

# Casaralta, sipario sulla fabbrica dei treni e delle lotte operaie

Ieri è iniziata la demolizione in via Ferrarese. Nel 1919 iniziò una storia gloriosa ma anche tragica di un'azienda diventata «comunità»

## La vicenda

**LUIGINA VENTURELLI**  
BOLOGNA  
venturelli@unita.it

È la fine di una storia umana e industriale, tragica e gloriosa insieme, perché - come tutte le storie vere - anche quella delle Officine Casaralta è fatta di vicende personali e collettive di gioia e di dolore, di conquista e di sconfitta. Ieri in via Ferrarese sono arrivate le prime ruspe che demoliranno pezzo per pezzo quel che resta della vecchia fabbrica di vagoni ferroviari. Al pensiero della distruzione e ricostruzione che al posto dei capannoni porterà uffici e laboratori, chi ci ha lavorato per una vita intera è combattuto tra emozioni discordanti.

«Dopo 35 anni passati lì dentro, è impossibile descrivere in poche parole quel che provo, i ricordi piacevoli si legano inestricabilmente a quelli dolorosi», dice Giacomo Simoni, ex dipendente e delegato sindacale dello stabilimento. «Ma è un sollievo sapere che si tratta di un capitolo chiuso». Dopo due anni di bonifiche del sottosuolo e della struttura necessarie per asportare oltre 24mila metri quadrati di pannelli contenenti amianto, infatti, ieri mattina sono iniziati i lavori di demolizione che nei prossimi due o tre mesi abatteranno circa il 60% del complesso su un'area di oltre 10mila metri quadrati, aggiungendo un nuovo tassello alla riqualificazione delle aree ex industriali del quartiere

Navile, dopo la Sasib e l'ex mercato ortofrutticolo. Ma per molte persone il passato è ancora troppo vicino per entusiasmarsi al progetto della città che verrà. Troppo dolorosa la memoria degli oltre cento colleghi morti o ammalatisi gravemente per l'esposizione all'amianto.

«La Casaralta fu fondata nel lontano 1920 e la sua storia aziendale racchiude l'evoluzione delle lotte sindacali nel nostro paese, dall'operaio ipersfruttato a quello consapevole dei propri diritti e capace di

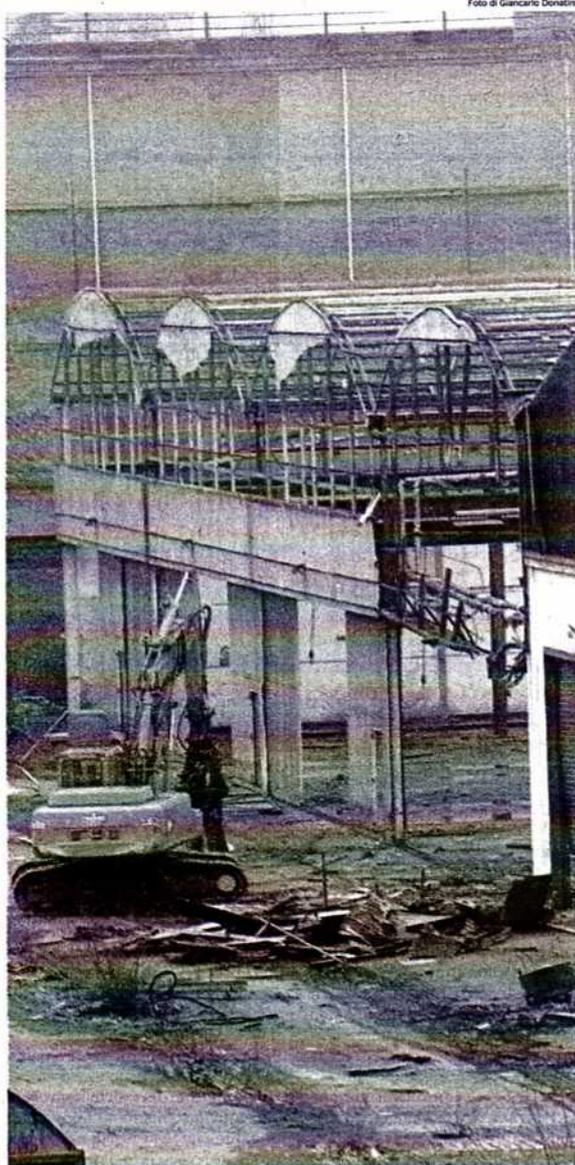
## Cronologia Lo stabilimento dei vagoni e dei veleni

**1919** La società, con il nome di Officine di Casaralta, viene fondata a Bologna da Cesare Donati e Carlo Regazzoni per produrre carri, carrozze e apparecchiature ferroviarie.

**1959** Con la prestigiosa commessa delle Ferrovie dello Stato italiane per produrre elettromotrici, l'azienda raggiunge l'apice della sua produzione industriale. Seguiranno locomotive, carrozze letti ed altre commesse ferroviarie.

**1998** Dopo tre anni di lotte sindacali e di occupazione dello stabilimento, le Officine Casaralta vengono chiuse.

**2004** Il tribunale di Bologna condanna l'ex direttore generale dello stabilimento ad un anno di carcere per l'omicidio colposo plurimo di 16 operai ammalatisi di tumore per l'esposizione ad amianto.



La demolizione dei capannoni della ex Casaralta in via Ferrarese

conquistarsi», spiega Simoni, ricordando il suo arrivo alla fabbrica nel 1963, «avevo solo 15 anni, pensavo di restare solo per le vacanze estive, invece ci sono rimasto tutta una vita». Si respiravano ancora i postumi della serrata degli anni Cinquanta, quando la proprietà chiuse lo stabilimento per rappresaglia contro i lavoratori in lotta e poi riaprì con la metà dei dipendenti, dopo una lunga serie di licenziamenti politici. «Erano anni difficili, i miei colleghi portavano ancora sulla pelle quel-

l'esperienza, ma altri altrettanto duri sarebbero presto arrivati. Negli anni Settanta, ad esempio, facemmo più di cinquecento ore di sciopero per eliminare il cottimo dalle officine. E vincemmo».

Le battaglie sindacali sono sempre state la cifra stilistica della Casaralta, Giacomo ne può raccontare a decine, ma la sua voce si rompe nel rievocare l'ultima, quella del 1998 che portò alla chiusura dello stabilimento dopo cinque mesi di occupazione. «Tutta Bologna era con noi,

Foto di Giancarlo Donatini

**L'ex dipendente Simoni**  
«Tanti ricordi ma è un sollievo sapere che è un capito chiuso»

**Il sindacalista Monti**  
«Quando si decideva uno sciopero tutti i lavoratori uscivano»

cittadini ed istituzioni, mentre cercavamo di salvare la fabbrica. Le espressioni di solidarietà del quartiere erano quotidiane ed ogni fine settimana organizzavamo iniziative a cui partecipavano tutti gli abitanti della zona». Finché la proprietà del gruppo Firema ne decretò lo smantellamento. «Facemmo un buon accordo sindacale, e dei 120 dipendenti nessuno rimase fuori: alcuni andarono in pensione, altri furono assunti dalla Menarini, altri dalle Ferrovie ed altri ancora dall'Atc».

**Se ne ricorda bene** anche Alberto Monti, il funzionario della Fiom che seguì tutta la vertenza: «Quella fabbrica era una vera comunità, i lavoratori erano profondamente uniti tra di loro, animati da grande spirito di militanza. Quando il consiglio di fabbrica decideva uno sciopero, ad esempio, uscivano tutti i dipendenti, nessuno escluso. Erano orgogliosi di costruire treni, di fare parte dell'azienda italiana che ha messo su rotaia il primo pendolino. Hanno vissuto la chiusura come uno scippo a loro e alla città nel suo complesso. Spero che nel nuovo progetto sull'area sia previsto uno spazio da dedicare ai lavoratori, sarebbe un riconoscimento importante, soprattutto per l'Albea». Non a caso il segretario della Fiom provinciale, Bruno Pagnani, sognava un polo bolognese della mobilità sostenibile, Casaralta su rotaia e Menarini su gomma. Ma è rimasto un sogno. ♦

## «Piangiamo ancora i morti per amianto»

**Sono oltre cento, tra morti e malati gravi, le vittime accertate finora dell'esposizione all'amianto tra gli ex dipendenti Casaralta. Nel 2004 il tribunale di Bologna condannò un ex dirigente per omicidio colposo plurimo.**

**L.V.**  
BOLOGNA  
ventur@unita.it

«Molti di noi facevano la pausa pranzo seduti su sacchi di amianto. A volte gli operai se lo buttavano addosso per scherzare, come si fa con le palle di neve». Le tante testimonianze rese in giudizio dai lavoratori delle Officine Casaralta parlano di morti che si potevano evitare, di una strage silenziosa che nel corso degli anni ha colpito decine e decine di persone, ignare del pericolo che correavano nel coibentare con l'amianto le carrozze ferroviarie, raschiarlo con le spatole per le riparazioni e poi spruzzarlo nuovamente. Era il loro lavoro. E lo facevano tutti i giorni.

### UNA STRAGE SILENZIOSA

Per questo in tanti hanno perso la vita, oltre cento persone accertate tra deceduti e malati gravi per asbestosi o per mesotelioma - un tumore alla pleura incurabile che si contrae per inalazione della sostanza tossica - anche se «il numero esatto delle vittime probabilmente non lo sapremo mai, perché la malattia ha una giacenza di trent'anni» spiegano all'associazione dei lavoratori bolognesi esposti all'amianto (Albea). Quindi il bilancio non può ancora considerarsi definitivo.

Eppure sarebbero bastate alcune precauzioni di sicurezza - ambienti aerati, rimozioni delle polveri, divisione dei reparti - per ridurre drasticamente l'incidenza dei tumori. È quanto ha accertato il tribunale di Bologna nel 2004, condannando per omicidio colposo plurimo di 16 operai un ex dirigente dell'azienda, oggi 87enne, Carlo Farina. Alle famiglie di 34 lavoratori, inoltre, sono stati accordati risarcimenti per un totale di 6,5 milioni di euro in seguito ad una trattativa con Firema, nuova proprietaria delle officine Casaralta.

### LE VICENDE GIUDIZIARIE

Ma le verità giudizialmente accertate si fermano qui, nonostante le diverse inchieste aperte dalla procura. Tre procedimenti, sempre a carico dell'ingegner Farina per omicidio colposo, si sono chiusi l'anno scorso con un non luogo a procedere per incapacità di stare in giudizio dell'imputato, molto anziano e gravemente ammalato, mentre un quarto è tuttora in corso in corte d'appello.

Alle vicende giudiziarie civili e penali, si aggiungono poi le cause previdenziali - oltre 70 quelle ancora aperte contro l'Inps e l'Inail - promosse dagli ex dipendenti per vedersi riconoscere i benefici pensionistici dovuti a chi ha lavorato a contatto con l'amianto: le norme in materia sono controverse, l'ultima modifica legislativa richiede almeno 10 anni di esposizione alla sostanza, a dispetto dei diversi pareri medici, e al danno potrebbe aggiungersi anche la beffa. ♦

## Bologna, la vittoria a Livorno costa cara Di Vaio e Modesto entrambi ko

Un mese di stop per Di Vaio e tre settimane per Modesto. Dagli esami medici di ieri è arrivata la conferma che gli infortuni muscolari rimediati dal capitano e dal centrocampista del Bologna nella trionfale trasferta di Livorno sono abbastanza seri da tenere i due lontani del campo per alcune partite. Per Marco Di Vaio è stata evidenziata una lesione del muscolo semimembranoso sinistro, a livello della giunzione miotendinea distale, mentre per Francesco Modesto la diagnosi è lesione di primo grado del muscolo semitendinoso destro, a livello del terzo medio. La brutta tegola smorza un po' il sorriso ai rossoblù il giorno dopo la preziosissima vittoria in casa del Livorno, rivale diretta per la salvezza. Proprio dai piedi di Di Vaio, pochi minuti prima di infortunarsi, era venuta la rete che ha steso i toscani. Domenica contro la Juventus il Bologna dovrà fare a meno del suo bomber ma ritroverà Gimenez e potrà contare su un Succì in crescita. Qualche problema potrebbe esserci sulla fascia sinistra, dove oltre a Modesto man-

### Infortuni

Da tre a quattro settimane di stop ma torna Gimenez

cherà anche Lanna, che è in squalifica. Conforta però la buona prestazione di Casarini, che è stato molto utile alla causa quando è entrato in campo al posto di Modesto. A tenere alto il morale è comunque l'ottimo momento del gruppo, che dimostra, partita dopo partita (con quello di Livorno sono 6 risultati utili consecutivi), di essere unito e solido. ♦

**avola**



**Avola Società Cooperativa**

OPERE A VERDE E RIPRISTINO AMBIENTALE



Norma UNI EN ISO 9001:2000 CERTIFICATO N. 9145 AG70  
Asserzione SOA OG1 II OG1 III OG4 I OG11 III OG14 V