



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 18

BOZZE NON CORRETTE
(versione solo per Internet)

**COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
SUL FENOMENO DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO E DELLE
MALATTIE PROFESSIONALI, CON PARTICOLARE
RIGUARDO AL SISTEMA DELLA TUTELA DELLA SALUTE E
DELLA SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO**

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELL'ENAC IN ORDINE AI PROFILI DI
SICUREZZA E SALUBRITÀ DEGLI AMBIENTI DI LAVORO CONNESSI AL
RECENTE INCENDIO SVILUPPATOSI ALL'AEROPORTO LEONARDO DA
VINCI DI FIUMICINO

21^a Seduta: martedì 7 luglio 2015

Presidenza della presidente FABBRI

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

INDICE

Audizione di rappresentanti dell'ENAC in ordine ai profili di sicurezza e salubrità degli ambienti di lavoro connessi al recente incendio sviluppatosi all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori

Sigle dei Gruppi parlamentari: Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Conservatori, Riformisti italiani: CRi; Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Movimento per le Autonomie, Nuovo PSI, Popolari per l'Italia, Italia dei Valori, Vittime della Giustizia e del Fisco, Federazione dei Verdi): GAL (GS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF, FV); Lega Nord e Autonomie: LN-Aut; Movimento 5 Stelle: M5S; Partito Democratico: PD; Per le Autonomie (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE: Aut (SVP, UV, PATT, UPT)-PSI-MAIE; Misto: Misto; Misto-Federalismo Autonomie e Libertà: Misto-FAL; Misto-Italia Lavori in Corso: Misto-ILC; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

Intervengono il professor Vito Riggio, presidente dell'ENAC, la dottoressa Patrizia Terlizzi, direttore sistemi aeroporti Lazio e l'ingegner Roberto Vergari, direttore centrale infrastrutture aeroporti.

I lavori hanno inizio alle ore 13,40.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso il resoconto stenografico nonché, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, attraverso l'attivazione dell'impianto audiovisivo. Poiché non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti dell'ENAC in ordine ai profili di sicurezza e salubrità degli ambienti di lavoro connessi al recente incendio sviluppatosi all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti dell'ENAC in ordine ai profili di sicurezza e salubrità degli ambienti di lavoro connessi al recente incendio sviluppatosi all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

Do il benvenuto al professor Vito Riggio, presidente dell'ENAC, alla dottoressa Patrizia Terlizzi, direttore sistemi aeroporti Lazio e all'ingegner Roberto Vergari, direttore centrale infrastrutture aeroporti.

Come sapete, la Commissione che mi onoro di presiedere ha aperto un fascicolo di inchiesta sul recente incendio avvenuto presso l'aeroporto di Fiumicino in data 7 maggio. L'oggetto dell'inchiesta verte su due filoni principali: da una parte, si intende indagare per comprendere le cause che hanno determinato l'incendio presso il *terminal* T3 dell'aeroporto di Fiumicino; dall'altra, occorre capire, rispetto al tema della salubrità dell'aria e della tutela dei lavoratori e dei passeggeri, quali siano le condizioni e le situazioni determinatesi.

Se da un lato vi è l'esigenza di capire come si possa intervenire per rendere operativo quanto prima l'aeroporto di Fiumicino, che è il maggior aeroporto italiano, con tutto ciò che ne consegue in termini di immagine, di fruibilità e di servizi per il nostro Paese, dall'altro, questo risultato va coniugato con la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori e dei passeggeri.

Chiediamo ai nostri auditi di ripercorrere, dal punto di vista dell'ENAC, la fase legata all'incendio, la situazione che c'era prima nonché quella che si è venuta a creare dopo l'incendio, il tema della qualità dell'aria

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

e quello dell'opportunità di riaprire il prima possibile - se non erro, su «Il Messaggero» si è indicata la data del 28 luglio - l'aeroporto Leonardo da Vinci.

Ciò premesso, cedo subito la parola al presidente Riggio, che ringrazio per la disponibilità.

RIGGIO. Signora Presidente, innanzitutto la ringrazio a nome dell'ente che presiedo. Siamo già stati sentiti dalla Commissione trasporti della Camera, che è il nostro usuale punto di riferimento, ma per me è un onore e anche un piacere intervenire in una Commissione che si occupa specificamente degli infortuni sui luoghi di lavoro. La prima sottolineatura è proprio questa: stiamo parlando di un luogo dove operano a turno circa 40.000 persone (credo sia la più grande azienda del Lazio), nel quale transitano ogni anno decine di milioni di passeggeri (38 milioni l'anno scorso e quest'anno arriveremo a 40 milioni di passeggeri), con una valutazione di impatto ambientale fatta a suo tempo non superiore a 42 milioni.

Da qui nasce l'urgenza di una accelerazione degli investimenti. Già domani è prevista una riunione, richiesta dal ministro Del Rio, con la società Aeroporti di Roma e con tutti gli aeroporti italiani (ma Aeroporti di Roma rappresenta il grosso degli investimenti previsti). Abbiamo un

investimento programmato di circa 8 miliardi da realizzare in tempi strettissimi, perché l'aeroporto di Ciampino, che in questa fase è stato utilizzato come alternativa, è ampiamente al di sopra di tutti i limiti.

Dico subito che per come ha affrontato l'incendio il Paese non ha fatto una cattiva figura a livello internazionale. Difatti, non solo non abbiamo ricevuto lamentele da parte di passeggeri o delle di compagnie aeree (circa cento) operanti su Fiumicino, ma addirittura ci sono stati rivolti dei complimenti delle compagnie americane per avere tenuto aperto l'aeroporto, in particolare la parte intercontinentale, nonostante alcune evidenti difficoltà.

Lo sottolineo perché al riguardo in questa fase ho letto tante affermazioni disordinate stando alle quali l'aeroporto si sarebbe bloccato. Al contrario, l'aeroporto, dal 7 maggio (la notte dell'incendio) a ieri, ha registrato il 5 per cento di passeggeri in più rispetto allo stesso periodo dello scorso anno; in assoluto, sono transitati 6 milioni di passeggeri, avendone spostati 300.000 a Ciampino. Quindi, 6 milioni più 1 milione complessivo di Ciampino equivale a 7 milioni di passeggeri.

Tali risultati si spiegano perché la nostra preoccupazione è sorretta e ispirata - scuserete questo mio riferimento, ma ho insegnato istituzioni di diritto pubblico - dalla sentenza n. 85 del 2013 della Corte costituzionale,

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

in cui si afferma che non ci sono diritti tiranni - usa proprio il termine "tiranno" - né gerarchie tra diritti costituzionalmente protetti, e si segnala la necessità di un bilanciamento razionale e ponderato al fine di garantire il rispetto dei diritti: in questo caso stiamo parlando del diritto alla salute e al lavoro e - mi permetto di dire - del diritto alla connettività internazionale e nazionale del Paese, ossia quello che noi chiamiamo diritto alla mobilità.

È difficile che in casi di emergenza quest'ultimo diritto possa essere garantito. Innanzitutto perché subito dopo l'incendio vi sono state due riunioni di coordinamento nelle quali è stata presentata da parte del medico competente di Aeroporti di Roma una dichiarazione riguardante la tempestiva installazione delle centraline, affidate a un soggetto privato certificato dall'Istituto superiore di sanità, centraline che hanno rilevato - secondo detta dichiarazione - tutti i valori all'interno della norma. Inoltre, il funzionario delegato della ASL il 17 maggio ha dichiarato, che vi erano le condizioni per utilizzare l'aeroporto e segnatamente quel molo D che in tempi *record* era stato ristrutturato, esclusi i negozi, che invece erano stati sigillati. Sulla base dei relativi due verbali - che abbiamo qui con noi e che consegniamo agli atti della Commissione - la direttrice dell'aeroporto ha preso atto che AdR avrebbe utilizzato questi locali.

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

Nel giro di dieci giorni, dal 18 al 26 maggio, è intervenuto un sequestro da parte della procura - voi avete il testo della comunicazione che noi abbiamo ricevuto solo grazie alla cortesia di AdR - motivato in buona sostanza da alcuni problemi di carattere formale e dalla presenza di una sostanza irritante (il toluene, che è una vernice molto solubile), rilevata dall'ARPA dal 12 al 15 maggio, con concentrazioni molto superiori al limite massimo, mentre in base ai dati rilevati da tutte le altre centraline (nel frattempo, infatti, cinque diversi soggetti operanti in aeroporto hanno installato loro centraline) si era nei limiti previsti.

Questo unico valore discordante ha motivato di fatto un provvedimento di sequestro. Da quel momento in poi è evidente che l'Autorità di aviazione civile, come succede sempre in questi casi, di fatto ha potuto operare solo a valle di decisioni che non era più in grado di assumere. La decisione di sequestrare immediatamente il luogo dell'incendio è stata subito assunta sulla base di valutazioni dei Vigili del fuoco e della procura, ma è stato sequestrato anche quel molo che era stato riaperto, per una semplice ragione che, secondo me, è diventata chiara purtroppo a distanza di troppi mesi, e cioè che, non avendo isolato la fonte di emissione, alcuni elementi tossici hanno continuato ad invadere l'aria, dal momento che in un aeroporto non è possibile creare paratie stagne.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

Nel merito mi permetto di segnalare che se al riguardo la decisione fosse spettata a me o alla qui presente dottoressa Terlizzi, non avremmo effettuato un sequestro puramente conservativo, bensì attivo, dando l'ordine di sigillare immediatamente, con le dovute cautele, la fonte d'emissione. Peraltro, le famose linee guida dell'Organizzazione mondiale della sanità suggeriscono proprio questo; occorre considerare che la diossina nell'aria produce danni quando raggiunge concentrazioni del 5 per cento, anche se ciò che provoca veramente danni è l'ingestione, fermo restando che bisogna immediatamente intervenire per fermare la fonte di emissione.

Dopo il 19 giugno, il dissequestro operato della procura ha consentito alla società Belfor - la più grande società al mondo operante nel settore della *disaster recovery* - nel giro di una settimana di sigillare a "tripla mandata", ossia di utilizzare le stesse procedure che si usano per l'amianto, impiegando una resina che, di fatto, ha bloccato l'emissione ed è per questo che le ultime rilevazioni mostrano concentrazioni in rapido calo.

Da quel momento in poi, ovviamente, è subentrata l'autorità giudiziaria, che svolge anche compiti amministrativi: nel senso che noi non potevamo né disporre l'utilizzo di quel molo, né decidere iniziative diverse da quelle ordinate ad Aeroporti di Roma (il soggetto globalmente responsabile, ai sensi dell'attuale e del prossimo regolamento che accentua

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

il carattere di autonomia del gestore), ma solo tentare di continuare a lavorare nel rispetto delle prescrizioni imposte, ovvero con turni dimezzati, uso di mascherine e non utilizzabilità, addirittura, di 16 moli complessivi sui 54 esistenti, il che significa avere un terzo dell'aeroporto non utilizzabile.

Visto che queste misure sono state ritenute sufficienti, dopo le dichiarazioni della dottoressa Musmeci dell'Istituto superiore di sanità, in più comunicati ho chiesto espressamente, di fare chiarezza. Ho capito che la dottoressa Musmeci utilizza un parametro diverso, non quello applicato nei luoghi di lavoro, ma quello riferito alla normale aria, che comunque non si configura come un limite; l'Organizzazione mondiale della sanità, infatti, non parla di parametri o di limiti, ma afferma che normalmente nell'aria la presenza di diossina è pari allo 0,1 per cento, ciò non significa però che la concentrazione di diossina debba essere dello 0,1 per cento anche nei luoghi di lavoro (ma questa è una discussione che lascio volentieri ai miei colleghi esperti della materia). Ciò che conta per noi è che, avendo sigillato la fonte di emissione e ottenuto un calo delle emissioni, forse la Procura della Repubblica sarà indotta, su parere conforme dalla ASL, a consentire il riutilizzo del molo. Io non ho fornito una data per la riapertura, ma ho dichiarato che il punto di maggior picco

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

della stagione è rappresentato dal 28 luglio. Infatti, la media dei 110-130.000 passeggeri giornalieri in transito normalmente si impenna il 28 luglio e quest'anno pensiamo che possa arrivare a 150.000.

Finora siamo riusciti a far arrivare e partire tutti, sia pure con notevoli evidenti disagi (perché si è lavorato con un molo di imbarco in meno), ma se l'aeroporto dovesse risultare non utilizzabile chiaramente la dottoressa Terlizzi dovrà assumere i provvedimenti necessari a impedire una congestione non gestibile, che potrebbe essere fonte di ulteriori danni. Ciò sarebbe molto grave, perché in questo periodo vi è una forte ripresa del traffico, in particolare dagli Stati Uniti, in conseguenza dell'apprezzamento del dollaro grazie al quale, per la prima volta dopo anni, gli americani ritornano a Roma.

Se dovessimo dire alle compagnie aeree che, per ragioni ovvie, il molo continuerà a non essere utilizzabile non crollerà il mondo, ma certo sarà difficile gestire anche il resto dell'aeroporto, per ragioni tecniche piuttosto complesse, ma ben illustrate dalla grafica che alleghiamo alla documentazione che consegniamo agli atti della Commissione. In sostanza, in questo momento l'aeroporto è spaccato in due: il *terminal* T3 ha gli imbarchi chiusi, cosicché una volta superato il *check in*, le navette trasportano i passeggeri da un'altra parte. Ciò ha fatto aumentare

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

enormemente anche la congestione del traffico sui piazzali. A tale proposito domani vi sarà un convegno: pensiamo di introdurre da subito (entro un anno) l'obbligo di trasformare tutti i mezzi operanti sui piazzali degli aeroporti italiani in mezzi a trazione elettrica. È ormai diventata una necessità, considerato che se all'inquinamento dovuto alla combustione della benzina degli aerei, aggiungiamo anche la congestione del traffico automobilistico evidentemente la qualità dell'aria ne risente; e questo già in condizioni normali, figuriamoci dopo un incendio! Penso che misure di questo genere siano ormai mature. Tra l'altro, da cinque anni abbiamo un accordo con il Ministero dell'ambiente per iniziare la sperimentazione sulle energie alternative; lo abbiamo già fatto a Pantelleria e Lampedusa, perché in quegli aeroporti l'ENAC ha una gestione diretta, e in questo momento sono del tutto autosufficienti, anzi sono in grado di fornire energia alle comunità locali dove ha sede l'aeroporto.

Per quanto riguarda la valutazione relativa al fatto che si tratti di un luogo di lavoro, stiamo chiedendo informazioni ai nostri omologhi stranieri (facciamo parte, come sapete, di un'organizzazione di 44 Stati europei, l'ECAC, e, insieme a loro, facciamo parte di un'organizzazione internazionale di 198 Stati), e da quanto finora siamo riusciti ad acclarare parrebbe che in nessuna parte al mondo l'aeroporto sia considerato altro se

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

non un luogo di lavoro, ovviamente aperto a passeggeri, la cui percorrenza all'interno deve essere per forza assistita da una miriade di funzioni, peraltro tutte molto articolate. Occorre infatti considerare che oltre al gestore ci sono anche gli *handler* e le compagnie aeree e tutti lavoratori che trascorrono un certo numero di ore - almeno otto - all'interno dell'aeroporto, mentre i passeggeri ne trascorrono due o tre, al massimo quattro, se proprio gli va male. Siccome i problemi derivanti dalla diossina sono connessi alla permanenza in un determinato ambiente, si è adottata la cautela del dimezzamento dei turni, ma segnalo che anche questa soluzione ha dei limiti se protratta oltre un certo termine: a stagione iniziata, infatti, è molto difficile trovare nuovo personale (dimezzare un turno infatti significa raddoppiare il personale). In questo momento non si trova nuovo personale e proprio ieri alcuni negozi hanno chiuso, evidentemente non trovando più remunerativa la gestione in questi termini. Si tratta di prezzi che, entro limiti ragionevoli, è possibile pagare, sempre con riferimento a quel bilanciamento di cui alla citata sentenza n. 85 del 2013.

Credo che, ai fini di questa Commissione, l'illustrazione di quanto riguarda la nostra parte sia sostanzialmente questa. Se avessimo avuto il coordinamento, come all'inizio si era tentato di fare, in base al Manuale di aeroporto, forse avremmo potuto fare di più o meglio. Invece, a partire dal

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

26 maggio, l'entrata in campo - peraltro forse inevitabile - da parte della magistratura ha di fatto espropriato l'attività amministrativa e l'Autorità aeronautica, da quel momento in poi, non ha potuto più agire se non di conseguenza rispetto alle decisioni del magistrato.

Entro quei limiti, mi pare che si sia riusciti a garantire al Paese la connettività ordinaria, rispetto alla quale ho già fornito i dati. Ovviamente, se tale situazione dovesse perdurare a lungo, non credo che saremmo in grado di reggere: tenete conto che l'ondata di persone in arrivo aumenta e che la stagione calda impone il ricorso all'aria condizionata, variabili queste che rendono difficile gestire oltre certi limiti. Ci sono, pertanto, una serie di considerazioni che indurrebbero a fare presto, come più volte, segnalato attraverso la stampa, in tal senso rivolgendomi a tutti, anche alla ASL (che poi si è un po' risentita e me ne dolgo). Ma il problema riguarda tutti, noi per primi: facciamo presto, perché vi è un interesse prioritario del Paese.

Ho ricoperto il ruolo di sottosegretario alla Protezione civile e sono quindi abituato ad affrontare le emergenze in tempi rapidi. Ho umilmente chiesto di fare presto anche alla procura: il dissequestro era essenziale per arginare l'emissione di diossina, come si è visto. Naturalmente mi taccio rispetto a decisioni che attengono a profili di competenza, come nel caso dell'ASL, che è competente su tutte le questioni concernenti l'igiene e la

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

salubrità, o dei Vigili del fuoco, che sono competenti per intero in materia di incendi, sia in termini di prevenzione che di controllo e di approvazione dei progetti. A maggior ragione, per il rispetto doveroso nei confronti dell'attività della magistratura inquirente, ovviamente le nostre valutazioni vengono ad essere fortemente limitate.

Ciò detto, sono a vostra disposizione per quanto di mia competenza (a me tocca la rappresentanza) e soprattutto lo è la dottoressa Terlizzi, che ha la responsabilità gestionale: il sistema Lazio, come tutti i sistemi italiani, è articolato sulla base di funzionari che operano in qualità di direttori aeroportuali e la dottoressa Terlizzi è al primo mese di questo incarico. È la prima volta che la direttrice è una donna ed ella si è trovata subito di fronte ad una grave emergenza che, a mio modo di vedere, come ho già detto tante volte pubblicamente, ha fronteggiato benissimo.

PRESIDENTE. Presidente Riggio, come lei sa, ognuno giustamente parla sulla base del proprio punto di vista. È compito di questa Commissione provare anche a fare la sintesi delle varie opinioni e seguire la linearità delle informazioni.

La prima domanda che vorrei porvi riguarda i rapporti tra ENAC ed Aeroporti di Roma nella gestione degli impianti, anche con riferimento

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

all'impianto elettrico (ivi compreso l'impianto antincendio). In cosa constano questi rapporti? Quali sono le competenze di ENAC e quali quelle di Aeroporti di Roma?

Per quanto riguarda la questione relativa ai dati, la settimana scorsa a seguito della relativa audizione abbiamo compreso che l'Istituto superiore di sanità ha effettuato proprie rilevazioni qualche settimana dopo l'incendio (non ricordo con esattezza la data) e che in una fase precedente era stato chiamato ad elaborare i dati e le rilevazioni dei soggetti preposti. In sintesi dall'audizione dell'Istituto superiore di sanità è emerso che non c'è una discordanza rispetto alla rilevazione dei dati; questo significa che, con riferimento alla qualità dell'aria, alla presenza di diossina e ad altro ancora, la ASL non ha rilevato un dato completamente diverso da quello colto dall'Istituto superiore di sanità nella seconda fase del suo coinvolgimento.

Il tema, pertanto, è quello che lei ha ricordato prima, cioè il valore soglia o il parametro a cui occorre fare riferimento. Non ho al riguardo una grande esperienza, tuttavia ritengo difficile immaginare che un aeroporto possa essere considerato un ambiente industriale. Infatti, chi ha un po' di esperienza in tema di imprese sa che per quelle in cui c'è un possibile o probabile rischio di esposizione, è prevista tutta una serie di cautele preventive. Per intenderci, se fossi un lavoratore di un'impresa chimica,

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

probabilmente mi adopererei affinché venissero adottate alcune misure e rispettate determinate precauzioni. Se fossi invece un lavoratore di Aeroporti di Roma, un commesso di uno dei negozi che si trovano all'interno dell'aeroporto o un passeggero, è realistico pensare che io non abbia delle dotazioni di protezione rispetto ad un ipotetico rischio. Nell'ambito di questo ragionamento, se la questione riguarda il parametro al quale fare richiamarsi, vorrei allora capire perché ENAC ed Aeroporti di Roma facciano riferimento ad un ambiente industriale e, quindi, assumano un parametro ed una soglia più basse rispetto a quella adottata dall'Istituto superiore di sanità che, se non vado errata, definisce l'aeroporto come un "ambiente di vita" o qualcosa del genere, che quindi come tale si richiama ad un altro parametro. La conseguenza di ciò è che lo stesso dato per alcuni si pone sotto la soglia di rischio per cui sono tutti sereni e tranquilli, mentre per altri si pone al di sopra.

Chi stabilisce allora quale sia il parametro di riferimento? In una situazione del genere facciamo fatica a stabilire chi tra i due abbia più buon senso; bisognerebbe quindi provare a costruire una sintesi che sia la più corretta possibile e che tenga conto anche delle differenze di opinione.

Un'ultima domanda, prima di lasciare la parola al senatore Conti. Professor Riggio, questa mattina abbiamo letto sulla stampa una notizia di

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

cui, però, la Commissione si era già resa conto quando ha effettuato un sopralluogo all'Aeroporto di Fiumicino pochi giorni dopo l'incendio. In tutta franchezza mi riferisco al fatto che, arrivando al molo D (che, come è stato ricordato è stato posto sotto sequestro in un secondo tempo), una delle persone che ci hanno accompagnato ci abbia segnalato che in quell'area c'era della plastica; ora probabilmente esistono anche plastiche ignifughe, al riguardo non essendo un tecnico chiedo lumi sia a voi che ad altri soggetti che audiremo nell'ambito dell'inchiesta che stiamo conducendo. Ebbene, questa mattina abbiamo letto che, secondo il verbale depositato l'11 giugno scorso, si sarebbe riscontrata la presenza di materiale non ignifugo tra il controsoffitto ed il soffitto dell'area interessata dall'incendio. Al di là delle cause dell'incendio e se queste siano imputabili o meno al famoso condizionatore pinguino - questa inchiesta, prima o poi, ci porterà ad una risposta - occorre considerare che nell'arco di pochi minuti, o comunque di poco tempo, hanno preso fuoco oltre un migliaio di metri quadrati al *terminal* T3, i cui fumi hanno raggiunto il molo D. Stando a questa notizia, presidente Riggio, oggettivamente viene da pensare che il materiale utilizzato non fosse a norma. La domanda che mi sento pertanto di porre è la seguente: Enac era a conoscenza di questa situazione? Le

Resoconto stenografico n.

Commissione INFORTUNI

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

risulta che questa ipotesi sia realistica? Ci stiamo chiaramente riferendo ad un elemento dell'indagine oggettivamente molto importante.

Do ora la parola al senatore Conti.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

CONTI (*FI-PdL XVII*). Signor Presidente, il professor Riggio presiede un ente, ma è egli stesso un'istituzione del settore e, quindi, non avevo dubbi che avrebbe svolto delle riflessioni importanti. La ringrazio per aver segnalato, in maniera concisa, aspetti che costituiscono il cuore di due problemi molto importanti.

Il primo problema è quello del coordinamento e la domanda che intendo porre è la seguente. Il Governo avrebbe avuto la possibilità di intervenire, all'inizio, per decidere il coordinamento?

In secondo luogo, lei, presidente Riggio, ha parlato di un investimento programmato di circa 8 miliardi, che penso sia l'ammontare previsto già in anni passati per l'ammodernamento e l'ampliamento dell'aeroporto. La domanda che al riguardo le pongo e che interessa in particolar modo questa Commissione è la seguente. A suo avviso, se si realizzassero gli interventi di ampliamento e ammodernamento previsti, si potrebbe evitare il ripetersi di fatti come quello al nostro esame, che, probabilmente, sono anche dovuti alla vetustà della struttura dell'aeroporto di Fiumicino?

Vorrei inoltre sapere, non per mera curiosità, ma con l'intento di capire e riflettere, chi, in sostanza, mette a disposizione e gestisce questi 8 miliardi di euro. E ancora, in che tempi, concretamente, si potrà arrivare

Resoconto stenografico n.

Commissione INFORTUNI

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

alla definizione di progetti esecutivi e quindi alla realizzazione delle nuove strutture?

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

PELINO (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, intervengo brevemente, ringraziando anzitutto gli intervenuti.

Presidente Riggio, lei ha prima affermato che se dopo l'incendio foste stati voi i diretti attori avreste fatto qualcosa di meglio e di più...

RIGGIO. Ho detto il contrario. Non so se avremmo fatto bene o male, anche perché non avevamo tale possibilità.

PELINO (*FI-PdL XVII*). Infatti.

Mi chiedo però se, nell'eventualità, avreste preso le stesse iniziative, oppure avreste fatto qualcosa di differente o di ulteriore. Mi sembra che la domanda sia pertinente, anche perché, dalle audizioni svolte fino ad oggi (tra l'altro, ho partecipato alla missione in aeroporto insieme alla Presidente) sono emerse diverse versioni. Ciò detto, c'è la magistratura che, svolgerà le sue indagini e arriverà a delle conclusioni, il che auspico avvenga al più presto, proprio in considerazione di quanto prima menzionato.

La questione che tuttavia oggi sta soprattutto a cuore alla nostra Commissione, al di là del rilievo che l'aeroporto di Fiumicino riveste per il Paese, anche in termini risorse economiche, è quella della salute non solo

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

di chi vi lavora ma anche dei passeggeri. Infatti, se è vero che il passeggero si limita transitare, non bisogna dimenticare che ci sono passeggeri che rimangono in aeroporto anche per 5, 6 ore, ovvero per un lasso di tempo in ragione del quale chi vi lavora è tenuto ad adottare misure di precauzione.

Ciò detto, dal suo punto di vista, attualmente le misure prese a salvaguardia sia del personale sia dei passeggeri sono sufficienti o ritiene che si dovrebbe intervenire anche alla luce di quanto riferito dai rappresentanti dell'Istituto superiore di sanità che la scorsa settimana nell'ambito di una audizione ci hanno riferito che la presenza di diossina registrata in alcune aree risulta 30 volta superiore ai parametri normali.

AIELLO (*AP (NCD-UDC)*). Mi riallaccio alle considerazioni svolte dalla Presidente. Ieri sera, verso le 22, sono atterrato al *terminal* T3 dell'aeroporto di Fiumicino - provenivo dalla Bosnia - e attraversando quell'area ad onor del vero ho riscontrato che l'aria non era irrespirabile, ma nemmeno salubre, diciamo che si trattava di un'aria "sgradevole", se posso usare questo termine.

Nella relazione dei Vigili del fuoco dello scorso 11 giugno sembrerebbe essere descritta la presenza di materiale non idoneo tra il

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

controsoffitto e il tetto di tutti i *terminal*. La mia domanda al riguardo è di ordine squisitamente preventivo: se così fosse, vi è il rischio che si possano verificare episodi del genere anche in altre aree? Se venisse dimostrata tale circostanza, quali azioni e quali cautele dovrebbero essere poste in essere per cercare quanto meno di attenuare questo potenziale rischio?

RIGGIO. Mi sembra che il dato fondamentale sia sintetizzabile nella seguente questione: allo stato attuale, siamo nella condizione di poter garantire, sia a chi lavora sia a chi transita nell'aeroporto, una ragionevole situazione di sicurezza? Questa peraltro corrisponde esattamente alla domanda che ho posto pubblicamente, alla quale è stata data risposta con un comunicato ufficiale della ASL 6 di Roma, secondo il quale con le cautele prescritte dalla ASL, attualmente non vi sarebbero rischi per la salute. Questa dichiarazione mi ha rassicurato, perché la mia preoccupazione era la stessa che voi avete testé manifestato. Abbiamo con noi una copia del comunicato, che consegniamo agli atti della Commissione, e che rappresenta il presupposto di tutto ciò che ho dichiarato successivamente.

Sono arrivato sul luogo dell'incendio la mattina successiva; mi hanno telefonato per avvertirmi di quanto stava accadendo alle due e mezza di

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

notte e sono rimasto in aeroporto tutto il giorno; era già presente sul posto la dottoressa Terlizzi ma, visto il rilievo dell'aeroporto, mi è sembrato doveroso e opportuno intervenire di persona. Il medico competente dichiarò subito che si ravvisava la presenza di sostanze irritanti che potevano far lacrimare o creare problemi alla gola. Tant'è che, per quanto ne sappiamo (ovviamente c'è una questione di *privacy*), mi sembra di poter dire che la maggior parte dei sintomi accusati, fossero proprio di quel tipo.

I campioni rilevavano i dati che conosciamo, riferiti all'unico parametro normato. Noi abbiamo infatti un parametro normativo che è quello previsto dal decreto legislativo n. 81 del 2008, che questa Commissione conosce bene per avere contribuito a redigerlo nella passata legislatura. Senza offesa per nessuno, devo dire però che leggendolo si ha l'impressione di uno zibaldone mostruoso formato da migliaia di pagine in cui si mettono insieme norme di principio e norme di dettaglio, fermo restando che tale norma è anche l'unico riferimento in base al quale la procura della Repubblica sta indagando.

Quello a cui fa riferimento la dottoressa Musmeci, che rispetto e stimo come ricercatrice, è una linea guida del 2000 della World health organization secondo la quale tutte le volte che si registra un incremento da 0,1 a 0,3 di diossina nell'aria, occorre subito attivarsi per spegnere la fonte.

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

Questo però non è un parametro, bensì una constatazione di quello che normalmente accade; né è mai stato adottato come parametro. La Germania ha adottato un *mark* diverso dal nostro, e noi non abbiamo altro parametro che quello utilizzato, non a caso, da tutti, compreso il CNR, per la rilevazione dell'aria. Se si vuole adottare un parametro più stringente, credo allora che occorra una valutazione di tipo legislativo, non lo si può fare in via interpretativa. Tale valutazione non spetterebbe in ogni caso all'ENAC, chiamata a occuparsi di sicurezza aeronautica e di sicurezza delle infrastrutture.

Per quanto riguarda i Vigili del fuoco, la notizia diffusa questa mattina è un po' vecchia per noi, perché era già stata comunicata ad AdR immediatamente dopo l'incendio, i primi di giugno, quando avevano segnalato la necessità di controllare tutti i controsoffitti (laddove ci sono visto che i controsoffitti non sono dovunque). In una riunione che si tenne immediatamente dopo l'incendio, chiesi ai Vigili del fuoco come si spiegassero l'incendio e mi venne risposto che le fiamme, probabilmente alimentate dal combustibile presente nei negozi, nei bar e così via, si erano alzate molto ed aveva corso lungo i condotti dell'aria condizionata in cui erano presenti dei materiali.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

La legge al riguardo è molto chiara e stabilisce che le competenze dell'ENAC relative al coordinamento e quant'altro fanno salve le competenze dei Vigili del fuoco, i quali sono chiamati a fornire il parere preventivo sui progetti, approvandoli ed hanno l'obbligo di effettuare le verifiche, a maggior ragione quando accade un incidente. Io non posso, quindi, che fare riferimento ai Vigili del fuoco.

AIELLO (*AP (NCD-UDC)*). Siccome i Vigili del fuoco devono dare il parere preventivo e rilasciare il Certificato di prevenzione incendi (CPI), come mai si è andati avanti ed è successo quel che è successo?

RIGGIO. Lei dice una cosa di pura logica, ma quello che le posso dire io è che tutti i progetti approvati dall'ENAC, che sono obbligatori per le società di gestione, vengono preventivamente sottoposti al parere dei Vigili del fuoco per la parte relativa agli impianti antincendio, come è del tutto ovvio, visto che noi non abbiamo questa competenza.

Per quanto riguarda le risorse, sono sempre le stesse; di queste, 1,2 miliardi si stanno già spendendo e a novembre 2016 dovrebbe essere consegnato un nuovo molo, parallelo a quello incendiato (ma che non ha avuto alcun danno), per una capienza di 8-10 milioni di passeggeri. In

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

questo modo, l'aeroporto di Fiumicino potrebbe passare dagli attuali 38-40 milioni di passeggeri, a 50 milioni, mantenendo però degli standard più elevati rispetto a quelli attuali.

Si tratta di fondi interamente derivanti da finanza privata, che la società di gestione, come in tutti gli aeroporti, deve reperire sul mercato dei capitali; non c'è quindi nessun fondo pubblico. La gestione è tutelata dalle normali cautele adottate per gli appalti. Ripeto, non c'è più un contributo pubblico in materia di investimenti, tranne per aeroporti che abbiano una soglia inferiore a 3 milioni, per l'aeroporto di Firenze per lo spostamento della pista e per quello di Salerno, su cui abbiamo espresso alcune perplessità in ordine all'utilizzabilità.

Per le altre questioni più tecniche, se la Presidente consente, cederei la parola alla dottoressa Terlizzi.

TERLIZZI. Signora Presidente, innanzitutto la ringrazio per la possibilità che ci viene offerta di intervenire in questa Commissione. Per quanto riguarda la salubrità dell'aria, riagganciandomi a quanto in proposito già precisato dal presidente Riggio, ribadisco che quanto all'idoneità o meno delle misure, essendo un ente tecnico aeronautico, non possiamo dare una valutazione. Quello che abbiamo fatto è stato riscontrare tutte le

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

disposizioni inviate dalla ASL, che ha dato una serie di indicazioni anche per quanto riguarda le tematiche della riduzione dell'orario di lavoro, dell'utilizzo di dispositivi di protezione individuale, svolgendo poi anche un'attività successiva di vigilanza e controllo circa l'applicazione delle disposizioni.

Il nostro intervento è stato quindi quello di richiedere al gestore aeroportuale, in quanto gestore totale e responsabile dell'aerostazione, di fare in modo che queste misure venissero applicate nei confronti sia dei lavoratori di AdR che di tutti gli altri soggetti che operano all'interno dell'aeroporto, molti dei quali sono subconcessionari del gestore aeroportuale. La riduzione dell'orario di lavoro a quattro ore (attualmente questa è la disposizione vigente) e l'utilizzo di dispositivi di protezione individuale sono misure credo applicate da tutti; c'è anche un'attività di vigilanza e controllo da parte della ASL circa l'applicazione di tali misure aggiuntive di protezione.

Al momento, queste limitazioni riguardano anche i *gate* limitrofi al molo D, che attualmente è ancora sotto sequestro semplicemente per consentire le opere di bonifica. L'attività che si sta conducendo su tale molo è un'attività di bonifica totale e completa, mentre l'iniziale apertura del molo D era stata realizzata nell'ottica di contemperare anche l'interesse alla

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

mobilità dei passeggeri, perché, come ha sottolineato il presidente Riggio, 18 *gate* in meno nell'aeroporto di Fiumicino creano grosse difficoltà anche nei confronti degli *handler* per l'organizzazione delle attività.

Attualmente, per poter assicurare i transiti che sono fondamentali in un aeroporto come Fiumicino, stiamo utilizzando non un camminamento a piedi delle persone, come si faceva normalmente (perché la parte bruciata era quella che permetteva il collegamento tra i vari moli), ma un collegamento gommato, un autobus, nella parte *airside*. Comanderete che, anche in quel caso, si sta facendo un utilizzo eccessivo delle zone.

Attualmente sul molo D si sta svolgendo un'attività di pulizia e bonifica di tutte le aree, alla costante presenza di un rappresentante del Servizio di prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro (SPRESAL, la parte ispettiva della ASL), che dovrebbe concludersi entro l'11 luglio. L'attività è completa, comprendendo anche una bonifica dei negozi. La parte interessata, infatti, non è tutto il molo D, ma solo un segmento iniziale, ovvero il punto di contatto e di collegamento, lungo circa una decina di metri. La bonifica iniziale era stata fatta solo per il molo D, lasciando completamente chiusi tutti gli esercizi commerciali. Ora, gradualmente, si sta procedendo ad una bonifica integrale anche degli esercizi commerciali, che logicamente non verranno riaperti

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

congiuntamente al molo, ma che in questo modo non presenteranno più polveri o elementi che potrebbero far insorgere problemi in futuro.

I passaggi successivi, come ci è stato comunicato dalla ASL, sono i seguenti. Terminata l'azione di bonifica, l'ASL chiederà all'ARPA di riposizionare le proprie centraline. Le centraline installate, infatti, sono di ARPA e in riferimento ad esse si sono valutati tutti i dati delle rilevazioni. Comprimerete che noi abbiamo chiesto alla ASL di procedere nella maniera più veloce possibile, perché i tempi per noi sono importanti. Una volta riposizionate le centraline, fatte le rilevazioni, esaminati nuovamente i valori da parte dell'Istituto superiore della sanità, se avremo il nulla osta, potremo rendere operativo il molo D.

Giustamente il presidente Riggio segnalava la nostra preoccupazione, perché nell'aeroporto di Fiumicino, a differenza di altri aeroporti, la settimana di maggiore picco è l'ultima di luglio, nell'ambito della quale prevediamo un possibile incremento dei passeggeri che speriamo di riuscire a gestire. Tutta questa situazione, disponendo di una struttura limitata, ha comportato la necessità di procedere ad una riduzione dell'operatività dell'aeroporto in termini di cancellazione di voli: dall'80 per cento siamo dovuti scendere al 60 per cento e nel fine settimana abbiamo una media di

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

voli cancellati che varia dai 180 ai 190, con un picco di 198 voli, un numero quindi abbastanza complesso da gestire.

Non abbiamo operato cancellazioni nei confronti dei collegamenti a lungo raggio, perché riteniamo che non ci possa essere un mezzo alternativo, mentre per i collegamenti a breve raggio si può ricorrere anche al treno o a una possibilità differente.

La situazione è abbastanza complessa e si sta cercando di reagire in maniera adeguata tenuto conto delle esigenze del Paese. Ci rendiamo conto che l'aeroporto di Fiumicino rappresenta anche l'immagine del Paese. Penso che questa sia la priorità di tutti, alla quale siamo tutti interessati.

RIGGIO. Rispondo ad una domanda della senatrice Pelino che mi pare rilevante anche per evitare *misunderstanding*. Non ho detto che noi avremmo fatto meglio o peggio, anche perché non lo sappiamo dal momento che non avremmo comunque potuto essere noi ad agire. Posso al riguardo esprimere solo la mia personale opinione, di cui mi assumo come sempre la responsabilità.

PELINO (FI-PdL XVII). Questo è ovvio, ma io vorrei in ogni caso il suo punto di vista.

RIGGIO. Ribadisco allora quanto detto all'inizio. I sequestri conservativi, per loro natura, lasciano le cose come stanno. Dal 26 maggio al 19 giugno, nessuno ha potuto accedere nell'area in cui si è verificato l'incendio. Probabilmente - ma lo dico con tutta la cautela e con tutto il rispetto per chi ha fatto scelte diverse - un sequestro attivo, cioè rivolto a sigillare e a fare allora quello che si è provveduto a fare adesso, avrebbe determinato una radicale diminuzione dell'emissione tossica. Esiste, infatti, un metodo - che difatti è stato adesso adottato - di tombamento, ovvero di sigillatura con resine speciali del luogo in cui è avvenuto l'incendio.

Se non si sigilla e ci si limita a pulire soltanto il molo D, come ha fatto AdR, chiaramente, se da quel punto continuano ad arrivare le emissioni, dopo un po' di tempo si ritrova nuovamente la stessa diossina. È difficilissimo fare valutazioni in questi casi, tuttavia mi sia consentito dire che il sequestro puro e semplice, dovuto alle ragioni investigative (evidentemente si sequestra per capire quello che è successo) è durato un certo tempo e se ci fosse un modo per svolgere le indagini e contemporaneamente procedere subito a sigillare l'area, oggi ci troveremmo ad avere la stessa diminuzione di emissioni che stiamo registrando nell'ultima settimana, da quando è avvenuto il tombamento.

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

Credo che gli ultimi dati del CNR - ma li vedremo - verifichino un abbattimento dell'emissione. Ripeto, in base alla raccomandazione dell'Organizzazione mondiale della sanità quando la concentrazione di diossina nell'aria esterna passa da 0,1 a 0,3, occorre preoccuparsi di capire quale sia la fonte d'emissione onde poterla eliminare immediatamente. La raccomandazione cui faccio riferimento è quella adottata nel 2000, la stessa richiamata dalla dottoressa Musmeci. Per me, "subito" significa "subito", ma capisco che ci sono esigenze investigative, per cui non mi azzardo ad interferire. Avessi fatto il magistrato, come molti miei allievi, mi sarei posto il problema, ma ho fatto il professore quindi non mi permetto dire niente. Tuttavia, questo è il punto cruciale: quando vi è un incendio, poiché è evidente che si sviluppano delle emissioni, bisogna intervenire subito sulla fonte; ad esempio, quando si è intervenuti nell'area degli esercizi commerciali, i famosi 3.000 femtogrammi di diossina registrati, altro non erano che il risultato della manipolazione della cenere all'interno dei negozi (d'altronde, si è dissequestrato il sito proprio per fare questa operazione).

Se questa operazione è riuscita - ma non sono io che posso dirlo, credo che lo debba dire l'ASL e soprattutto, con massimo rispetto, la Procura della Repubblica - e se effettivamente, una volta sigillata la fonte, non si registrarono più emissioni e vi fosse un calo significativo dei valori,

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

allora buonsenso vorrebbe - ma può darsi che il mio buonsenso sia un "cattivo" senso - che, una volta tutelata con misure alternative la salute dei passeggeri (ma i passeggeri non dovrebbero avere problemi) e dei lavoratori, si potesse riaprire il molo. Se non si riaprirà vi saranno delle conseguenze sul piano organizzativo, che non voglio drammatizzare per fare pressione, ma semplicemente riferire perché oggettivamente la situazione è questa. Finora abbiamo fatto un miracolo a camminare con una gamba sola invece che con due, ma quanto deve durare questo miracolo? Siamo già oltre i limiti.

PELINO (*FI-PdL XVII*). La mia domanda non era impertinente, ma era pertinente anche alla luce di come si sono svolti i fatti. Sappiamo che il *terminal T3* è quello in cui si è verificato l'incendio e che il molo D è stato chiuso dopo venti giorni dall'incendio. Probabilmente, un'azione più stringata, più rapida, più oculata, sarebbe stata opportuna, visto che il molo D oggi è sottoposto a bonifica. Ecco perché dico che forse qualcosa in più si sarebbe potuto fare, penso ad esempio al ritardo con cui è stato chiuso il molo D. Ovviamente noi stiamo cercando solo di capire.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

RIGGIO. Siccome vi ho partecipato anch'io, le posso dire, senatrice Pelino, che alle riunioni del 9 e del 17 maggio l'Autorità sanitaria, nella persona di un suo funzionario (che poi abbiamo saputo essere stato indagato, ma in quel momento non potevamo saperlo), dichiarò che vi erano tutte le condizioni di sicurezza per tenere aperte quelle aree.

PRESIDENTE. Peraltro, non lo poteva dire.

RIGGIO. Sì, ma noi non potevamo chiedergli se avesse l'autorizzazione per dirlo. È stata questa affermazione che ci ha indotto a tenere aperte quelle aree. Quando, in audizione alla Camera, ho dichiarato che vi era stato un evidente *failure* della Sanità mi riferivo esattamente a questa circostanza: se un funzionario dell'Autorità sanitaria mi dice che posso tenere aperto, ed è il funzionario delegato (o per lo meno così sembrava), chiaramente non posso chiudere, diversamente sarebbe interruzione di pubblico servizio. Se, invece, si fosse subito detto che occorreva chiudere e bonificare, probabilmente sarebbe stato meglio, ma "del senno di poi son piene le fosse".

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

PRESIDENTE. Presidente Riggio, all'inizio ho chiesto quali sono i rapporti tra ENAC e AdR circa la gestione degli impianti elettrico e antincendio. Tra la documentazione che abbiamo e che stiamo acquisendo, anche grazie al lavoro dei nostri Carabinieri, abbiamo raccolto anche il testo delle misure di prevenzione incendi, datate settembre 2014, di Aeroporti di Roma. Ne leggo un passo: «B3.4. Impianto antincendio. Le apparecchiature e gli impianti di estinzione (...) saranno realizzati e installati a regola d'arte». Il testo prosegue facendo riferimento ad altre misure, sempre legate alla prevenzione degli incendi, che "saranno realizzate".

Ciò, quindi, presuppone che c'è un progetto e che nel settembre 2014, prendendo atto che non ci sono una serie di condizioni, si dichiara di voler adottare tutta una serie di misure necessarie per mettersi a norma. Il mese seguente (cioè nell'ottobre 2014), i Vigili del fuoco leggono il progetto di cui sopra, e dichiarano che per loro va bene e rilasciano un parere favorevole con alcune prescrizioni. Ciò significa che, rispetto a misure che a settembre ancora non c'erano, ma che Aeroporti di Roma si impegnava ad adottare - per inciso questa è la *ratio* della domanda a proposito di chi abbia la gestione tra ADR ed ENAC, anche se la risposta in tal caso è abbastanza chiara - il mese dopo i Vigili del fuoco si sono espressi positivamente, preso atto però che dovesse essere adottata un'altra serie di

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 21 del 07.07.15**INCHIESTA*

misure implementative rispetto a quelle già previste. Nel maggio 2015 è scoppiato l'incendio e a quanto pare di capire a quella data nessuna di queste misure risulterebbe essere stata messa in opera.

Presidente Riggio, noi vorremmo che ci fossero chiariti questi aspetti, così da poter aiutare gli organi preposti a capire, un obiettivo questo che credo sia condiviso da tutti e rispetto al quale non credo vi sia alcuno che intenda mettere di traverso. È indubitabile tuttavia che quando si rilevano alcune contraddizioni o incongruenze, spetti, non solo a questa Commissione, ma ad ognuno di noi, cercare di comprendere le ragioni di quanto accaduto, anzitutto perché non si verifichi più. In sintesi, si è verificato un incendio, presumibilmente, ha preso fuoco un condizionatore pinguino, e utilizzo il termine "presumibilmente" perché occorre ancora accertare la verità. A fronte di ciò la domanda che intendo porre è però lecita: che cosa sarebbe accaduto se fosse successo qualcosa di più grave, legato ad un'azione diversa da quella della casualità, quale per l'appunto il ricorso all'utilizzo di un pinguino? Oggettivamente, credo che la domanda sia legittima.

RIGGIO. Può rispondere l'ingegnere Vergari, che si occupa dell'infrastruttura.

VERGARI. Signora Presidente, desidero in primo luogo rivolgere un saluto alla Commissione.

Intervengo per segnalare due aspetti, il primo dei quali riguardante la qualità dell'aria, a tal fine ricollegandomi con quanto prima segnalato dal presidente Riggio.

La valutazione di impatto ambientale relativa agli aeroporti - un'attività estremamente complessa che viene effettuata nell'ambito del piano di sviluppo - recentemente ha riguardato l'aeroporto di Fiumicino e si è conclusa nel 2014 in relazione al potenziamento del cosiddetto Fiumicino Sud.

In tale contesto sono stati esaminati ed approfonditi tutti gli aspetti inerenti il rumore e la qualità dell'aria e dell'acqua. A tal fine sono state utilizzate centraline che hanno valutato la tipologia dell'aria e in quel contesto l'aeroporto è stato considerato un'"industria", così viene infatti valutato. La qualità dell'aria nell'aeroporto di Fiumicino, nella sua complessità e portata, è stata valutata positivamente a seguito di tutti gli approfondimenti effettuati in sede di commissione di valutazione di impatto ambientale e mi preme segnalarlo proprio per sottolineare che questo aspetto non è stato lasciato al caso.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

La qualità dell'aria, quindi, va monitorata costantemente e valutata in quel contesto. Per il resto, si tratta di aspetti di cui prendiamo atto, perché non rientrano nell'ambito di una nostra competenza specifica.

Ciò detto, se dobbiamo chiudere una pista per motivi di sicurezza, siamo in grado di farlo senza chiedere il consenso di nessuno e analogo discorso vale quando si tratta di fermare un aereo. Questa attività di coordinamento, anche nella fase di valutazione di impatto ambientale, viene garantita dall'ENAC come ente pubblico.

Vengo ora alla domanda posta in tema di infrastrutture. Occorre premettere che quell'area specifica è stata realizzata nel 1982 (il relativo progetto era per l'appunto denominato AT 82). Ci stiamo quindi riferendo ad una struttura estremamente vecchia e tutti percorrendola ne eravamo consapevoli e quindi sostenevamo e sosteniamo la necessità di una serie di ammodernamenti.

Prima di entrare nel dettaglio, vorrei spiegare come funziona il meccanismo. Noi approviamo i progetti di sviluppo complessivamente, anche se ovviamente nell'ambito del processo di approvazione dei progetti teniamo in considerazione l'aspetto architettonico, quello funzionale, la qualità dei servizi, e quello generale, ovvero il progetto nella sua complessità.

Per la parte di competenza della ASL e dei Vigili del fuoco, prima dell'approvazione acquisiamo il parere dei Vigili del fuoco.

All'epoca della realizzazione di quell'area i materiali non erano fuori, bensì assolutamente a norma. Ovviamente nel tempo i materiali sono diventati sempre più ignifughi. Ricordo che in passato spesso si sperimentavano i materiali bruciando della carta nei cestini, perché 20 anni fa non esistevano materiali ignifughi che oggi invece esistono. La normativa antincendio è stata introdotta nel 2011, con il decreto del Presidente della Repubblica n. 151, che fissa nuovi criteri. In realtà, in quel contesto le aerostazioni non erano assolutamente normate. Noi dell'ENAC, ce ne siamo accorti e abbiamo fatto attività proattiva sollecitando in tal senso i Vigili del fuoco, tanto è vero che nel 2014, grazie all'impegno di un gruppo di lavoro misto, composto da ENAC, Vigili del fuoco e società di gestione è stato adottato un altro decreto. Dal 2014 quindi vige una norma specifica per l'aerostazione, che definisce le modalità di adeguamento, la compartimentazione e tutta l'attività specifica, che è fortemente diversa da quella relativa ad altri impianti o manufatti. Il provvedimento del 2011 stabilisce che i primi adeguamenti debbano essere realizzati entro il 2016. Già dal 2014 abbiamo interessato tutte le società, segnalando la necessità di un adeguamento. Ripeto, la norma prevede un primo adeguamento entro

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

il 2016; dopodiché ne è previsto un altro a distanza di tre anni e uno ulteriore a distanza di cinque anni e così via. Quindi a partire dal 2016 e nell'ambito dei successivi cinque anni, dovremmo poter aver adeguato tutto il sistema.

RIGGIO. Quindi l'adeguamento al 2016 valeva anche per Aeroporti di Roma?

VERGARI. Assolutamente sì.

PRESIDENTE. Entro il 2016.

VERGARI. Sì, esattamente.

È chiaro che tutte le nuove opere vengono realizzate nel rispetto delle nuove regole. Come spiegavo prima alla Presidente, le opere realizzate presso l'aeroporto di Lampedusa, pur essendo intervenuti tre o quattro anni fa, sono state però effettuate sulla base del nuovo decreto, così come le aerostazioni costruite recentemente (mi riferisco a quella di Bergamo e di Milano-Malpensa) che quindi, non necessitano di alcuna forma di adeguamento.

Quanto alle strutture più vecchie, i problemi non sono legati tanto ai costi (che pure esistono) quanto alle modalità di intervento, visto che gli interventi sono impattanti e quindi vanno realizzati gradualmente. È chiaro che entro il 2020 tutte le infrastrutture (quindi anche le aerostazioni più vecchie) devono essere adeguate alla normativa. Questo adeguamento non è in capo all'ENAC, che però lo stimola e al riguardo si fa parte proattiva.

Lei, signora Presidente, ha letto i pareri. Quando approviamo il nostro progetto, verifichiamo che vengano rispettate le prescrizioni fornite dai Vigili del fuoco. Ne è prova ulteriore il fatto che, anche a giugno, sono stati i Vigili del fuoco a sollecitare Aeroporti di Roma a non utilizzare materassini realizzati in lana di vetro, laddove oggi esistono materiali che hanno caratteristiche decisamente più performanti e migliori in termini di prestazione ignifughe.

Quanto all'incendio di cui in oggetto, è ovvio che ci sono una serie di concause. Il sistema antincendio dell'aeroporto di Fiumicino era sostanzialmente basato - sarà poi qualcun'altro a stabilire i fatti - sull'allerta immediata, tanto è vero che l'allarme di rivelazione fumo e tutte le telecamere sono scattati tre minuti dopo il palesarsi dell'incendio. Non sappiamo che cosa sia successo da lì in poi, anche se ognuno di noi può fare delle supposizioni.

Resoconto stenografico n.

Commissione INFORTUNI

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

Penso al riguardo alle cosiddette attività di medicazione che si usano in campo aeronautico, per cui se non si dispone di qualcosa la si sostituisce ricorrendo ad altri sistemi. In questo caso, c'erano sia un sistema di allarme fumi, sia un sistema antincendio, che sono scattati perfettamente tant'è che in tre minuti gli operatori erano sul posto. Tutto questo è registrato e ci sono le telecamere a testimoniarlo.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 21 del 07.07.15

INCHIESTA

TERLIZZI. Con riferimento alle emergenze, all'aeroporto di Fiumicino abbiamo un sistema di allerta attraverso *SMS* immediato, sia che si tratti di emergenze che riguardano problemi di *safety* (incidenti aerei), sia in relazione ad emergenze legate ad incendio o a problematiche dell'aerostazione.

Torno a ribadire che disponiamo di un sistema di allerta tramite *SMS*, che è immediato. Infatti, in occasione dell'incendio del 7 maggio scorso il sistema di allarme manuale verde (così si chiama) che dava l'indicazione di un possibile inizio di incendio è scattato immediatamente. In media, registriamo al giorno due o tre allarmi di questo genere, in quanto l'allarme scatta anche nei casi di piccoli incidenti, ad esempio, in una delle ultime occasioni l'allarme è scattato perchè era andata a fuoco un po' di carta in un contenitore. Il sistema scatta immediatamente perché è tutto automatizzato.

PRESIDENTE. Dopodiché, è indubitabile che tra l'allarme e lo spegnimento dell'incendio è successo qualcosa, su cui giustamente occorre riflettere.

Ringrazio gli auditi per il contributo offerto e per l'eventuale documentazione vorranno inviarci oltre a quella già stata depositata.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione all'ordine del giorno.

<i>Commissione INFORTUNI</i>	<i>Resoconto stenografico n. Seduta n. 21 del 07.07.15</i>	<i>INCHIESTA</i>
------------------------------	----------------------------------------------------------------	------------------

I lavori terminano alle ore 14,40.