

OGR - Le Officine della Memoria

verso il trasferimento delle OGR, per il recupero dello stabilimento tra passato e futuro

*“E' la memoria che salda i processi sparpagliati nel tempo di cui siamo costituiti.
In questo senso noi esistiamo nel tempo.
Per questo io sono lo stesso di quello di ieri.
Capire noi stessi significa riflettere sul tempo.
Ma capire il tempo significa riflettere su noi stessi.”*

*“Questo spazio, la memoria,
insieme al nostro continuo esercizio di anticipazione,
è la sorgente del nostro sentire il tempo come tempo,
e noi come noi.”*

Carlo Rovelli – Fisico - da “L'ordine del tempo”



Attualmente nell'area di Via Casarini, 25, le attività produttive sono ancora in corso.

Si stanno svolgendo ora le operazioni di trasferimento dell'attività produttiva e probabilmente entro il 2018 tutti i lavoratori delle Officine Grandi Riparazioni (oggi OMC ETR Bologna) di Trenitalia saranno trasferiti in un'altra struttura presso il Lazzaretto, dove continueranno ad operare nell'ambito della manutenzione nazionale del materiale rotabile sia pur in modo parziale e limitatamente agli apparati di bordo.

Sta per concludersi così una vicenda che ha visto una lunga vertenza sindacale, iniziata nel 2010, che si è intrecciata sia coi processi di riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato, e parzialmente con gli accordi sul progetto della nuova stazione di Bologna (1).

Gli accordi sindacali hanno difeso, per quanto possibile, la continuità produttiva dello stabilimento, evitando la completa dispersione di un grande patrimonio di capacità professionali e tecniche, e ancora oggi continua la mobilitazione del sindacato e dei lavoratori a difesa dell'occupazione dei lavoratori degli appalti.

Certamente fra breve si chiuderà una fase storica e ciò non può che costituire una cesura rispetto alla storia precedente, **un fatto traumatico per la comunità dei lavoratori**, tanto sul piano professionale, che su quello delle identità collettive ed individuali.

Una storia cominciata nel 1908 sull'area di via Casarini.

Le vicende delle OGR hanno attraversato quindi più di un secolo, 110 anni ad essere precisi, intrecciandosi con le vicende storiche del paese e della città di Bologna, dando luogo ad una complessa storia che ha sedimentato esperienze originali, di grande valore, spesso drammatiche.

La seconda guerra mondiale con il suo portato di distruzione, la resistenza ed il tributo di sangue versato dai ferrovieri, le lotte sindacali dei lavoratori e delle loro rappresentanze che si sono misurate con i temi del controllo operaio, della solidarietà tra lavoratori, della difesa della qualità del lavoro e della salute.

Sicuramente un'eccellenza nel panorama industriale, che ha permesso lo sviluppo del sistema ferroviario e la risposta pubblica al bisogno di mobilità dei cittadini.

Ma è stata anche una storia drammatica, la storia della irresponsabilità dei gruppi dirigenti delle ferrovie dello stato che con le loro scelte hanno esposto migliaia di lavoratori inconsapevoli all'amianto.

Una strage che si poteva evitare, sulla base delle conoscenze scientifiche dell'epoca e di un uso adeguato e conforme alle leggi di moduli organizzativi, tecnici, e di protezione/informazione ispirati da logiche di prevenzione.

La strage continua ancora oggi e i dati epidemiologici raccolti e resi pubblici nel 2017 dai Servizi di prevenzione della AUSL(2) ne danno la misura per il passato, ma la realtà di queste morti continua ad accompagnarci e non se ne vede ancora la fine.

Solo grazie all'azione dei delegati sindacali e dei servizi di prevenzione sul territorio, dei lavoratori, nella seconda metà dell'anno 1979 è iniziato un percorso che ha permesso di avviare un lungo e tormentato processo di messa in sicurezza degli impianti, che senza l'inerzia e le resistenze dei dirigenti FF.SS. avrebbe potuto concludersi più rapidamente.

Il delegato sindacale Romeo Zazzaroni, nell'incontro del 30 agosto 1979 disse: "...il consiglio dei Delegati e la Federazione Unitaria Provinciale, intendono realizzare l'obiettivo di sostanziali modifiche dell'Organizzazione del Lavoro tra cui l'eliminazione totale dell'amianto." (verbale riunione del 30 agosto 1979) (3).

La consapevolezza di questo dramma è stato più volte portato all'attenzione della città, pur scontando un interesse spesso solo superficiale e marginale, nonostante coinvolgesse migliaia di persone.

Attualmente, vicini al compimento di questo processo, assistiamo ad un nemmeno velato tentativo da parte delle FF.SS. di rimuovere, cancellare e rendere inoffensiva anche la memoria di queste vicende.

Il problema si può riassumere così: scollegare la consapevolezza di quelle vicende dal luogo fisico dove si sono svolte, disperdere la realtà tangibile del ricordo, tagliare il nesso fra la vicenda dell'amianto e le Officine, il luogo e lo spazio fisico dove si sono realizzate, obliare le responsabilità (storiche e processuali) delle Ferrovie dello stato e dei suoi dirigenti.

Il tutto in una città che come minimo rischia la smemoratezza e l'indifferenza.

La direzione aziendale, nell'approssimarsi e nella prospettiva del trasferimento, con un atto arrogante ma tutto sommato rivelatore, ha cambiato la serratura della porta, rendendo impossibile l'accesso al Museo dell'OGR (dove sono conservati manufatti e testimonianze del lavoro e della sua cultura, brandelli di storia materiale del lavoro anche con l'amianto) ai lavoratori, ai delegati ed al curatore degli stessi, considerandoli come cosa propria e ipotizzandone il trasferimento in altra regione d'Italia, per l'esattezza nel museo FF.SS. di Pietrarsa (NA).

Senza nulla togliere a quella struttura museale, di grande importanza, quella collocazione avrebbe reso sterile il significato e la lettura del percorso delle Officine Grandi Riparazioni di Bologna.

La Presidenza della Assemblea Legislativa Regionale dell'Emilia Romagna si è attivata, producendo un accordo con le Ferrovie teso al mantenimento a Bologna di quel patrimonio, indicando come soluzione almeno provvisoria un locale presso l'Assemblea legislativa della Regione Emilia-Romagna.

Naturalmente consideriamo positivo l'accordo e ne seguiremo la concreta realizzazione, (già oggi registriamo ritardi nel percorso forse a testimonianza di uno scarso interesse da parte delle FF.SS.) che dovrebbe permettere di salvaguardare quei materiali a Bologna, pur ritenendo che la idonea collocazione debba essere legata ai luoghi dove quella storia si è realizzata (4).

Stesso rischio correvano e corrono i monumenti lì presenti dedicati al ricordo dei sette ferrovieri caduti per la resistenza e degli operai morti sul lavoro e per l'amianto.

Come del resto l'opera dei ragazzi assistiti dall'Associazione ARTECITTA', prudentemente collocata sul marciapiede antistante l'ingresso delle Officine, di pertinenza del Comune di Bologna.

Pensiamo non occorra essere particolarmente sospettosi, per rendersi conto dell'interesse delle Ferrovie a rimuovere ogni ostacolo al fine di avere una totale ed incondizionata disponibilità dell'area per realizzare in futuro il valore fondiario e/o immobiliare di un'area strategicamente collocata nella città, possibilmente ripulita dal fastidioso (per il mercato) accostamento ai morti di amianto.

Di fronte a queste vicende AFeVA, i delegati della RSU e la CGIL non potevano rimanere inerti.

Immediatamente ci siamo resi conto delle molteplici tematiche e implicazioni che scaturivano dalla volontà di tutelare un patrimonio collettivo a partire dal Museo OGR e dai monumenti: dalla tutela di una memoria fruibile dalla cittadinanza, alla salvaguardia della sicurezza e della salute pubblica, fino al considerare il futuro dell'area rilevante sia sotto il profilo urbanistico che della tutela dei beni culturali (il carattere storico di alcuni immobili in particolare).

Abbiamo inoltre ritenuto che il soggetto centrale nelle decisioni che riguardano il futuro di quell'area e del vecchio stabilimento, in quanto detentore dei necessari poteri derivanti dalle leggi, fosse il Comune di Bologna, che dovrebbe rappresentare in questa vicenda e in generale le volontà democratiche dei cittadini bolognesi ed il preminente interesse pubblico.

Come si vede vogliamo dare alla vertenza una chiara visione pragmatica e uno sguardo al futuro, non vuota retorica del passato.

Pensiamo quindi ai seguenti punti fondamentali:

1. Il problema della Bonifica del sito;
2. La tutela della memoria: museo e monumenti;
3. la tutela del patrimonio architettonico;
4. La potestà del comune e dei cittadini bolognesi a determinare il futuro uso dell'area, rigorosamente verso utilizzi collettivi e socio-culturali (attualmente nel PSC del Comune di Bologna l'area è destinata ad infrastrutture ferroviarie).

1. La Bonifica del sito OGR – Il SIN (Sito di Interesse Nazionale).

La prima necessità che abbiamo affrontato, è la completa bonifica del sito.

Dopo la cessazione delle attività di scoibentazione delle carrozze ferroviarie e degli elettrotreni i delegati sindacali e gli RLS si sono battuti quotidianamente per rendere salubre l'officina e sono centinaia le denunce di rilevazione di manufatti e apparati contenenti amianto, intercettati dall'occhio esperto dei lavoratori.

Non più tardi dell'anno scorso si sono svolte attività di pulizia/bonifica di alcuni impianti, ma è stato in occasione dell'inizio del trasferimento che i delegati RLS hanno chiesto il monitoraggio di alcuni magazzini.

In due magazzini l'analisi sulle polveri ha accertato la presenza di fibre di amianto nella misura rispettivamente di 227 mg/Kg e 1136 mg/Kg, dopo la segnalazione alla AUSL, i magazzini sono stati sigillati e confinati.

Al completamento del trasferimento si porrà il tema della bonifica del sito, in considerazione del fatto che qualsiasi uso venga scelto per l'area e per lo stabilimento, sarà necessario proteggere la salute pubblica rimuovendo l'amianto ancora presente in modo sicuro e tutti gli altri eventuali inquinanti. Oltre ai casi già citati, esiste una mappatura di luoghi "confinati" con presenza di amianto in varie zone dello stabilimento.

Il movimento (AFeVA ER, lavoratori OGR e delegati sindacali, CGIL) ha quindi posto nel mese di giugno la questione del Sito di Interesse Nazionale (SIN).

Abbiamo quindi incontrato il Presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini il 19 giugno 2017 (5), alla presenza dell'Assessore all'Ambiente Paola Gazzolo e alla senatrice On. Francesca Puglisi, sottoponendo la questione del riconoscimento delle Officine Grandi Riparazioni come Sito di Interesse Nazionale.

Questa iniziativa, costantemente seguita dalla senatrice On. Francesca Puglisi, ha portato all'interessamento del Ministro all'Ambiente Gian Luca Galletti e del Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Gianclaudio Bressa che abbiamo incontrato nel mese di ottobre 2017, e poi all'iniziativa parlamentare che ha concluso con successo questo iter con l'inserimento nella legge di bilancio del comma 245.

Comma 245.

"Ai sensi dell'articolo 252 del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152,(6) in considerazione della rilevanza del rischio sanitario e ambientale derivante dalla presenza di amianto, confermata anche da evidenze epidemiologiche, il sito Officina Grande Riparazione ETR di Bologna è qualificato come sito di interesse nazionale.

Agli interventi urgenti di competenza pubblica di messa in sicurezza dell'area è destinata la somma di 1.000.000 di euro per l'anno 2018 a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 476, della legge 28 dicembre 2015, n. 208.

Con decreto da adottare entro novanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare provvede alla perimetrazione del sito di interesse nazionale. All'articolo 1, comma 476, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, (7) le parole: « di bonifica e messa in sicurezza » sono sostituite dalle seguenti: « urgenti di messa in sicurezza e bonifica, per garantire la maggior tutela dell'ambiente e della salute pubblica, »."

Si tratta di un successo dell'iniziativa di AFeVA ER della CGIL e della RSU delle Officine Grandi Riparazioni delle FF.SS. che si sono battuti negli 8 mesi scorsi per raggiungere questo obiettivo.

La legge prevede un primo stanziamento pari ad **1.000.000 di €**, non molto per la verità e ricavati da soldi già stanziati nel 2015, (vedi articolo 1, comma 476, della legge 28 dicembre 2015, n. 208) **ma pur sempre un'inizio importante.**

Ora aspettiamo il decreto che dovrà essere approvato entro il 31 marzo 2018, e che avrà il compito di perimetrare il Sito di Interesse Nazionale "Officine grandi riparazioni".

A questo proposito, si è tenuto un incontro al quale hanno partecipato l'Assessorato Ambiente della Regione ER, i dirigenti dello stabilimento Trenitalia, il comune di Bologna, la AUSL di Bologna, ARPAE Emilia Romagna e la CGIL.

In quella sede, il contributo CGIL, è consistito nel fornire precise indicazioni sulle possibili caratteristiche dell'inquinamento presente nello stabilimento e nell'area OGR.

Abbiamo ricordato che esiste una mappatura dei luoghi confinati con presenza amianto, in possesso di Trenitalia, che in tempi recenti erano stati individuati, a seguito di un monitoraggio proposto dagli RLS, un paio di magazzini con significativa presenza di polvere contenente amianto.

Inoltre è stato citato il documento del Giugno 1981 "Indagine e Relazione Conclusiva sulla O.D.L. e sulle condizioni igienico ambientali dell'O.G.R. di Bologna e proposte di modifica.", dalla quale si evincono precise indicazioni sulle possibili fonti inquinanti ancora presenti nell'area dello stabilimento. (7 bis)

A questo proposito AFeVA ER, congiuntamente alla CGIL e ai delegati RSU/RLS si farà promotrice di incontri con le istituzioni interessate, a partire dal Comune di Bologna e della Regione Emilia Romagna, al fine di agire correttamente, anche sulla base delle conoscenze dei lavoratori che tuttora operano nel sito.

2. La tutela della Memoria (Museo e monumenti)

Sul Museo abbiamo in parte detto sopra, l'idea è che il materiale oggi presente, debba costituire l'embrione di un progetto più ampio che sappia condurre le persone in un percorso di conoscenza della realtà delle Officine.

La sua storia nell'ambito del servizio ferroviario, le esperienze del lavoro, le professioni nell'ambito di quella che ancor oggi viene identificata dai lavoratori come **"L'università della manutenzione"**: falegnami e tappezzieri, lamierai, verniciatori, pneumaticisti, aggiustatori, meccanici, elettricisti, pantografisti, galvanisti, mestichieri ecc...

Un originale mix di "industria" ed "artigianato", un saper fare che fa parte dell'identità lavorativa di chi ha lavorato all'OGR.

Molti dei materiali oggi presenti nel "Museo OGR", rimandano a questa realtà.

La storia sindacale, ricco repertorio di impegno civico, contrattuale, di lotta per la salute e di difesa del patrimonio pubblico.

In particolare vanno segnalate le esperienze di difesa del patrimonio industriale durante i bombardamenti alleati e l'occupazione Nazi-fascista e nella ricostruzione post-bellica (vedi gli importanti contributi nell'ambito del CLN) (8).

Nel periodo successivo (anni '70) si affermano i temi del controllo operaio sulla produzione, e della ruvida dialettica con le strutture d'impresa e i temi di lotta al cottimo e di lotta per la salute che affermano una stretta connessione con i servizi territoriali di medicina del lavoro e dopo il '78 con la realizzazione della riforma sanitaria.

Sono le lotte dei lavoratori che portano dentro lo stabilimento i tecnici del Sistema Sanitario Pubblico in alternativa al Servizio Sanitario delle Ferrovie, improvvidamente salvaguardato dalla Riforma Sanitaria, ma evidentemente corresponsabile del sistema di omissioni che ha caratterizzato la vicenda dell'Amianto.

La lotta per la salute, che vide il suo apice alla fine degli anni '70 e continua fino ad oggi, si sviluppò ancor prima che si manifestassero con tutta la loro virulenza gli effetti della esposizione ad amianto.

Le "Officine della memoria" quelle di domani, andranno oltre all'embrione museale oggi esistente, i materiali, gli strumenti di lavoro, il racconto tecnico e tecnologico, dovrà arricchirsi di materiale documentale ed iconografico.

Ma soprattutto di percorsi di lettura dello svolgersi degli eventi e del senso che via via veniva creato dalla coscienza collettiva degli operai, dei tecnici e delle loro rappresentanze.

In questo percorso si comprenderà in modo più ampio tutta la storia delle fabbriche Bolognesi e dell'Emilia Romagna che operavano negli appalti ferroviari e che hanno condiviso molti degli effetti nefasti di quella produzione: Officine Casaralta, Gallinari, le Officine Reggiane ecc..

Un polo museale che sia comprensione di parti importanti della nostra identità, dove anche il dramma della strage dell'amianto trovi una sua dimensione di vissuto collettivo che rifugge alla rimozione, a partire dai percorsi dedicati alle nuove generazioni, nei luoghi che hanno visto lo svolgersi di quella storia e che possono acquisire nuovi significati ed indicarci vie per orientarci nella costruzione del futuro.

3. La tutela del patrimonio architettonico

Lo stabilimento stesso ci parla.

Costruito attorno al 1908 nell'attuale area,(9) si configura come edificio funzionale, classico esempio di edilizia industriale, conservatosi fino ad oggi nella sua forma originaria, nel quale si evidenzia la stretta aderenza alle necessità funzionali e produttive.

Atto cioè ad ospitare elettromotrici che venivano convogliate nello stabilimento da un fascio di binari disposti a ventaglio ed originati da una derivazione ad ovest dalla rete ferroviaria principale. Circa 18.000 mq coperti, 255 mt di sviluppo nord-sud per una larghezza fra i 75 ed i 60 mt.

Lo stabilimento è caratterizzato da una leggera copertura a shed, tipica degli edifici industriali ed in grado di garantire l'illuminazione diurna in modo diffuso ed omogeneo in tutto lo stabilimento.

Colpiscono lo sguardo le leggere capriate in ferro e i radi pilastri sempre in ferro per il sostegno del tetto.

Lateralmente il tetto appoggia su muri di sostegno in laterizio intonacato.

Sul lato lungo il ritmo della facciata è scandito da lesene che sottolineano la modularità degli elementi conferendo eleganza e sottolineando la verticalità nei punti alti del tetto a shed, altro elemento di interesse è la cornice che avvolge tutta la costruzione separando la parte bassa della facciata dalla parte superiore di cui vengono messi in evidenza i triangoli tipici della copertura.

Ulteriore, e sobrio elemento decorativo, è costituito dal motivo a denti di sega che sottolinea la parte del tetto con copertura in laterizio e che replica il motivo generale del tetto a denti di sega.

Sul lato est, gli elementi modulari incorniciano finestre di cui va segnalata la parte superiore con una leggera volta, mentre sul lato ovest si aprono cancelli a pacchetto che permettono l'ingresso degli elettrotreni nei binari dove si svolge la lavorazione.

Fra il nuovo stabilimento (anni '50?) ed il vecchio è stato realizzato una struttura che permette il movimento di un carrello ponte (trasbordatore) dedicato allo smistamento degli elettrotreni nei diversi binari (Numerati) dei reparti di lavorazione.

Lo spazio interno si configura come un grande open space, di grande versatilità e flessibilità, dove la luce diurna naturale la fa da padrona.

4. Il contesto normativo ed urbanistico, gli attori della questione area OGR.

L'area dell'OGR è un'area di pertinenza ferroviaria di proprietà delle Ferrovie dello Stato, e si colloca in mezzo a due aree, una delle ferrovie (scalo Ravone) ed una ex-militare (Prati di Caprara), ma dove sono già previsti interventi urbanistici in virtù degli [accordi fra Comune di Bologna e Ferrovie](#), e della [relativa delibera](#), nel contesto della realizzazione della nuova stazione di Bologna.

L'area dell'OGR ([Vedi area 51 del PSC del comune di Bologna](#)) (10) non era ricompresa negli accordi in particolare per salvaguardare la natura produttiva del sito e le attività industriali, che tutt'ora anche se ancora per poco, si svolgono all'interno.

E' evidente che una complessiva valutazione che riguardi la futura destinazione urbanistica dell'area, debba necessariamente tenere conto dei processi di trasformazione che già insistono sulle aree limitrofe.

Va osservata la complessiva inadempienza delle ferrovie dello stato, che con la loro inerzia, ne impediscono la realizzazione, bloccando anche la realizzazione della nuova stazione che rimane un'opera e un'infrastruttura del tutto incompleta, sequestrando nel contempo l'area del DLF, lasciata al degrado e pregiudicando anche la sua fruibilità da parte dei cittadini bolognesi.

Bisogna quindi, per considerare il futuro dell'area OGR, partire dal concetto di interesse pubblico, oltretutto trattandosi di uno spazio concesso dalla collettività alle ferrovie per l'esercizio ferroviario, e all'esaurirsi di quella funzione dovrebbe tornare nella pubblica disponibilità, per la pubblica utilità, al servizio di un diverso uso sociale, che nel caso specifico riconnetta bisogni, memoria e identità sociale per produrre uno sviluppo di qualità.

“la volontà di conservare un patrimonio che si ritiene incancellabile, pena la perdita di un brano fondamentale della nostra identità storica, caldeggiandone eventualmente il riuso soprattutto se a fini pubblici” M.Negri (a cura di) Archeologia industriale... 1977 (11)

Pensiamo quindi che la discussione pubblica sul futuro dello stabilimento OGR e dell'area su cui è costruito, debba iniziare oggi, non decenni dopo la dismissione, quando le soluzioni saranno propiziate dal degrado e dalla ruggine.

Quando l'ultima attività lavorativa si sarà esaurita, i processi democratici, la progettazione sociale assieme alle possibilità affidate al governo cittadino, dovranno produrre le linee di intervento e di riappropriazione costruendo un ponte di memoria che connetta passato e futuro.

Ricostruendo il senso e l'identità delle persone e della comunità.

Non sarà l'oblio, l'araba fenice dalla quale potranno risorgere nuovi significati, solo la memoria, la sua interpretazione la sua o le sue diverse letture potrà ricostruire una

socialità sfibrata da cambiamenti centrati sul mercato e non sui produttori e sul lavoro, nelle nuove e diverse espressioni in cui si manifesta.

Gli operai, che hanno sofferto, lottato, lavorato in quegli spazi, che sono morti ammazzati dall'amianto, che stanno morendo e soffrendo oggi, qui ed ora, possono a giusta ragione rivendicare tutta la loro storia e la sua lettura.

Una storia che è parte importante della storia di questa città.

Una storia fatta di luoghi, trasformati dalla vita che li ha animati, che potranno trovare futuri nuovi significati e prospettive.

Bologna, 4 gennaio 2018

Note:

(1) ACCORDO TRA FERROVIE DELLO STATO ITALIANE SPA, RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA, FS SISTEMI URBANI SRL E COMUNE DI BOLOGNA PER LA RIQUALIFICAZIONE DELLE AREE FERROVIARIE DISMESSE, IN ATTUAZIONE DELL'ACCORDO TERRITORIALE RELATIVO AGLI ASSETTI TERRITORIALI, URBANISTICI, INFRASTRUTTURALI DELLA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA DI BOLOGNA DEL 18 LUGLIO 2006

reperibile all'indirizzo web: https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/07/accordo-fssu-comune_per_delibera2.pdf

Vedi anche la relativa delibera del Comune di Bologna - Data Pubblicazione : 04/07/2015

reperibile all'indirizzo web:

https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/07/195187_2015_delibera_approvata.pdf

(2) STUDIO EPIDEMIOLOGICO DI MORTALITA' NELLA COORTE DI LAVORATORI DIPENDENTI FS ASSEGNATI ALL' OGR DI BOLOGNA - 2017 - (data di termine del follow-up 31/12/2014) AUSL BOLOGNA - Dipartimento di Sanità Pubblica Unità Operativa Complessa Prevenzione e Sicurezza degli Ambienti di Lavoro Città
A cura di D. Cervino, P. Marinilli, C. Scarnato, E. Scarlino, A.M. Guglielm

reperibile all'indirizzo web: <https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/04/relazione-sintesi-studio-ogr-100417.pdf>

(3) Verbale incontro sindacale 30 agosto 1979 (CdA – CGIL-CISL-UIL – FF.SS.)

reperibile all'indirizzo web: <https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/04/verb-1979-ogr-amianto.pdf>

Tutti i documenti (sindacali ed aziendali) relativi alla vicenda amianto in OGR

reperibili sul web: <https://afevaemiliaromagna.org/storie-reali/ogr-officine-grandi-riparazioni-ff-ss-bologna/>

(4) Tutta la documentazione sull'interlocuzione per difendere il museo OGR è reperibile ai seguenti indirizzi web:

Comunicato della Presidenza dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna

"La memoria del lavoro trova casa nei locali dell'Assemblea legislativa regionale dell'Emilia-Romagna." 21 agosto 2017

<https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/08/comunicato-saliera-museo-ogr-21-agosto-2017.pdf>

Lettera a Virginio Merola di CDLM-CGIL Bologna ed AFeVA ER – 3 luglio 2017

<https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/08/lettera-a-merola-con-richiesta-di-incontro-ogr.pdf>

Lettera di Simonetta Saliera a Trenitalia - 5 luglio 2017

<https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/08/2017-07-05-a-ferrovie-italiane-x-ogr.pdf>

Lettera di Simonetta Saliera a Virginio Merola – 5 luglio 2017

<https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/08/2017-07-05-a-sindaco-merola-x-ogr.pdf>

(5) Lettera di AFeVA e RSU OGR al Presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini del 3 luglio 2017

Oggetto: Richiesta di intervento per sollecitare la istituzione un intervento/percorso di salvaguardia/bonifica (con definizione di Sito di Interesse Nazionale) per lo stabilimento OMC, Officina Manutenzione Ciclica (ex O.G.R.) di Bologna (Museo OGR-monumenti ai caduti della Resistenza e del lavoro-memoria storica strage amianto), a fronte del prossimo trasferimento dell'attività produttiva in altro sito.

reperibile all'indirizzo web: <https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/07/lettera-a-bonaccini-per-ogr-sin.pdf>

(6) DECRETO LEGISLATIVO 3 aprile 2006, n. 152, art. 252

ART. 252

(siti di interesse nazionale)

1. I siti di interesse nazionale, ai fini della bonifica, sono individuabili in relazione alle caratteristiche del sito, alle quantità e pericolosità degli inquinanti presenti, al rilievo dell'impatto sull'ambiente circostante in termini di rischio sanitario ed ecologico, nonché di pregiudizio per i beni culturali ed ambientali.

2. All'individuazione dei siti di interesse nazionale si provvede con decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, d'intesa con le regioni interessate, secondo i seguenti principi e criteri direttivi:

a) gli interventi di bonifica devono riguardare aree e territori, compresi i corpi idrici, di particolare pregio ambientale;

b) la bonifica deve riguardare aree e territori tutelati ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42;

c) il rischio sanitario ed ambientale che deriva dal rilevato superamento delle concentrazioni soglia di rischio deve risultare particolarmente elevato in ragione della densità della popolazione o dell'estensione dell'area interessata;

d) l'impatto socio economico causato dall'inquinamento dell'area deve essere rilevante;

e) la contaminazione deve costituire un rischio per i beni di interesse storico e culturale di rilevanza nazionale;

f) gli interventi da attuare devono riguardare siti compresi nel territorio di più regioni.

((f-bis) l'insistenza, attualmente o in passato, di attività di raffinerie, di impianti chimici integrati o di acciaierie)).

((2-bis. Sono in ogni caso individuati quali siti di interesse nazionale, ai fini della bonifica, i siti interessati da attività produttive ed estrattive di amianto)).

3. Ai fini della perimetrazione del sito sono sentiti i comuni, le province, le regioni e gli altri enti locali, assicurando la partecipazione dei responsabili nonché dei proprietari delle aree da bonificare, se diversi dai soggetti responsabili.

4. La procedura di bonifica di cui all'articolo 242 dei siti di interesse nazionale è attribuita alla competenza del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, sentito il Ministero delle attività produttive. Il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare può avvalersi anche dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), delle Agenzie regionali per la protezione dell'ambiente delle regioni interessate e dell'Istituto superiore di sanità nonché di altri soggetti qualificati pubblici o privati (il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare adotta procedure semplificate per le operazioni di bonifica relative alla rete di distribuzione carburanti.)

5. Nel caso in cui il responsabile non provveda o non sia individuabile oppure non provveda il proprietario del sito contaminato né altro soggetto interessato, gli interventi sono predisposti dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, avvalendosi dell'Istituto superiore per la protezione e la ricerca ambientale (ISPRA), dell'Istituto superiore di sanità e dell'E.N.E.A. nonché di altri soggetti qualificati pubblici o privati.

6. L'autorizzazione del progetto e dei relativi interventi sostituisce a tutti gli effetti le autorizzazioni, le concessioni, i concerti, le intese, i pareri e gli assenti previsti dalla legislazione vigente, ivi compresi, tra l'altro, quelli relativi alla realizzazione e all'esercizio degli impianti e delle attrezzature necessarie alla loro attuazione. L'autorizzazione costituisce, altresì, variante urbanistica e comporta dichiarazione di pubblica utilità, urgenza ed indifferibilità dei lavori.

7. Se il progetto prevede la realizzazione di opere sottoposte a procedura di valutazione di impatto ambientale, l'approvazione del progetto di bonifica comprende anche tale valutazione.

8. In attesa del perfezionamento del provvedimento di autorizzazione di cui ai commi precedenti, completata l'istruttoria tecnica, il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare può autorizzare in via provvisoria, su richiesta dell'interessato, ove ricorrano motivi d'urgenza e fatta salva l'acquisizione della pronuncia positiva del giudizio di compatibilità ambientale, ove prevista, l'avvio dei lavori per la realizzazione dei relativi interventi di bonifica, secondo il progetto valutato positivamente, con eventuali prescrizioni, dalla conferenza di servizi convocata dal Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare. L'autorizzazione provvisoria produce gli effetti di cui all'articolo 242, comma 7.

9. È qualificato sito di interesse nazionale ai sensi della normativa vigente l'area interessata dalla bonifica della ex discarica delle Strillaie (Grosseto). Con successivo decreto del Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare si provvederà alla perimetrazione della predetta area

(7) articolo 1, comma 476, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, 476.

“ Al fine di contribuire all'attuazione dei necessari interventi di bonifica e messa in sicurezza dei siti di interesse nazionale, nello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare è istituito un fondo con una dotazione di 10 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016, 2017 e 2018, di cui 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016 e 2017 destinati agli interventi di bonifica del sito di interesse nazionale Valle del Sacco e i restanti 5 milioni di euro per ciascuno degli anni 2016 e 2017 e 10 milioni di euro per l'anno 2018 da destinare con priorità ai siti di interesse nazionale per i quali è necessario provvedere con urgenza al corretto adempimento di obblighi europei.

(7 bis) documento del Giugno 1981 "Indagine e Relazione Conclusiva sulla O.D.L. e sulle condizioni igienico ambientali dell'O.G.R. di Bologna e proposte di modifica."
reperibile all'indirizzo web: <https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/05/3-rel-ogr-giugno-1981.pdf>

(8) Relazione del Comitato di Liberazione Nazionale (CLN) delle Officine del Materiale Mobile delle Ferrovie dello Stato: letta nell'adunanza di officina il giorno 29 ottobre 1945
reperibile all'indirizzo web:
<https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2018/01/relazione-commitato-di-liberazione-45.pdf>

(9) Mappa Catastale – Cessato Catasto - Foglio 75/Mappale 4 Scala 1:2000 (01/06/1924)
reperibile all'indirizzo web: <https://afevaemiliaromagna.files.wordpress.com/2017/08/catasto-ogr-19241.pdf>

(10) Per una documentazione completa vedi il Piano Strutturale Comunale e il Piano Operativo Comunale
reperibile all'indirizzo web: <http://informa.comune.bologna.it/iperbole/psc>

La cartografia e le relative legende sono
reperibili all'indirizzo web: <http://sitmappe.comune.bologna.it/pucviewer/flash/pucviewer.html>

(11) M. NEGRI (a cura di), *Archeologia industriale*. Atti del Convegno Internazionale di Milano, 24/26 giugno 1977, Società Italiana per l'Archeologia Industriale, CLUP, Milano, 1978.

Citata su "**Processi urbani di trasformazione VS conservazione del patrimonio storico. Il caso di Torino lungo il "piano del ferro"**" " Tesi di Dottorato di Piera Maimone, Giugno 2016 da Politecnico di Torino - Porto Institutional Repository [Doctoral thesis]

reperibile all'indirizzo web: <http://porto.polito.it/2647616/>

Appendice iconografica