



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 18

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE
RELATIVE ALLE AUTORIZZAZIONI, AI CONTRATTI DI
SERVIZIO ED AI CONTRATTI DI PROGRAMMA NEI SETTORI
DEI TRASPORTI, POSTALE, DELLE TELECOMUNICAZIONI,
DEI LAVORI PUBBLICI E DELLE INFRASTRUTTURE

167^a seduta: giovedì 25 febbraio 2010

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

**Audizione del presidente Fabrizio Palenzona e dell'amministratore delegato Guido Angiolini
di Aeroporti di Roma S.p.A. sulla sicurezza e gestione degli scali aeroportuali
con particolare riferimento a quello di Roma**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 11 e <i>passim</i>	ANGIOLINI	Pag. 4
CICOLANI (PdL)	12	GIUDICE	4, 6, 8 e <i>passim</i>
DE TONI (IdV)	16		
DONAGGIO (PD)	13, 14, 15		
FILIPPI Marco (PD)	6, 9, 13 e <i>passim</i>		
MURA (LNP)	10, 11		
VIMERCATI (PD)	14		

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

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP, Io Sud e Autonomie: UDC-SVP-IS-Aut; Misto: Misto; Misto-Alleanza per l'Italia: Misto-ApI; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, il dottor Guido Angiolini, amministratore delegato di Aeroporti di Roma S.p.A., il dottor Franco Giudice, direttore generale, il dottor Roberto Novelli, responsabile sicurezza aeroportuale, e il dottor Carlo Parmeggiani, responsabile relazioni esterni e brand aziendale.

I lavori hanno inizio alle ore 8,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente Fabrizio Palenzona e dell'amministratore delegato Guido Angiolini di Aeroporti di Roma S.p.A. sulla sicurezza e gestione degli scali aeroportuali con particolare riferimento a quello di Roma

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alle autorizzazioni, ai contratti di servizio ed ai contratti di programma nei settori dei trasporti, postale delle telecomunicazioni, dei lavori pubblici delle infrastrutture, sospesa il 17 febbraio scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi in programma l'audizione del presidente Fabrizio Palenzona e dell'amministratore delegato Guido Angiolini di Aeroporti di Roma S.p.A. sulla sicurezza e gestione degli scali aeroportuali, con particolare riferimento a quello di Roma. Sono presenti il dottor Guido Angiolini, amministratore delegato di Aeroporti di Roma S.p.A., il dottor Franco Giudice, direttore generale, il dottor Roberto Novelli, responsabile sicurezza aeroportuale, e il dottor Carlo Parmeggiani, responsabile relazioni esterni e brand aziendale.

Solo questa mattina sono stato avvisato, purtroppo, dell'impossibilità del dottor Palenzona a partecipare alla seduta per motivi di lavoro: mi scuso dunque con i colleghi per questo inconveniente. Il fatto mi dispiace particolarmente perché avevamo spostato l'audizione a questa mattina proprio per consentire al dottor Palenzona di partecipare ai nostri lavori non solo in qualità di presidente di Aeroporti di Roma S.p.A. ma anche di presidente di Assaeroporti. Infatti, gli articoli di denuncia pubblicati in queste ultime settimane da alcuni autorevoli organi di stampa hanno evidenziato un problema che intendevamo mettere a fuoco ritenendo che certe lacune nei sistemi di controlli (che si dovrebbero effettuare, ma che evidentemente non avvengono) possano riscontrarsi anche in aeroporti di altre città e non solo a Roma. Lungi però da me l'idea di fare polemiche.

Per l'economia dei nostri lavori è dunque preferibile entrare subito nel merito della questione, dando la parola ai nostri gentili ospiti.

ANGIOLINI. Se la Commissione è d'accordo, per Aeroporti di Roma interverrà il direttore generale, dottor Giudice.

GIUDICE. Signor Presidente, alcune notizie apparse sulla stampa hanno evidenziato una presunta situazione di scarsa sicurezza e di degrado dell'aeroporto di Fiumicino. A questo proposito e a prescindere dall'enfasi posta nell'articolo, è d'obbligo per noi svolgere una premessa. La sicurezza dell'aeroporto di Fiumicino, intesa come difesa da atti criminosi o terroristici da parte di passeggeri o di qualunque altra persona che possa frequentare l'aeroporto ed entrare in contatto con le sue strutture, è stata e continua ad essere completamente garantita da un complesso sistema di sicurezza che prevede una serie di controlli affidati a diversi enti, tra cui anche Aeroporti di Roma.

In particolare, ad Aeroporti di Roma, in qualità di gestore, è assegnato il compito di controllare i passeggeri ed il loro bagaglio, sia quello a mano che quello da stiva, attraverso un sistema di mezzi di sicurezza che credo tutti voi in qualità di passeggeri abbiate avuto modo di sperimentare: il bagaglio a mano viene fatto passare all'interno di un apparecchio che ne fa lo *screening* attraverso una debole emissione di raggi x; il passeggero viene poi fatto passare sotto un portale che rileva la presenza sul suo corpo di oggetti metallici ed eventualmente viene perquisito nel caso in cui l'archetto di controllo riveli la presenza di presunte masse metalliche; infine, sul bagaglio da stiva viene effettuato un controllo con sistemi molto più sofisticati, addirittura mediante TAC che indagano irraggiando su tutte e tre le dimensioni. Questo è il ruolo assegnato ad Aeroporti di Roma che, con riferimento all'attività di verifica dei passeggeri, lavora sotto il controllo della Polizia di Stato, mentre in qualità di ente di vigilanza e di società concessionaria lavora sotto il controllo dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac).

Il sistema di verifica dei passeggeri è sottoposto a controlli periodici e capillari da parte sia degli enti nazionali che degli enti sovranazionali. Per i voli diretti nei Paesi dell'Unione o negli Stati Uniti o verso destinazioni che riteniamo sensibili (in particolare, Israele), a Fiumicino (ma, più in generale, in tutti gli altri aeroporti) tali enti verificano costantemente, anche con *audit* a sorpresa, la qualità e l'affidabilità dei sistemi di controllo.

Quello di Fiumicino è stato sempre un aeroporto in cui (proprio per la dimensione, per la complessità ma anche per la qualità dei servizi resi) si sono sperimentati i più avanzati sistemi di controllo della sicurezza: il sistema di riconoscimento biometrico già nel 2003 e poi gli analizzatori delle scarpe; in questi giorni, inoltre, l'aeroporto di Fiumicino avvierà la sperimentazione dei *body scanner*. Ricordo che nel 2008 l'aeroporto di Ciampino ha proceduto ad una prima sperimentazione di un tipo di

body scanner. Ciò dimostra che agli aeroporti romani è stata sempre riconosciuta la capacità di sperimentare nuovi sistemi.

I controlli effettuati per garantire la sicurezza si svolgono in misura progressiva dalle strade di avvicinamento all'aeroporto fino ai limiti del sedime aeroportuale e le aree sono continuamente presidiate da pattuglie della pubblica sicurezza e da sistemi di controllo da terra e dal cielo, anche con elicotteri che seguono l'attività operativa aeroportuale. Quando poi il passeggero comincia ad avvicinarsi all'imbarco, i controlli si concentrano in maniera sempre più specifica sulla sua persona.

In aeroporto i controlli sono assegnati sulla base di specifici ruoli e responsabilità e, con riferimento al gestore, sono coordinati dalle schede del piano nazionale di sicurezza e dai comitati di sicurezza aeroportuali sotto la gestione dell'Enac.

Circa il ruolo svolto, Aeroporti di Roma S.p.A. (ADR) presidia i beni aeroportuali che le sono affidati in concessione; essi devono essere mantenuti in uno stato di funzionamento, anche perché al termine del rapporto di concessione la società è obbligata a riconsegnarli allo Stato in buono stato di conservazione. Il tipo di controllo che effettuiamo sul patrimonio risponde quindi ad una logica conservativa di carattere patrimoniale, mentre l'attività di presidio (e, quindi, di controllo della sicurezza) viene svolta dalle Forze di Polizia.

ADR impiega guardie giurate per i controlli che vengono effettuati ai sensi dell'articolo 133 del Testo Unico delle leggi di pubblica sicurezza. I nostri dipendenti, nella loro qualità di guardie giurate, non possono quindi effettuare attività di vigilanza e di custodia di beni di terzi, ma possono controllare solo i beni affidati alla società. Pertanto, in merito a quanto evidenziato dall'articolo di stampa cui ci si riferisce, vorrei precisare che se alcuni uffici, pur presenti nella struttura aeroportuale ma posti al di fuori dall'area di sicurezza (quindi esterni all'area di imbarco), devono essere presidiati in termini di patrimonio non è ADR che può svolgere questo servizio, perché una società concessionaria o subconcessionaria deve rivolgersi ad agenzie che svolgono questa specifica attività.

In merito ancora a quanto riportato nell'articolo di stampa che ha dato avvio a questa necessità di verifica, vorrei ulteriormente precisare che durante le ore in cui non c'è attività aeroportuale, quindi in assenza di voli, le porte d'ingresso che consentono ai passeggeri di accedere durante il giorno all'area di imbarco sono chiuse e rimangono bloccate; infatti, l'area destinata al *check-in* e poi al controllo del bagaglio a mano e del passeggero, che di notte è comunque aperta al pubblico, è delimitata da una barriera vetrata (in alcune zone dell'aeroporto sono presenti addirittura due vetrature) collegata all'allarme, che non consente ai passeggeri o a malintenzionati e neanche a tutti gli operatori di passare nella zona degli imbarchi nel momento in cui il filtro di sicurezza non è attivo.

Nel *terminal* destinato alle operazioni per i voli internazionali ed intercontinentali c'è un varco, aperto anche per tutta la notte, presidiato da personale della sicurezza di ADR e dalla Polizia, attraverso il quale passano solo gli operatori abilitati, quindi i manutentori che continuano a

svolgere la loro attività nelle ore notturne, il personale delle pulizie e il personale aeroportuale che ha attività da svolgere anche durante l'orario di chiusura dell'aeroporto. L'unico passaggio presente tra il cosiddetto «lato città» (come lo definiamo), dal quale si può accedere alle porte dell'aerostazione, e le sale d'imbarco è vigilato e presidiato 24 ore su 24. Pertanto, chiunque entri nell'aerostazione in orari in cui non ci sono voli non può accedere alle zone d'imbarco.

I nastri trasportatori dei bagagli nella struttura aeroportuale sono lunghi diversi chilometri ed effettuano percorsi tortuosi perché servono a smistare i bagagli dall'attività di accettazione fino alle piazzole che consentono l'imbarco agli aeromobili. Qualunque oggetto venga posto su questi nastri dalla parte del lato accettazione (vale a dire quello aperto al pubblico) finisce in macchine di controllo automatico che, attraverso sofisticati sistemi di verifica, rilevano l'eventuale presenza nel bagaglio di oggetti sospetti. In quel caso il sistema blocca il bagaglio e richiede l'intervento di un operatore che effettua un secondo livello di controllo, verificando se quanto segnalato dalla macchina risponde ad un vero e proprio sospetto ed in caso positivo attiva un'ulteriore procedura di controllo ed eventualmente un'ispezione manuale sul bagaglio alla presenza delle Forze di polizia e della Guardia di finanza; se alla seconda verifica automatica il sospetto cade, avvia il bagaglio alla destinazione naturale e quindi alle altre macchine che lo smistano fino alla piazzola nella quale può essere imbarcato. Gli oggetti posti sui nastri di smistamento bagagli vengono comunque tutti sottoposti all'esame dello *scanner*, anche se non c'è stata ancora l'attivazione del banco *check-in*: non vi è altra maniera di far entrare bagagli o qualunque oggetto all'interno della struttura aeroportuale.

Per quanto riguarda il controllo degli ingressi in aerostazione, si tratta di un'attività di vigilanza che ADR non svolge, in quanto è demandata, alle Forze di pubblica sicurezza. ADR dispone in aeroporto di diverse centinaia di telecamere, moltissime delle quali utilizzate dalle Forze di Polizia per i compiti d'istituto, e diverse decine puntate sulle strutture aeroportuali con funzioni di verifica del livello di qualità. Si controllano perciò le scale mobili che si possono fermare, gli ascensori che possono essere danneggiati, le file di passeggeri che si possono creare nei diversi punti di servizio delle aerostazioni: in quest'ultimo caso le telecamere consentono alla sala controllo della nostra sicurezza di destinare risorse, quindi le guardie giurate che effettuano il servizio di controllo, a varchi particolarmente affollati. Le telecamere di cui disponiamo come ADR non possono effettuare registrazioni e quindi non svolgono attività di controllo di pubblica sicurezza, che peraltro non ci è demandata.

FILIPPI Marco (PD). Dottor Giudice, potrebbe chiarire quest'ultima affermazione?

GIUDICE. Le riprese delle telecamere di cui dispone Aeroporti di Roma, volte a controllare lo stato della manutenzione e la qualità dei ser-

vizi, non vengono registrate. Pertanto non è possibile tornare indietro per verificare, ad esempio, se e dove sia entrato qualcuno. Ciò risponde ad un motivo di pubblica sicurezza, perché evidentemente si pone una questione di *privacy* in quanto queste telecamere puntano su luoghi aperti al pubblico e non ci deve essere la possibilità per un soggetto privato di effettuare verifiche di tali luoghi attraverso queste registrazioni. Se un impianto si ferma o se una porta collegata all'allarme viene aperta e fa scattare l'allarme, si accende una telecamera che consente alla nostra sala di controllo nel primo caso di fare un intervento di manutenzione, nel secondo caso di effettuare una chiamata alla pubblica sicurezza. Però quanto riprendono le telecamere non viene registrato proprio per rispettare la normativa vigente in materia di *privacy*, poiché – ripeto – sono inquadrare aree aperte ai passeggeri: questa attività non è affidata a noi.

Per quanto riguarda la tutela patrimoniale degli uffici operativi, come è stato detto, essa è demandata ai vari utilizzatori. I *computer* disponibili nell'area aeroportuale durante tutto l'orario di apertura della struttura sono protetti da *password* e accedono a sistemi di proprietà delle compagnie aeree che utilizzano questi strumenti.

Nell'articolo viene riportato l'accesso ad un'area in cui stava funzionando un *server* che si ipotizzava contenesse dati sensibili dei passeggeri. Qui, purtroppo, la penna del giornalista ha preso il via, perché l'oggetto che ha visto – sono riportate delle fotografie a corredo dell'articolo e quindi è stato facile per noi risalire all'oggetto in questione – è un apparato UPS, un sistema che consente di garantire la continuità di erogazione dell'energia elettrica. Si tratta infatti di una batteria che, in caso di caduta di tensione, mantiene accesi alcuni apparati; quell'UPS in particolare serve a garantire che le telecamere rimangano accese anche in caso di mancanza di corrente. L'apparato è collegato in rete-dati proprio perché lo spegnimento anche del sistema di *backup*, delle batterie, diminuisce il livello di sicurezza e viene segnalato nella sala controllo con un allarme. Questo apparato meccanico o *server* – come è stato chiamato – non consente l'accesso ad alcuna banca dati nella quale possano essere contenuti dati sensibili dei passeggeri.

C'è da dire di più; i dati riguardanti le prenotazioni e i voli dei passeggeri sono contenuti nei *database* delle compagnie che, per quanto mi consta, hanno un livello di sicurezza abbastanza elevato, ma non sono nella disponibilità del gestore aeroportuale. ADR non ha accesso alle banche dati di alcuna compagnia, compresa Alitalia, e quindi non può indagare se un passeggero è prenotato su un volo o se ha preso un certo volo; se ciò gli venisse richiesto dalle autorità di Polizia, dovrebbe rivolgersi alla compagnia aerea che ha gestito il volo del passeggero.

Un altro dato importante riportato nell'articolo concerne la pulizia e il decoro dell'aerostazione, con riferimento in particolare allo stato di pulizia di alcune zone aeroportuali e alla presenza di persone senz'altro che durante le ore notturne rimangono in aerostazione. ADR è impegnata da tempo, insieme alla Polizia di Stato, all'Enac, alla Caritas e ai Comuni, a trovare delle soluzioni a questo problema. A nostro avviso non esiste

un solo soggetto tra questi che ho elencato – anche se potremmo citarne altri – che da solo possa risolvere questo problema che si verifica in tutte le grandi strutture aperte al pubblico. A Fiumicino questo problema si determina in forma ciclica ormai da anni; d’inverno, quando fa freddo, c’è un certo numero di persone che arriva in aeroporto per dormirci la notte; d’estate, invece, queste persone sono molte di meno perché evidentemente rimangono a dormire nella cerchia cittadina di Roma.

Per quanto possibile, cerchiamo di segnalare alle autorità questa situazione che vede anche intere famiglie spostarsi la sera tardi, tramite il collegamento ferroviario, dalla stazione Termini all’aeroporto, che essendo un luogo abbastanza pulito, condizionato e ricco di esercizi commerciali in cui è anche possibile racimolare qualcosa da mangiare, costituisce un polo di attrazione per queste povere persone. Abbiamo svolto diversi interventi: il nostro pronto soccorso, ad esempio, nell’ultimo mese ha effettuato oltre 100 interventi gratuiti per assistere persone venute in aeroporto per dormire che avevano accusato dei malori o che erano state segnalate da passeggeri e forze di sicurezza in quanto si trovavano in uno stato di salute critico, anche solo sotto il profilo igienico. Oltre a questo, possiamo fare ben poco: per ragioni umanitarie, infatti, non possiamo spingere queste persone fuori dall’aerostazione, né spetta al gestore intervenire per motivi di pubblica sicurezza.

A prescindere dai compiti di istituto, vale a dire la verifica dei passeggeri e del loro bagaglio a mano e da stiva, aggiungo che ADR, da circa tre anni a questa parte, sta utilizzando un centinaio di guardie giurate – quindi, propri dipendenti – per svolgere funzioni di supporto alla Polizia di Stato. Sulla base di un’ordinanza dell’Enac e di una decisione assunta dai comitati di sicurezza aeroportuale queste guardie giurate presidiano il perimetro aeroportuale ad integrazione delle Forze di polizia che (considerando la ristrettezza delle risorse disponibili in aeroporto) possono così concentrare le proprie risorse sul controllo dei passaporti, uno degli elementi essenziali per la funzionalità dell’aeroporto. In passato, infatti, abbiamo immediatamente aderito alla richiesta di integrare in alcuni casi le Forze di polizia nell’opera di controllo del perimetro esterno all’aeroporto e dei varchi destinati ai dipendenti aeroportuali e agli operatori, mentre il nostro personale dovrebbe essere destinato solo ad effettuare il controllo dei passeggeri. Inoltre, recentemente, sempre in supporto alle Forze di polizia, stiamo integrando il presidio dell’aerostazione con nostre pattuglie che verificano la presenza dei senzatetto all’interno delle aerostazioni, segnalandola alla Polizia di Stato per i dovuti interventi.

PRESIDENTE. Dove si accampano questi senzatetto?

GIUDICE. Generalmente bivaccano nelle aree di arrivo dei voli nazionali ed internazionali; alcuni stanno anche nell’area di partenza del *terminal* internazionale sito al piano superiore rispetto a quello dei *check-in*, più specificamente nella zona occupata dalla «Terrazza Roma», dove si concentra una serie di esercizi commerciali: si sdraiano per terra oppure

sulle sedie unite a mo' di letto, che la mattina dopo troviamo sporche e fuori posto. Ovviamente, la mattina si pone il problema di intervenire per allontanarli dall'aerostazione e per riportare rapidamente queste aree alla normalità e comunque ad una accettabile condizione di igiene. I senzatetto frequentano anche i parcheggi multipiano, un'area coperta, abbastanza vicina all'aerostazione e facilmente raggiungibile anche dalla stazione ferroviaria. Di notte ciò comporta problemi per chi deve lasciare il proprio veicolo o deve riprenderlo dopo un volo e si trova a dover scalcare persone sdraiate per terra.

FILIPPI Marco (PD). Voglio anch'io esprimere il mio dispiacere per l'assenza del presidente Palenzona al quale credo sia opportuno rinnovare l'invito, anche in virtù del fatto che egli è presidente di Assaeroporti. Inoltre, a seguito di quanto abbiamo appena ascoltato, ritengo opportuno svolgere anche un'audizione del Ministro dell'interno: più avanti spiegherò il motivo di tale richiesta.

Come ho ricordato anche in occasione dell'audizione del dottor Riggio, ci troviamo alla vigilia dell'installazione di nuove strumentazioni di sicurezza, i *body scanner*. Non entro nel merito dell'utilità e dell'opportunità di tale sperimentazione. Segnalo soltanto che nel momento in cui siamo chiamati ad alzare (anche opportunamente, perché ci è stato chiesto e perché è giusto farlo) la soglia di attenzione sulla sicurezza – non percepita, ma effettiva – delle procedure di imbarco (e non limitatamente agli scali aeroportuali), non solo vengono pubblicati uno o più articoli di stampa ma sono anche diffusi dei video. In questi video non sono raffigurate solo zone di accesso ad aree considerate sterili, vale a dire luoghi in cui – in assenza di controlli – l'accesso è oggettivamente inibito, ma addirittura aree riservate, perché dalle immagini dei video pubblicati su *Internet* sono raffigurati cartelli che riportano le dizioni «divieto di accesso», «area riservata» e così via.

Diverse sono poi le esperienze personali che possiamo citare, come ha già fatto la collega Donaggio durante l'audizione del dottor Riggio del 17 scorso quando ha ricordato che a furia di chiedere dove andare a cercare il suo bagaglio smarrito si è ritrovata addirittura in pista; io stesso mi sono ritrovato al *gate* prima che qualcuno, con preoccupazione, finalmente mi chiedesse di mostrargli la carta d'imbarco.

Non credo siamo qui per compiere atti di fede: gli atti di fede si fanno in altri luoghi. Piuttosto, stiamo cercando di comprendere il grado di permeabilità delle procedure di sicurezza di una determinata struttura per capire in maniera molto ragionata e logica se il sistema dei controlli per la sicurezza, che si afferma apoditticamente essere completamente garantito, sia reale o se piuttosto necessiti di correttivi.

Pertanto, o si dichiara che ciò che è stato pubblicato da «L'espresso» e da altri organi di stampa è falso e conseguentemente si querela il giornalista che ha firmato il servizio, oppure si ammette che è tutto vero; a quel punto, però, si è in presenza di un reato – come sosteneva lo stesso presidente Riggio – che può anche essere perseguito sotto il profilo giudi-

ziario ma, al tempo stesso, ci si deve cominciare a domandare come tutto ciò possa essere avvenuto. Il tema della sicurezza, infatti, è molto serio e non è possibile specularci né in un senso né in un altro.

Signor Presidente, ritengo che alcune delle questioni appena esposte meritino un'ulteriore riflessione, a cominciare dal problema delle telecamere che non sono abilitate alla registrazione: oggi sono solo occhi in grado di allertare chi deve intervenire quando scatta un allarme; non credo, però, che il rispetto della *privacy* possa prevalere sulle ragioni della sicurezza.

Un'altra questione che merita un approfondimento da parte nostra è quella delle 100 guardie giurate chiamate ad integrare il personale della Polizia di Stato, problema da cui nasce la richiesta da me avanzata di invitare in audizione il Ministro dell'interno. Non credo che a Fiumicino ci siano quattro o cinque poliziotti: penso piuttosto che l'organico della Polaria sia costituito da centinaia e centinaia di persone.

L'aspetto significativo è che si può entrare nell'aeroporto di Roma – ma non credo solo in questo aeroporto – scorrazzarvi e fare quel che aggrada. Si potrà poi procedere con verifiche in merito, ma non è questo il punto. Ritengo che rispetto alla questione che abbiamo posto l'approccio debba essere più ragionato e – se mi è consentito il termine – più scientifico.

Signor Presidente, francamente un po' mi disturba il continuo richiamo alla sensibilità umanitaria nei confronti dei barboni. Non è che noi, esponenti della sinistra, organizziamo delle ronde per andarli a bastonare; riteniamo però che ci sia modo e modo per riorganizzare le forme di degrado: c'è un modo in cui i barboni, gli *homeless*, coloro che sono senza casa, entrano e si sparpagliano ovunque (e insieme a loro, ovviamente, può farlo chiunque), ma anche un modo per organizzare iniziative umanitarie che comprendiamo, ma che rappresentano tutt'altra questione.

Vorrei poi chiederle, signor Presidente, di rinnovare l'invito al presidente di Assaeroporti, in modo da ottenere una descrizione dettagliata della situazione di tutti gli scali aeroportuali italiani. Inoltre, le chiedo formalmente di prevedere un'audizione del Ministro dell'interno; vorrei infatti capire quante persone destina la Polaria al servizio degli scali aeroportuali e, nello specifico, ai nostri due principali aeroporti internazionali di Roma e Milano, capire a quale funzione sono deputati questi addetti e così via. Credo che sia una questione da approfondire e siamo nella sede opportuna e deputata a farlo. Nessuno vuole sollevare clamore, ma non si può derubricare una questione della massima importanza, che va trattata con estrema delicatezza.

MURA (LNP). Signor Presidente, vorrei fare alcune considerazioni rispetto alla relazione illustrata dal dottor Giudice e alle successive considerazioni svolte dal collega Marco Filippi.

Per quanto riguarda la memorizzazione delle immagini registrate, esiste una normativa ben precisa che fa riferimento alle disposizioni in materia di *privacy*. Anch'io, come sindaco, ho delle telecamere installate nel

mio Comune e ho un determinato numero di ore in cui posso tenere le immagini in memoria, passate le quali devo cancellarle. Non conosco le normative che disciplinano le modalità per il mantenimento in memoria delle immagini da parte degli enti privati: mi sembra però di capire che non vi è possibilità di tenerle in memoria, ma solamente di guardarle in diretta. Per poter permettere anche a soggetti privati di poter archiviare le registrazioni video occorrerebbe una modifica della normativa in materia di *privacy* e ciò consentirebbe alle Forze dell'ordine, a seguito di certi eventi, di consultare quanto registrato per verificare quanto accaduto in determinate aree.

GIUDICE. Scusatemi, vorrei chiarire ed integrare quanto ho detto, perché forse non sono stato chiaro: noi non registriamo, ma la Polizia sì.

MURA (LNP). Ci sono quindi le telecamere che fanno capo alle Forze dell'ordine che registrano le immagini ed altre vostre che, invece, per scopi di servizio, potete verificare solo in diretta?

PRESIDENTE. Quindi la Polizia può registrare le immagini?

GIUDICE. Certo. Io mi riferivo alle nostre telecamere.

PRESIDENTE. Questo è già un chiarimento utile.

MURA (LNP). Per quanto riguarda poi l'utilizzo della struttura durante gli orari notturni a scopi diversi da quelli di istituto, come ad esempio quello di calda dimora per gli *homeless*, non penso che si tratti di un compito che vada demandato agli aeroporti. A mio parere, gli aeroporti dovrebbero chiudere e l'assistenza a queste persone dovrebbe essere affidata ad altri soggetti, non demandata alle iniziative umanitarie di singoli enti che devono lasciare aperti spazi a favore di queste persone, determinando poi casi come quelli documentati: spazi pubblici che rimangono in stato di degrado e di sporcizia con passeggeri costretti, arrivando al limite dell'orario di chiusura o di apertura, a scavalcare persone che dormono sui cartoni e sulle sedie. Credo perciò che queste aree debbano essere assolutamente chiuse. Se esiste un problema in tal senso, dovrebbe essere affrontato da altri livelli amministrativi, per garantire comunque alle persone senza casa di non morire di freddo, ma anche all'amministrazione degli aeroporti di non trovarsi in questa condizione che credo non si verifichi solo a Roma, ma anche in altri aeroporti.

La situazione dell'aeroporto di Roma emerge oggi prepotentemente, a causa di un articolo pubblicato su un settimanale, ma se si andasse a verificare, si troverebbero casi analoghi in altri aeroporti e strutture pubbliche, da considerare anche sensibili rispetto alla possibilità che si verifichino durante la notte eventi non proprio gradevoli.

Concordo poi anch'io con il collega Marco Filippi sull'importanza di svolgere un'audizione del Ministro dell'interno, al fine di chiarire alcuni

aspetti sui quali deve assolutamente essere fatta luce. Personalmente, non mi sono mai trovato in condizioni analoghe a quelle dei colleghi; vivendo a Pavia, prendo l'aereo tutte le settimane per venire a Roma e ho sempre riscontrato che i controlli vengono effettuati. Utilizzo anche altri aeroporti e, a volte, mi sono trovato in condizioni persino esagerate: ad esempio, all'aeroporto di Milano, i controlli sono meno attenti perché mi conoscono; all'aeroporto di Cagliari, invece, recentemente mi hanno fatto togliere la cintura, dimostrando massima attenzione. Non sono uso qualificarmi in alcuna maniera, perché ciò non mi piace, e mi hanno fatto togliere quanto possibile fino a quando il *metal detector* non suonava più. In generale, verifico perciò un buon livello di controllo, anche se tutto è perfezionabile. Ci stiamo riferendo, infatti, a segnalazioni che provengono da giornalisti e fa parte del loro lavoro far emergere certe situazioni, cercare in tutti i modi di trovare la falla in cui infilarsi per scrivere articoli che magari fanno vendere qualche copia in più; si tratta, tuttavia, anche di segnali perché, sicuramente, se da una parte il giornalista può fare qualcosa *pro domo sua*, per il suo lavoro, dall'altra, indubbiamente, impiega tecniche che potrebbe utilizzare anche un malintenzionato per compiere attentati o quant'altro. Sono quindi d'accordo, ripeto, sul fatto che il Ministro dell'interno sia ascoltato in questa sede e sulla necessità di attuare quanto possibile come correttivo destinato ad aumentare la sicurezza: un patrimonio di tutti noi che viaggiamo e utilizziamo i mezzi di trasporto.

Questa problematica non interessa soltanto gli aeroporti anche se, considerando, ad esempio, i flussi di traffico esistenti nelle stazioni, sicuramente la questione diventa più complessa, poiché implica la necessità di trovare il giusto equilibrio tra la necessità di favorire il deflusso delle persone e quella di garantirne la sicurezza; se ci si mettesse a fermare ogni singola persona che entra in una stazione per controllarle i bagagli e quant'altro, diventerebbe infatti impossibile muoversi all'interno dell'area.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, volevo rivolgere alcune domande al dottor Giudice. I controlli sui passeggeri comportano tutta una serie di attenzioni e credo che sia sempre difficile raggiungere il punto di equilibrio tra la funzionalità del trasporto e l'efficienza dei controlli: c'è sempre un punto in cui «la barra» si deve fermare. È chiaro che, laddove c'è una fortissima presenza sul territorio di forze anche deviate (come nel Sud d'Italia) o in aeroporti molto grandi (come quello di Roma, in cui lavorano migliaia di persone), esiste un altro problema. L'ipotesi che un terrorista si rechi ai controlli di sicurezza con una valigetta piena di esplosivo in mano è sempre possibile, anche se credo costituisca solo uno dei casi e non certo l'unico ipotizzabile. Osservo, però, che solo la minima parte del personale che opera in ambito aeroportuale è dipendente di Aeroporti di Roma, poiché la maggior parte dipende da società subconcessionarie, quali molte compagnie aeree e moltissime società che lavorano per le compagnie aeree, compresi coloro che lavorano nell'area cargo, dove è necessario fare tutta un'altra tipologia di controlli. Quindi, con riferimento ai controlli effettuati da chi opera in ambito aereo-

portuale – cioè decine di migliaia di persone, se si sommano tutti gli elementi che ho ricordato – ed ai controlli effettuati nell'area cargo, dove le merci arrivano trasportate da *camion* che entrano nell'area aeroportuale saltando completamente tutta l'area d'imbarco, qual è il ruolo svolto da Aeroporti di Roma? Potrebbe anche non essere esaustivo di tutti i controlli di sicurezza? Qual è il compito delle compagnie aeree? E a questo punto (la domanda, secondo me, è forse la più delicata) qual è il ruolo dell'Enac e quali sono i limiti oggettivi delle forze messe in campo da questo ente? È ovvio che il quesito andrebbe rivolto direttamente all'Enac, ma io conosco la risposta. Vorrei solo sapere da voi in quale direzione ritenete si debba lavorare, per migliorare questa parte delle procedure di controllo.

FILIPPI Marco (*PD*). Condivido l'intervento del collega Cicolani che, nella parte relativa ai controlli nell'area cargo e all'elusione delle procedure di controllo selettivo, mi ha sollecitato una riflessione su un altro tema simile: il controllo di VIP che a volte, per il fatto di essere conosciuti, hanno troppa facilità di accesso. Si potrebbe anche ipotizzare che il bagaglio di qualcuno di questi personaggi possa essere utilizzato come vettore.

PRESIDENTE. Lo stesso vale per i diplomatici.

FILIPPI Marco (*PD*). Certo.

DONAGGIO (*PD*). Non voglio ripetere le osservazioni dei colleghi, che condivido. Vorrei solo rilevare, signor Presidente, l'opportunità di effettuare una ricognizione completa delle modalità con cui viene espletato il servizio di sicurezza nell'intera area aeroportuale, sulla base di una accezione del concetto di sicurezza un po' più ampia di quella che ci è stata oggi proposta: non penso, infatti, che il problema debba incentrarsi esclusivamente sul controllo del passeggero e del suo bagaglio a mano, in quanto nell'aeroporto «si muove» di tutto.

Insisto poi su quanto ho fatto presente al presidente Riggio. Il personale privato che ha sostituito quello pubblico al controllo bagagli esercita vere e proprie vessazioni nei confronti dei passeggeri che a volte, con la scusa della sicurezza, subiscono anche il furto di quegli oggetti che non è ammesso portare nei bagagli a mano. È successo anche a me. Vorrei capire qual è il livello di professionalità di questo personale, da chi viene controllato e come si accerta che non abusi di certe funzioni in nome della sicurezza.

Vorrei poi riprendere la questione dei *body scanner* e dei macchinari che vengono utilizzati per il controllo dei passeggeri. La scarica di radiazioni emessa da questi sistemi credo non ci consenta di accettare con troppa leggerezza l'uso di tali apparecchiature. Il solo strillare per la presenza di un chiodo nel tacco di una scarpa dimostra che c'è un'enorme sensibilizzazione...

PRESIDENTE. Mi scusi se la interrompo, senatrice Donaggio, ma le ricordo che il presidente dell'Enac ha fatto qui dichiarazioni diverse da queste.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, abbiamo già commentato le dichiarazioni del presidente dell'Enac e non è il caso di ripeterci.

Ad ogni modo, credo sia utile riflettere bene prima di installare simili apparecchiature, perché si muore per l'esplosione di una bomba, ma anche per l'eccessivo assorbimento di radiazioni. Pertanto, sarebbe opportuno avere chiare le possibili conseguenze dell'utilizzo dei macchinari esistenti e di quelli che si intende installare.

PRESIDENTE. Condivido gli interventi svolti da tutti i colleghi, poiché la questione della sicurezza nell'area aeroportuale ci riguarda tutti da vicino; ritengo dunque anche io che dobbiamo svolgere un'indagine in merito a trecentosessanta gradi.

Rinnovo il ringraziamento al dottor Giudice per la sua relazione molto articolata e puntuale, anche se rilevo l'opportunità che la Commissione convochi nuovamente il presidente Palenzona, anche considerando la sua qualità di presidente di Assaeroporti.

Inoltre, ci impegneremo ad invitare al più presto il Ministro dell'interno, affinché possa relazionare alla nostra Commissione in merito all'organizzazione delle Forze di Polizia negli aeroporti.

Restituisco la parola al dottor Giudice per qualche minuto, affinché possa svolgere una breve replica che ci consenta di partecipare ai lavori d'Aula, che stanno per iniziare.

GIUDICE. Vorrei svolgere una breve replica ad alcune osservazioni che impongono comunque di fornire una risposta.

Tutti i controlli vengono effettuati sotto la supervisione di un agente di pubblica sicurezza.

DONAGGIO (PD). Che non c'è. Ripeto: non c'è.

GIUDICE. La struttura dell'aeroporto prevede una certa organizzazione.

DONAGGIO (PD). Gli addetti al controllo dei bagagli fanno quel che vogliono.

GIUDICE. Non mi chiedo un parere su questo. In ogni punto in cui viene effettuato il controllo dei passeggeri c'è una postazione di pubblica sicurezza.

VIMERCATI (PD). Metta delle telecamere, in quei punti.

DONAGGIO (PD). Faccia installare delle telecamere e vedrà che cosa avviene in quei luoghi: si tratta di vessazioni vere e proprie.

GIUDICE. Il personale di ADR conta circa duemila unità su trentamila persone impiegate nell'aeroporto: si tratta quindi di una piccola quota. Questo non significa che il personale ADR non debba effettuare il proprio servizio e svolgerlo in ottemperanza alle disposizioni; significa, piuttosto, che il problema è ben più ampio e coinvolge non solo gli addetti alla sicurezza dei passeggeri ma l'intero sistema che, per quanto è possibile (la certezza assoluta, infatti, non esiste per la sicurezza così come per qualsiasi altro principio), deve garantire la massima riduzione della percentuale di rischio che diminuisce a mano a mano che il sistema viene coordinato ed affidato ad una serie di soggetti i cui ruoli devono essere ben chiariti: infatti, in presenza di una sovrapposizione di funzioni o, addirittura, di una lacuna in un controllo si creano delle falle nel sistema di sicurezza.

Per quanto riguarda i controlli delle merci, il direttore della sicurezza può spiegare con dati molto più puntuali che nessun pacco, piccolo o grande che sia (quindi anche di notevolissime dimensioni), entra in pista e sale a bordo di un aereo se non è completamente controllato. In quel caso è vero che si utilizza un bagno di raggi impressionante. Immagini, senatrice, un *container* alto due metri e largo tre: per controllarne il contenuto è necessario intervenire con grande determinazione e invasività in termini di irraggiamento. Molto spesso le società subconcessionarie sono costrette a «spacchettare» le spedizioni per poter effettuare i dovuti controlli all'interno dei contenitori. Anche in quel caso non sfugge nulla, ovviamente nei limiti dell'efficacia dei controlli.

Circa l'irradiazione delle persone, le apparecchiature attualmente installate negli aeroporti destinati al controllo dei passeggeri – mi riferisco all'archetto ed al macchinario che effettua il controllo del bagaglio – emettono una bassissima quantità di raggi. Tra il 3 ed il 4 marzo negli aeroporti di Fiumicino e di Milano comincerà la sperimentazione di macchinari «ad onde millimetriche» che – ripeto, come già accaduto in passato, anche se la sperimentazione ufficiale non era ancora cominciata – non emettono raggi ma rilevano dal corpo che passa, animato o inanimato, le diverse emissioni.

FILIPPI Marco (*PD*). Non è proprio così.

DONAGGIO (*PD*). Perché ci prende in giro?

GIUDICE. Non mi permetterei mai.

FILIPPI Marco (*PD*). Quella cui sta facendo riferimento è solo una tipologia di apparecchi: ce ne sono di tre tipi.

GIUDICE. Sì, esatto, ma il tipo che emette raggi non viene sperimentato. Stiamo sperimentando delle macchine che vengono date dall'Enac ai due aeroporti maggiori, Fiumicino e Malpensa, che verranno sperimentate per un arco di sei settimane. Il Ministero della salute è stato coinvolto.

FILIPPI Marco (PD). Il presidente Riggio aveva detto un'altra cosa. Lo ricordiamo molto bene.

GIUDICE. In merito alla sperimentazione sono a conoscenza di quanto mi viene comunicato dall'Enac: essa comincerà nei primi giorni di marzo, durerà sei settimane e le macchine che sperimentate sono passive. Quelle attive, pur presenti in qualche aeroporto nel mondo, non le sperimentiamo affatto, proprio per evitare che ci siano possibili compromissioni della salute. Le macchine passive ricevono l'emissione del corpo che passa e la analizzano. Evidentemente, il coinvolgimento del Ministero della salute e del Ministero dell'interno sulla fase di predisposizione della procedura di sperimentazione garantisce anche noi, come gestori, nell'utilizzo di questa macchina; infatti non potremmo installarla e farci passare dentro dipendenti e passeggeri, se non fossimo sicuri che tutte le procedure sono state rispettate.

In ultimo, vorrei rilevare che la fila più lunga in aeroporto si fa ai varchi di sicurezza dove passano solo gli operatori, proprio perché il controllo fatto da Polizia e Guardia di finanza in ingresso e in uscita è molto più capillare di quello svolto sui passeggeri. Non voglio dire che veniamo completamente spogliati, ma anch'io, che vi passo decine di volte al giorno (e quindi sono conosciuto), mi tolgo la giacca, a volte la cintura, poso il telefonino; se passo con la macchina di servizio, il finanziere guarda nel cruscotto e apre il portabagagli. I controlli effettuati sugli operatori, proprio perché il rischio è maggiore, sono eseguiti secondo un livello di sicurezza e uno *standard* sempre molto elevati, ma sono ben più invasivi e capillari di quelli effettuati sui passeggeri.

Per quanto riguarda le attività, non ci sostituiamo alla Polizia, ma veniamo chiamati a supporto e ci vengono attribuite certe attività.

PRESIDENTE. Il presidente Riggio ci aveva presentato una relazione precisa riguardante i *body scanner*, ma sarà forse opportuno ricevere una nota scritta anche da lei, dottor Giudice.

DE TONI (IdV). Volevo chiedere al dottor Giudice se i *body scanner* vengono utilizzati sul trasporto extraitaliano.

GIUDICE. Per il momento conduciamo la sperimentazione sui voli in partenza verso il Nord America, ma ancora non conosco «l'effettività».

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Giudice e gli altri rappresentanti della società Aeroporti di Roma S.p.A..

Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 9,35.