

Amianto nel Gruppo FS

In ottemperanza alle disposizioni contenute nella circolare n. 90 del 2004, la Direzione Centrale dell'Inail ha predisposto le linee guida per la valutazione tecnica della esposizione ad amianto del personale dipendente delle ferrovie dello stato.

Successivamente alla riunione del 7 novembre 2005, durante la quale l'Istituto per le Assicurazioni contro gli Infortuni aveva illustrato le necessità istruttorie relativamente alle complessità delle lavorazioni nel gruppo FS ai fini del riconoscimento dell'esposizione ed i conseguenti effetti, nel corso dell'ultimo incontro il Direttore Centrale dott. Vaccarella ha illustrato le disposizioni elaborate dall'Ufficio Studi Inail che serviranno a dare conoscenza di base ai Contarp Regionali.

Queste ultime avranno il compito di verificare i singoli *curricula* dei lavoratori e dei pensionati e nelle loro autonomie potranno rilevare dati diversi da quelli riportati nelle linee guida.

L'Inail, sulla base dei dati in proprio possesso, ha suddiviso in tre categorie i lavoratori delle ferrovie, le cui qualifiche professionali avrebbero presentato un presunto grado di esposizione:

a) 1^a categoria: *rientrano tutti coloro che hanno avuto una esposizione superiore alle 100 fibre/litro per turno di lavoro (limite stabilito dalla legge per il riconoscimento dei diritti previdenziali);*

b) 2^a categoria: *ne fanno parte i ferrovieri che sono stati esposti all'amianto ma non hanno mai superato il limite succitato e pertanto non godranno di nessun diritto ai benefici;*

c) 3^a categoria: *comprende le qualifiche che non avrebbero avuto nessuna esposizione di rilievo se non quella presente negli ambienti cosiddetti normali (2-6 fibre/litro).*

Appartengono alla prima categoria i lavoratori delle Officine Grandi Riparazioni e degli impianti riparatori che hanno operato negli ambienti d'officina (esclusi gli amministrativi) fino al 1986, per il solo personale operante negli ambienti cosiddetti *protetti* il periodo va fino al 1991 ed il personale degli impianti elettrici addetti alle SSE fino al 1985.

Nella seconda categoria troviamo il personale di macchina, i lavoratori addetti ai passaggi a livello ed il personale di scorta.

Infine nella terza categoria rientrano i lavoratori addetti all'armamento ed il personale di stazione.

Per quanto attiene il personale della navigazione, l'Ipsema avrà il compito istituzionale di curare le valutazioni di rischio.

In merito ai tempi di definizione delle singole posizioni, l'INAIL ha valutato in circa 20.000 le domande presentate nei dovuti termini e tempi previsti dalla normativa, mentre non superano i 2.000 i curriculum lavorativi spediti da FS in qualità di datore di lavoro.

E' stato comunque confermato che per il personale delle Ferrovie dello Stato si darà luogo ad una doppia certificazione, la prima sarà riferita ai periodi antecedenti al 1996 mentre la seconda terrà conto dei periodi successivi.

Sarà infine demandata all'INPS la valutazione degli eventuali benefici previdenziali da applicare ai singoli soggetti.



La presenza dell'amianto nei mezzi di trazione e leggeri è un fatto noto che non merita di ulteriori dimostrazioni.

I possibili danni, derivanti dalle lavorazioni effettuati sul materiale rotabile FS, nei confronti



dei lavoratori che hanno svolto attività manutentiva derivano da una serie di fattori che possono così sintetizzarsi:

- ♣ tipologia dei rotabili;
- ♣ programma di decoibentazione;
- ♣ materiali di ricambio contenenti amianto;
- ♣ impianti e categorie di lavoratori interessati.

Le Ferrovie dello Stato si sono sempre dichiarate impegnate nell'affrontare il problema dei rotabili contenenti amianto al fine di tutelare i lavoratori, gli utenti del servizio ferroviario e l'ambiente. Già negli anni Novanta l'impresa è stata impegnata nel verificare e sviluppare le iniziative miranti a risolvere il problema nel rispetto della legislazione di riferimento.

Nel 1995 la Società ha emanato una serie di disposizioni operative riguardanti i rotabili accantonati e quelli all'ora circolanti. Per i primi, le disposizioni riguardavano:

- ◆ il piano di sicurezza per la conservazione dei rotabili coibentati con amianto;
- ◆ prospetto riassuntivo veicoli accantonati, suddivisi per tipologia, località di accantonamento ecc... ;
- ◆ le misure prese per assicurare la sicurezza ed il rispetto delle norme di legge in materia;
- ◆ richiamo alla scrupolosa osservanza delle disposizioni stesse.

Per i rotabili circolanti:

- ◆ l'elenco suddiviso per tipologia ed impianto di appartenenza;
- ◆ piano di sicurezza;
- ◆ rotabili decoibentati nel passato, e prima del 1° gennaio 1990;
- ◆ programma delle azioni a breve e medio termine.

Un insieme di disposizioni che confermano che l'amianto nel parco rotabile delle FS è sempre stato presente, e che questa sua presenza si è protratta per periodi lunghissimi. Nel 1989 l'Ente Ferrovie dello Stato ha chiesto ad una Commissione di docenti universitari di Medicina del Lavoro di esaminare le problematiche dell'amianto in ferrovia e le procedure di igiene del lavoro adottate.

La Commissione ha raccomandato di seguire con la massima attenzione il problema dello stato di salute del personale che poteva essere stato esposto negli anni antecedenti, prima cioè della adozione delle procedure di prevenzioni all'epoca adottate.

Nel 1991 il Servizio Sanitario dell'Ente FS e l'Istituto di Medicina del Lavoro dell'Università di Milano, sulla base del *progetto amianto 1960/1980 – indagine clinica di epidemiologia*, definirono un documento *protocollo della indagine*.

Il Servizio Sanitario fu allora in grado di tradurre quello che era un protocollo *pilota*, ad uso orientativo interno, in un protocollo definitivo.

Il progetto era finalizzato ad un intervento straordinario di sorveglianza sanitaria che l'Ente FS effettuava per tutti i lavoratori che avevano prestato opera per almeno 30 giorni consecutivi nel ventennio 1960-1980, mirato ad individuare gli eventuali soggetti portatori di danni attribuibili all'amianto.

L'indagine riguardava originariamente i lavoratori delle O.G.R., in quanto ritenuti di aver operato in ambienti che erano a maggior rischio. In un secondo momento l'indagine doveva essere estesa anche agli altri lavoratori potenzialmente esposti a rischio inferiore (depositi locomotive, squadre rialzo, unità collaudi ecc...).

L'Area Trasporto del Settore Materiale Rotabili e Trazione ancora nel 1996, rendeva nota *la situazione dei mezzi di trazione circolanti con amianto, aggiornata al 11/12/1995*.

Comunicazione che seguiva una precedente nota della Divisione Manutenzione Rotabili aventi all'oggetto *rotabili decoibentati prima del 1° gennaio 1990* nella quale veniva evidenziato che *i lavori di decoibentazione effettuati ai rotabili prima del 1990, ossia con normativa precedente a quella emanata con circolare P.MR/T. 06/55.7.1 (206) - Arg.TR. 253/770 del 28.09.1989, non offrono piena garanzia circa la completa eliminazione di tutto l'isolamento termoacustico a base di amianto preesistente*.

La stessa Direzione richiamava i titolari O.M.L./O.M.R./O.M.V./O.M.A.V. a completare al più presto la compilazione delle *schede di controllo regolarità* che andavano a corredare i libri



di bordo delle carrozze ed i Mod. TV. 25 dei rotabili.

Circostanza che dimostrava che non tutto il personale della manutenzione era in condizioni di riscontrare se il rotabile su cui prestava la sua opera presentava ancora coibentazione in amianto.

Ripetutamente e fino al 1994, gli impianti riparatori della Divisione Manutenzione Rotabili venivano informati *per ragioni igienico sanitarie*, di eliminazioni di materiali contenenti amianto e la loro sostituzione con materiali di ricambio privi di esso.

Per quanto attiene infine l'esposizione al

rischio amianto dei lavoratori della manutenzione rotabili, è indispensabile analizzare tutti i dati reperibili negli archivi FS, quali le mappe di rischio elaborate per tutti gli impianti della rete negli anni Ottanta, le schede sanitarie di medicina preventiva di tutto il personale addetto alla manutenzione corrente e/o programmata.

Nel modo più assoluto, non possono ritenersi valide le ipotetiche ragioni societarie riferite ad archivi dispersi in conseguenza di chiusura e/o riorganizzazione degli impianti riparatori e di collaudo.

Giuseppe Torrente



Conservazione Documenti

La burocrazia aumenta e le nostre case sono invase giornalmente da documenti di vario tipo; qualche volta per fare pulizia si butta anche qualcosa che invece sarebbe opportuno conservare.

Ogni tanto vale pena di ricordare quanto tempo vanno conservati i documenti:

PER SEMPRE	Contributi previdenziali - Contratti di affitto - Atti di compravendita immobili Atti notarili - Atti di matrimonio, di separazione ecc. Mutui (ricevute di pagamento) - Referti medici (cartelle cliniche, analisi ecc.)
10 ANNI	Abbonamento RAI
5 ANNI	Affitti (ricevute di pagamento) - Bollette Gas, Telefono, Enel, Rifiuti Bollettini ICI - Dichiarazione dei redditi - Multe stradali Spese condominiali
3 ANNI	Bollo Auto - Parcelle di professionisti (Avvocati, Commercialisti, Geometri ecc.) - Cambiali
2 ANNI	Scontrini per acquisti di beni durevoli (es. elettrodomestici)
1 ANNO	Assicurazioni (ricevute pagamento premi)
6 MESI	Fatture di alberghi e ristoranti
60 GIORNI	Estratti conto bancari

In ogni caso si consiglia di trattenere copia delle ricevute per almeno altri 2-3 anni oltre le scadenze indicate, questo in quanto rispetto a certi termini di prescrizione possono esserci ancora incertezze interpretative.

