



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 13

BOZZE NON CORRETTE
(versione solo per Internet)

N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.

**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 DI ADR S.P.A.

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI
SINDACALI CGIL, CISL E UIL

16^a Seduta: martedì 19 maggio 2015

Presidenza della presidente FABBRI

Resoconto stenografico n.

Commissione INFORTUNI

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

INDICE

Audizione dei rappresentanti di AdR S.p.A.

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL

N.B. Sigle dei Gruppi parlamentari: Area Popolare (NCD-UDC): AP (NCD-UDC); Forza Italia-Il Popolo della Libertà XVII Legislatura: FI-PdL XVII; Grandi Autonomie e Libertà (Grande Sud, Libertà e Autonomia-noi SUD, Movimento per le Autonomie, Nuovo PSI, Popolari per l'Italia, Italia dei Valori, Vittime della Giustizia e del Fisco): GAL (GS, LA-nS, MpA, NPSI, PpI, IdV, VGF); 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 al lavoro: Misto-SaL; Misto-Sinistra Ecologia e Libertà: Misto-SEL; Misto-Verdi: Misto-Verdi.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

Intervengono per AdR S.p.A. il dottor Vito Mangano, Direttore risorse umane, il dottor Antonello Sanna, Direttore legale e societario, il dottor Lorenzo Cavina, Dirigente qualità ambiente e sicurezza, il dottor Massimiliano Paolucci, Dirigente area comunicazioni esterne e la dottoressa Maria Teresa Bocchetti, Dirigente. Intervengono per la CGIL Sebastiano Calleri, Responsabile salute e sicurezza, Valeria Mascoli, Segretaria Filt Lazio e Guido Rossi, Segretario Filt Roma COL; per la CISL Corrado Di Vincenzo, Fit CISL Nazionale e Mauro Carletti, Fit CISL Nazionale; per la UIL Gianluca MARI, RLS Piloti Alitalia e Franco Lauri, RLS AdR.

I lavori hanno inizio alle ore 13,35.

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.

Faccio inoltre presente ai nostri auditi che, ai sensi dell'articolo 13, comma 1 del Regolamento interno, hanno la possibilità di chiedere, in qualsiasi momento o sin dall'inizio, l'interruzione della trasmissione audio-video, nonché la segretazione dell'audizione o di parte di essa qualora ritengano di riferire alla Commissione fatti o circostanze che non possano essere divulgate.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

Poiché non vi sono osservazioni, così resta stabilito

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei rappresentanti di AdR S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca lo svolgimento di audizioni.

La prima audizione prevista per oggi è quella di rappresentanti di Aeroporti di Roma - AdR S.p.A., in ordine all'incendio recentemente sviluppatosi nell'aeroporto di Fiumicino.

Sono presenti il dottor Vito Mangano, direttore risorse umane, il dottor Antonello Sanna, direttore legale e societario, il dottor Lorenzo Cavina, dirigente qualità ambiente e sicurezza, il dottor Massimiliano Paolucci, dirigente area comunicazioni esterne e la dottoressa Maria Teresa Bocchetti, dirigente.

Cedo la parola ai nostri ospiti.

MANGANO. Signor Presidente, partirò innanzitutto dalla ricostruzione del fatto, così da avere dei punti in comune su quanto accaduto.

Credo sia noto che il 6 maggio scorso, intorno alle ore 23,57, si è evidenziato un allarme per fumo che è stato intercettato, come di consueto e come previsto, da una sala operativa di Aeroporti di Roma. Tale allarme

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

automaticamente è stato trasmesso ai Vigili del fuoco, che intorno alle ore 0,05 - 0,06 del 7 maggio hanno attivato quello che viene definito il livello verde, del manuale verde. Premetto e spiego che cosa si intende per «manuale verde». Abbiamo tre manuali, redatti da Aeroporti di Roma insieme agli altri operatori interessati, che poi vengono approvati dall'Ente nazionale per l'aviazione civile (ENAC), che è il nostro concedente: ci sono un manuale rosso, uno verde e uno blu. Il manuale rosso si applica in caso di *crash* di aeromobili - e non è questo il caso - il manuale blu, si applica in caso di bombe a bordo - e anche questo non è il caso - e poi c'è il manuale verde, che riassume le procedure relative a un incendio all'interno dell'aeroporto, sia di minima che di massima entità. La responsabilità dell'attivazione del manuale spetta ai Vigili del fuoco che, ricevuto il primo segnale, valutano e decidono di che tipo di livello si tratti. All'inizio il segnale è stato valutato di livello verde, dopodiché è diventato di livello giallo ed ecco che ha inizio il caso dell'incendio.

Appena accaduto quanto sopra descritto, circa 100 persone hanno ricevuto automaticamente questo messaggio e si sono attivate secondo ciò che prevede la procedura per eventi di questo tipo, ovviamente capitanati o comunque diretti dai Vigili del fuoco, visto che si trattava di un incendio.

Nel caso in questione siamo stati avvisati tutti e nella mattinata si è creato un primo comitato di crisi o di concertazione (nella sede ENAC locale, che è il soggetto concedente, quindi del direttore dell'aeroporto) i cui membri sono andati a constatare il problema e hanno concertato sul da farsi. A questo comitato partecipano tutti coloro che agiscono all'interno del sedime aeroportuale, dagli operatori aeroportuali, alle Forze dell'ordine, ai Vigili del fuoco. C'è stato un primo Notam (*Notice to Airmen*) emesso dall'ENAC, che ha sospeso l'attività dal giorno 7 maggio, fino alle ore 14. Nel frattempo è stata presa una serie di misure di sicurezza, bloccando l'autostrada e i treni. Si è voluto evitare, da parte delle Forze dell'ordine, l'afflusso della gente.

Per quanto riguarda la dimensione del traffico passeggeri, ricordo che in questo periodo, normalmente, vengono trattati dai 100.000 ai 130.000 passeggeri al giorno, per cui probabilmente le Forze dell'ordine hanno valutato come complessivamente pericolosa per l'ordine pubblico l'affluenza di questo volume di passeggeri, nel momento in cui l'attività era sospesa, e quindi hanno deciso di bloccarla.

Dopo le ore 14 la situazione è stata rivista daccapo, lo stesso comitato ne ha discusso dopodiché l'aeroporto è ritornato in attività, in tutti i *terminal* non interessati dall'evento. Il *terminal* T3, quello in cui è

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

accaduto l'incidente, è rimasto fermo e non c'era alcun tipo di attività, mentre hanno ricominciato ad attivarsi e ad organizzarsi i *terminal* T1, T2 e T5. Ovviamente l'attività normale è stata molto ridotta direi al 40- 50 per cento dell'attività. Ciò che ha spinto alla riattivazione degli altri *terminal* non interessati dall'evento incendiario - questo è un mio giudizio, ma era quello che si riteneva opportuno in quel momento - è il fatto di dover garantire quanto più possibile l'operatività dello scalo e quindi il diritto dei passeggeri a volare.

Nel frattempo abbiamo immediatamente attivato una serie di iniziative. Ci siamo ad esempio rivolti ad una società, primaria nel mondo, la multinazionale Belfor, specializzata in *recovery disaster*, quindi in caso di alluvioni, incendi e terremoti. Abbiamo immediatamente attivato questa società, che il giorno 7 maggio ha cominciato a mettere in sicurezza la parte di aerostazione interessata dall'incendio. Mettere in sicurezza significa transennare e bonificare gli ambienti; peraltro erano già stati chiusi tutti i bocchettoni dell'aria condizionata, in modo da evitare che le polveri potessero diffondersi dentro l'aerostazione.

Nello stesso tempo sono arrivati i nostri medici competenti, del reparto salute pubblica (RSP), che hanno cominciato ad approntare le misure e i dispositivi personali per poter garantire successivamente

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

l'accesso nell'area, e si è dato inizio agli interventi di sostituzione dei filtri dell'impianto di areazione della parte di aerostazione interessata. Questo intervento di sostituzione dei filtri e di bonifica dei canali che ha avuto inizio a quella data sta tuttora continuando.

Dopodiché abbiamo interessato una società di rilevazione e monitoraggio della qualità dell'aria, la Hsi Consulting, che ha cominciato a valutare quali agenti analizzare e monitorare, mettendone sotto controllo circa 100. È stata fatta una verifica per quanto riguarda la presenza di amianto, su cui abbiamo un monitoraggio continuo e una certificazione. Attraverso la certificazione si è constatato che non c'è amianto in aerostazione, sia in quella che nelle altre parti dell'aerostazione e nei *terminal* passeggeri. Questo è stato dunque un altro elemento che abbiamo valutato.

In costanza, è continuata l'attività dei comitati di crisi o di concertazione, con tutti i partecipanti che in precedenza ho elencato e, man mano, l'aerostazione ha cominciato a riprendere un po' di attività. Il giorno 8 maggio siamo riusciti a garantire maggiore operatività e anche ad utilizzare alcuni *check-in* del *terminal* T3. Abbiamo fornito i dispositivi previsti e abbiamo distribuito circa 3.000 mascherine chiamate FFP3, ovvero delle mascherine che servono a proteggersi in questo genere di casi.

Le abbiamo distribuite anche ai passeggeri, che passavano da quel lato. Per maggiore chiarezza, faccio presente che stiamo parlando di una zona non toccata dall'incendio e abbastanza lontana dall'area in cui si è sviluppato, ma in cui si avvertivano degli odori e degli effluvi nell'aria, che potevano dare fastidio ed è per questo che abbiamo distribuito le mascherine.

Il giorno 9 maggio ha avuto luogo un'ulteriore riunione in sede ENAC, nell'ambito della quale si è dato conto delle certificazioni delle analisi preliminari, i cui risultati sono state distribuiti e commentati.

Quindi si è dato inizio ad un ciclo di verifiche quotidiane dell'aria. Per esser più chiaro: abbiamo ricercato più di 100 agenti inquinati e più di 80 non sono stati rilevati perché presentavano valori inferiori alle soglie di rilevabilità; quanto ai 20 che abbiamo rilevato, essi presentavano indicatori possibili, nel senso che erano tutti al di sotto della soglia prevista dalla norma. Gli agenti ricercati sono state le sostanze organiche volatili, le polveri, i metalli, gli idrocarburi policiclici e aromatici, le diossine, i furani e i fenoli. Già dalla sera del 7 maggio e nei giorni successivi, soprattutto nella giornata dell'8 maggio, abbiamo posto in funzione 21 apparecchiature per il trattamento dell'aria e per l'abbattimento degli odori, più tre estrattori di aria, in questo modo abbiamo trattato 85.000 metri cubi ora di aria. Il giorno successivo abbiamo messo in opera altre 17 apparecchiature per

un totale quindi di 38 macchine (si tratta di apparecchiature che sparano aria, la riciclano, ottenendo così un ricambio dell'aria stessa), arrivando così a trattare circa 95.000 metri cubi di aria all'ora. Questo è uno degli interventi principali che i nostri medici competenti, insieme agli altri medici che partecipavano alle riunioni, ci hanno suggerito di fare.

Questa serie di attività hanno rappresentato la prima parte del nostro intervento nell'ambito del quale abbiamo anche distribuito i dispositivi per le zone gialle.

Il 12 maggio ha poi avuto luogo una riunione in prefettura, cui siamo stati invitati insieme alle organizzazioni sindacali che avevano sollecitato questo incontro. Nell'interesse generale ci siamo presi il compito temporaneo di coordinamento dei datori di lavoro presenti in aeroporto e dei medici competenti in modo da creare un raccordo continuo e decidere insieme come comportarci. Al riguardo non mi risulta esistere alcuna previsione normativa che preveda che Aeroporti di Roma debba essere responsabile di questo coordinamento. Non c'è dubbio che Aeroporti di Roma sia responsabile in qualità di datore di lavoro per i propri lavoratori e i propri ambienti, ciò detto, abbiamo assunto il coordinamento semplicemente perché abbiamo ritenuto che in quel momento ci dovesse essere qualcuno ad organizzare, siamo stati sollecitati in tal senso e

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

abbiamo assunto la responsabilità di questo coordinamento con piacere. Abbiamo svolto delle riunioni successive - formulando dei verbali - cui hanno partecipato tutti gli operatori aeroportuali, compresi quelli commerciali. Nell'ambito delle suddette riunioni abbiamo stabilito come procedere: abbiamo in primo luogo definito la planimetria con le zone rosse che rimarranno tali e che sono state oggetto dell'incendio, ove la Belfor ha lavorato e continua ad operare. Sono state inoltre individuate le zone gialle dove si accede grazie all'utilizzo dei dispositivi cui facevo prima riferimento e le zone verdi dove si può sostare tranquillamente. La definizione e la differenziazione tra zona gialla e zona verde è dipesa dalla qualità dell'aria e, quindi, dalle analisi che man man hanno avuto luogo.

PRESIDENTE. Volevo far in primo luogo osservare un aspetto. Il vostro racconto parte dal 6 maggio ed in base ad esso alle ore 23,57 c'è stata una prima segnalazione di problema e poi successivamente alle 0,05 o alle 0,06 del mattina è stato lanciato l'allarme. Noi però dobbiamo fare un passo indietro, per provare ad indagare e conoscere le cause che hanno portato all'incendio.

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

Nel merito, leggendo articoli di stampa e comunicazioni varie di queste settimane, ci risulta che già nella giornata del 27 aprile, all'interno di un vano tecnico nei pressi del bar, si fosse verificato il surriscaldamento di un quadro elettrico. Ci risulta o abbiamo letto che, dopo il 27 aprile, un'azienda (che presumibilmente ha un incarico conferitogli da Aeroporti di Roma) sia intervenuta per risolvere il problema del surriscaldamento del quadro elettrico mettendo in funzione - credo - un condizionatore portatile. Non sono un tecnico e non sono certa di queste informazioni.

Dico questo per cominciare a risalire alle cause: del resto, ci avete raccontato quello che Aeroporti di Roma ha provveduto a fare dopo il verificarsi dell'incendio, ma trattandosi di un tema legato soprattutto alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, è bene capire anche perché si è verificato questo incidente. A tal fine le porgo alcune domande. Dal 27 aprile al 7 maggio, giorno dell'incendio, come si è intervenuti? È vera l'informazione che abbiamo ricevuto secondo cui questa azienda esterna sarebbe intervenuta sul surriscaldamento del quadro elettrico provvedendo alla messa in funzione di un condizionatore ad opera di 4 operai? L'azienda esterna è intervenuta in autonomia o nel contratto di appalto sono previste delle limitazioni rispetto al lavoro che ha svolto e ha potuto svolgere?

Seconda questione. Dal momento in cui è scoppiato l'incendio, che pare abbia interessato il *terminal* T3 - peraltro realizzato con materiale ignifugo e dove non c'è presenza di amianto, come lei, dottor Mangano ha sottolineato, ed ognuno di noi auspica, ma questo lo verificheremo grazie alla documentazione e alle rilevazioni - si sono attivate 100 persone, ciononostante, nel frattempo, l'incendio si è propagato interessando circa mille metri quadri. Alla luce di questo dato sono propensa ad immaginare che ci sia stato un ritardo oggettivo e che probabilmente qualcosa non abbia funzionato. Questo aspetto riguarda la salute e la sicurezza dei lavoratori, ma anche la salute e la sicurezza dei passeggeri.

Ma veniamo ora ai momenti successivi al verificarsi dell'incidente che attengono a questioni come lo spegnimento dell'incendio, il propagarsi delle polveri, la distribuzione di 3.000 mascherine ai passeggeri. Ci è stato detto che il *terminal* T3 era fermo, però abbiamo letto che molti denunciano il fatto di essere stati ricoverati, e di essere andati a visita a causa di problemi alla faringe.

C'è quindi una situazione oggettivamente poco chiara. La domanda che pertanto mi sento di rivolgere ai nostri ospiti è quindi la seguente: al di là delle azioni poste in atto da Aeroporti di Roma dopo il 7 maggio, perché dal 27 aprile siamo arrivati al 7 maggio senza intervenire ?

BORIOI (*PD*). Signora Presidente, in parte le domande che avrei voluto porre sono state già da lei formulate, ne farò quindi solo alcune altre a completamento, anche perché molto è stato già detto.

La prima questione riguarda ciò che è stato messo in atto immediatamente a ridosso dell'evento in termini di tutela della salute dei lavoratori e anche dei passeggeri che si trovavano in quella zona e nell'aeroporto e quali le misure che, secondo voi, alla luce dell'esperienza, come diceva la Presidente, ritenete debbano essere in prospettiva implementate.

La seconda questione - alla quale il dottor Mangano ha già fatto abbondante cenno - riguarda la tossicità dell'aria a seguito dell'evento; nello specifico che tempi prevedete per un ritorno sostanzialmente alla normalità?

Vorrei sapere quali siano i reali elementi di rischio, se ritenete che l'utilizzo delle mascherine sia sufficiente e se comunque in proiezione non si debba immaginare anche la disposizione di qualche strumento e di qualche misura rafforzativa.

E ancora, sono stati richiesti interventi diretti di pronto soccorso da parte delle persone coinvolte nell'evento? Siete attrezzati da questo punto di

vista per dare risposta a questa tipologia di problemi? Immagino infatti che vi sia anche questo tipo di esigenze nell'emergenza. Vorrei sapere come è organizzato il sistema e come avete reagito in questo frangente.

D'ADDA (PD). Signora Presidente, nel ringraziare gli auditi per la loro presenza, dico subito che la Presidente e i colleghi che mi hanno preceduto hanno già posto interrogativi importanti, io mi soffermerò quindi sull'aspetto che mi colpisce maggiormente, cioè il problema del tempo. Posto che si è cercato di intervenire per tamponare un caso di surriscaldamento di un impianto elettrico non sapendo che ciò poteva avere uno sviluppo diverso - e fin qui la cosa mi è chiara - vorrei capire come è stato organizzato questo tipo di intervento, perché 1.000 metri quadri sono molti e se scoppia un incendio in un punto ben preciso di un'aerostazione di questo genere, dovrebbero esserci quantomeno delle procedure tali da permettere di intervenire direttamente su quel settore. Vorrei quindi sapere chi interviene, che tempi ci sono per evitare che l'incendio si propaghi al resto del *terminal* e produca anche gli effetti che si sono determinati sia sulle persone che vi lavorano, le quali evidentemente erano in stato di pericolo, ma anche sui cittadini che erano presenti. Obiettivamente non si riesce a capire come mai l'evento scatenante non sia stato isolato, messo

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

sotto una sorta di cappa e l'incendio si sia espanso in maniera così ampia. Non sappiamo se tale espansione sia stata molto veloce, quindi se ci sia stato qualcosa che non abbia funzionato nell'intervento, oppure se il processo complessivo necessiti di una revisione perché magari non prevede che vadano isolati i casi in cui si verifica un evento particolare. Tuttavia, almeno stando alle immagini che abbiamo avuto modo di osservare noi, così come i cittadini, si è partiti dal caso di un impianto elettrico che si surriscalda per arrivare ad un intero *terminal* che va a fuoco. Non si riesce a capire che cosa sia successo, quindi vorrei che venisse colmata questa lacuna.

FAVERO (PD). Signora Presidente, vorrei ringraziare gli auditi che hanno accettato l'invito della Commissione al fine di chiarire le dinamiche di quanto è successo. Alla luce di ciò che la Presidente e i colleghi hanno sottolineato, anche io focalizzerei la mia attenzione su quanto è accaduto per fare in modo di minimizzare poi un successivo accadimento e quindi per capire il *vulnus* che si è prodotto. I sistemi di spegnimento dell'incendio sono intervenuti quando il rogo si era già sviluppato e per questo motivo, dalle letture e dagli approfondimenti di stampa che abbiamo fatto, sembra che non siano stati efficaci; chiederei quindi quali criteri sono stati

impiegati per il loro dimensionamento e quali tempistiche sono state ipotizzate per l'intervento.

Poiché sembra che l'incendio si sia propagato velocemente attraverso le canaline dei cavi elettrici, vorrei sapere che tipo di compartimentazione è stata previsto per fare in modo che ciò che è all'interno blocchi il processo di incendio, quindi interrompa la propagazione di fumo e di calore attraverso le condotte dei servizi che, con l'ossigeno presente, hanno fatto da camino, e hanno reso possibile che l'incendio si propagasse velocemente.

Del condizionatore si è già parlato, ma in proposito vorrei sapere se mettendo in uso questo condizionatore, che ha in parte mitigato il problema, non si sia però sovraccaricato il quadro elettrico. Pertanto, vorrei sapere se dal punto di vista meramente tecnico, dalle relazioni di progetto, sia desumibile quale sia il massimo assorbimento di energia del quadro elettrico che è stato coinvolto. Sappiamo infatti che i condizionatori sono energivori, quindi si è mitigato un problema, ma se ne è creato un altro. Vorrei poi sapere se e in che modo questo rischio era stato valutato nel Documento di valutazione dei rischi ed eventualmente se c'è corrispondenza con quanto ipotizzato ai fini del rilascio del certificato della prevenzione incendi. Vi è poi il Documento unico di valutazione rischi di

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

interferenza (DUVRI), che è stilato per i lavori di manutenzione, quindi vorrei sapere se siano state date indicazioni su questa eventuale introduzione in sicurezza di apparecchiature elettriche e se quel condizionatore recava il marchio CE, perché va considerato anche questo aspetto. La ditta era esterna, non si hanno informazioni sull'appalto; sembra ancora che i soccorsi siano stati un po' ritardati dai lavori del cantiere nella nuova area del *terminal* T3. Vorrei quindi sapere se nel predisporre l'area del cantiere fosse stata tenuta in considerazione un'eventuale interferenza con l'ordinaria attività dell'aeroporto, in particolare la necessità, soprattutto in un'area così sensibile quale è un aeroporto, di un tempestivo intervento delle squadre di soccorso.

Infine, vorrei sapere quali analisi e verifiche siano state effettuate, a fronte dell'evento occorso, ai fini della predisposizione di ulteriori misure tecniche gestionali tali da minimizzare il verificarsi di eventuali eventi simili.

BAROZZINO (*Misto-SEL*). Signora Presidente, intanto mi associo alle richieste e alle sollecitazioni sue e dei colleghi che mi hanno preceduto. Avrei però altre domande da porre, perché anche noi non siamo a

conoscenza dei fatti e la maggior parte delle informazioni le abbiamo apprese dalla stampa.

Vorrei sapere, ad esempio, quale sia il grado di coinvolgimento in questa situazione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza (RLS), perché dal mio punto di vista quando si parla di sicurezza sui luoghi di lavoro il loro coinvolgimento è fondamentale. Siccome ho ricevuto tante *email* a questo proposito, devo ritenere che purtroppo il loro grado di coinvolgimento da questo punto di vista non sia stato soddisfacente.

Sul Documento di valutazione dei rischi si è già espressa la collega che mi ha preceduto, quindi concordando pienamente con lei, non aggiungo altro.

Vorrei poi sapere quanti lavoratori sono stati costretti a subire visite mediche a seguito di questo incendio, perché da questo punto di vista non abbiamo dati ufficiali; leggo inoltre che la società privata che ha ricevuto l'incarico di effettuare le rilevazioni ha cominciato ad effettuarle soltanto nel pomeriggio del giorno 8 maggio e ha fatto conoscere i risultati l'11 maggio. Questo a me sembra anomalo, perché quando parliamo di sicurezza sui luoghi di lavoro, leggere notizie che si smentiscono desta preoccupazione.

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

FUCKSIA (M5S). Signora Presidente, ringrazio anche io gli intervenuti e sottoscrivo la richiesta, che considero esaustiva, della senatrice Favero, nel senso che auspico di avere visione del documento di valutazione dei rischi (DVR) e del documento unico di valutazione dei rischi di interferenza (DUVRI). Sottolineo che la responsabilità del datore di lavoro non è soltanto nei confronti dei dipendenti; in questo caso i rischi interferenziali ci sono sempre, anche quando non c'è manutenzione, per il semplice fatto che c'è transito di persone esterne, verso cui il datore di lavoro ha gli stessi obblighi di tutela del buon padre di famiglia, per cui tutto quello che ricade dentro l'aeroporto è sotto la responsabilità del rappresentante legale dell'aeroporto.

Penso che il piano d'emergenza ci sia - sicuramente l'aeroporto è classificato come di «classe A» per l'emergenza - e, dunque, penso che in tale piano sia anche previsto il collegamento con l'ospedale e la ASL vicina. La comunicazione deve essere fatta, in quanto l'aeroporto rientra per definizione nella «categoria A».

Si è trattato di un incidente grave, nel senso che è stato dispendioso, ma per quanto riguarda l'incolumità delle persone è andata bene, considerato che gli effetti acuti sono del tutto irrilevanti, a parte il disagio momentaneo. Da questo punto di vista poteva andare peggio, visto che non

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

ci sono stati morti né feriti, ma solo disturbi momentanei. Chiediamo dunque di poter prendere visione della documentazione sopra citata e, se c'è un sistema di gestione della sicurezza integrata, con le certificazioni dell'aeroporto, chiedo che cosa abbia rilevato l'ultimo *audit* e che cosa sia stato poi modificato.

CONTI (*FI-PdL XVII*). Signora Presidente, penso che quanto accaduto sia di una gravità assoluta, perché ha causato un danno reputazionale immenso a Roma, all'aeroporto e al Paese, a parte tutti i danni che sono stati provocati a tutti gli utenti delle linee aeree, che fanno scalo in questo aeroporto. Difficilmente credo si possa concretizzare l'entità dei danni subiti da tutti quelli che, avendo degli impegni, si sono visti ribaltati i propri programmi a causa di quanto accaduto.

Al di là di questo, credo che per la Commissione sarebbe utile sapere, se possibile - non so se rientri tra i nostri poteri - che tipo di assicurazione abbia l'aeroporto, che tipo di assicurazione aggiuntiva c'è - ammesso che ci sia - per i singoli operatori all'interno dell'aeroporto, che tipo di denuncia è stata fatta nei confronti delle assicurazioni, da parte di chi ha sottoscritto polizze assicurative, e la risposta delle assicurazioni con riferimento ai danni richiesti.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

Credo che queste informazioni ci permetterebbero di definire un quadro oggettivo, al di là della rappresentazione delle singole parti, dei lavoratori, dell'aeroporto di Roma e degli utenti. Sarebbe importante capire che cosa è avvenuto dopo e che cosa potrà intervenire, tra chi ha sottoscritto una polizza e chi forse dovrà pagare i danni. Credo che ciò potrebbe essere utile per comprendere meglio la situazione.

PRESIDENTE. Senatore Conti, il suo è un ottimo suggerimento e un elemento che la Commissione chiederà di acquisire.

Passiamo la parola al dottor Mangano, per le risposte ai quesiti posti.

MANGANO. Spero di riuscire a rispondere a tutte le domande, che ho appuntato, in ogni caso, qualora omettessi qualcosa, vi chiedo, per cortesia, di segnalarlo.

Dico subito che nemmeno io sono un tecnico e quindi non cercherò di rispondere sugli elementi tecnici, in primo luogo perché non saprei farlo e poi perché è in corso un'indagine della magistratura di cui attendiamo gli esiti e decisioni. Credo però di non potermi esimere dal rispondere alla domanda riguardante l'organizzazione che abbiamo, sotto questo profilo. Come Aeroporti di Roma abbiamo una sala operativa, con una serie di

rilevatori presenti in tutto l'aeroporto - non solo nel *terminal* T3 - che segnalano le anomalie. Quando l'anomalia viene segnalata alla sala operativa, ci si attiva immediatamente, o direttamente - con personale di Aeroporti di Roma - o attraverso delle ditte, con cui abbiamo rapporti di subappalto, a seguito di gare. Si tratta di ditte specializzate in questo mestiere.

Questo è il primo punto che vorrei segnalare, per spiegare perché c'è stata un'attivazione della ditta. Nel momento in cui arriva il segnale alla sala operativa, essa attiva ciò che deve attivare.

Quanto alla questione dell'arrivo - in anticipo o in ritardo - dei soccorsi dei Vigili del fuoco, evidentemente prima non sono stato chiaro. Il manuale verde e tutta la problematica relativa agli incendi è in mano, come attivazione, per competenza, ai Vigili del fuoco. Pertanto sono questi ultimi che, ricevuto il segnale, si attivano e decidono sulla la gravità dell'incendio e dunque stabiliscono quale colore definisca la gravità di questo incendio. Se è verde, non c'è segnale critico, se è giallo esso è parzialmente critico, se è rosso si tratta una cosa molto seria. Sono i Vigili del fuoco ad attivare il tutto e a decidere sul da farsi perché da questo punto di vista sono i soggetti competenti. Per cui gli altri operatori che partecipano a questi eventi, secondo procedura, sottostanno ovviamente a

quello che decidono i Vigili del fuoco, perché sono loro che hanno la competenza su queste problematiche.

Rispetto dunque alla questione delle tempistiche e quindi alla domanda circa la tempestività o meno degli interventi, non sono in grado di rispondere, dal momento che c'è un'indagine in corso dei cui esiti siamo in attesa. Ciò detto, l'organizzazione che vi ho indicato è quella che realmente oggi esiste all'interno dell'aeroporto.

È stato chiesto quante persone siano ricorse al nostro pronto soccorso. Il nostro è un pronto soccorso composto da circa 100 medici, oltre agli infermieri, che complessivamente ruotano nell'arco delle 24 ore. Si tratta dunque di un pronto soccorso che dista pochi minuti dalle aerostazioni; come previsto dalle normative, in caso non solo di incendio, ma di qualunque tipo di anomalia che possa accadere o di incidente aereo, c'è una procedura attraverso cui questa struttura si attiva, come è accaduto anche qualche anno fa. A mio parere la struttura è adeguata per poter dare risposta non solo a questi eventi irritativi derivanti dall'incendio - di cui parlerò tra poco più nel dettaglio - ma anche ad accadimenti molto più importanti. Dunque esso è dimensionato, in termini sia di personale, sia di specializzazione, per poter rispondere a questo livello di eventi.

La maggior parte delle persone che si sono rivolte al pronto soccorso ha accusato fondamentalmente delle irritazioni alla gola o agli occhi. Secondo le indicazioni dei nostri medici, tali conseguenze sono dovute a fattori soggettivi, considerato che alcune persone sono più esposte e sensibili di altre a questo tipo di sollecitazioni, che provengono esclusivamente - o quasi - dai derivati del cloro, che si sprigionano nell'aria, producendo un odore acre. Questo è quanto ho ascoltato e che mi permetto dunque di riferire. I medici competenti hanno dato un'informativa in proposito e hanno consigliato degli accorgimenti apparentemente banali, ovvero di bere acqua, per dare sollievo alla laringe e alla faringe, e di umettare gli occhi per l'irritazione della congiuntiva.

Nelle zone in cui si avvertiva maggiormente questo odore di fumo e di incendio, le persone non hanno lavorato per le otto o per le sei ore canoniche, ma c'è stata una rotazione continua, che ha consentito al dipendente lavoratore di evitare che si acutizzasse un effetto di questo genere.

Ovviamente abbiamo il DUVRI e tutti i documenti previsti dalla normativa e li forniremo senz'altro. Non c'è motivo di non fornirli: d'altronde li mettiamo a disposizione anche degli enti competenti.

Quanto agli RLS, essi sono sati informati, ma non con la necessaria tempestività. C'è da dire, però, che in quel momento c'era una tale tensione per la gestione dell'evento, volendo cioè garantire al massimo possibile la fruizione da parte del passeggero dell'attività aeroportuale, che ci siamo preoccupati anche di mettere in piedi i dispositivi di protezione, di informare i passeggeri e di coordinare per quanto ci è stato possibile anche gli altri operatori aeroportuali. Noi dimentichiamo che siamo una concessionaria ed esiste un concedente. Aeroporti di Roma non ha quindi poteri rispetto a questo tipo di coordinamento, se non relativamente a certi servizi e a certe attività, ma non ha capacità impositive rispetto ad aspetti, quali la decisione su chi deve fare una cosa piuttosto che un'altra. Questo passa attraverso la nostra concedente la quale, ricevuta tutta una serie di segnalazioni da parte nostra, si può muovere di conseguenza e in questo caso si è mossa abbastanza velocemente. Ci siamo coordinati e abbiamo deciso di intraprendere tutta una serie di misure per cercare di attenuare al massimo il disagio.

Gli RLS non li abbiamo quindi incontrati con la tempestività dovuta, ma lo abbiamo fatto ed abbiamo spiegato loro tutto quello che era stato fatto, facendoli accedere anche ai dati relativi ai risultati di cui disponevamo in modo da renderli edotti dell'attività svolta.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

Quanto alle assicurazioni, noi ci siamo rivolti alla compagnia con cui siamo assicurati che allo stato sta prendendo atto di quanto verificatosi. Come dicevo prima, ci avvaliamo della collaborazione della Belfor, un'azienda specializzata in questo tipo di eventi, con la quale, insieme alla compagnia assicuratrice stiamo gestendo le conseguenze dell'evento ivi comprese le ragioni dello stesso. Attendiamo inoltre il pronunciamento della magistratura sull'accaduto, credo che questo dato per la compagnia assicuratrice sia un dato molto molto importante ai fini della complessiva valutazione dell'accaduto.

CAVINA. Dal momento che al riguardo è stata posta una domanda specifica, segnalo che disponiamo delle certificazioni ISO 18.000 e 14.000 e i *report* di *audit*, che, così come tutti gli altri documenti, sono a disposizione.

PRESIDENTE. Dottor Mangano, non mi è chiara la sua risposta. Torno nuovamente sul tema riguardante la causa, dopodiché discuteremo degli effetti, della documentazione e dell'interessante suggerimento sulle assicurazioni, anche perché credo che tutto si sostanzi nella comprensione della causa che ha determinato quanto accaduto.

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

Se ho ben compreso, il 27 aprile viene segnalato un problema di surriscaldamento del quadro elettrico, e da quanto ho capito, una volta che esiste un'anomalia, la stessa viene registrata e comunicata alla sala operativa. Quest'ultima si incarica di capire il tipo di anomalia e, di volta in volta, decide se rivolgersi all'azienda specializzata in quel tipo di anomalia oppure intervenire direttamente. In questo caso viene chiamata un'azienda esterna che, con quattro operai, interviene con la messa in opera di un condizionatore per risolvere il problema del surriscaldamento di un quadro elettrico. Ciò detto, i quattro operai intervenuti a chi hanno poi relazionato in ordine al tipo di anomalia registrata che avrebbe dovuto essere risolta dalla messa in opera del condizionatore? In sostanza, questi quattro operai hanno poi comunicato alla sala operativa che rispetto al surriscaldamento del quadro elettrico avevano pensato di intervenire con un condizionatore, ritenendolo uno strumento più che sufficiente per raffreddare il quadro elettrico? Lo hanno fatto o non hanno comunicato niente a nessuno? Si possono ravvisare elementi di superficialità rispetto a quanto si stava evidenziando con quell'anomalia?

Mi sembra di aver capito che il meccanismo funzioni come segue: si verifica un'anomalia, l'informazione viene comunicata alla sala operativa, che direttamente o tramite terzi interviene, si ravvisa che c'è il problema e

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

si interviene sul problema. E' previsto a quel punto che una volta intervenuti, si riferisca alla sala operativa o a chi di dovere? Questo passaggio viene compiuto? Se infatti non riusciamo a capire che cosa è successo dal momento in cui si è ravvisato questo surriscaldamento del quadro elettrico dentro il vano di un bar del *terminal* T3 non credo che ci sarà possibile comprendere tutto il resto dei passaggi.

MANGANO. Nel suo ragionamento si fa riferimento a una consequenzialità tra l'anomalia riscontrata e l'incendio, ma questa ancora non è stata provata. Vedremo se tale elemento sarà provato e se lo sarà capiremo che cosa è successo. Finora, infatti, non c'è la prova, non si sa cioè se sia stato effettivamente questo condizionatore "pinguino" a determinare l'incidente. Non lo sappiamo ancora, lo sapremo non appena la magistratura terminerà l'indagine tuttora in corso.

Prima mi sono soffermato su tutto il processo perché è quello che conosco. Non sono quindi in grado di dare un giudizio sulle cause, ma riesco a illustrare, per quanto mi è possibile, l'organizzazione.

Quanto a quest'ultima posso dire che c'è una sala operativa che automaticamente riceve questa segnalazione, a quel punto chiama e attiva la ditta o interviene direttamente attraverso il personale di Aeroporti in base

al tipo di anomalia che si riscontra, che può essere idraulica, elettrica, ecc., per cui ci sono delle squadre specializzate che si muovono di conseguenza. Dopodiché una volta risolta l'anomalia, viene dato un riscontro, nel senso che si informa del fatto che l'anomalia è stata superata. A quel punto, la sala operativa apre e chiude il processo. Questo genere di anomalie si verificano di continuo in un aeroporto che è attivo H24. Può accadere che la lampadina si fulmini, che il rubinetto non si apra, che il quadro elettrico si surriscaldi. Sono interventi abbastanza normali che si attuano quotidianamente o quasi, quando per l'appunto si rilevano anomalie. Il dato certo che vorrei rimanesse agli atti, se mi è consentito, è che nel momento in cui si apre qualcosa esso si chiude, ovvero c'è un processo che si apre nel momento in cui si segnala un'anomalia, per poi chiudersi una volta risolta; tutti sanno che si è aperta ad una certa ora e si è chiusa ad un'altra, dopodiché si passa ad affrontarne un'altra, ammesso che ci sia.

SANNA. Se mi è consentito, vorrei fare una breve integrazione a quanto già sottolineato dal dottor Mangano. Nello specifico, occorre considerare che non solo la procedura si apre e si chiude, ma anche che tutto quello che si apre e si chiude è tracciabile e tracciato all'interno dei sistemi. Queste

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

tracciature sono state acquisite dalla magistratura che sta svolgendo le indagini.

Anche noi abbiamo letto molte cose sui giornali. Signora Presidente, quella del 27 aprile, cui lei ha fatto prima riferimento, è per l'appunto una delle notizie che abbiamo appreso dalla stampa. L'anomalia avvenuta il 6 maggio, aperta e chiusa all'interno del sistema, è quella su cui si sta lavorando. Possiamo quindi dire che la magistratura sta verificando una serie di aspetti e che tutto quello che è stato fatto è tracciato.

Per quanto riguarda la questione degli interventi, noi abbiamo subappaltato, attraverso una gara pubblica, i lavori di manutenzione ad una ditta esterna che ha per l'appunto vinto l'appalto. Noi pertanto interveniamo direttamente per piccolissime cose, ma per il 99,9 per cento attraverso questa società con una tracciatura di quello che succede e del processo definitivo.

PRESIDENTE. A titolo informativo volevo segnalare ai nostri ospiti che la Commissione d'inchiesta ha gli stessi poteri e le stesse limitazioni dell'autorità giudiziaria e che quindi, parallelamente all'indagine avviata da parte della procura di Civitavecchia, anche la nostra Commissione

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

presumibilmente potrà aprire un'inchiesta. Questo lo dico per dovere d'informazione.

Saluto e ringrazio i nostri auditi per il contributo offerto ai lavori della Commissione .

I lavori, sospesi alle ore 14,25, sono ripresi alle ore 14,35.

Audizione di rappresentanti delle Organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL

PRESIDENTE. E' ora in programma l'audizione di rappresentanti delle organizzazioni sindacali CGIL, CISL e UIL sempre in ordine all'incendio presso l'aeroporto di Fiumicino sviluppatosi il 7 maggio scorso. Sono presenti, per la CGIL Sebastiano Calleri, responsabile salute e sicurezza; Valeria Mascoli, segreteria FILT Lazio, e Guido Rossi, segretario FILT Roma; per la CISL, Corrado Di Vincenzo, FIT CISL nazionale, e Mauro Carletti, FIT CISL nazionale; per la UIL, Gianluca MARI, RLS piloti Alitalia, e Franco Lauri, RLS AdR. A tutti rivolgo il benvenuto mio personale e della Commissione.

CALLERI. Signora Presidente, innanzitutto rivolgo un ringraziamento alla Commissione per questa audizione che ci consente di entrare nel merito di fatti secondo noi abbastanza importanti, soprattutto per il rilievo che assumono anche a livello più generale.

Sappiamo, infatti, che in particolare il decreto legislativo n. 81 del 2008 riconosce l'esistenza di una problematica particolare nei luoghi in cui si muove una grande quantità di lavoratori e dove c'è una interazione con i clienti delle società aeroportuali.

Prima di entrare nella disamina dei fatti che si sono sviluppati in questa particolare occasione, su cui lascerò la parola nello specifico ai colleghi, vorrei precisare che quello che ci è balzato subito agli occhi, che sapevamo e che riteniamo dovrebbe essere al centro da questa nostra discussione, è il fatto che non esista un protocollo specifico per l'aeroporto di Fiumicino per quanto riguarda la salute e la sicurezza. Ciò è dovuto a due problematiche, la prima delle quali è la polverizzazione delle responsabilità rispetto alla filiera produttiva tra Aeroporti di Roma ed ENAC. Immagino che prima di me i rappresentanti imprenditoriali vi abbiano ben spiegato tale situazione che, ovviamente, comporta uno sforzo maggiore per gestire non solo le emergenze, ma anche l'ordinaria

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

amministrazione, considerato che in un sito così grande e con un numero così elevato di persone e di lavorazioni esistono delle interferenze, che secondo noi non sono abbastanza indagate. Proprio per questo sarebbe invece il caso di prendere spunto da questo accadimento per provare a fare qualcosa in più, cioè per tentare, con l'aiuto delle istituzioni vigilanti (al riguardo noi per primi ci facciamo parte diligente), di arrivare a un protocollo di gestione di questo sito (come è stato fatto in altre occasioni, ad esempio per i porti) al fine di avere una migliore gestione di questi eventi quando essi si verificano.

Vorrei altresì rilevare che anche dal punto di vista esclusivamente lavoristico, e non solo della salute e sicurezza, rimangono in piedi dei problemi. Intendo dire che noi conosciamo in gran parte le criticità direttamente relative ai lavoratori aeroportuali, ma occorre considerare che in quell'area sussiste anche un sito commerciale, che è oggetto delle indagini della magistratura per quanto riguarda l'origine dell'incendio. Noi non possiamo dirlo perché non siamo noi a condurre le indagini, ma sembra sia stato interessato anche qualche esercizio commerciale; ci sono lavoratori coinvolti che sono stati costretti a recarsi al lavoro nonostante non fossero stati fatti accertamenti tempestivi riguardo alla eventuale pericolosità per la salute degli ambienti, lavoratori che peraltro rischiano

anche il loro posto di lavoro per la chiusura di alcuni di questi esercizi (che io sappia, si parla anche di una libreria abbastanza famosa).

Noi presentiamo questo come un problema sicuramente accessorio, ma ritengo che sarebbe importante capire che i problemi di sicurezza hanno ricadute occupazionali e più generali di grande rilievo, questo significa che la tutela del lavoratore deve essere totale, a 360 gradi.

MASCOLI. Signora Presidente, ringrazio anche io la Commissione per l'opportunità di esporre la nostra visione dei fatti. Come ha anticipato il collega Calleri, il problema che abbiamo registrato noi rappresentanti dei lavoratori durante questo evento eccezionale e drammatico è legato al fatto che data la particolarità del sito produttivo aeroporto di Fiumicino, si siano registrate pressioni abbastanza forti perché il traffico aereo riprendesse il più presto possibile, per garantire il diritto alla mobilità dei cittadini; ciò ha comportato probabilmente il fatto che, stante l'urgenza, ci siano stati determinati interventi da parte di Aeroporti di Roma. Abbiamo fatto un censimento, confermato da Aeroporti di Roma, dal quale risulta che nell'aerostazione di Fiumicino ci sono 130 diversi datori di lavoro; come diceva il collega Calleri, e proprio con riferimento alla salute e alla sicurezza abbiamo potuto rilevare innanzitutto che è stata disposta la

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

riapertura dell'aeroporto prima che fosse stato possibile fare rilevamenti d'indagine da parte di Aeroporti di Roma per verificare la salubrità dei luoghi di lavoro per i passeggeri e per i lavoratori. Inoltre, immediatamente dopo, nella nostra interlocuzione con tutti i datori di lavoro, oltre a rilevare che gli RLS competenti non erano stati coinvolti in quasi nessuna realtà, abbiamo soprattutto notato una disparità nella valutazione di questi rilevamenti da parte di ogni medico competente e di ogni datore di lavoro, pertanto si è avuta una disomogeneità di interventi a tutela dei lavoratori. Ad esempio, da parte della Polizia di Stato, era stato disposto che alcuni luoghi dell'aeroporto non potessero essere frequentati dagli agenti di polizia, mentre altri lavoratori di altre realtà produttive hanno continuato a lavorarci, alcuni indossando mascherine ed altri senza protezione; per alcuni sono stati predisposti dei turni in base ai quali ogni tre ore veniva consentita una sosta di un quarto d'ora all'aperto. Il problema è che c'è stata una disparità di trattamento, derivante soprattutto dalla forza dell'azienda o dal rapporto di lavoro, nel senso che, come al solito, i lavoratori a tempo indeterminato sono maggiormente garantiti rispetto a quelli a tempo determinato, i quali non si sono rifiutati di andare a prestare la propria opera. Si consideri al riguardo che l'aeroporto di Fiumicino è un sito produttivo in cui il numero dei lavoratori stagionali è altissimo. Per queste

ragioni abbiamo immediatamente richiesto una convocazione di tutti datori di lavoro, ma soprattutto di Aeroporti di Roma, chiedendo che la società assumesse il coordinamento di quanto avveniva all'interno dell'aeroporto. Per riuscire a ottenere tutto ciò siamo dovuti arrivare a un'azione di sciopero, che mai avremmo voluto perseguire in un caso così straordinario, e a un incontro in prefettura, nel quale siamo finalmente riusciti a ottenere che Aeroporti di Roma assumesse la responsabilità di coordinare i datori di lavoro che intervengono nell'ambito dell'aeroporto. Una prima riunione si è quindi tenuta solo il 14-15 maggio e ha visto la partecipazione di tutti i datori di lavoro e i medici competenti onde definire insieme un protocollo che potesse essere indicato a tutti i lavoratori e agli RLS.

Il problema è che vi è un limite normativo. Ci viene infatti confermato da Aeroporti di Roma il fatto che questo protocollo non è cogente, pertanto, se qualche medico competente continuerà ad avere valutazioni differenti, in realtà Aeroporti di Roma non potrà in alcun modo imporre determinati comportamenti. Anche in ragione di quanto osservato dal collega Calleri, probabilmente c'è un vuoto normativo che andrebbe colmato da questo punto di vista.

Quello che noi rappresentanti dei lavoratori abbiamo rilevato è il fatto che rispetto ad un caso così eccezionale non fosse stato definito un

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

metodo di comportamento già approntato tale da consentire di agire in maniera più tempestiva. Anche perché tutti i rilievi che abbiamo fatto, come rappresentanti dei lavoratori, ci hanno confermato che non ci sono problemi rilevanti che porteranno a patologie gravi tra i lavoratori; ciò detto, che c'è un numero abbastanza elevato di persone - Aeroporti di Roma conferma che sono circa 130 - che nei primi giorni successivi all'incendio sono dovute ricorrere al pronto soccorso aeroportuale, lamentando patologie di vario tipo. Non abbiamo invece potuto avere una informazione più precisa circa il numero di coloro che sono ricorsi al pronto soccorso del proprio Comune di appartenenza o del proprio distretto nel Comune di Roma.

CARLETTI. Anche io mi associo ai ringraziamenti per l'audizione, che ci dà modo di fare alcune riflessioni sull'epilogo di questa situazione critica, che ovviamente nessuno avrebbe auspicato. Non siamo certamente qui per mettere il dito nella piaga o prendercela con qualcuno, ma semplicemente per fare delle riflessioni circa il modo con cui intervenire e gestire al meglio questa criticità. Questo evento si è verificato in un aeroporto strategico in termini di grandezza e di rilievo per il territorio nazionale, sia per la situazione esistente, sia, soprattutto, per la capacità di sviluppo

dell'aeroporto, anche attraverso il contratto di programma, che è stato definito in precedenza.

La nostra preoccupazione è che tale criticità possa poi produrre dei ritardi nello sviluppo aeroportuale e sul piano infrastrutturale, con ricadute anche sul livello occupazionale. Come ha ricordato la collega intervenuta prima di me, in questo aeroporto c'è una percentuale molto elevata di contratti a termine e quindi di lavoro precario; non vorremmo quindi che anche il livello occupazionale ne risentisse, ponendo problematiche con cui successivamente occorrerebbe fare i conti.

Abbiamo effettivamente notato come la mancanza di un protocollo di sito per la gestione delle emergenze generi un vuoto, anche in riferimento al testo unico sulla sicurezza, da definire con il gestore aeroportuale, ma anche con le istituzioni locali. Anche se non abbiamo memoria di eventi del genere che abbiano in precedenza coinvolto l'aeroporto di Fiumicino, dobbiamo comunque fare i conti con eventi di questo tipo. Sicuramente non spetta a noi, ma alla magistratura indagarne le cause, ciò detto, dobbiamo comunque prendere atto di quello che è accaduto nell'aeroporto più importante d'Italia.

Passando alle questioni relative alla gestione dell'emergenza, è vero che la richiesta di un intervento della prefettura, che ha coinvolto la

direzione aeroportuale, l'ENAC e tutti gli attori competenti, affinché ci fosse una visione nella gestione dell'emergenza, ha destato la preoccupazione delle parti sindacali. Tant'è vero che, nell'ambito di tale gestione, la prima riunione messa in piedi dalle istituzioni locali e dall'ENAC, insieme al gestore aeroportuale, AdR S.p.A., è stata fatta per commissionare alla società Hsi Consulting - una società esperta nel campo delle indagini ambientali - un intervento di campionatura nelle zone in cui è avvenuto l'incendio, ovvero nell'area del *terminal* T3 - parliamo di oltre 1.000 metri quadrati di superficie interne - sia per ciò che riguarda il profilo ambientale sia per ciò che attiene alla tutela della salute. Le indagini compiute da questa società specializzata in diverse aree hanno prodotto dei risultati e il professor Soldati, direttore scientifico della suddetta società, nella riunione del 9 maggio, con le autorità, l'ENAC e il gestore aeroportuale, ha certificato che i parametri di indagine sulle sostanze organiche e volatili - quindi su idrocarburi, metalli, polveri e fibre aerodisperse - non hanno superato i limiti previsti dalla normativa sia nazionale, sia internazionale. Non ci sono dunque situazioni di insicurezza per la salute dei lavoratori che devono operare nelle aree vicine al *terminal* T3 e soprattutto per i lavoratori che devono sostare in piazzole vicine al *terminal* T3, secondo i cicli di lavoro determinati dai contratti, che tutti

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

conosciamo, che prevedono una prestazione fissa di otto ore. Non sono un esperto e non voglio neanche contestare i valori delle campionature rilevati da questa società, che è per l'appunto una società specializzata. Leggendo i dati, noto però che per tutti i composti volatili si ha un valore pari a 0,01 milligrammi per metro cubo. Questo valore si riscontra per tutte le fattispecie che sono state analizzate. Chiedo dunque se sia possibile che non ci sia alcuna variabilità nel risultato delle varie campionature fatte in diverse zone del *terminal* T3 e che non ci siano valori diversificati. Non dimentichiamo che le sostanze organiche e volatili campionate sono sostanze plastiche e derivano dalle guaine degli impianti elettrici che certamente rilevano, sotto il profilo della compatibilità alla normativa, sull'aria di ricircolo. Nonostante la presenza di questi valori omogenei, il medico del lavoro competente di Aeroporti di Roma sostiene che la certificazione di questi dati, da parte della società in questione, non evidenzia condizioni di pericolo per i lavoratori che operano in postazione fissa nel *terminal* T3. Lo stesso medico del lavoro, competente per il gestore aeroportuale, certifica però la presenza di sintomi accusati dai lavoratori, come secchezza e bruciore agli occhi, problemi alla faringe e problemi gastrici, con episodi di crampi e di rigetto. Come diceva la collega Mascoli, i lavoratori non si sono rivolti solo al medico legale del

gestore aeroportuale, ma anche ai presidi ospedalieri della sanità pubblica. Questo è un primo dato da prendere in considerazione, signora Presidente: è lo stesso medico che certifica che, sebbene la società specializzata per le indagini affermi che i dati raccolti siano conformi alle norme nazionali e internazionali, sono stati evidenziati i già citati sintomi da parte dei lavoratori. Aggiungo che, a distanza di 12 giorni questi sintomi persistono e ci sono dunque dei lavoratori che, nell'ambito dei propri cicli lavorativi, risentono di disturbi e problemi di questa natura.

Il medico competente del gestore aeroportuale afferma che si può ovviare a questi sintomi e a queste patologie, semplicemente bevendo, per evitare i disturbi alla faringe, oppure, nel caso del bruciore agli occhi, utilizzando dei colliri tradizionali. Il 14 di maggio si è tenuta una riunione - dopo quella svoltasi il 12 maggio in prefettura - per individuare soluzioni condivise in termini di sicurezza e di prevenzione e tutela per i lavoratori utilizzati e collocati nelle varie zone e nelle varie aree. Il 14 di maggio il gestore aeroportuale, insieme alle autorità locali, a tutte le compagnie aeree e a tutti gli attori coinvolti in aeroporto ha definito un protocollo di gestione.

Il gestore ha individuato tre tipologie di aree, quella verde in cui l'accesso è permesso a tutti, l'area gialla, in cui l'accesso è limitato alle

persone addette ai lavori e che ci comunque vi transitano per gestire l'attività che deve essere svolta, e l'area rossa, quella colpita direttamente dall'incendio, posta sotto sequestro, in cui l'accesso è vietato a tutti e per qualsiasi motivo.

Nonostante ciò, nella riunione del 14 maggio sono state identificate dallo stesso gestore aeroportuale delle misure atte a garantire sia la sicurezza, sia la prevenzione e la protezione definendo i dispositivi di protezione da utilizzare e consegnare ai lavoratori. Se però il gestore aeroportuale valuta di dover consegnare dei dispositivi di prevenzione e sicurezza ai lavoratori coinvolti, questo dovrebbe allora essere fatto quotidianamente, evitando di stabilire una sorta di protocollo stante il quale se un lavoratore sta fermo nella postazione del *terminal* T3 delle partenze (dove si fa il *check in* tradizionale), gli si dà il mezzo di protezione, mentre se il lavoratore di un'altra area fa uno o più transiti occasionali non riceve il dispositivo di sicurezza. A mio avviso questo modo di procedere non è coerente con le soluzioni individuate e non lo dico perché dobbiamo appesantire la situazione del gestore o colpire qualcuno. Noi auspichiamo infatti che da questa situazione di criticità si possa uscire quanto prima, ripristinando le aree in modo che tutte diventino verdi e che quindi si possa continuare a lavorare sulle prospettive di sviluppo di questa area

aeroportuale, considerato che l'aeroporto di Fiumicino è il più importante d'Italia e che anche in base al contratto di programma sono previsti progetti di sviluppo futuri.

DI VINCENZO. Intervengo ad integrazione di quanto già detto dal collega Carletti sull'incidente del 7 maggio.

Consentitemi una breve premessa. Innanzitutto ringrazio la Commissione che ci dà modo di esporre i fatti e i nostri punti di vista rispetto al tema in oggetto. Noi siamo una parte specifica del contesto alla nostra attenzione, quella sindacale, che rappresenta i lavoratori che operano in quel sito sfortunato. Noi apprezziamo il lavoro svolto dalle varie componenti, dall'ENAC, dall'ADR, dalle associazioni professionali e dalle società che hanno effettuato le analisi chimiche e sanitarie nell'area.

Come già accennato, rappresentiamo i lavoratori tra i quali in questo momento c'è ancora molta confusione. Ancora non sappiamo se l'aria sia stata bonificata e se si sia in presenza di un ambiente lavorativo accettabile dal punto di vista sanitario. Sin dal 7 maggio c'è stata molta confusione, dal momento che c'erano medici che sostenevano che fosse tutto a posto, altri che affermavano che in tali ambienti non fosse possibile lavorare. Ad esempio, nella prima fase successiva all'incendio i medici competenti della Polizia di Stato hanno impedito l'accesso ai poliziotti al *terminal* T3,

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

figuratevi, quindi i lavoratori di quella area come e con quale preoccupazione per la propria salute sono andati a lavorare. Nonostante questo, lo hanno fatto e hanno mandato avanti le attività, tant'è che hanno effettuato assistenza ai passeggeri, hanno fatto il lavoro di *check in*, di gestione dei bagagli, dimostrando un senso di responsabilità, che in questa fase forse è stato sottolineato molto poco.

Dal punto di vista sindacale, da questa audizione chiediamo quindi chiarezza. Vogliamo in sostanza sapere se i nostri lavoratori, che rappresentiamo, possano lavorare in quell'area senza correre pericoli. È vero che stando all'ultimo verbale tutto sembrerebbe a posto - non mi addentro nei meandri medici perché non sono competente - però contestualmente a queste rassicurazioni abbiamo lavoratori e lavoratrici che manifestano sintomi pesanti - che evito di descrivere - a livello gastrointestinale e polmonare e continuano ad accusarli a un ritmo di circa 25 persone al giorno che si recano al pronto soccorso per poi essere rimandate a casa dai medici. Non sappiamo che cosa dire alla gente. Vorremmo un po' di chiarezza dal punto di vista ufficiale e che qualcuno si prendesse la responsabilità per iscritto di dire che quella area è totalmente bonificata e accessibile e non solo per i passeggeri - che sicuramente rivestono una grandissima importanza per noi, così come per le attività

commerciali, i voli, l'operativo dell'aeroporto - ma anche per i lavoratori. Noi vorremmo che oltre a assicurare tutte le varie componenti interessate da questa triste e sfortunata vicenda, ricevessimo anche noi una assicurazione ufficiale da trasmettere a lavoratori e lavoratrici affinché possano andare a lavorare con una maggiore tranquillità.

MARI. Innanzitutto una precisazione: per quanto riguarda la UIL, non sono presenti la segretaria confederale Roseto e il signor Lupi, bensì il sottoscritto ed il collega RLS di ADR Lauri.

Noi desideravamo evidenziare due aspetti, di cui il primo più di carattere strutturale. A causa dell'incendio verificatosi per problematiche elettriche di fatto Fiumicino ha perso gran parte del *terminal* T3, il che ci porta ad avere dei dubbi in ordine ai materiali con cui è stato realizzato - ciò è probabilmente dovuto all'età del complesso che è degli anni Sessanta - e forse anche sul sistema antincendio. Fiumicino, come tutti gli aeroporti, ha una caratteristica particolare - in questo caso particolarmente positiva - considerato che dispone di tre o quattro squadre di vigili del fuoco in sito con tempi di intervento rapidissimi, considerato che vengono utilizzate in caso di incidenti degli aeroplani. Di conseguenza, nonostante vi sia stato un intervento estremamente veloce, il risultato è stata la polverizzazione di un

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

terminal. Ripeto, ciò induce qualche dubbio sia sulla struttura di questo *terminal*, sia sul sistema antincendio. Peraltro al riguardo entro nello specifico rifacendomi alla casistica RLS Alitalia; segnalo che abbiamo dovuto fare un esposto perché in una struttura adiacente al T3 - che ha preso fuoco - dove gli equipaggi Alitalia, prendono servizio, lasciano i bagagli ed espletano alcune procedure amministrative - la parte relativa al sistema antincendio mostrava delle carenze. Abbiamo fatto un esposto all'ASL Roma D, a seguito del quale, ADR ha provveduto ad effettuare i lavori per il ripristino corretto della pulsantiera antincendio, degli allarmi e dei rilevatori di fumo. Questo suffraga i nostri dubbi su eventuali problematiche all'interno del *terminal* interessato dall'incendio, ma su questo sicuramente indagherà la magistratura.

Il secondo punto, il più importante, è quello relativo alle informazioni fornite ai lavoratori. Sostanzialmente, tali informazioni nel primo periodo, sono consistite in un verbale redatto da ENAC, che per altro è stato inviato ad alcuni e non ad altri, ad esempio, come organizzazione sindacale non l'abbiamo ricevuto direttamente. C'è stato poi messo a disposizione dall'Alitalia stessa. Come RLS ho chiesto e non ho ottenuto che fosse data un'informativa da parte del medico competente ai dipendenti del gruppo Alitalia, che comunque hanno cominciato a tornare nell'area

interessata dall'incendio a ripassare attraverso il varco. In tale area, mentre gli agenti della Polizia, della Finanza e Dogana e il personale addetto ai controllo indossavano le mascherine, noi potevamo transitare senza alcun tipo di protezione. Peraltro, parlando con un medico competente è emerso che queste mascherine erano sostanzialmente inutili soprattutto con riferimento ai clorati che restano nell'area dopo un incendio.

Quindi l'informazione ai dipendenti non c'è stata, sicuramente da parte di Alitalia, ma, a quanto so, neanche da parte di altre società; inoltre, probabilmente, a giudicare dal numero degli interventi prestati dal pronto soccorso (alla CGIL ne risultano attorno a 150), c'è da pensare che ci sia stata una certa rincorsa a riaprire questo *terminal*, il che può aver portato i dipendenti stessi a subire delle problematiche che, come dicono i medici - speriamo sia così - non dovrebbero essere permanenti. Ad ogni modo, il diritto dei lavoratori ad avere un ambiente di lavoro salubre è stato compresso da altre esigenze.

LAURI. Signora Presidente, la ringrazio innanzitutto di averci chiamato ad esporre quello che è successo realmente presso l'aeroporto di Fiumicino; stiamo parlando dell'*hub* nazionale dove operano 36.000 persone se

consideriamo anche l'indotto, parliamo inoltre di una grossa criticità dovuta a un atto doloso.

Vorrei tracciare una sorta di diario di quello che è successo. Il giorno 7 maggio è avvenuto l'incendio e l'aeroporto è stato chiuso, ma credo che i tempi della sua riapertura siano stati affrettati considerato che il venerdì 8 maggio sono stati riaperti 16 *gate*, circa l'80 per cento dei *gate* del *terminal* T3; erano aperte tutte le postazioni della sicurezza del *terminal*; era aperto anche l'ex *terminal* CC. Quello che è singolare è che, mentre alcuni operatori coinvolti nelle vicinanze dell'evento sono dovuti andare a lavoro, per altri (specie per gli addetti degli enti di Stato) il medico competente ha ritenuto che la zona fosse altamente inquinata da agenti chimici. Il giorno 9 maggio Aeroporti di Roma, che aveva già commissionato alla società Hsi Consulting di fare i rilevamenti, ci ha informato che ci trovavamo in una situazione non normale, ma accettabile, ma che tuttavia occorreva considerare che si trattava di un ambiente confinato, di un inquinamento *indoor*.

Uno degli aspetti più importanti, che ci fa capire la difficoltà dei lavoratori, è il fatto che tra giovedì e venerdì circa 40-50 lavoratori si sono presentati al posto di primo intervento di Aeroporti di Roma con difficoltà respiratorie, problematiche alle mucose, nausea, vomito e sono stati

esonerati dal servizio. Tuttavia questo è avvenuto anche per gran parte dei lavoratori dell'indotto; magari i più fortunati hanno avuto la possibilità di uscire ed entrare dalla zona perché il *terminal* era chiuso; si consideri che i condizionatori non funzionavano e venivano utilizzati dei condizionatori particolari.

Tuttavia è importante considerare l'evento sentinella: sto parlando degli infortuni. Non vorrei infatti che la riapertura di emergenza dell'aeroporto facesse aumentare lo stato di ansia dei lavoratori, perché c'è stata una pressione altissima da parte del gestore aeroportuale a far ripartire le attività molto velocemente. Non vorrei che ciò fosse rilevante - a lungo andare - sul versante delle malattie professionali: ad esempio, il particolato carbonioso, che si produce dopo le combustioni, provoca il tumore alla vescica, quindi non vorrei che potesse avere una rilevanza sociale a lungo termine e che si ripercuotesse su di noi, quindi sullo Stato, causando l'insorgere di malattie professionali.

Inoltre, mi aspettavo l'intervento degli organi dello Stato e non del gestore aeroportuale insieme con Hsi Consulting; senza nulla togliere a questa società, che credo abbia valore a livello nazionale, mi aspettavo che intervenisse il Servizio per la prevenzione e sicurezza negli ambienti di lavoro (SPRESAL) Roma D.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola ai colleghi commissari, vorrei fare il punto della situazione. Vorrei sapere che tipo di informazione date ai lavoratori. Dalla vostra presentazione si evince infatti che non ci sono state particolari informazioni ai lavoratori, tranne quella concernente la famosa pausa di 15 minuti ogni tre ore, anzi alcuni parlano di una pausa ogni quindici minuti, senza il riferimento alle tre ore.

Inoltre, non ci risulta che la ASL abbia ancora presentato i dati ufficiali sulle rilevazioni, quindi vorrei sapere se i dati forniti siano ufficiali, quasi ufficiali o presuntivi. Vorremmo più chiarezza su questo punto, perché, anche rispetto alle considerazioni che abbiamo fatto, non è influente che cosa ci dirà la ASL sulle rilevazioni effettuate.

BAROZZINO (*Misto-SEL*). Signora Presidente, ho poche domande perché quello che abbiamo ascoltato è stato chiaro: ne eravamo già a conoscenza sulla base di quanto abbiamo letto e dalle informazioni che ci erano pervenute, quindi in linea di massima non siamo sorpresi da quanto ci è stato riferito.

Faccio una riflessione soprattutto con i colleghi senatori, perché credo sia importante. Molti degli intervenuti hanno sottolineato il fatto che

presso l'aeroporto di Fiumicino insistano tantissime tipologie di lavoro e che ci siano tantissime incongruenze tra un lavoro, circostanza questa che crea tantissime difficoltà in un ambiente così grande. Noi abbiamo già affrontato questi temi e sappiamo che quando c'è molto precariato, quando il lavoratore deve affrontare queste difficoltà senza tutele, chiaramente si va incontro a questo tipo di situazioni che non dobbiamo far finta di non conoscere. È importante che tutti riflettiamo su questo aspetto e lo dico senza retorica. Dobbiamo fare nostre le informazioni che oggi ci sono state fornite, per capire quanto è importante la sicurezza sul lavoro, che tuttavia può essere tutelata solo se il lavoratore ha una piccola "arma" con cui potersi difendere. Infatti, mi sembra che i rappresentanti della CGIL abbiano sottolineato come i lavoratori a tempo determinato abbiano tenuto un certo comportamento nell'eseguire gli ordini impartiti, laddove chi magari aveva una tutela in più per potersi difendere da un eventuale abuso ha risposto in una diversa maniera. Questa condizione si va poi a ripartire sui lavoratori di tutti i livelli, quindi effettivamente non sappiamo (e non possiamo saperlo) se il lavoratore con nessuna tutela abbia o meno denunciato il fatto di essersi rivolto a un pronto soccorso o di essersi fatto visitare dal proprio medico di famiglia. Siccome vengo dal mondo del lavoro, so quanto siano importanti questi passaggi.

Commissione INFORTUNI

Resoconto stenografico n.

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

È questa la riflessione che sarebbe utile svolgere, e lo dico senza polemica, perché ritengo che questa Commissione sia importante e che in essa regni un bel clima; poi ovviamente ognuno rifletterà dentro di sé, perché dal mio punto di vista gli spunti offerti dai rappresentanti dei lavoratori sono molto importanti.

D'ADDA (PD). Signora Presidente, ringrazio tutti gli intervenuti e, più che riflettere, io andrei al sodo delle questioni. Evidentemente non sfugge a nessuno che la persona più tutelata riesce a in genere a superare meglio un evento, mentre chi di tutele ne ha meno tende ad assoggettarsi a una spinta, a un condizionamento diverso. Vorrei quindi qualcosa di più utile di una riflessione, che mi sembra intima e poco produttiva. Magari, visto che stiamo parlando di un evento eccezionale (tra l'altro, vengo dalla zona di Malpensa e non vorrei che gli eventi eccezionali si ripetessero altrove) che tuttavia si è verificato, occorre allora ricordare che a volte si verificano degli eventi rari che devono diventare casi *pivot* per prevenire eventuali altre situazioni.

Chiedo quindi ai nostri ospiti di tenerci informati o magari saremo noi stessi a convocarvi più in là nel tempo, perché oggi non sappiamo che cosa potrà accadere ai lavoratori meno tutelati, ma lo sapremo con il

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

passare del tempo. Oggi possiamo presumere che ci potranno essere dei rischi, ma siamo sempre a livello di presunzione, occorrerà quindi verificare in un secondo momento se quei rischi si saranno effettivamente verificati, oltre ovviamente a fare una riflessione in merito. Questo è un caso particolare, forse più unico che raro, ma ci può sempre essere utile, anche in vista di altre situazioni o di altri eventi.

Mi hanno inoltre colpito alcune analogie con situazioni che ho già vissuto: ho avuto ad esempio la sensazione che chi aveva il compito di controllare sia stato messo lì da chi, in qualche modo, era tirato in causa rispetto all'evento. Dunque bisogna assolutamente acquisire i dati degli interventi della ASL competente - ciò è assolutamente indispensabile - e bisogna effettuare un'analisi comparata degli stessi. Di certo bisognerà approfondire tutte le casistiche, saremo i primi ad essere contenti di sapere che non conseguiranno gravissimi patologie, ma ciò non toglie che qualcosa non quadra. Non è possibile che ad alcuni lavoratori sia stato detto di non operare presso un certo settore, mentre ad altri è stato consentito di transitare e ad altri ancora addirittura di lavorare in quegli stessi luoghi. I sintomi sono del tutto evidenti e non c'è nemmeno bisogno di pensare a future patologie, che magari si manifesteranno tra dieci anni. Ci sono comunque sintomi e disturbi in grado di rendere il soggetto più debole.

In ogni caso, con tutto il dispiacere per l'evento accaduto - vedremo poi quali saranno state le cause che lo hanno prodotto - e per i problemi e i danni rilevanti al funzionamento di tutto l'aeroporto, tra l'edificio andato in fiamme e la tutela del diritto di transito dei passeggeri, ciò che resta fondamentale è la salute delle persone e la possibilità per i lavoratori di lavorare nelle giuste condizioni. Non si può andare a lavorare chiedendosi se tutto andrà bene e se le situazioni di lavoro siano giuste o meno. Devono esserci le condizioni affinché il lavoratore possa lavorare tranquillamente. Se queste condizioni non ci sono, mi dispiace per i disagi che si verranno a creare, ma bisogna intervenire, perché dobbiamo tutelare la persone, a prescindere da tutto il resto. Quindi, dopo questo primo momento di incontro, e avendo ancora bisogno di capire alcune situazioni, ritengo che ci si debba rivedere. Se non lo chiederanno i nostri auditi, lo chiederò io alla Commissione, a tempo debito, affinché i nostri auditi possano fornire i dati, che chiederemo anche all'ENAC e agli altri soggetti coinvolti.

C'è poi un'altra questione, che si pone sempre nel nostro Paese, dovuta al fatto che sono gli stessi responsabili dei *terminal* dell'aeroporto a decidere chi andrà a verificare i dati per capire se effettivamente l'aria e l'ambiente siano o meno salubri. Sono cose che non accadono soltanto in

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

questo contesto, lo stesso può accadere, ad esempio, per gli inceneritori. Situazioni di questo genere non devono però verificarsi, è necessario perciò che intervenga un soggetto terzo. Dunque, occorre che ci sia una normativa che, a partire da un evento eccezionale, mai accaduto, definisca quali debbano essere i passaggi da seguire. A tutt'oggi, guardando alle audizioni della giornata odierna, direi che i soggetti che dovremmo audire al fine di meglio comprendere quanto accaduto sono i Vigili del fuoco, che sembrerebbero gli unici a cui chiedere le ragioni dell'evento e i motivi per cui, in un attimo, a fronte di un incendio che doveva essere circoscritto, è saltato un intero comparto di 1.000 metri quadrati. Così non può funzionare! Oggi abbiamo fatto un po' il quadro della situazione, ma occorre rivederci. L'indagine della magistratura andrà avanti e vedremo come andrà a finire. Abbiamo però bisogno di stabilire una serie di aspetti e penso quindi sia utile rivederci tra un po' di tempo, per avere un quadro più chiaro delle problematiche che i nostri auditi hanno fissato.

FUCKSIA (M5S). Bisogna fare un po' di chiarezza e stare ai fatti. L'evento è stato acuto e negli eventi acuti non ci si espone. Il rischio è stato grave e grande è stato il danno economico. È andata male, ma poteva andare molto

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

peggio: ci sarebbero potute essere delle conseguenze letali per le persone e almeno questo è stato risparmiato.

In questo caso, dubito che ci siano delle emissioni adesso. Nella prassi è risaputo che la malattia professionale c'è per una esposizione anche bassa, ma cronica e continuativa, e non per un'esposizione occasionale, come in questo caso. È emerso che sono lacrimati gli occhi o che ci sono stati fastidi, ma se un soggetto, nella cucina di casa, brucia un *toast* nel tostapane causa lo stesso identico effetto. Per effettuare un controllo, c'è comunque anche la possibilità di mettere dei radielli a dei lavoratori campione - magari quelli che si lamentano di più - per fare un controllo della qualità dell'aria negli ambienti più "confinati". Ricordo però che il medico competente, in caso di incidente e a richiesta del lavoratore, può sempre fare delle visite. Il fatto che venga interpellato il medico competente ci consente di avere anche la sua relazione: è il medico competente che valuta se eventuali disturbi siano più o meno correlabili ad un fatto. D'altra parte, è anche utile contattare il responsabile del servizio di prevenzione e protezione (RSPP), oltre che il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (RLS). Vorrei sapere se le mascherine che sono state distribuite ai lavoratori erano per le polveri o per altre sostanze. Per così poco tempo, le mascherine fanno scena, ma quando c'è una emergenza si fa

evacuare il più possibile e a rimanere devono essere solo le persone la cui mansione è quella di rimettere a posto e ripristinare i luoghi. Sono questi lavoratori che devono avere le mascherine e gli strumenti giusti. I lavoratori che fanno altro - visto che in quel momento si sospende il lavoro - devono andare via e basta, non devono restare a respirare eventuali polveri, fumi e sostanze tossiche.

Nella precedente audizione abbiamo chiesto il DUVRI e il documento di valutazione dei rischi, nonché il piano di emergenza. Non saranno neanche i Vigili del fuoco a dirci la causa di quanto accaduto, dal momento che ci diranno solo se tutto era regolare quando hanno verificato la conformità. Bisogna quindi valutare il problema con chi fa la manutenzione e chi gestisce il tutto, sicuramente ci saranno delle responsabilità. Quando c'è un piccolo incendio, normalmente si fa ricorso agli estintori e si accede a certe procedure, proprio per evitare che il piccolo incendio si diffonda diventando più grande, così come invece è avvenuto in questo caso. C'è però chi sta conducendo le indagini, sicuramente meglio di noi. Anche a me pare strano che la ASL non abbia effettuato un sopralluogo.

PRESIDENTE. Lo ha effettuato, ma non abbiamo risultati.

FUCKSIA (M5S). Bene, allora avrà il tempo di indagare e di tenere conto di tutti gli atti.

Sicuramente la relazione della ASL sarà esaustiva e dettagliata dal momento che dovrà essere presentata in procura e quindi avremo modo di esaminare anche quella documentazione. Le misure di cautela possono essere previste, ma credo che sia importante mantenere l'attenzione sulla causa e sull'effetto, evitando di fare altre interpretazioni. In presenza di una intossicazione, per valutare la eventuale presenza di monossido di carbonio, basta fare un prelievo di carbossiemoglobina e, visto che di medici competenti ce ne sono più di uno, immagino che se ci fossero state le condizioni avrebbero provveduto ad effettuare tale analisi.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro presenza e comunico fin d'ora che la Commissione intende acquisire tutte le informazioni relative al caso e continuare ad indagare presumibilmente aprendo proprio un'inchiesta dedicata alla questione dell'incendio sviluppatosi a Fiumicino. A mio avviso - ma questo è confortato anche dagli interventi dei colleghi e dai dubbi da voi sollevati - sono troppi gli elementi di confusione sul prima, durante e dopo che riguardano la vicenda. I dubbi per la fase

*Commissione INFORTUNI**Resoconto stenografico n.**Seduta n. 16 del 19.5.15**INCHIESTA*

antecedente concernono le cause che hanno fatto sviluppare l'incendio; quelli relativi al momento dell'incendio si riferiscono a come si è intervenuti. Come già sottolineato, infatti, se dopo lo scoppio dell'incendio sono andati bruciati più di mille metri quadrati, probabilmente c'è qualcosa da capire in ordine alla possibilità che vi siano stati ritardi negli interventi. Lo capiremo acquisendo informazioni anche dai Vigili del fuoco. Per quanto riguarda la fase successiva, le perplessità riguardano la questione della tutela della salute e della sicurezza non solo dei dipendenti, cosa che riguarda direttamente i sindacati dei lavoratori, ma anche dei passeggeri. ADR ci ha informato della distribuzione di 3.000 mascherine. È stato un intervento nobile, ma mi pare di capire per l'istante che non siano state fornite a tutti, peraltro sulla base di una selezione abbastanza singolare, e poi che non si è certi della loro effettiva utilità. Il dottor Mangano le ha definite FFP3. Non sono un tecnico, ma mi chiedo se quelle mascherine fossero le più adatte per il caso in esame. Oggettivamente quello che è successo ad Aeroporti di Roma, considerata l'importanza che riveste per il nostro Paese, vale la pena di essere indagato innanzitutto affinché non succeda più e poi in ragione della tutela di tutti coloro che sono stati investiti da questa tragedia e disastro che, per fortuna, senatrice Fucksia, non ha provocato morti, ma che auspichiamo non si ripeta mai più.

Resoconto stenografico n.

Commissione INFORTUNI

Seduta n. 16 del 19.5.15

INCHIESTA

Dichiaro così concluse le audizioni odierne.

I lavori terminano alle ore 15,30.