

SENTENZA N. 692/05
REG GEN N. 166/03
CRON N. 1053



**REPUBBLICA ITALIANA
IN NOME DEL POPOLO ITALIANO**

IL TRIBUNALE DI TERMINI IMERESE

In funzione di Giudice del Lavoro e nella persona dott. Roberto Rezzonico ha emesso la seguente

S E N T E N Z A

nella causa civile di primo grado iscritta al n. 166 del ruolo generale delle cause di Lavoro per l'anno 2003 vertente tra

CASTRONOVO Carlo

elettivamente domiciliato in Santa Flavia Via Paolo Borsellino 4/b, presso lo studio dell'Avv. Provvidenza Tripoli che lo rappresenta e difende congiuntamente e disgiuntamente all'Avv. Fulvio Ingaglio La Vecchia per mandato a margine del ricorso introduttivo

R I C O R R E N T E

E

ISTITUTO NAZIONALE DELLA PREVIDENZA SOCIALE (I.N.P.S.)

In persona del Presidente pro tempore, elettivamente domiciliato in Termini Imerese, Via Vittorio Amedeo 34 presso il Centro Operativo INPS, con l'Avv. Nicolò Aldo Bellanca che lo rappresenta e difende come da procura generale alle liti rogata dal notaio Franco Lupo di Roma in data 7/10/1993

R E S I S T E N T E

OGGETTO: Riconoscimento diritto ex art. 13, co. 8 L. 257/92

CONCLUSIONI

Per parte ricorrente: v. ricorso introduttivo

Per l'Ente resistente: v. memoria di costituzione

SVOLGIMENTO DEL PROCESSO

Con ricorso depositato il 21 febbraio 2003, Carlo Castronovo conveniva in giudizio l'INPS esponendo:

- di essere dipendente di Trenitalia (già società Ferrovie dello Stato spa, già Ente Ferrovie dello Stato);
- che il rapporto di lavoro si era iniziato nel 1976 e che, a seguito di nuovo concorso, era stato assunto con la qualifica di aiuto macchinista a decorrere dal 7/3/1977;
- di avere richiesto, dopo l'entrata in vigore della L. 257/92, il rilascio della certificazione attestante l'avvenuta esposizione all'amianto, onde ottenere il beneficio previdenziale di cui all'art. 13, co. 8 della legge in questione, ossia la rivalutazione previdenziale dell'intero periodo lavorativo;
- di avere richiesto all'INPS l'attribuzione del beneficio con raccomandata del giugno 2002;
- di avere promosso ricorso gerarchico avverso il silenzio - rifiuto serbato dall'INPS, ricorso che era stato rigettato.

Illustrate le ragioni di fatto e diritto a sostegno, concludeva chiedendo il riconoscimento giudiziale del diritto in questione.

Si costituiva in giudizio l'INPS che eccepiva il difetto di giurisdizione del giudice adito e, nel merito, contestava la fondatezza della domanda.

Espletata attività istruttoria, con acquisizione di documentazione ed assunzione di prove testimoniali e di informazioni, la causa perveniva all'udienza del 19/10/2005 in cui veniva decisa con dispositivo di cui si dava lettura.

MOTIVI DELLA DECISIONE

L'eccezione attinente al difetto di giurisdizione è infondata.

Come statuito dalla Suprema Corte

È devoluta alla cognizione del giudice ordinario, e non della Corte dei conti, la domanda proposta dai dipendenti di un'azienda municipale nei confronti di quest'ultima (e dell'Inail) per il riconoscimento del beneficio di cui all'art. 13, comma 8, della l. n. 257 del 1992 (moltiplicazione per il coefficiente di 1,5, ai fini delle prestazioni pensionistiche, dell'intero periodo lavorativo soggetto all'assicurazione obbligatoria contro le malattie professionali derivanti dall'esposizione all'amianto per un periodo superiore a dieci anni), trattandosi di domanda avanzata da lavoratori (necessariamente ancora) in attività di servizio, così che, in considerazione della persistenza di un rapporto di lavoro, non può legittimamente dirsi dedotto in giudizio un rapporto pensionistico stricto sensu, ovvero una pretesa attinente alla misura della pensione, solo tali deduzioni determinando, per converso, la necessaria devoluzione della controversia alla giurisdizione della Corte dei conti.

Cassazione civile, sez. un., 1 aprile 1999, n. 207

Nel merito, la domanda deve ritenersi fondata.

Che il ricorrente abbia lavorato per oltre dieci anni sui locomotori in uso presso le Ferrovie dello Stato è incontrovertito e quindi pacifico.

Che su tali locomotori fosse presente amianto è emerso in maniera netta dalle dichiarazioni testimoniali che, di seguito, si riportano, con evidenziazione in grassetto delle dichiarazioni ritenute di maggior rilievo

Michele Ferrigno ha dichiarato

D.R.: "sono dipendente della società Trenitalia, divisione passeggeri, svolgo l'incarico referente problematiche amianto e procedure FS-ENEA"

D.R.: "non grado né di confermare né di smentire la prospettazione operata dalla ricorrente in merito al tipo di mezzi condotti dallo stesso."

D.R.: "e per quanto riguarda, viceversa, la generica questione della sottoposizione all'esposizione all'amianto, preciso che le ferrovie dello Stato hanno emanato le prime direttive rivolte a bandire l'uso dell'amianto nel 1982. Da tale epoca in poi, infatti, furono condotti degli studi appositi per verificare i livelli di esposizione all'amianto, con particolare riferimento alla esposizione all'amianto durante il percorso"

D.R.: "il primo studio per la valutazione dei livelli di esposizione all'amianto dei macchinisti fu compiuto dalle ferrovie nel 1983. Se non ricordo male da questa ricerca effettuata dal servizio sanitario delle ferrovie emerse che **il personale addetto alla conduzione delle motrici non era esposto a livelli di amianto pericolosi. Queste verifiche furono effettuate per via**

strumentale, mediante degli appositi apparecchi di rilevazione delle polveri di amianto, con il metodo AIA"

D.R.: "hai per la valutazione della pericolosità o meno della esposizione all'amianto furono adottati i parametri che erano stati stabiliti dalla normativa comunitaria. All'epoca, infatti, non erano state ancora emanate disposizioni legislative nazionali, e pertanto il primo regolamento interno delle ferrovie dello Stato del 1982 recepì i parametri adottati dalle normative comunitarie in materia. Il regolamento era il SAN n. 860/1982."

D.R.: "dunque, dal 1982 in poi, le Ferrovie dello Stato avviarono un programma volto alla eliminazione dell'amianto dai mezzi di trazione."

D.R.: "le ferrovie hanno autonomamente avviato questo programma dal 1982 al 1990. Il programma consisteva nella rimozione progressiva dei materiali isolanti in amianto man mano che i mezzi di trazione venivano mandati in manutenzione. Al riguardo veniva predisposto in ogni mezzo di trazione un apposito pittogramma, cioè uno schema del mezzo con indicati in modo sommario le parti dove poteva trovarsi l'amianto e che andava aggiornato ogni qualvolta il mezzo veniva portato in manutenzione per registrare gli interventi di bonifica."

D.R.: "questo programma era già buon punto nel 1990 quando, in attesa che venisse approvata la regolamentazione nazionale, poi recepita nella legge del 1991, il programma fu arrestato e si iniziò, invece, una fase di verifica di tutti gli interventi già realizzati al fine di potere utilizzare questi risultati per il conseguimento delle certificazioni che era competente a rilasciare l'autorità sanitaria locale."

D.R.: "agli anni nel 1989 il 1991 fu, inoltre, formato, in seguito alle agitazioni dei sindacati dei macchinisti, un gruppo di studio congiunto tra personale delle ferrovie dello Stato e personale indicato dai sindacati. Questo gruppo di studio effettuò delle apposite ricerche a campione per verificare il livello di dispersione di fibre di amianto nei mezzi di trazione, ricerche all'esito delle quali, se non sbaglio, fu verificato che non vi era alcun rischio per il personale macchinista."

D.R.: "dal 1990 in poi fu modificata la tipologia di accertamenti tecnici effettuata per l'identificazione di amianto, in particolare si passò dalla ricerca mediante contrasto ottico alla ricerca attraverso metodo SEM, ossia attraverso scansione elettronica. Questo tipo di verifica consentiva, a differenza della tipologia precedente, non solo di identificare la presenza di fibre, ma anche di specificare la tipologia di fibre e distinguere le fibre di amianto da quelle simili"

D.R.: "già prima che venisse approvato il decreto del 26/10/1995 le ferrovie dello Stato avevano intrapreso una procedura di visita dei mezzi di trazione da compiersi ogni dodici giorni. Questa

procedura fu richiesta dai sindacati dei macchinisti, preoccupati per l'esposizione all'amianto dei loro iscritti. Devo precisare al riguardo che in realtà la tensione maggiore da parte delle ferrovie era sempre stata rivolta al personale di officina, perché il personale addetto alla conduzione dei mezzi di trazione è sempre stato ritenuto a rischio più basso. Comunque i sindacati dei macchinisti premevano affinché fossero instaurati controlli più severi. Pertanto le ferrovie dello Stato disposero che ogni dodici giorni venissero effettuate delle visite sui mezzi di trazione per verificare l'integrità dei pannelli e che l'amianto usato come isolante fosse correttamente segregato. Anche dopo che, con il decreto del 26/10/1995 l'intervallo delle visite fu portato a 3 mesi comunque le ferrovie dello Stato mantennero la cadenza precedente su richiesta dei macchinisti fino al 1998."

D.R.: "dal primo ottobre 1997 sono state, poi, introdotte le mappature Enea i mezzi circolanti. Le ferrovie, infatti, affidarono all'ente nazionale energia e ambiente uno studio del tipo di mezzi circolanti al fine di elaborare una mappatura di ciascun tipo di mezzo circolante, dal momento che ogni tipo di mezzo aveva delle sue peculiari caratteristiche, e al fine inoltre di elaborare delle procedure specifiche di bonifica dei singoli tipi di mezzi."

D.R.: "con questa mappatura fu registrata non soltanto la presenza di amianto in fibra friabile, l'unico all'epoca attenzionato dai provvedimenti legislativi, ma anche la presenza di amianto in fibra compatta, al fine di evitare che tale mappatura potesse divenire obsoleta un domani laddove la normativa fosse cambiata"

D.R.: "dal 1997 in poi sono state quindi avviate le campagne Enea, di durata trimestrale, con dei rapporti periodici all'esito di ogni campagna al fine di effettuare i bilanci dell'attività di bonifica compiuta, della quantità di mezzi circolanti con sospetto di amianto, bonificati o accantonati"

D.R.: "confermo e riconosco come mia la relazione del 9/11/1998 prodotta dalla parte ricorrente. Si tratta di una relazione ad uso interno da me redatta nell'ambito dello svolgimento dei miei incarichi"

D.R.: "confermo che effettivamente, a prescindere dalla necessità di effettuare una verifica ai fini del conseguimento delle certificazioni, di tutta l'attività di bonifica effettuata prima del primo gennaio 1990, le ferrovie all'epoca nutrivano un dubbio circa la correttezza degli interventi di bonifica effettuati prima di tale data. Per questo motivo fu introdotta nei mezzi bonificati prima del 1990 una seconda mappatura, e per questo motivo allorquando questi mezzi venivano condotti in officina per le revisioni, venivano effettuati interventi in più al fine di verificare il permanere di amianto in questi mezzi."

D.R.: "Ricordo che, nell'intera rete nazionale, per quanto riguarda il materiale rotabile in genere, furono pochissimi casi in cui non fu riscontrata una corretta procedura di bonifica, nei mezzi bonificati prima del 1990. Per quanto riguarda, poi, i mezzi di trazione questi casi sono stati ancora di meno e io, personalmente, non me ne ricordo"

D.R.: "ancora tutt'oggi vi sono dei mezzi che vengono controllati per quanto riguarda la presenza di amianto. Si tratta, però, di controlli che mirano ad individuare le parti minori, come la presenza di amianto in pasta friabile in corda, treccia, e guarnizioni in genere. Inoltre viene controllato anche l'amianto in pasta compatta. Per quanto riguarda, invece, l'amianto in pasta friabile in cassa, che io ricordi, quest'ultimo non è più presente nei mezzi di trazione, ma vi sono soltanto dei piccoli residui in alcune parti dell'imperiale delle vetture."

Luigi Ferreri ha dichiarato

D.R.: "sono a conoscenza dei fatti oggetto di causa in quanto dipendente della società Trenitalia S.p.a. alla qualifica di dirigente dello stabilimento Cargo di Palermo"

D.R.: "il ricorrente è tra i macchinisti che sono stati assegnati allo stabilimento Cargo a far data dal dicembre 1999, da tale data in poi, pertanto, è alle dipendenze del reparto del stabilimento che io dirigo"

D.R.: "sono, comunque, a conoscenza delle problematiche inerenti allo smaltimento dell'amianto in ambito aziendale sia in quanto esperto, sia in virtù delle responsabilità dirigenziali che ho assunto. Preciso al riguardo che in ambito locale il responsabile delle procedure di smaltimento e di individuazione dell'amianto FS-ENEA è il signor Ferrigno, che è già stato sentito in qualità di testimone"

D.R.: "preciso che la problematica della presenza di amianto nelle cabine di guida dei locomotori è oggetto di attenzione da parte delle ferrovie dal 1983 in poi. A decorrere dal 1983, infatti, è stato costituito un gruppo misto composto da personale delle ferrovie e delle organizzazioni sindacali, proprio al fine di studiare tecnicamente la presenza di amianto negli ambienti di lavoro ed i rimedi eventualmente necessari. A tal fine sono in possesso di una relazione redatta dal predetto gruppo misto di lavoro nel 1990 e di una precedente relazione al redatta dalla direzione sanitaria dell'ente ferrovie dello Stato nel 1993, con la quale veniva relazionato circa la tematica e veniva esclusa la sussistenza di alcun pericolo per la salute da presenza di fibre di amianto."

D.R.: "confermo che fino al 1990 l'accertamento della presenza di amianto nelle cabine di guida veniva compiuta mediante un sistema a contrasto di fase ottico. Questo sistema era sufficientemente preciso, perché consentirà comunque di accertare la presenza di fibre nell'ambiente di lavoro. Necessitava soltanto di ulteriori accertamenti per verificare il di fibre riscontrate dall'apparecchiatura. Dal 1990 in poi questo sistema è stato sostituito dalla verifica mediante apparecchiature di tipo SEM, che consentivano di accertare oltre che la presenza delle fibre anche l'esatta natura delle fibre riscontrate."

D.R.: "gli accertamenti fatti dal servizio sanitario dell'ente nel 1983, per quanto è a mia conoscenza, furono effettuati a campione, nel senso che non posso essere sicuro del fatto che furono controllati tutti i tipi di locomotori all'epoca in uso. Viceversa gli accertamenti fatti nel 1990 furono molto più precisi, perché in quell'epoca si procedette ad una completa mappatura dei tipi di locomotore in uso e della presenza di amianto in ogni tipo di macchina."

Si da atto del fatto che il teste offre in produzione n. 3 relazioni tecniche delle Ferrovie dello Stato del 1983, del 1990 e del 2003.

.....

D.R.: *“preciso che, a mio giudizio, l'esposizione diretta all'amianto dei macchinisti non si è mai verificata, poiché l'amianto nelle motrici è sempre stato confinato in ambienti tali da impedire lo scambio di fibre con l'aria. Altre sono state invece le qualifiche che hanno comportato un'effettiva esposizione diretta all'amianto, come nel caso del personale addetto alla manutenzione che doveva intervenire sui pannelli e sui macchinari, e quindi maneggiare direttamente materiale in amianto.”*

D.R.: *“l'intera problematica ha costituito, comunque, oggetto di approfonditi studi da parte dell'Ingegnere Betti, componente del gruppo tecnico misto Ferrovie-organizzazioni sindacali, ed autore della relazione di tale gruppo misto redatta nel luglio del 1990.”*

D.R.: *“non sono a conoscenza diretta dell'avvenuto o meno rilascio di un apposito certificato di restituibilità per ciascuna motrice da parte della USL. Posso però dire che già in seguito agli accertamenti effettuati nel 1990 fu effettuata una mappatura di ogni singola motrice, con l'individuazione degli esatti punti in cui era collocato l'amianto. Inoltre a seguito dei controlli effettuati nel 1990 emerse che nelle cabine di guida vi era un contenuto di fibre di amianto di gran lunga inferiore al limite massimo di due fibre per litro prescritto, e venne, quindi, accertato attraverso appositi campionamenti, che l'ambiente di guida era un ambiente salubre che non presentava rischi per la salute.”*

D.R.: *“l'esatta modalità con cui vennero effettuati questi controlli, la metodologia usata e tutti i particolari relativi sono a conoscenza dell'Ing. Betti”*

D.R.: *“per quanto riguarda, invece, la presenza di amianto nella cabina di alta tensione confermo che in effetti in tale ambiente era presente amianto sia in pasta compatta che in pasta friabile. L'amianto in particolare era presente nella componentistica. Preciso, però, al riguardo, che la necessità da parte dei macchinisti di accedere alla cabina di alta tensione era del tutto sporadica ed eventuale. Si trattava, infatti, di un ambiente al quale era necessario accedere soltanto in caso di avaria, per effettuare delle sostituzioni di eventuali componenti guasti.”*

D.R.: *“l'accesso nella cabina di alta tensione era, pertanto, sporadico. Peraltro per accedere alla cabina di alta tensione occorre porre in essere una apposita procedure di sicurezza che comprende la messa in sicurezza della macchina con l'arresto della motrice, il disinserimento dell'alta tensione, ed il ricorso ad una apposita chiave.”*

D.R.: *“da quando il ricorrente presta servizio nel mio reparto, ossia da dicembre 1999, quest'ultimo ha condotto soltanto motrici di tipo E636, E656, D343, D443 e D445. Questo tipo di motrici è*

sicuramente esente da rischio amianto nell'ambiente di guida. In particolare le motrici elettrodiesel presentano amianto soltanto nella componentistica, mentre invece le motrici di tipo elettrico presentano amianto in cassa, ma comunque nessuna delle motrici questioni presenta amianto che possa venire a contatto con l'ambiente di guida."

D.R.: *"ritengo effettivamente verosimile che il ricorrente", nel periodo precedente all'ingresso nel mio stabilimento abbia condotto motrici di tipo 668, tipo 990, tipo 626 e tipo 582."*

.....

D.R.: *"per quanto riguardasela se mi fate del ricorrente precisa che effettivamente il corridoio che unisce le due cabine di guida e separato dalla cabina ad alta tensione da una grata metallica. Ritengo, però, che il macchinista debba attraversare questo ambiente soltanto quando si reca da una cabina di guida all'altra. Questo non avviene normalmente durante la marcia della motrice ma soltanto quando si vanno le manovre in stazione, quando cioè necessario cambiare cabina di guida per invertire il senso di marcia della motrice. Al di fuori di queste specifiche ipotesi è raro che il macchinista debba costare il corridoio che unisce le due cabine, anche perché durante la marcia il macchinista deve tenere sempre sotto controllo tutti gli indicatori presenti nella cabina di guida ti consentono di avere un quadro completo dell'andamento e del funzionamento delle apparecchiature. Per quanto riguarda poi i le porte che separano la cabina di guida dal corridoio queste porte sono normalmente chiuse durante la marcia, può capitare che siano difettose, ma ciò nondimeno vi è sempre una barriera fisica tra il corridoio e la cabina di guida."*

D.R.: *"preciso ancora che tutti i controlli sulla presenza di fibre di amianto sono stati fatti con le macchine in corsa, e quindi con una situazione di sovrappressione. Inoltre nell'ambito del comitato misto che si è occupato nel 1990 dei controlli sull'amianto, vi erano anche esperti nominati dai sindacati i quali, ritengo, abbiano potuto verificare anche le circostanze di lavoro rappresentate dal ricorrente. Tutti i particolari concreti e tecnici degli accertamenti compiuti sono, però, a diretta conoscenza dell'ingegner Betti."*

D.R.: *"Le scaldiglie hanno presenti soltanto nelle motrici di tipo E626, E636 ed ALE840."*

D.R.: *"non sono a conoscenza di dati statistici circa l'incidenza del mesotelioma pleurico presso il personale di condotta. Tali accertamenti, se sono stati compiuti, sono stati compiuti dalla struttura sanitaria e in particolare può riferire su tali accertamenti il dr. Elio Munafò, in servizio presso la Direzione Sanità di via Pigafetta n. 3 - Roma."*

D.R.: *"Personalmente non sono a conoscenza di casi specifici di mesotelioma pleurico tra il personale di condotta in servizio nel reparto di Palermo "*

Paolo Betti ha dichiarato

D.R.: "Sono attualmente dipendente della società Treni Italia con la qualifica di dirigente."

D.R.: "L'amianto fu ampiamente utilizzato in azienda durante gli anni '50 '60 nella seconda metà degli anni '70 cominciò a essere sollevato il problema della sua nocività e nell'anno 1982 furono emanate le prime direttive aziendali al riguardo."

Inizialmente ci si preoccupò delle officine di manutenzione, dove vi era un contatto diretto con l'amianto. Nel 1983 fu fatto un accertamento specifico per i macchinisti. Questo accertamento fu effettuato con apparecchiature di tipo ottico, idonee a rilevare la presenza di fibre volatili in una concentrazione superiore a circa 10 fibre-litro, anche se nella relazione vi è scritto 100 fibre-litro, probabilmente vi è un errore di battitura. Questo accertamento dette esito negativo per tutti i rotabili campionati, anche se tra i rotabili esaminati non rientravano quelli condotti dal ricorrente."

D.R.: "Preciso che il campionamento fu fatto con riferimento a quei tipi di rotabili che presentavano una maggiore presenza di amianto, mentre alcuni dei tipi di rotabili condotti dal ricorrente rientravano tra quelli a minor presenza di amianto. Per esempio erano a minor contenuto di amianto tutte le motrici diesel, come quelle contraddistinte dalla sigla D343, D443, D345, D445, che avevano amianto solo nella componentistica (guarnizione o piccoli elementi). Il tipo 668, aveva amianto solo in una serie, e solo sotto cassa, quindi non poteva disperderlo in cabina."

Il tipo 990 aveva amianto nelle zone cassa ma soltanto in alcuni gruppi non in alcune motrice, il tipo E626 ed il tipo Ale582 avevano amianto solo nella componentistica."

Il tipo E636 aveva amianto nell'imperiale della cabina di guida, cioè nel tetto, ma non era a vista, era separato dalla cabina da un elemento di protezione."

Il tipo E656 aveva l'amianto nella testata della cabina, ma solo per le prime 51 macchina su oltre 400 macchine, e comunque era materialmente segregato grazie alla presenza del pannello di controllo."

D.R.: "La mappatura della presenza di amianto nelle rotabili fu iniziata dal 1982 in poi, l'intero controllo delle varie motrici è stato esaurito in circa un anno o due."

D.R.: "Alla fine degli anni '80 fu istituita una commissione congiunta su impulso delle ferrovie e dei sindacati, questa commissione da me presieduta era composta da tecnici sia delle ferrovie che sterna, nominati anche dai sindacati."

Questa commissione effettuò varie prove, esaminando le motrici indicate nella relazione che offro in produzione. Fu verificata paradossalmente una maggiore presenza di fibre in una macchina priva di amianto”.

Esaminati i campioni con la maggiore concentrazione di fibre al microscopio elettronico fu verificato che il 96% di queste fibre erano di origine organica e solo il 4% erano fibre di amianto.

D.R.: “ Non fu fatto un esame di tipo qualitativo sui campioni rilevati sulle macchine con amianto, perché fu ritenuto superfluo dalla commissione, data la bassa concentrazione di fibre di amianto.”

D.R.: “ Il procedimento di bonifica e di segregazione dell'amianto nelle motrici, fu iniziato nel 1983 e continua fino a tutt'oggi, comunque le eliminazione delle situazioni potenzialmente più pericolose fu completata entro la fine degli anni '80”.

D.R.: “ Circa la metodologie dei nostri accertamenti, preciso che questi furono effettuati all'interno delle cabine di guida cercando di creare la massima possibile dispersione di fibre. La massima dispersione si ottiene con la massima quantità di vibrazione e il minimo ricambio di aria, condizione che secondo gli esperti favoriscono al massimo l'aumento della concentrazione delle fibre nell'ambiente. Laddove si fosse accesa la ventilazione o aperti i finestrini sarebbe diminuita la concentrazione. Non ricordo se venivano anche accese le scaldiglie, ma alcune prove vennero fatte a marzo, quindi è probabile. Non mi risulta che il calore aumenti la dispersione di fibre, perché l'amianto è totalmente refrattario.

D.R.: “ Preciso che le cabine ad alta tensione collocate tra le due cabine di guida, non erano coibentate in amianto, e questo materiale era utilizzato solo nella componentistica. Ritengo difficile che la componentistica possa aver provocato una dispersione di fibre, e comunque normalmente i macchinisti lavorano a cabina di guida chiusa, anche per diminuire il rumore.

Durante la marcia del treno è molto difficile che debba essere controllata la cabina AT, anche perché è obbligatorio che entrambi i macchinisti durante la marcia stiano all'interno della cabina. Peraltro la cabina AT comunica con il corridoio attraverso una griglia, quindi è impossibile intervenire alla cabina AT.

D.R.: “ Non abbiamo accertamenti sulle cd fibre ultracorte, ossia sulle fibre che risultano dal frazionamento delle fibre di amianto. Peraltro in base alla mia esperienza e conoscenza professionale, ritengo improbabile che possa verificarsi un frazionamento delle fibre di amianto data la loro dimensione e le loro caratteristiche meccaniche. Il frazionamento delle fibre si può verificare con altri materiali come quelli vetrosi, mentre l'amianto essendo flessibile difficilmente può frazionarsi.

D.R.: “ Confermo che il metodo seguito nella valutazione della presenza di fibre è quello della ALA-CEE.

Non conosco il metodo deposimetrico.

D.R.: “ Per quanto è a mia conoscenza credo che sia stata fatta un'analisi epidemiologica dell'incidenza del mesotelioma pleurico tra i macchinisti, ma non so con che esito. Credo comunque che gli esiti non abbiano fornito risultati allarmanti. Questi accertamenti sono stati condotti dal dott. Elio Munafò in servizio presso la Direzione Sanitaria di RFI di Roma. ”

D.R.: “ Altri dati di giudizio possono essere tratti dalla relazione di cui svolta dalla Pretura di Trento che offro in produzione. ”

.....

D.R.: “ Le guarnizioni presenti nella componentistica erano in amianto a matrice non friabile in piastra compatta. Si trattava di amianto mischiato a collante ed altre componenti e come tale non suscettibile di rilasciare fibre. Invece l'amianto utilizzato per la coibentazione era a matrice friabile ”.

D.R.: “ Una situazione parzialmente differente era quella dei cd caminetti, consistenti in una specie di scatola isolante al cui interno vi erano i contatti elettrici e al cui interno scocca l'arco elettrico. In questo caso la pericolosità potenziale non derivava dal fatto che l'amianto venisse attraversato dall'arco elettrico, perché è totalmente insensibile tali sollecitazioni, il problema era viceversa che a differenza delle guarnizioni l'amianto non si trovava schiacciato tra due elementi metallici, ma il foglio era libero. Si trattava sempre comunque di amianto a matrice non friabile e a piastra compatta.

Nella mia esperienza non mi è mai capitato di verificare che un caminetto anche se interessato da incendio, abbia mostrato amianto spolverato.

D.R.: “ Confermo che effettivamente in base al regolamento quando il personale conduceva il mezzo con la cabina dove vi era il tachimetro ad induzione doveva recarsi nell'altra cabina per verificare la corrispondenza con il tachigrafo a corda, ma questo avveniva una sola volta a viaggio, e nel 50% dei viaggi.

Elio Munafò ha dichiarato

D.R.: “ Sono responsabile della struttura di medicina del lavoro, che ha il compito di seguire i lavoratori esposti a rischi professionali specifici e a verificare le condizioni dell'ambiente di lavoro dal punto di vista igienico-sanitario, effettuando anche indagini ambientali su richiesta delle singole unità produttive. ”

D.R.: “ la verifica delle condizioni di salute del personale di macchina e del restante personale dell'esercizio in virtù del D.M. 206/81 e successive modifiche viene invece effettuata dalla struttura organizzativa medicina legale della medesima direzione sanità. ”

D.R.: “ per quanto riguarda l'incidenza del mesotelioma pleurico tra il personale delle ferrovie dello Stato non sono state in condizione di effettuare un'indagine personale epidemiologica per mancanza di dati di riferimento certi. Infatti pur avendo inviato delle specifiche richieste di informazioni tanto al

registro nazionale mesoteliomi, tenuto dall'ISPEL, quando all'INAIL, questi ultimi enti non mi hanno fornito per ragioni attinenti alla tutela della privacy, i dati richiesti, come da note che produco.”

D.R.: “o anche effettuato delle indagini interne, dando mandato alle singole strutture territoriali della nostra direzione di segnalare tutti i vari casi di mesotelioma pleurico regola anche in assenza di esami diagnostici e di riscontri clinici ma anche questa iniziativa non ha consentito di acquisire una casistica sufficiente per condurre una indagine epidemiologica esaustiva.”

D.R.: “comunque i dati da me raccolti, tu non consentendo una valutazione statistica dell'incidenza, hanno confermato la presenza di numerosi casi di mesotelioma pleurico nel personale delle ferrovie.”

D.R.: “la circostanza di una maggiore incidenza tra il personale delle ferrovie di questa patologia rispetto alla popolazione generale viene, invece, affermata da certa dottrina scientifica. In particolare mi riferisco agli studi effettuati negli Stati Uniti dal prof. Mancuso, nonché a studi eseguiti in Svezia, Finlandia, Polonia, Russia ed altri paesi, come può evincersi dalla ricerca bibliografica che offro in produzione. In particolare degli studi sulla situazione italiana sono stati effettuati dal gruppo del prof. Maltoni di Bologna e dal gruppo del prof. Merler di Firenze.”

D.R.: “sono questa dottrina scientifica in più alto numero di casi di mesotelioma descritto è riferito al personale delle officine di costruzione e di grandi riparazioni dei rotabili ferroviari. Sono altresì indicati, ma in numero minore, anche dei casi di mesotelioma tra i macchinisti.”

D.R.: “il mesotelioma pleurico è una malattia eziologicamente ricollegabile all'esposizione all'amianto, anche se in questi casi è difficile distinguere tra l'esposizione all'amianto dovuta alla presenza nell'ambiente di questo minerale, e l'esposizione all'amianto invece dovuta alle specifiche condizioni di lavoro delle ferrovie.”

D.R.: “il registro nazionale dei mesoteliomi è lo strumento previsto per legge proprio per la rilevazione di questa patologia e l'analisi della sua incidenza. Ritengo, pertanto, che dati statisticamente attendibili circa l'incidenza di questa patologia tra la popolazione generale e i macchinisti possano essere forniti soltanto da quest'ultimo registro e dall'INAIL.”

D.R.: “in tutto, per quanto è a mia personale conoscenza in base alle richieste e alle ricerche fatte, sono a conoscenza di circa 20 casi di mesotelioma pleurico tra i macchinisti distribuiti su tutto il territorio nazionale, i media 1 per compartimento. In particolare un caso è stato segnalato dall'unità sanitaria territoriale di Palermo. Questi 20 casi coprono un arco di tempo che va dalla fine degli anni '70 sino ai giorni nostri e derivano, per lo più, da segnalazioni delle strutture legali che ricevono richieste di

risarcimento o di riconoscimento di benefici connessi alla morte per amianto. In tutti questi casi in cui le strutture legali ci segnalano una richiesta io ho provveduto ad informare l'unità sanitaria territoriale e a chiedere un riscontro circa la diagnosi. In genere, però, si sono verificate notevoli difficoltà nell'acquisire la documentazione clinica per cui le segnalazioni sono state date per buone senza un riscontro o clinico attendibile."

D.R.: "il mesotelioma pleurico è una patologia che ha dei tempi di latenza estremamente lunghi, nell'ordine di alcuni decenni e talvolta anche superiori a trent'anni. Si tratta di una patologia all'incidenza estremamente raro nella popolazione generale, nell'ordine di pochi casi ogni 100.000 abitanti per ogni anno. La patologia in questione, negli ultimi anni, ha manifestato un incremento nella popolazione generale, al riguardo vi sono delle interessanti pubblicazioni dell'Istituto Superiore della Sanità."

D.R.: "preciso che la nostra tra il nostro ente sino al 1995 era direttamente responsabile per le patologie derivanti da causa di servizio, perché era istituto assicuratore per le malattie professionali. Dal primo gennaio 1996 in poi, invece, l'INAIL ha assunto il compito di assicurare contro i rischi per le malattie personali anche il personale delle ferrovie."

D.R.: "preciso, inoltre, che l'unico caso noto di mesotelioma pleurico segnalato presso l'unità sanitaria territoriale di Palermo è stato riconosciuto dalla direzione sanitaria delle ferrovie dello Stato come dipendente da causa di servizio. Si tratta del caso dell'ex dipendente Martorana Alfonso, deceduto tra il 1995 ed il 1996. Si trattava di un dipendente che aveva sempre fatto il macchinista per molto tempo e aveva prestato servizio anche su locomotive a vapore."

D.R.: "non so dire quanti tra i casi di mesotelioma pleurico verificatisi tra i dipendenti con mansioni di macchinista siano stati riconosciuti come dovuti a causa di servizio da parte delle ferrovie o da parte dell'INAIL e dell'autorità giudiziaria."

Come si vede, dunque, il punto nodale della controversia non è di per sé la presenza di amianto sui mezzi di trazione in uso alle Ferrovie dello Stato, ma l'incidenza di questa presenza, il *quantum* di fibre di amianto cui il ricorrente era esposto nell'espletamento del suo lavoro.

Al riguardo, la giurisprudenza ha fornito importanti criteri. Si riportano le relative massime

L'accertamento dell'esistenza di una esposizione all'amianto "qualificata" richiede che il giudice, in tema di benefici ex art. 13, comma 8, l. n. 257 del 1992, verifichi - nel rispetto del criterio di ripartizione dell'onere della prova e, se del caso, avvalendosi dei poteri d'ufficio previsti nel rito del lavoro

- se 11 lavoratore ha dimostrato che nell'ambiente nel quale si svolgeva la lavorazione vi era una concentrazione di polveri di amianto superiore ai valori di rischio sopra indicati e che egli è stato esposto al rischio per oltre dieci anni, computando in questo periodo anche le pause "fisiologiche" dell'attività (riposi, ferie, festività) rientranti nella normale evoluzione del rapporto di lavoro, non rilevando in contrario il mancato rilascio (ovvero il contenuto), delle dichiarazioni in ordine alla durata ed al grado dell'esposizione che l'Inail ed il datore di lavoro devono rendere nella procedura amministrativa stabilita in sede congiunta da Inps, Inail, Ministero del lavoro e parti sociali, esplicitata nella circolare Inps 13 dicembre 1995 n. 304, atteso che le suddette dichiarazioni esauriscono i propri effetti nell'ambito della suddetta procedura e non assumono carattere vincolante in ordine ai fatti attestati.

Cassazione civile, sez. lav., 23 gennaio 2003, n. 997

In tema di benefici per i lavoratori del settore amianto, il disposto dell'art. 13, comma 8, della legge n. 257 del 1992 va interpretato nel senso che il beneficio pensionistico ivi previsto deve essere attribuito, indipendentemente dall'eventuale obbligo del datore di lavoro di corrispondere all'Inail il c.d. premio supplementare per asbestosi di cui all'art. 153 del d.P.R. n. 1124 del 1965, a tutti i lavoratori esposti per un periodo ultradecennale alla inalazione di polveri di amianto, purché queste ultime presentino una concentrazione di fibre in misura superiore a quella consentita dagli art. 24 e 31 del d.lg. n. 277 del 1991. Il giudice del merito, nell'esame della fondatezza della domanda, deve accertare la sussistenza dei suddetti presupposti (esposizione all'amianto, durata ultradecennale della esposizione, concentrazione di polveri di amianto con valori superiori a quelli indicati nel d.lg. n. 277 del 1991) nel rispetto dei criteri di ripartizione dell'onere probatorio di cui all'art. 2697 c.c.

Cassazione civile, sez. lav., 11 luglio 2002, n. 10114

In relazione ai benefici riconosciuti ai lavoratori nel settore dell'amianto, il disposto dell'art. 13 comma 8 l. n. 257 del 1992 va interpretato, in ragione dei criteri ermeneutici letterale, sistematico e teleologico, nel senso che il beneficio pensionistico ivi previsto va attribuito unicamente agli addetti a lavorazioni che presentano valori di rischio per esposizione a polveri d'amianto superiori a quelli consentiti dagli art. 24 e 31 d.lg. n. 277 del 1991 (come modificato dall'art. 3 della citata l. n. 257 del 1992); nell'esame della relativa domanda, il giudice del merito deve accertare - nel rispetto dei criteri di ripartizione dell'onere probatorio ex art. 2697 c.c. - se l'assicurato, dopo aver provato la specifica lavorazione praticata e l'ambiente dove ha svolto per più di dieci anni (periodo in cui vanno valutate anche le pause "fisiologiche" proprie di tutti i lavoratori, quali riposi, ferie e festività) detta lavorazione, abbia anche dimostrato che tale ambiente presentava una concreta esposizione al rischio alle polveri di amianto con

valori limite superiori a quelli indicati nel suddetto d.lg. n. 277 del 1991 (come modificato dall'art. 3 l. n. 257 del 1992).

Cassazione civile, sez. lav., 15 maggio 2002, n. 7084

Di primo acchito, sulla base delle indicazioni fornite dalle massime testé riportate e delle dichiarazioni dei vari testi sentiti, verrebbe da escludere la fondatezza del ricorso. Mancano, infatti, dati specifici relativi ai quantitativi di polveri d'amianto atti a dimostrare che l'ambiente di lavoro del Castronovo "presentava una concreta esposizione al rischio alle polveri di amianto con valori limite superiori a quelli indicati nel suddetto d.lg. n. 277 del 1991 (come modificato dall'art. 3 l. n. 257 del 1992)" (v. massima da ultimo citata). Inoltre, i primi tre testi hanno dichiarato che dalle prime indagini svolte già nel corso degli anni Ottanta e poi nel 1990 non risultavano, negli ambienti di lavoro dei macchinisti, valori di concentrazione di amianto particolarmente preoccupanti, affermazione avvalorata, fra l'altro, dall'esito di specifica consulenza tecnica disposta in un giudizio dinanzi al Pretore del Lavoro di Trento nel 1991 e depositata in atti.

Tuttavia, la deposizione del Dr. Elio Munafò e le informazioni acquisite inducono ad una diversa valutazione della vicenda, anche perché, proprio in considerazione della dismissione del vecchio materiale rotabile, è oggi sostanzialmente impossibile procedere ad un accertamento diretto della presenza di fibre di amianto in quantità maggiore di quanto consentito dalla legge.

Ora, i dati forniti dall'INAIL ed emergenti dal Registro Nazionale dei Mesoteliomi sono piuttosto significativi.

Con nota del 22/2/2005, l'INAIL di Palermo ha trasmesso uno scarno, ma eloquente prospetto da cui si evince che dal 1996 al 2004 l'INAIL ha accertato che sessantasei lavoratori delle Ferrovie dello Stato erano affetti da mesotelioma pleurico; di questi, undici erano macchinisti.

Dal Registro suddetto emerge che negli anni 1993 - 1996 su 390 casi, a livello nazionale, di lavoratori per i quali risulta una diagnosi istologica di mesotelioma pleurico ed esposizione professionale certa, probabile o possibile, 19 erano appartenenti al settore dei Rotabili Ferroviari, con una percentuale del 4,87% (v. tabella prospettica a pag. 50). A pag. 54 dello stesso registro, si legge che "il massiccio uso dell'amianto come coibente di rotabili ferroviari è responsabile della alta frequenza del mesotelioma nei lavoratori del settore.... oltreché nello stesso personale delle

Ferrovie dello Stato..... in parte anche del personale viaggiante (macchinisti)" e non appare certo causale che fra il personale viaggiante vengano indicati proprio i macchinisti quale particolare categoria soggetta al rischio.

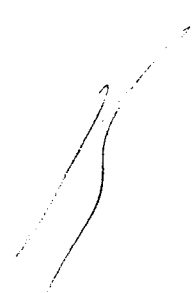
E' dunque possibile dire che una percentuale non insignificante di macchinisti ha contratto la grave malattia del mesotelioma pleurico, che si trova in diretto rapporto causale con l'amianto. Infatti, come afferma il teste Munafò, che, per la sua esperienza e posizione professionale si palesa come testimone particolarmente qualificato, "*il mesotelioma pleurico è una malattia eziologicamente ricollegabile all'esposizione all'amianto*". Ciò lascia ragionevolmente presumere che l'ambiente di lavoro del macchinista sia contaminato dalle polveri d'amianto che, in quanto polveri, non vengono fermate o bloccate dalla protezione di elementi strutturali delle singole locomotrici, contrariamente a quanto affermato dai vari ingegneri sentiti come testi.

D'altro canto, sarebbe assurdo che il legislatore avesse previsto una soglia massima di polveri d'amianto tollerabile se tale soglia consentisse, comunque, la formazione del mesotelioma pleurico. E' cioè da presumere che il limite fissato dal legislatore all'esposizione all'amianto sia tale da garantire che l'inalazione di polveri entro tale limite non generi il rischio di insorgenza di una patologia mortale come quella del mesotelioma pleurico.

Pertanto, se il fatto noto è una effettiva e considerevole presenza di mesoteliomi nei macchinisti, non resta che concludere che gli stessi siano soggetti ad un rischio - amianto superiore a quello consentito, perché, altrimenti, quella patologia non sarebbe stata riscontrata in ben undici casi su sessantasei in un arco di tempo di nove anni (1996-2004). Senza dire che, come affermato dal Dr. Munafò, la patologia si forma molto lentamente e dunque i suoi perniciosi segnali possono manifestarsi molti anni dopo la cessazione dell'esposizione del lavoratore all'amianto. Da questi fatti noti, incompatibili con una presenza di amianto rientrante nei limiti di legge, non resta che risalire, in via di ragionevole presunzione, al fatto ignoto costituito dalla presenza delle polveri in misura eccedente quella di legge.

Consegue, pertanto, l'accoglimento del ricorso nei sensi di cui in dispositivo.

Giusti motivi inducono alla compensazione integrale delle spese di lite.



P.Q.M.

Il Tribunale di Termini Imerese, in funzione di Giudice del Lavoro, definitivamente pronunciando, disattesa ogni altra domanda, eccezione o difesa

DICHIARA

Il diritto del ricorrente Carlo Castronovo alla moltiplicazione per il coefficiente di 1,5 per l'intero periodo di prestazione di lavoro in favore di Trenitalia spa (già Ferrovie dello Stato) ai fini del conseguimento delle prestazioni pensionistiche, ai sensi dell'art. 13 co. 8 L. 257/92

DICHIARA

Integralmente compensate fra le parti le spese di lite

Termini Imerese, 19/10/2005

Il Giudice

Dr. Roberto Rezzonico

IL CANCELLIERE CI
Francesca RE

DEPOSITATO IN CANCELLERIA
23 FEB 2006

Termini Imerese, li

Il Cancelliere
(Francesca Re)