

SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, 27 luglio 2017

Prot.1305/05/SN

C.a. Ministro della Sanità
Beatrice Lorenzin

C.a. Ministro del Lavoro delle Politiche Sociali
Giuliano Poletti

Egregi,

L'esposizione dei lavoratori alle fibre di amianto è questione di cui si dibatte ormai da decenni nell'intero vecchio continente. Il legislatore se n'è occupato più volte, innanzitutto vietandone l'ulteriore utilizzo, poi nella valutazione dei danni fisici e sociali che l'uso di detto materiale ha provocato.

Uno dei settori maggiormente interessati a tale fenomeno è, senza dubbio, quello della fabbricazione, manutenzione e utilizzo del materiale rotabile ferroviario. Le sue caratteristiche termiche, meccaniche ed elettriche rendevano questo materiale estremamente versatile e dai molteplici impieghi, anche in considerazione del suo basso costo, dall'industria costruttrice di materiale ferroviario: locomotori, carrozze, elettrotreni, ecc.

Ovviamente il trattamento e l'utilizzo di questo materiale non si riduceva alla sola costruzione ma nelle varie fasi di manutenzione, ordinaria e straordinaria del materiale ferroviario – specialmente per i locomotori e assimilati – l'amianto veniva rimosso, lavorato e reimpiegato.

Giova considerare che le dette operazioni avvenivano durante le normali e quotidiane attività lavorative, spesso sequenzialmente in luoghi chiusi dove le diverse lavorazioni non erano confinate fra di loro; non erano poste in essere, intendiamo, delle particolari attenzioni poiché essa era considerata una normale attività manutentiva.

Risulta provato, inoltre, che il tipo di coibentazione utilizzato comportava l'instabilità del coibente e una conseguente e progressiva dispersione di fibre di amianto, anche a causa delle forti sollecitazioni cui è soggetto un rotabile ferroviario.

Tutto ciò detto, vogliamo ricordare che era considerato normale fino agli inizi del 1980 e solo nei successivi quindici - venti anni si sono messe in campo tutte quelle soluzioni per arginare ed eliminare il problema amianto in ferrovia.

Le coibentazioni con amianto erano presenti, oltre che sui rotabili, anche nei siti industriali di costruzione di materiale ferroviario. Il legislatore, con la legge 208/2015 comma

277, ha saggiamente preso in considerazione anche queste fattispecie prevedendo che *“ai lavoratori del settore della produzione di materiale rotabile ferroviario che hanno prestato la loro attività nel sito produttivo, senza essere dotati degli equipaggiamenti di protezione adeguati all’esposizione delle polveri di amianto, per l’intero periodo di durata delle operazioni di bonifica dall’amianto poste in essere mediante sostituzione del tetto sono riconosciuti (...) i benefici previdenziali di cui all’articolo 13, comma 8, della legge 27 marzo 1992, n. 257”*.

La legge, come vediamo, non trascurava nulla e non trascurava nessuno, se si occupa persino di una casistica che possiamo considerare a buon diritto introvabile, poiché ci risulta poco immaginabile un sito produttivo in cui si continua regolarmente l’attività durante l’opera di bonifica del tetto, anche perché parliamo di un lasso temporale che si colloca alla fine degli anni ‘90 del secolo scorso quando, fortunatamente, i protocolli di protezione erano già ampiamente disciplinati. Ma bene fa il legislatore, lo ripetiamo, a occuparsi anche di casi limite.

Come fa bene, visto il considerevole allungamento dell’età pensionabile, fare riferimento alla legge 27 marzo 1992, n. 257 che, ricordiamo, prevede benefici pensionistici tali da anticipare l’accesso alla pensione e non al decreto-legge 30 settembre 2003, n. 269 che, invece, prevedeva un adeguamento economico della pensione ma, ovviamente, dopo che si accedeva al diritto rispetto alle normali finestre di uscita.

Se questo è lo spirito, però, non comprendiamo come lo stesso legislatore abbia ommesso di considerare tra i possibili aventi diritto dei benefici previdenziali alcune categorie di lavoratori, quali gli operai manutentori ferroviari e i macchinisti.

Macchinisti e manutentori che, invece, hanno presentato in massa le domande per la maggiorazione contributiva previste dalla legge 208/2015; domande che l’INPS, attraverso i suoi uffici competenti, sta respingendo con la motivazione *“Domanda presentata da lavoratore non appartenente al settore della produzione del materiale rotabile ferroviario”*.

L’Italia detiene il triste primato di essere stata l’ultimo fra i Paesi occidentali a bandire l’utilizzo dell’amianto dai processi produttivi. Questa peculiarità negativa si evidenzia anche e soprattutto nel settore ferroviario; i locomotori italiani, ad esempio, erano coibentati con amianto spruzzato e questa tecnica, in Italia, è stata utilizzata fino agli inizi degli anni ‘80 dello scorso secolo, contrariamente a quanto accaduto in altri Paesi europei (es. la Gran Bretagna) in cui ne fu proibito l’utilizzo già dagli anni ‘60.

Riteniamo che sia giunto il momento di riaprire la discussione su questo tema, i cui effetti sono manifesti e dimostrabili.

Distinti saluti



IL Segretario Nazionale

