

# Gomme di cancro

*Quando la Goodyear arrivò a Cisterna di Latina era il '65. L'area non offriva molto e la fabbrica sembrava un dono. Distintivi, tornei aziendali, riffe, la Goodyear era una famiglia. A fine anni Ottanta, il primo caso di cancro ai polmoni. Nel 1999, la Goodyear chiude. Malgrado progetti di bonifica la fabbrica oggi sembra archeologia industriale. Si contano 120 morti e più di 60 operati*

di Veronica Raimo

fotografie di Alessandro Imbriaco - Sara Palliccia



**I**l lavoro si oppone come una morte lenta alla morte violenta, una “morte in differita”, la stessa morte che ha aspettato con pazienza 120 operai della Goodyear dopo una dilazione temporale di 30 anni.

È il 1965 quando il gigante americano dei pneumatici approda nel deserto agro-pontino di Cisterna di Latina. Un capannone di 44mila metri quadri in mezzo alla campagna, in una delle zone più depresse del Lazio, un regalo che il buon Dio si è permesso di fare grazie ai quasi 160 miliardi di lire a fondo perduto della “Cassa del Mezzogiorno”. Fino ad allora Cisterna non offriva molto, era un paese fondamentalmente agricolo che non contava più di diecimila abitanti. Il lavoro era “il viaggio a Roma”, i treni che alle cinque di mattina partivano da lì stracarichi di persone. Ci si andava a guadagnare il pane nei cantieri della capitale. Erano famosi i “muratori di Cisterna”. Lavoro a cottimo, in nero, niente contributi, nessuna garanzia sul futuro. Poi arrivano gli anni Sessanta, il periodo del boom economico, e a Cisterna cominciano a spuntare, come funghi smisurati in mezzo all'erba secca, le prime fabbriche: Findus, Slim, Goodyear. All'inizio la gente non è entusiasta, preferisce ancora sacrificare un'ora di sonno e arrivare fino a Roma, dove lavorando in nero non si guadagna poi male. Negli anni Settanta c'è un'inversione di tendenza: il posto sicuro, il lavoro vicino casa cominciano a far presa. D'altra parte la fabbrica è già diventata una realtà, ha cambiato il territorio, ha trasformato un'econo-

mia agricola in un'economia industriale: la gente si è venduta il suo appezzamento di terra ed è andata a lavorare lì dentro.

Intorno alla Goodyear ruotano circa mille famiglie, padri, figli, fratelli, cugini, tutti i maschi di Cisterna sono felici di arruolarsi nel grande esercito della gomma. Non è solo una metafora, gli operai ricordano ancora il primo giorno di lavoro come il reclutamento nelle forze armate: i capi-reparto con la divisa e una spilletta appuntata al petto, un'organizzazione interna che non aveva niente a che vedere con il disordine un po' anarcoide dei cantieri. Anche l'abitudine di lavorare soltanto con i vecchi amici di Cisterna viene stravolta, qui si sta fianco a fianco con gente mai vista prima, emigrati da paesini remoti dell'Abruzzo e del Molise. Ma il vero cambiamento è un altro: lavorare in fabbrica significa entrare a far parte di una precisa classe sociale, con delle rivendicazioni e delle speranze altrettanto precise. Quelli sono gli anni della lotta per il riconoscimento dei sindacati, persone che non avevano mai votato in vita loro, si ritrovano a occupare la fabbrica. Sono giorni di tensione violenta, di picchetti giorno e notte, scontri fisici, manifestazioni a Roma, volantaggio fuori dai cancelli. Alla fine il direttore della filiale cisternese viene mandato via e dall'America ne arriva uno nuovo, disposto a dialogare coi sindacati. Quella è solo la prima battaglia, negli anni arriveranno le altre: dal riconoscimento del contratto di lavoro ai passaggi di categoria.

L'attività politica, al tempo, stabiliva un rapporto di appartenenza, disegnava un'identità. In molti hanno cominciato a far politica a partire dalla fabbrica, in molti si sono iscritti al sindacato o sono stati sedotti da forze extra-parlamentari come Lotta Continua o Potere Operaio.

La Goodyear era una struttura complessa in grado di scandire il ritmo della tua vita in ogni sua forma, dalle 8 ore di lavoro giornaliero al tempo libero. Nella miglior tradizione americana venivano organizzati tornei aziendali di calcio, gare di nuoto e – per esportare un po' di folklore a stelle e strisce – anche partite a bowling. E poi la riffa, gli operai si contendevano i biglietti per il Gran Premio di Monza, tutti quanti volevano andare a vedere la Ferrari che vinceva le gare anche grazie ai pneumatici Goodyear. Infine l'evento più atteso: la “festa dell'estate”, quando la fabbrica apriva le porte alle famiglie dei dipendenti: i bambini felici di ricevere i gadget e le mogli fiere di avere un marito che lavorava là dentro.

“Mamma Goodyear” come la chiamavano gli abitanti di Cisterna, una mamma che aveva le sue regole ferree ma che sapeva essere generosa coi suoi figli, elargiva ricchezza e un'aspettativa di vita migliore. Esisteva un'armonia reale all'interno di quell'universo, nonostante tutte le contestazioni e le rivendicazioni degli operai: anche quelle facevano parte del gioco. Poi però qualcosa comincia a infrangersi. Già nel '79 si hanno le prime avvisaglie, quando la Goodyear è costretta a chiudere uno dei

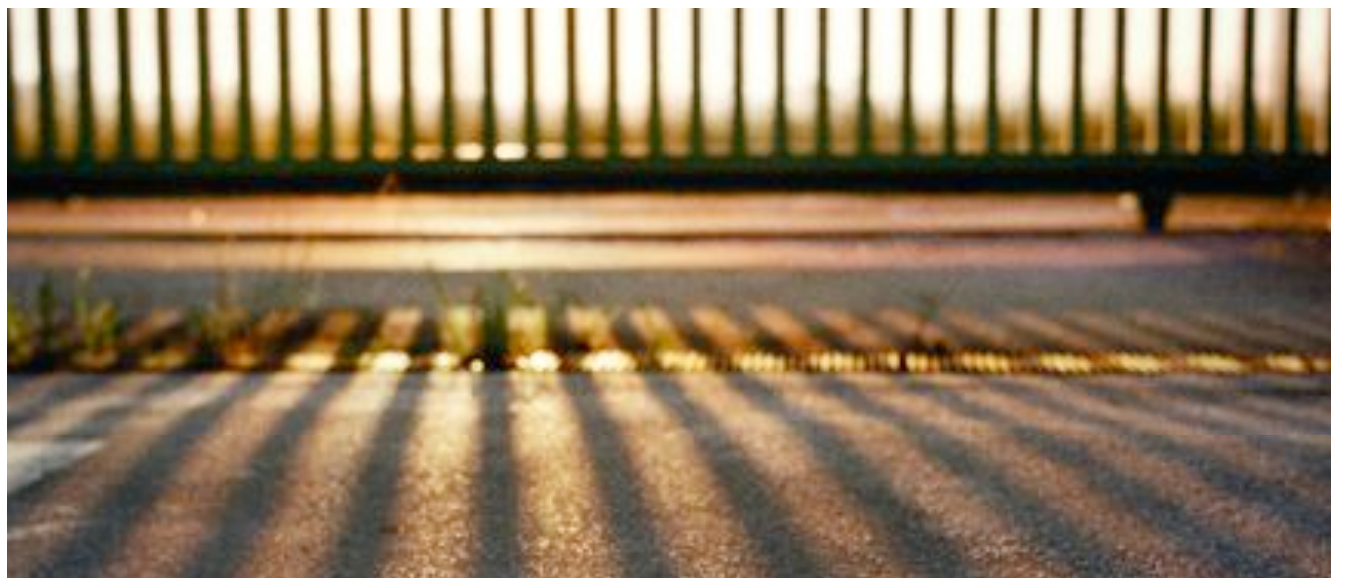
suoi reparti, il Banbury, perché trovato fuori norma rispetto agli standard di sicurezza. Resta chiuso 45 giorni, una delegazione dell'Università Cattolica è chiamata ad apportare le necessarie modifiche che consentano la riapertura. Fino all'85 la Cattolica rimarrà all'interno della fabbrica come organo garante, ma anche in seguito effettuerà dei controlli di routine per monitorare la condizione degli operai.

E proprio durante uno di questi accertamenti, verso la fine degli anni Ottanta, viene fuori il primo caso sospetto. Un operaio, Tatti, si è ammalato di cancro ai polmoni. La notizia prende a circolare tra i corridoi della Goodyear, ma il nesso causa-effetto non è ancora evidente. O forse sì, ma un caso isolato non significa niente. E poi tutti quanti in cuor loro pensano: "ma perché fra tanti dovrebbe capitare proprio a me?". Come quando uno fuma e legge le minacce di morte sul pacchetto: l'avvertimento non è mai per se stessi. Un operaio ha il coraggio di reagire, si chiama Augusto Campagna, conosciuto come Agostino. È lui che tenta di sensibilizzare l'intera comunità di Cisterna affiggendo per il paese dei manifesti con su scritto: "In quella fabbrica c'è gente che muore". Quando Agostino riesce a dare un'occhiata alla cartella clinica di Tatti si rende conto che purtroppo i suoi dubbi sono fondati, per l'Università Cattolica l'operaio si è ammalato a causa delle sostanze respirate in fabbrica. Agostino inizia uno sciopero della fame, non mangia per 11 giorni, pur continuando a lavorare. Ma non tutti lo seguono, lo lasciano fare il matto da solo, meglio rischiare la pelle che il posto di lavoro.

Non scatta nessuna denuncia contro la Goodyear, le cose si risolvono secondo un copione molto più convenzionale, più discreto, un tacito accordo in cui l'azienda offre a Tatti dei soldi (soldi che non basteranno nemmeno ad affrontare l'operazione chirurgica) e, con macabro cinismo, anche un posto di lavoro per suo figlio. Tatti morirà di lì poco, con il tumore che da un polmone si è esteso pure all'altro.

Siamo agli anni Novanta, è trascorso quasi un trentennio dall'apertura della fabbrica, il periodo d'incubazione standard per le malattie tumorali legate all'inalazione di sostanze tossiche. E infatti la gente comincia ad ammalarsi, ma esiste ancora un rifiuto rispetto a quell'evidenza. Se qualcuno moriva si diceva che Dio l'aveva chiamato a sé, come se il tumore non fosse neppure una malattia, ma un brutto spettro da esorcizzare. La "morte in differita" comincia a reclamare le sue vittime, e con l'apparire dei primi decessi, la Goodyear decide di chiudere i battenti. Verso la fine del 1999, da un giorno all'altro, in fabbrica compare un comunicato che non lascia spiragli, l'azienda non è abbastanza competitiva, quei 17.000 pneumatici al giorno, motivo di orgoglio per anni, non bastano più. Le mille famiglie che gravitano intorno all'industria della gomma si ritrovano all'improvviso senza più entrate. "Mamma Goodyear" ha scelto di andarsene proprio a ridosso del Natale, così invece degli addobbi natalizi il cancello della fabbrica è decorato da catene di ferro: gli operai per protesta hanno deciso d'incatenarsi alle sbarre.

Le mogli vengono a portare da mangiare o a cucinare qualcosa nei capannoni improvvisati montati fuori dall'edificio. L'evento ha una risonanza nazionale: se ne parla ai telegiornali, gli esponenti di diversi partiti politici arrivano lì alla spicciolata,



fanno promesse e campagna elettorale a costo zero. Poi inizia il lungo oblio, e della Goodyear non parla più nessuno.

Ma cosa è successo effettivamente dopo la chiusura della Goodyear? Ci sono due storie che corrono in parallelo, due storie sinistramente italiane. Durante quei 170 giorni di catene e picchetti fuori dalla fabbrica, uno dopo l'altro cominciano a morire di tumore altri operai. Agostino è in contatto con un avvocato, Mario Battisti, che gli suggerisce di raccogliere le cartelle cliniche di chi ha contratto la malattia per capire se sussistano gli estremi per una denuncia. Agostino bussava porta a porta alle case degli ex-dipendenti Goodyear, scontrandosi con i timori, le reticenze e il cordoglio di chi conserva la memoria del morto, ma alla fine si ritrova in mano più cartelle di quante avrebbe mai immaginato. Meticolosamente appunta tutti i nomi su un'agenda, divisi in due sezioni, chi è deceduto e chi è stato operato. I numeri parlano chiaro: 120 morti e più di 60 operati, troppi per parlare di una coincidenza, nemmeno Porto Marghera aveva fatto tante vittime. Il 13 aprile 2001 parte la prima denuncia collettiva, su mandato di 70, fra familiari e ex-dipendenti. L'accusa è di omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime: un esame probatorio richiesto dal gip ha dimostrato che esiste un nesso causale tra le sostanze adoperate dalla Goodyear per la lavorazione della gomma (ammine aromatiche, nerofumo, solventi, eptano industriale, zolfo, talco, vernici, vapori di gomma calda) e i tumori contratti degli operai (ai polmoni, al pancreas, al colon, alla laringe, allo stomaco, all'esofago). Sul banco degli imputati sono in otto tra ex-presidenti ed ex-direttori della Goodyear. Tutti italiani. Dei dirigenti americani neanche l'ombra, loro sono gli "intoccabili". Eppure erano proprio gli americani a conoscere perfettamente le conseguenze delle sostanze incriminate: negli Stati Uniti fin dal '35 esistevano studi che accertavano la loro pericolosità, tanto che la normativa vigente era molto più rigida rispetto a quella italiana.

Ma Cisterna di Latina all'epoca è un po' come la Cina oggi, manodopera a prezzi bassi e una certa flessibilità per quanto riguarda la sicurezza. In realtà negli ultimi anni, dopo la legge 626, anche alla Goodyear di Cisterna inizia a girare qualche mascherina. Sono di quelle adatte a tagliare l'erba, una presa in giro. Questo senza contare che la fabbrica è una struttura aperta, non esistono divisioni fra i reparti, quindi le polveri possono tranquillamente andarsene a spasso per tutto l'edificio. Il nerofumo in particolare è una sostanza difficile da rimuovere, spesso gli operai se la portano dietro tutto il giorno, incollata alla tuta da lavoro o alla pelle. Inoltre alla Goodyear molti processi di lavorazione della gomma non sono meccanizzati: al Banbury, ad esempio, uno dei reparti che ha fatto più vittime, vengono miscelate le materie prime - gomme naturali, elastomeri e oli plastificanti - attraverso una lavorazione a caldo, fatta a mani nude. La fabbrica ha anche un sistema di smaltimento rifiuti che sembra preso in prestito dalle discariche sudamericane, gli scarti sono accatastati in una grossa fossa sul retro dell'edificio e poi bruciati durante la notte. Questo 26 settembre c'è stata l'ultima udienza del processo alla Goodyear, i delegati della multinazionale americana tentano ancora di dimostrare che è stata l'inadempienza degli operai rispetto alle norme di sicurezza a causare in parte la loro morte.

E poi c'è la seconda storia, il destino di tutti quegli operai che non sono morti, ma che dopo quei 170 giorni di catene e sciopero della fame sono finiti in cassa integrazione. Quando la fabbrica ha chiuso, in accordo alla legge Pirelli, l'ex-sito Goodyear è ceduto a titolo gratuito alla Cisterna Sviluppo, una società mista, costituita al 51 per cento dal pubblico (Comune di Cisterna 49 per cento e Provincia di Latina 2 per cento) e dal 49 per cento da un'azienda privata, la Meccano Holding. Nel 2001 viene siglato un accordo, che prevede la reindustrializzazione del sito, il riassorbimento di tutte le maestranze e la bonifica dello stabilimento (l'intero capannone della fabbrica era rivestito in amianto). Gli ex-operai Goodyear possono scegliere individualmente di rinunciare al trattamento di fine rapporto (vale a dire una buonuscita di 68 milioni di lire) e devolverlo alla Cisterna Sviluppo in vista del futuro reinserimento. I patti sono che entro il 19 marzo 2002, quindi dopo un anno di mobilità e dopo i necessari corsi di riqualificazione, gli operai vengano assunti a tempo indeterminato dalla nuova fabbrica (Meccano Aeronautica). Sono circa 200 a fare questa scelta. Nel 2002 partono i corsi di formazione finanziati dalla Regione Lazio (4.250 milioni di vecchie lire). In più la Regione stanziava 1 miliardo di lire per il rifacimento della palazzina antistante la fabbrica, e il Comune di Cisterna predispose un mutuo di 3 miliardi per la bonifica. Alla scadenza del 19 marzo 2002 gli operai sono ancora tutti in cassa integrazione e la fabbrica è restata inagibile. Devono essere stanziati altri 10 miliardi attraverso i fondi ambientali europei per la bonifica del sito, ma la compresenza di una parte pubblica e di una privata all'interno della Cisterna Sviluppo non le permette di beneficiare del finanziamento. Nonostante gli ex-dipendenti Goodyear, dopo 130 giorni di Assemblea Permanente, arrivino a una proposta concreta, ossia quella di subentrare al Comune di Cisterna e alla Provincia di

Con l'insediamento della Giunta Marrazzo la vertenza Meccano trova una conclusione positiva grazie all'accordo del dicembre 2005 tra l'assessorato al Lavoro, i rappresentanti dei sindacati confederali e i vertici aziendali. L'intesa prevede la salvaguardia dei 220 posti di lavoro e la bonifica del sito industriale grazie allo sblocco di 3.600.000 euro di fondi europei. Ma le risorse finanziarie verranno erogate solo dopo la conclusione delle operazioni di verifica sulla destinazione dei fondi e nel rispetto del piano industriale originario. Questa prudenza è dettata anche dalla massiccia presenza della criminalità organizzata nell'area pontina, pronta a realizzare facili profitti attraverso spregiudicate operazioni speculative. Il timore inoltre è che la pratica dei finanziamenti pubblici a pioggia possa favorire quelle multinazionali che spesso alizzano delle cattedrali nel deserto con l'unico intento di capitalizzare i profitti e poi scappare via.

Latina assumendo il 51 per cento della società, la Delibera Comunale del 28 maggio 2003 arriva a un accordo diametralmente opposto, ossia la cessione della quota pubblica alla Meccano, una risoluzione che fa saltare tutti i presupposti su cui era nata la Cisterna Sviluppo. Il 31 dicembre di quest'anno scade la cassa integrazione degli ex-operai. Sono tutti in attesa dal 2001 di tornare a lavorare nel loro vecchio casermone, che negli ultimi 5 anni ha ricevuto miliardi su miliardi per essere bonificato. Eppure se vi capita di passare oggi per Cisterna di Latina, l'ex-Goodyear vi accoglierà ancora con il suo fascino spettrale: la struttura è sventrata, le lamiere di amianto sono imballate in grosse buste di plastica e abbandonate tra l'erba secca in mezzo alle carcasse di piccioni, la base è sommersa dall'acqua stagnante. Tutto quello che resta è il silenzio, interrotto dagli spari di qualche cacciatore in cerca di selvaggina. ■

Note:

<sup>1</sup> Jean Baudrillard, in *Lo scambio simbolico e la morte*, Feltrinelli, Milano, 2002

