



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 20

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**

COMUNICAZIONI DELLA PRESIDENTE IN MERITO
ALL'INCHIESTA IN ORDINE AI PROFILI DI SICUREZZA E
SALUBRITÀ DEGLI AMBIENTI DI LAVORO CONNESSI AL
RECENTE INCENDIO SVILUPPATOSI ALL'AEROPORTO
LEONARDO DA VINCI DI FIUMICINO

23^a seduta: lunedì 27 luglio 2015

Presidenza della presidente FABBRI

Resoconto stenografico n.

Commissione INFORTUNI

Comunicazioni della Presidente

INDICE

Comunicazioni della Presidente in merito all'inchiesta, attivata ai sensi del combinato disposto dell'articolo 4, comma 1, della delibera istitutiva del 4 dicembre 2013 e dell'articolo 11, comma 2, del regolamento interno, 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. 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-Fare!: Misto-Fare!; Misto-L'Altra Europa con Tsipras: Misto-AEcT; Misto-Liguria Civica: Misto-LC; Misto-Movimento X: Misto-MovX; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL.

I lavori hanno inizio alle ore 15,10.

SULLA PUBBLICITÀ DEI LAVORI

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata attraverso il resoconto stenografico. Poiché non vi sono obiezioni, resta così stabilito.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni della Presidente in merito all'inchiesta, attivata ai sensi del combinato disposto dell'articolo 4, comma 1, della delibera istitutiva del 4 dicembre 2013 e dell'articolo 11, comma 2, del regolamento interno, 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 le comunicazioni della Presidente in merito all'inchiesta, attivata ai sensi del combinato disposto dell'articolo 4, comma 1, della delibera istitutiva del 4 dicembre 2013 e dell'articolo 11, comma 2, del Regolamento interno, in ordine ai profili di sicurezza e salubrità degli ambienti di lavoro connessi al recente incendio sviluppatosi all'aeroporto Leonardo da Vinci di Fiumicino.

Illustrerò di seguito una prima proposta conclusiva relativa alla summenzionata inchiesta. Onorevoli colleghi, nell'ambito dell'inchiesta avviata circa l'incendio verificatosi presso il *terminal* T3 dell'aeroporto di Fiumicino nella notte tra il 6 e 7 maggio 2015 la Commissione ha proceduto alle audizioni dei rappresentanti della società ADR, dei rappresentanti della ATI Gruppo ECF Spa - NA.GEST Global Service, dei rappresentanti sindacali di CGIL, CISL, UIL, Sindacati di base, della dottoressa Musmeci (responsabile del Dipartimento ambiente dell'Istituto superiore di sanità), del dottor Vito Riggio (presidente dell'ENAC), del sindaco di Fiumicino, Esterino Montino, nonché ad effettuare un sopralluogo presso lo stesso aeroporto in data 4 giugno 2015.

Si è proceduto ad acquisire una serie di atti e documenti dalle società ADR, ADR Engineering, ADR Security, dall'ASL Roma D, dai Vigili del fuoco, dall'Istituto superiore di sanità, dall'ATI Gruppo ECF Spa - NA.GEST Global Service, nonché dalla Procura della Repubblica presso il Tribunale di Civitavecchia. Dal Presidente dell'ENAC è stata prodotta anche la relazione informativa per il consiglio di amministrazione dell'ENAC, depositata in esito all'audizione che abbiamo tenuto il 7 luglio 2015.

Per ciò che riguarda la dinamica dei fatti, da tale atti emerge una prima - ancorché non esaustiva - ricostruzione dei fatti. All'interno di un vano tecnico contenente impianti elettronici presso il *terminal* T3 da diverse settimane era stato collocato un condizionatore mobile per il raffreddamento dell'aria in sostituzione di altro sistema permanente disattivato in ragione dei lavori eseguiti in locali adiacenti. Il vano era senza ricambio di aria e quindi verosimilmente il condizionatore portava a un circuito chiuso di aria fredda-calda sempre all'interno dello stesso locale. Intorno alla mezzanotte tra il 6 e 7 maggio 2015 dal collegamento tra il condizionatore e la rete elettrica si sviluppava una fiamma con conseguente fuoriuscita di fumo, che veniva avvertita dall'esterno del vano da operatori dei vicini esercizi commerciali. Un primo intervento di contrasto con estintori avveniva da parte di due agenti della Polizia di Stato, i cui uffici erano a breve distanza dal luogo delle prime fiamme. Si tratta di un primo intervento urgente, particolarmente coraggioso ma improvvisato e avulso da qualsiasi procedura sistematica di emergenza antincendio.

La segnalazione dell'incendio, quindi, giungeva dalla Polizia di frontiera alla sala operativa dei Vigili del fuoco alle ore 00,05 del 7 maggio 2015, ed era attivata la procedura prevista dal "manuale verde" alle ore

00,07. Il primo intervento dei Vigili del fuoco avveniva intorno alle ore 00,12. Si è trattato di ben sette minuti dalla segnalazione della Polizia e non dallo sviluppo di fumo, che era stato avvertito evidentemente prima: minuti di certo importanti per lo sviluppo dell'incendio.

Dunque, tra il momento in cui è partito l'incendio e il momento in cui la ragazza del bar, dal locale in cui verosimilmente è partita la fiamma, ha avvisato la Polizia, fino alla chiamata dei Vigili del fuoco sono trascorsi dei minuti importanti.

La prima squadra dei Vigili del fuoco tentava inutilmente da più accessi di penetrare verso la zona da cui originava il fumo (il ballatoio, l'area transiti e il corridoio retrostante i negozi) e quindi doveva adottare una strategia di intervento alternativa, sostanzialmente per l'impossibilità di accesso alle scale esterne, lato *airside*. Soltanto alle ore 00,40 le squadre accedevano, iniziando lo spegnimento.

Si deve notare che per quasi 40 minuti la veloce propagazione dell'incendio per circa 200 metri coinvolgeva buona parte del *terminal* T3, non trovava nessun ostacolo e nessuna forma di efficace contrasto per la sostanziale inesistenza di misure effettive idonee e proporzionate al volume di fuoco e per l'impossibilità di accesso da parte delle squadre dei Vigili del fuoco.

Riguardo quindi la prevenzione e protezione antincendio è possibile evidenziare due segmenti temporali e logistici, che hanno avuto un ruolo determinante nello sviluppo dell'incendio: il primo, di almeno sette minuti, intercorrente tra lo sviluppo della fiamma e l'intervento della squadra dei Vigili del fuoco durante i quali soltanto i due agenti della Polizia di Stato hanno tentato invano di fronteggiare il fuoco con gli estintori disponibili.

Non l'ho scritto nella proposta di relazione conclusiva, ma quando, durante il sopralluogo, abbiamo incontrato uno dei due poliziotti che sono riusciti ad intervenire, egli stesso ci ha segnalato come al momento ci fosse un solo estintore disponibile.

Il secondo segmento di altri 33 minuti (circa 40 minuti dall'inizio della fiamma) in cui i Vigili del fuoco non iniziano l'opera di spegnimento, perché non riescono ad entrare e ad avvicinarsi al luogo teatro dell'incendio.

Nonostante l'intervento di numerose squadre da diversi distaccamenti, il fronte delle fiamme veniva fermato alle ore 5,50 e l'incendio veniva posto sotto controllo alle ore 6,30: quindi quasi sei ore durante le quali il fuoco ha divorato la struttura aeroportuale del *terminal* T3. Il completo spegnimento di ogni focolaio avveniva alle ore 10 circa del 7 maggio. Durante e subito dopo l'evento incendiario si imponeva la

chiusura delle autostrade serventi l'aeroporto e la sospensione del traffico fino alle ore 14 del 7 maggio 2015, che nelle settimane successive subirà una drastica riduzione tra il 40 e il 50 per cento.

Le audizioni finora espletate non hanno fornito risposte esaurienti circa l'esistenza e l'efficienza delle misure di prevenzione e protezione in caso di incendio. Costituiscono dati accertati, ma che meritano altri approfondimenti: il luogo dell'*incipit* dell'incendio, lo sviluppo repentino ma incontrastato per i primi 40 minuti, l'assenza di monitoraggio e di intervento di personale addestrato in materia di antincendio nei primi momenti dell'emergenza.

Sul punto si impone quindi un supplemento istruttorio.

Ovviamente, quanto scriviamo emerge da quello che abbiamo ascoltato durante le audizioni, dal sopralluogo che abbiamo fatto, ma anche dalla puntuale relazione che i Vigili del fuoco hanno consegnato alla nostra Commissione.

Quanto alla normativa antincendio meritano attenzione e ulteriori approfondimenti l'applicabilità agli aeroporti della normativa antincendio sulla base del decreto del Presidente della Repubblica n. 151 del 2011, i cui termini di adeguamento sono stati prorogati - da ultimo dal decreto-legge n. 192 del 2014, convertito con legge n. 11 del 2015 - al 7 ottobre del 2016.

Con il decreto ministeriale del 17 luglio del 2014 è stata emanata la normativa tecnica di prevenzione incendi per le aerostazioni con superficie aperta al pubblico superiore a 5.000 metri quadrati, come appunto l'aeroporto di Fiumicino. Sul punto occorre ancora approfondire, nelle more di tale termine, quali siano state le misure alternative equivalenti effettivamente applicate all'interno dello scalo di Fiumicino e degli altri aeroporti italiani.

In proposito si deve evidenziare che in data 11 settembre 2014, Aeroporti di Roma (ADR) ha presentato istanza di valutazione del progetto relativo al *terminal* T3, ottenendo parere favorevole, ma con prescrizioni, da parte del Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Roma, datato ottobre 2014. Deve essere approfondito quanto rilevato dai Vigili del fuoco in data 11 maggio 2015 - quindi quattro giorni dopo l'incendio - ovvero che: "lo stato dei luoghi rappresentato nella documentazione tecnica allegata all'istanza non corrisponde fedelmente a quello in essere al momento dell'evento, trattandosi di un progetto di ristrutturazione ed adeguamento".

Di certo, a seguito dell'incendio e specificamente del sopralluogo del 7 maggio 2015 del Comando provinciale dei Vigili del fuoco di Roma emerge che "l'attuale sistemazione dell'attività non è integralmente

conforme alle norme applicabili di prevenzione incendi", tant'è che "per le suddette difformità alle norme di sicurezza, relative anche al decreto legislativo n. 81 del 2008, sono state adottate le procedure di legge in vigore elevando verbali ai sensi del decreto legislativo n. 758 del 1994 ai contravventori individuati".

Si tratta, in effetti, di prescrizioni che evidenziano numerose inosservanze, con conseguente fissazione di perentorie nuove condizioni di esercizio (sala di controllo con sistema di video sorveglianza in grado di fornire un collegamento video con la zona da cui perviene la segnalazione; squadre di addetti antincendio con capacità di intervento e assistenza in caso di emergenza; separazione e compartimentazione delle zone in disuso eccetera).

Si aggiungano le non meno rilevanti prescrizioni emesse dall'ASL Roma D nell'ambito di propria competenza.

La lettura di tali atti di polizia giudiziaria, emessi soltanto dopo l'incendio del 7 maggio 2015 e pervenuti negli uffici della nostra Commissione in data 22 luglio 2015, deve raffrontarsi con una serie di documenti acquisiti dalla Commissione o prodotti dalle società ed enti operanti nello scalo (documento di valutazione del rischio con le varie interazioni successive all'incendio, piano di emergenza, deleghe di

funzioni, modello di organizzazione e gestione ai sensi del decreto legislativo n. 231 del 2001, ordini di servizio, provvedimenti del medico competente).

Sembrano opportune una serie di riflessioni su quali siano stati i controlli e la prevenzione in materia antincendio precedentemente ai fatti del 7 maggio 2015. Appare indefettibile al riguardo lo studio della redazione del Documento di valutazione dei rischi e del piano di emergenza, la formazione e informazione di lavoratori presenti, il sistema di deleghe da parte dei datori di lavoro, il sistema della sicurezza negli appalti edili e non edili nel cui ambito si è verificato l'incendio con relativa redazione del DUVRI o nomina del CSE.

Per quanto riguarda l'ambiente di lavoro dopo l'incendio, la società ADR subito dopo l'evento incaricava la società Belfor, specializzata in gravi emergenze, per ripristinare la struttura e la società HSI Consulting per i rilievi ambientali sulla qualità dell'aria.

La società ADR si assumeva il coordinamento delle operazioni di recupero e bonifica della vasta area coinvolta dall'incendio. Nel corso dell'audizione del dottor Mangano, quale responsabile delle risorse umane di ADR, è emerso che tale coordinamento sarebbe stato assunto volontariamente da ADR senza alcuna norma che ne imponesse il relativo

obbligo. Si tratta di una considerazione che merita ulteriori approfondimenti circa i compiti di coordinamento dell'emergenza e del *post-emergenza* in una struttura che ospita milioni di utenti all'anno, circa 40.000 lavoratori a turno, con oltre 130 datori di lavoro compresenti.

La principale questione che ha impedito il pieno ripristino dell'attività aeroportuale nelle settimane successive è stata determinata non tanto dalla ricostruzione del *terminal* T3 - che a seguito dei gravi danni necessita di interventi strutturali - quanto, soprattutto, dalle considerazioni di salubrità dell'ambiente di lavoro nelle aree contigue, tra cui il molo D.

Al riguardo emerge un'uniformità dei dati rilevati nel monitoraggio dalla società HSI Consulting, dall'ARPA e dall'Istituto superiore di sanità, ma con una diversa considerazione circa i valori di tollerabilità in un ambiente di lavoro per molte sostanze nocive per la salute (ad esempio il toluene e la diossina) prodottesi a causa dell'incendio.

Da un lato, emerge una diversa considerazione del contesto di riferimento (ambiente di vita o attività industriale) e dell'autorità sanitaria cui attingere - Organizzazione mondiale della sanità o Associazione americana igienisti industriali (ACGIH), citata dal presidente Riggio nel corso della sua audizione - e, dall'altro, il parametro normativo di riferimento per garantire la salute dei lavoratori e di tutte le persone

presenti sul luogo di lavoro. Anche sul punto pare necessario un ulteriore approfondimento.

Attualmente risulta avvenuta da pochi giorni la riapertura del molo D.

In definitiva, dall'attività svolta emerge un quadro critico circa la sicurezza dell'ambiente di lavoro presso l'aeroporto di Fiumicino che merita ulteriori approfondimenti sul piano storico, tecnico e normativo.

A margine della relazione che ho appena illustrato e che naturalmente commenteremo, tengo a sottolineare che abbiamo iniziato questa inchiesta proponendoci di osservare una tempistica il più possibile celere, non perché dovessimo arrivare all'emissione di un mandato di cattura contro qualcuno - ovviamente non è compito di questa Commissione - ma per stabilire la verità sui fatti che hanno preceduto l'incendio e per fare chiarezza circa le considerazioni *post*-incendio, a tutela ovviamente dei lavoratori. Ritengo di poter dire - ne parlavamo questa mattina in Ufficio di Presidenza - che presumibilmente nel mese di ottobre, subito dopo la pausa estiva, la nostra Commissione sarà in grado di accertare le responsabilità nel merito dell'incendio di Fiumicino.

Riterrei opportuno aggiungere all'elenco delle audizioni anche quelle dei rappresentanti rispettivamente della ASL Roma D, della società HSI

Consulting - la società privata incaricata da ADR - e, nonostante il verbale puntuale che hanno fornito alla nostra Commissione, anche dei Vigili del fuoco, per concludere questo ciclo con l'audizione di Aeroporti di Roma, a cui la settimana scorsa ho sollecitato l'invio di tutto il materiale, comprese le *mail* intercorse tra Aeroporti di Roma e la società ECF-NA.GEST circa lo smontaggio dei *fan coil* ed il rimontaggio di quel condizione portatile nel vano tecnico cui ci riferiamo.

Saranno ovviamente valutate anche ulteriori proposte che dovessero venire da altri colleghi. A conclusione di questo nostro percorso, saranno ovviamente graditi suggerimenti, considerazioni e rilievi, che daranno un contributo a questo nostro lavoro, particolarmente difficile, in cui si è reso necessario trovare una posizione di equilibrio tra chi voleva a tutti i costi utilizzare l'incendio di Fiumicino per segnalare i malfunzionamenti, creando i disservizi che tutti conosciamo, e chi ha adottato invece un atteggiamento di buonsenso, ad esempio antepoendo alla piena operatività la salute e la sicurezza dei lavoratori e dei soggetti che transitano in quell'aeroporto.

Suggerirei di mantenere il più possibile questa posizione di equilibrio e di ragionare nei termini che ci siamo dati, procedendo quindi

con celerità, il che non significa sottovalutare i dettagli, ma riuscire a dare una risposta certa.

Ritengo di poter realisticamente affermare che subito dopo la pausa estiva, entro il mese di ottobre, potremmo concludere questo ciclo di audizioni ed anche giungere alle nostre considerazioni finali, che sono poi quelle dei colleghi commissari e quelle che io stessa intendo proporvi per poi finire affrontando tutto il tema della sicurezza negli aeroporti. La nostra riflessione ha infatti riguardato l'aeroporto Leonardo da Vinci di Roma, ma credo che il tema del rispetto delle norme della sicurezza nei luoghi di lavoro e soprattutto negli aeroporti, sia un argomento altrettanto affascinante che ci deve vedere impegnati nelle prossime settimane e nei prossimi mesi, al di là quindi della chiusura del presente fascicolo di inchiesta.

Per quanto riguarda la vicenda che ha riguardato l'aeroporto di Fiumicino, lascio senz'altro spazio agli interventi e comunico fin d'ora che a margine della discussione, proporrò alla Commissione l'apertura di un ulteriore filone di inchiesta sui fatti avvenuti a Bari la settimana scorsa, che considero assolutamente meritevoli dell'interesse della nostra Commissione.

CONTI (*Misto*). Signora Presidente, apprezzo la completezza della sua relazione, sul cui contenuto ovviamente concordo. Mi permetto di segnalare due aspetti che potrebbero forse essere oggetto di approfondimento e, se lei è d'accordo, anche di integrazione, se non alla relazione, all'oggetto dei nostri lavori.

Nel merito ritengo che, proprio per non appiattirci solo su un ragionamento che magari, anche con più competenza, sta già svolgendo la magistratura, nel nostro lavoro dovremmo perseguire una maggiore connotazione politica, guardando al passato per prevenire eventi negativi nel futuro.

In tal senso si rende necessario esigere da chi di competenza il piano per la ristrutturazione e l'ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino. Siamo infatti ragionando a proposito di un aeroporto ormai vecchio, che da anni avrebbe dovuto essere ristrutturato e ampliato. Non so a chi spettasse il compito della ristrutturazione e dell'ampliamento e, nonostante la domanda in tal senso posta al presidente dell'ENAC Riggio - al quale rinnovo sempre sentimenti di stima, per la sua competenza e l'abnegazione al lavoro che svolge - nessuno mi ha risposto, nessuno mi ha detto a chi spetti pagare i lavori di rifacimento dell'aeroporto. Qualora i finanziamenti fossero privati, credo tutti noi saremmo chiamati a capire da dove vengano e in che

termini verranno "messi sul piatto" miliardi e miliardi di euro, per realizzare nei prossimi anni un intervento urgente, senza il quale siamo sempre, tutti i giorni, a rischio. Al di là del fatto casuale - se qualcosa va male, può sempre accadere che si sviluppi un incendio - rischiamo sempre, innanzitutto, di non fare l'interesse degli utenti e del Paese e ancor più di mettere a repentaglio l'integrità delle persone che lavorano e operano all'interno dell'aeroporto.

Mi permetto di sottolineare questo aspetto, che si aggancia al secondo punto che desidero evidenziare, ponendo la seguente domanda: è mai possibile che accadano queste cose nell'aeroporto della nostra Capitale, che purtroppo potrebbe anche essere oggetto di attenzione da parte del terrorismo internazionale? Che cosa sarebbe accaduto se ci fosse stato lo stesso tipo di ritardo negli interventi a fronte non dell'incendio di un impianto in una stanzetta, ma di un evento assai peggiore? Siccome non viviamo sulla trasmissione "Scherzi a parte" e, con tutto il rispetto per il ragionamento che si sta facendo in questi giorni sull'importanza delle trasmissioni televisive come "Le Iene" e di coloro che fanno *reportage* più o meno di nascosto, ritengo che come legislatori abbiamo il dovere di approfondire. Mi permetto a tal proposito di ricordare un fatto che mi riguarda da vicino, in quanto bresciano: una settimana fa è stata diffusa la

notizia secondo cui il Ministero della difesa avrebbe dato il permesso di implementare l'aeroporto militare di Brescia-Ghedi con nuove bombe atomiche, al posto delle vecchie. Dopo tre giorni abbiamo letto la notizia, proveniente dal Ministero dell'interno, secondo cui nella stessa località in cui si trovano le vecchie e le nuove bombe atomiche verrà posizionato il più grande centro di accoglienza di rifugiati e profughi di tutta Italia. Dopo ulteriori due giorni è stata data la notizia dell'arresto, a Brescia, di due persone che stavano progettando un attacco terroristico nell'aeroporto di Montichiari, dove sono posizionate le vecchie e le nuove bombe atomiche. Per fortuna che a Roma non ci sono bombe atomiche, ciò detto, ritengo che si debbano chiarire le condizioni di questo aeroporto, come esso funzioni e se sia degno della capitale di un Paese, che vuole essere all'altezza delle prime capitali e dei primi Paesi del mondo.

D'ADDA (PD). Ringrazio la Presidente per le sue comunicazioni, che trovo esaustive: sono d'accordo sui punti che ha sottolineato e su cui dobbiamo continuare a lavorare. Prima di soffermarmi sulla questione degli altri aeroporti, desidero evidenziare un aspetto particolare della comunicazione svolta dalla Presidente che mi ha colpito, mi riferisco al passaggio in cui si sottolinea, per due volte, il fatto che i Vigili del fuoco abbiano incontrato

difficoltà ad avvicinarsi al luogo teatro dell'incendio. Questo è uno degli elementi da mettere in rilievo proprio dal punto di vista "architettonico".

Con riferimento alla richiesta del collega senatore Conti, che ha chiesto di conoscere il piano di ristrutturazione e di ampliamento dell'aeroporto di Fiumicino, credo che sarebbe importante verificare se in esso si riscontrino ancora difficoltà di questo genere. È incredibile che i Vigili del fuoco pur essendo presenti, abbiano avuto difficoltà a compiere il loro intervento, perché impediti dalla stessa struttura. Metterei dunque in evidenza questo aspetto, perché se non ci fosse stato questo problema, non dico che si sarebbe risolto tutto, ma probabilmente sarebbe stato possibile attenuare il danno.

Sono anch'io d'accordo circa l'opportunità che il nostro lavoro di inchiesta non si fermi solo all'aeroporto Leonardo da Vinci, ma che, a partire da tale esempio, la nostra analisi si ampli onde verificare la situazione degli altri aeroporti italiani, a partire da un altro, considerato *hub*, di cui potrei parlare per due settimane di fila, ovvero l'aeroporto di Milano-Malpensa. Esistono infatti problematiche comuni, che non riguardano solo Roma capitale o l'aeroporto di Fiumicino, che sono parte di un problema presente in territorio nazionale. Ho desiderato dunque mettere in rilievo questi due elementi e ringrazio sin d'ora la Presidente se vorrà

ampliare la nostra capacità di analizzare e di intervenire sul tema degli aeroporti.

BORIOLI (PD). Signora Presidente, mi associo innanzitutto ai complimenti che le sono stati rivolti per la sua proposta di relazione intermedia che considero esaustiva e che contiene gli agganci necessari per effettuare gli approfondimenti che sono stati richiamati. Non tornerò quindi sul merito della vicenda, perché mi pare che la relazione sia sufficientemente chiara nell'evidenziare i punti critici che meritano di essere approfonditi. Condivido - e credo in questo senso di interpretare la valutazione dei colleghi della Commissione e in particolare del Gruppo del Partito Democratico - l'idea che il lavoro debba proseguire nel senso indicato, ai fini di una valutazione complessiva dei sistemi di sicurezza applicati negli altri aeroporti, con particolare riguardo alla sicurezza sul lavoro, a cominciare dagli scali più significativi.

Comprendo e condivido lo spirito dell'intervento del collega senatore Conti, ma ritengo che sarebbe molto importante circostanziare l'approfondimento sugli altri aeroporti, soffermandosi sui progetti *in fieri* e sugli investimenti connessi. Nell'8a Commissione permanente stiamo infatti discutendo del cosiddetto Piano aeroporti, presentato dal Governo

alla Commissione chiamata al riguardo ad esprimere un proprio parere. Credo sarebbe dunque opportuno circostanziare il nostro approfondimento al tema della sicurezza, più che parlare in generale degli investimenti sulla rete aeroportuale, che implica ragionamenti e valutazioni molto rilevanti per il sistema Paese, ma che attengono ad altri profili. Ritengo infatti che circoscrivere l'approfondimento al tema della sicurezza ci consenta di individuare non soltanto chi deve finanziare gli interventi - eventualmente interrogandosi sulle ragioni per cui ciò non è avvenuto e sulle eventuali responsabilità - ma anche di determinare specificatamente e tecnicamente le modalità di progettazione. Si tratta infatti di capire esattamente quali sono i soggetti che nell'*iter* della progettazione degli interventi hanno titolo ad esprimere i pareri al fine di correggere i progetti.

Sono d'accordo con il rilievo effettuato dalla collega D'Adda a proposito delle difficoltà incontrate dai Vigili del fuoco nell'accesso all'area interessata dall'incendio. È però del tutto evidente - diversamente vivremmo in un Paese davvero singolare - che, ad esempio, nella validazione di un progetto, un soggetto come i Vigili del fuoco abbia titolo a giudicare sulla validità, sulla sua funzionalità e capacità di determinare le condizioni necessarie per un intervento tempestivo ed efficace, sotto il profilo della prevenzione e dello spegnimento degli incendi.

Tutto questo è quindi molto importante. Diversamente, il mio timore è che si rischi di svolgere un ragionamento complessivo sul sistema aeroportuale, ovviamente utile, ma che a mio avviso attiene più al lavoro della Commissione di merito. Affrontare invece il tema dei vari scali aeroportuali sotto il profilo della sicurezza, in particolare della sicurezza del lavoro, mi pare che di per sé ci metta di fronte ad una montagna non semplice da scalare, perché gli aeroporti in Italia sono moltissimi, anzi è mia opinione che alcuni sarebbe meglio non ci fossero. Non vorrei però sconfinare in un ragionamento che non è proprio di questa Commissione.

Concordo quindi con il piano di lavoro indicato dalla Presidente, e credo che sul versante della sicurezza dei nostri scali aeroportuali e del personale che ci lavora sia utile un approfondimento ampio, al fine di individuare le diverse responsabilità tecniche, e non solo, implicate nei fatti oggetto della nostra indagine.

BAROZZINO (*Misto-SEL*). Signora Presidente, devo dire che anch'io trovo interessante la proposta di relazione conclusiva da lei illustrata alla quale cercherò di dare il mio contributo. Fra le audizioni svolte dalla nostra Commissione, credo che l'ultima, quella del sindaco di Fiumicino, sia stata molto esaustiva, considerato che il sindaco Montino ci ha fatto capire che quell'aeroporto necessita di interventi.

Il collega che mi ha preceduto ha svolto considerazioni interessanti circa la necessità di ascoltare le persone competenti, in tal senso ritengo quindi fondamentale audire i Vigili del fuoco, perché è chiaro che anche solo immaginare che i Vigili del fuoco incontrino difficoltà ad accedere ai luoghi in cui sono chiamati ad operare per mettere in sicurezza le persone, ma anche gli stessi luoghi di lavoro, suscita una certa angoscia.

Vorrei che fosse presa in considerazione anche l'opportunità di audire i medici competenti, perché trovo inquietante il fatto che dei lavoratori che hanno operato nello stesso luogo di lavoro, a pochi metri l'uno dall'altro, abbiano ricevuto delle relazioni mediche diverse. Mi interesserebbe quindi capire in base a quali criteri siano state redatte queste relazioni, anche se naturalmente non sono un medico e non mi permetterei mai di giudicare il lavoro di altri, ma vorrei approfondire maggiormente

questa circostanza che mi è stata segnalata via *mail* da alcuni lavoratori e che trovo abbastanza inquietante.

Condivido gran parte di quello che è stato detto da chi mi ha preceduto, ma riterrei importante anche ragionare attentamente su un altro aspetto che non vorrei sfuggisse e che riguarda quanto abbiamo purtroppo ascoltato dai vertici dell'aeroporto. Reputo infatti abbastanza grave quanto è stato risposto alle mie precise domande in ordine al coinvolgimento degli RLS in questa vicenda. Insisto sul tema, signora Presidente, perché ritengo che nessuno conosca meglio dei lavoratori stessi il territorio, la fabbrica, il luogo di lavoro in cui opera e parto dal principio che nessun lavoratore voglia il male del proprio posto di lavoro o voglia perdere il proprio impiego, specialmente di questi tempi (lo dico per esperienza e mi assumo la responsabilità di quanto affermo). Ho chiesto quindi più volte se vi fosse stato il coinvolgimento degli RLS e mi è stato risposto che c'è stata una comunicazione a fatti già accaduti, il che è preoccupante perché se il tema importantissimo della sicurezza per i vertici si riduce ad una semplice comunicazione, si parta allora da un presupposto sbagliato, visto che la sicurezza è un obiettivo cui tutti devono tendere e contribuire. Se pertanto si prende in considerazione la possibilità che questo obiettivo possa essere

accettato maggiormente da alcuni e meno da altri, c'è il rischio di non andare da nessuna parte.

A parte queste due riflessioni che volevo condividere con la Commissione, per il resto concordo pienamente con il contenuto della relazione. Se si continua con questo spirito, da parte mia non ci saranno mai problemi.

In conclusione, vorrei aggiungere un contributo personale, cui tengo particolarmente - senza voler togliere niente ai colleghi - avendo vissuto i luoghi di lavoro in una maniera forse diversa da altri; nello specifico ritengo che fin quando al lavoratore non verranno garantiti diritti e dignità, il nostro lavoro sarà sempre molto duro. Sento il dovere di segnalarlo perché sono abituato a dire le cose come stanno, e lo farò sempre finché ne avrò la forza, pur senza offendere nessuno, perché dignità e diritti devono andare di pari passo.

PELINO (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, intervengo per associarmi anch'io all'apprezzamento per il lavoro che questa Commissione ha svolto sotto la sua regia e che ci consente già a questo punto di fare delle nostre considerazioni, fermo restando che concordo circa l'opportunità di audire ulteriori soggetti che a mio avviso svolgono un ruolo principale in questa vicenda.

Dalla relazione che ci è stata illustrata poc'anzi emergono con chiarezza degli elementi di criticità e di dubbio che io stessa avevo rilevato, se pur sommariamente, nel corso del sopralluogo presso l'aeroporto di Fiumicino effettuato da una delegazione di questa Commissione, e di cui ho avuto conferma anche dalle audizioni svolte. Sebbene la nostra non sia un'aula di tribunale, credo che alla luce di quello che abbiamo ascoltato possiamo dire che in questa vicenda si rilevino delle contraddizioni. Mi auguro quindi che questa Commissione possa - proprio in ragione dello spirito su cui si fonda la nostra azione - dare il suo contributo fungendo anche da supporto, come in questo caso, alla magistratura, dando notizia delle eventuali informazioni di cui dovessimo venire in possesso e che risultassero utili alle indagini.

Mi preme anche sottolineare che il nostro dovrebbe essere un lavoro in qualche modo di prevenzione, in quanto circostanze come l'incendio del

radiatore oppure il fatto che i Vigili del fuoco che non riuscissero ad accedere al luogo dell'incendio, non si sarebbero mai dovute verificare. In un luogo di lavoro, si deve poter prevedere qualunque evento e cercare, nelle situazioni critiche, di garantire la sicurezza, ma questa garanzia, per quello che abbiamo potuto verificare sul posto non risulta.

Proseguiremo in questo nostro lavoro svolgendo ulteriori audizioni, fermo restando che sarebbe importante che l'Istituto superiore di sanità, o il soggetto che al momento sta monitorando la situazione, relazionassero a questa Commissione ogni 15 giorni sulla salubrità di quei luoghi, perché non credo che si possa affermare che tutto sia stato superato. Mi interesserebbe sapere se in realtà oggi i lavoratori che operano presso il *terminal* T3 - che è stato riaperto - ed i passeggeri che vi transitano lo possano fare in sicurezza, per non parlare del personale addetto alle postazioni della Polizia (abbiamo parlato con un loro dirigente), che è stato presente continuamente nell'area dell'aeroporto interessata dall'incendio.

Questa relazione periodica ci consentirebbe di disporre di tutti i dati, e quindi di affermare con certezza che il rischio in quel *terminal* è diminuito e che vi è la garanzia sotto il profilo della salubrità. Questo è infatti quanto dovremmo fare per onestà intellettuale, perché la nostra è una

Commissione chiamata ad agire soltanto sulla base dei fatti, al di fuori di ogni preconconcetto o pregiudizio.

FUCKSIA (M5S). Desidero innanzitutto ringraziare la Presidente per il clima che è riuscita a creare in questa Commissione.

Nel merito farei una distinzione netta tra la gestione della sicurezza e la tutela della salute, perché si tratta di due ambiti che devono essere affrontati in contemporanea, ma non allo stesso modo. Sono d'accordo con il senatore Barozzino, dal momento che penso anch'io che manchi la relazione dei medici competenti: in questi casi è doveroso effettuare la visita e la relazione. Sono infatti i medici competenti ad avere la visione della salute dei lavoratori e ad applicare protocolli congruenti con la valutazione dei rischi.

Vorrei però evidenziare due ulteriori aspetti. Innanzitutto abbiamo già la contravvenzione e la prescrizione dei Vigili del fuoco e della ASL. Nel merito va detto che la non congruenza tra i documenti e lo stato di fatto è gravissima e, allo stesso modo, la mancanza di organizzazione, di gestione e di formazione, che appare palese, non è grave, ma gravissima. Inoltre, non ci risulta alcuna dichiarazione da parte dei Vigili del fuoco che

evidenzi tale incongruenza, di cui ci avvertono solo adesso. Mi chiedo dunque su che base i Vigili del fuoco abbiano concesso l'autorizzazione, essendo presenti delle difformità tra i documenti e la realtà dei fatti. Mi chiedo dunque come abbia funzionato l'ente di vigilanza, ovvero i Vigili del fuoco, ed estenderei questo discorso, in parallelo, non solo alla situazione degli altri aeroporti, ma anche ai tanti incidenti che si sono verificati - ad esempio anche nella mia Regione, le Marche - per fare un confronto e capire che cosa difetti. Personalmente ho un'idea di cosa manca, che però mi interesserebbe verificare. Inoltre, valutando altri incidenti, potremmo acquisire maggiori elementi per valutare meglio anche quello in esame, perché dal confronto della gestione e delle pratiche si capiscono tante cose. Esistono le prescrizioni e le contravvenzioni: dunque per capire occorre solo prendere il verbale dettagliato dove tutto è stato certamente segnalato. Si pone poi il problema della mancanza degli accessi, in ragione del quale i Vigili del fuoco non avrebbero dovuto concedere il loro nullaosta: ad essere quindi colpevoli, non sono solo gli attori, ma anche i vigilanti.

Per ciò che riguarda la salubrità dell'aria, ribadisco quanto sottolineato durante l'audizione della dottoressa Musmeci: innanzitutto mi meraviglio per il richiamo fatto all'Organizzazione mondiale della sanità

(OMS) o all'American conference of governmental industrial hygienists (ACGHI) dal momento che questi organismi in questo ambito non svolgono un ruolo di autorità preposte; è invece necessario capire a quali limiti di tollerabilità occorra fare riferimento, perché si tratta di concetti diversi. Il problema in questo caso è tutto interno a chi è venuto in rappresentanza dell'Istituto superiore di sanità, la cui posizione mi è sembrata lacunosa; inoltre le idee fornite sono state poche ed anche confuse. Da questo punto di vista mi sento di dire che non c'è alcun pericolo, perché i valori che abbiamo registrato erano del tutto tranquillizzanti. Quindi, ogni altra considerazione va riferita alle lacune di chi li ha interpretati.

Vorrei invece che il riferimento fosse fatto all'ARPA e alla ASL, che sicuramente hanno più cognizione da questo punto di vista.

Desidero far notare che ci si è soffermati molto sull'aspetto della salute, che impatta molto sul "sentire" della gente, anche dal punto di vista mediatico, in ciò perdendo del tempo che sarebbe stato prezioso per risanare quanto prima l'ambiente e riattivare l'aeroporto. Invece di prendersi la responsabilità di fare ciò che serviva, c'è stata una sorta di atteggiamento difensivo degli enti proposti, che per paura hanno dato dei contentini, che non hanno né sostanza, né coerenza.

PRESIDENTE. Desidero rivolgere un ringraziamento non formale ai colleghi, perché un Presidente fa bene il proprio lavoro se si può giovare di una buona collaborazione, che è quella che mi sento di ricevere - pur con tutte le sfaccettature e le opinioni diverse - da parte dei membri della Commissione. Credo che il nostro spirito sia stato sempre *super partes*, finalizzato a mantenere vivo il tema della salute e della sicurezza, dal punto di vista di chi l'ha vissuto dall'interno, di chi transita o di chi fa l'osservatore, perché lo scopo della Commissione non è solo analizzare l'eventuale malfunzionamento delle norme, ma anche capire se ci sono norme da modificare. Tutto il nostro lavoro è finalizzato infatti alla prevenzione e non alla mera valutazione *ex post* di ciò che purtroppo accade.

Rinvio pertanto il seguito dell'esame delle comunicazioni in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 15,50.