui era stato conferito l'affidamento delle decoibentazioni senza troppi scrupoli. Dal 1985 si viene purtroppo a conoscenza delle prime morti di ferrovieri per mesotelioma pleurico da asbesto, in particolare presso l'Ogr di Foligno. In questo contesto di precaria sicurezza sul lavoro e di necessità per la scoibentazione del materiale rotabile delle ferrovie si realizzano le condizioni per costruire lo stabilimento dell'Isochimica di Avellino.

La fame di lavoro ed il contesto economico del post-terremoto favoriscono l'insediamento industriale della fabbrica dei veleni con la conseguente applicazione di rigide regole clientelari per le assunzioni. Un periodo buio cala sulla città caratterizzato anche da qualche "botto" non

proprio natalizio e da assalti “squadristi” a sedi sindacali. Il tutto, però, restava ovattato dall’Avellino in serie A! In quegli anni le prime attività di questo tipo di lavorazione avvennero nella stazione ferroviaria di Avellino senza nessuna precauzione, i ferrovieri che prestavano servizio nello scalo ferroviario convissero, senza sapere della pericolosità, con l’esposizione delle polveri di amianto insieme agli operai dell’Isochimica. Per tanti operai ed anche per noi ferrovieri quella fabbrica era una speranza e su quella speranza tanti specularono sulla pelle dei lavoratori Isochimica, dei ferrovieri e degli abitanti del quartiere. Dopo tanti anni i picchi di mortalità che si paventavano all’inizio della lotta contro questo tipo di lavorazione si stanno tristemente verificando e non solo fra gli addetti di prima linea nell’Isochimica ma anche fra i ferrovieri e la popolazione di Borgo Ferrovia che dovettero respirare quelle fibre pericolose.

A distanza di circa trenta anni occorrere rileggere questa storia per conoscere connivenze, silenzi e lotta politica che caratterizzarono quegli anni. Un libro da leggere fino all’ultima pagina, con tenacia e speranza, per dare pace ai tanti che non ci sono più…prima che arrivi anche la fine della stazione ferroviaria di Avellino, una ulteriore vicenda che ci accomuna a Casale Monferrato.