

INCHIESTA

Morire d'amianto

→ SEGUE DALLA PAGINA 29

La disparità ha una ragione. Non tutti i ferrovieri sono stati esposti allo stesso modo all'amianto. Secondo le «Linee guida per la valutazione tecnica della esposizione ad amianto», redatte dall'Inail nel gennaio 2006, solo gli operai, i manovali, gli elettricisti, gli addetti alla sicurezza, possono considerarsi a rischio.

...e di curricula

Se uno ha diritto alla pensione, lo dovrebbe, dunque, stabilire l'Inail in base alla storia lavorativa di ciascuno. Un'operazione complicata. Se in circa tre anni 11mila pratiche sono state portate a termine ne restano in ballo oltre 30mila. Che sono in fase di accertamento. Le Ferrovie sostengono di aver fornito il 98% dei curricula necessari. Con questi ciascun ferroviere dovrebbe comprovare l'esposizione in modo certo. Per legge vuol dire aver inalato, per 8 ore al giorno e per 10 anni, 100 fibre di amianto ogni litro d'aria. Ma i documenti Fs sono contestati dai sindacati. Molti curricula sono in fotocopia. Alcuni riportano una dichiarazione finale: «A partire dall'anno 1984 tutte le lavorazioni in presenza di rischio amianto sono state espletate negli impianti dove nel frattempo sono stati utilizzati locali confinati e protetti». Per le Fs dal 1984 il rischio amianto non c'è più. Eppure nella già citate «Linee guida» dell'Inail c'è scritto che solo dopo il 1991 tutte «tutte le operazioni che comportavano l'uso di amianto sono state sicure perché realizzate» all'interno di sale adatte. E prima? «Prima - continua il documento - restano incerte le date e le aeree di lavoro interessate». Anche perché alla fine degli anni '80 degli oltre 6mila rotabili con amianto, scrive ancora l'Inail, «e circolanti prima dell'avvio del piano, ne erano stati sottoposti a "scoibentazione"» la metà circa. Non solo. Il rischio per i ferrovieri è andato oltre. In un rapporto interno delle Fs, datato maggio 1997 e intitolato «Situazione dei mezzi di trazione e relativi rimorchi circolanti in origine con amianto spruzzato», si evince che a quel tempo 339 tra locomotive elettriche, elettrotreni e carrozze (tutte d'amianto) erano ancora in circolazione.

I risarciti

Le Ferrovie tendono a non riconoscere diritti da vivo ma preferiscono risarcire, in privato, da morto. Finora sono state una «trentina» i rimborsati. «Le famiglie di vecchi ferrovieri» degli anni '70, ci dicono. Ma intanto non fornisco né le generalità dei deceduti né l'entità del rimborso. Ci dicono solo che dal 2004 è attivo «un Comitato tecnico amianto». Che si riunisce periodicamente e prende in esame le varie richieste. Con quali criteri non è dato sapere. Si fa tutto per via extragiudiziale. Senza ricorrere a magistrati. Che alle volte bastonano. A Bologna due anni fa una famiglia che aveva perso il suo congiunto per mesotelioma ottenne un risarcimento di 750mila euro. Se il giudice avesse tardato sarebbe stato impossibile. Qualche mese più tardi la Cassazione stabilì che per l'amianto i ferrovieri si dovevano rivolgere alla Corte dei Conti. Proprio una categoria maledetta e bastarda.



Una locomotiva in fase di decoibentazione

DAI SEDILI ALLE TENDINE L'INCUBO DEI VAGONI-KILLER

U na o due tonnellate», circa. E cioè mille o duemila chili, più o meno. Ogni singola carrozza «adibita al trasporto dei passeggeri» era piena di amianto. Negli anni '70, nonostante fossero già presenti studi sulla sua pericolosità, l'amianto era usato - scriveva nel marzo del 2006 Massimo Bottaro, perito nominato per una consulenza tecnica d'ufficio dal Tribunale di Genova - come «componente di guarnizioni, isolante dei motori elettrici, come manufatto (nastro, corda, cartone, lastra), presso le fonti di calore (scaldiglie), ubicate sotto i sedili dei passeggeri, nei vani che contenevano apparecchiature elettriche, attorno alle condotte dell'aria, nei bagagliai, nelle cabine guida e, nelle motrici diesel, attorno ai tubi di scappamento». Ovunque. Ottimo isolante e collante, se mischiato con il vinavil, sigillante, resistente agli attriti, ignifugo, l'amianto era lavorato con diverse tecnologie (filatura, tessitura, miscelazione ecc...). Ma non era eterno. Con il tempo diventava friabile. Specie quello «spruzzato». E rilasciava fibre. Che si piazzano nella pleura e non se ne van-

no. Alla fine degli anni '70 e inizio degli anni '80, la pericolosità dell'amianto diventò di dominio pubblico, anche se i primi studi comprovati risalivano addirittura agli anni '60. La legge dell'83 impose anche alle Fs di decoibentare carrozze e locomotori. Tutte. Le Fs stabilirono che le operazioni dovessero avvenire in sale specializzate. Le «Sale A» erano le più pericolose. Quelle nelle quali si manometteva l'isolamento. Negli anni '80 in tutta Italia se ne crearono 13. Gli altri lavori di manutenzione più o meno grandi furono fatti in altre sale («S», «B» e «C»), tutte classificate a seconda del livello di pericolosità. Nonostante l'impegno delle Fs l'amianto restò tra i nostri treni per molto tempo ancora. Nel 1997 solo l'officina di Brignole a Genova smaltì qualcosa come 2013 chili di amianto quando nel 1990 erano stati 350. E il livello di sicurezza? Scarso. Nel 1995 il pm di Torino, Raffaele Guariniello, aveva messo in luce come le perizie disposte dalle Ferrovie sulle carrozze ancora in circolazione con amianto fossero quanto meno discutibili. Agli esperti le Fs avevano fatto controllare solo alcune parti del vagone, escludendo quelle a diretto contatto con il viaggiatore come scaldiglie e tendine parasole. **RO.RO.**

FOTO TRAINZITALIAFOTO.COM