



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 97

COMMISSIONE PARLAMENTARE DI INCHIESTA
sul fenomeno degli infortuni sul lavoro con particolare
riguardo alle cosiddette «morti bianche»

AUDIZIONE DI RAPPRESENTANTI DELLE ORGANIZZAZIONI
DEI PILOTI E DEGLI ASSISTENTI DI VOLO

105^a seduta: mercoledì 4 luglio 2012

Presidenza del presidente TOFANI

I N D I C E**Audizione di rappresentanti delle organizzazioni dei piloti e degli assistenti di volo**

PRESIDENTE	Pag. 3, 5, 7 e passim	<i>GALIOTTO</i>	Pag. 3, 7, 10
BUGNANO (<i>IdV</i>)	5, 11	<i>DIVIETRI</i>	3, 5, 6 e passim
GRAMAZIO (<i>PdL</i>)	5	<i>MARRUCCI</i>	8
MARAVENTANO (<i>LNP</i>)	6	<i>RECINE</i>	11

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

Assistono alla seduta, ai sensi dell'articolo 23, comma 6, del Regolamento interno, i collaboratori dottoressa Varinia Cignoli, dottoressa Francesca Costantini, dottoressa Emanuela Donato, maresciallo capo Giovanni Maceroni e dottor Giovanni Piazza.

Intervengono il signor Riccardo Rosi, coordinatore nazionale trasporto aereo della FAST/CONFSAL, i signori Daniele Galli e Danilo Recine, membri del Collegio di Presidenza della Italian Pilots Association, il signor Giulio Marrucci, vice Presidente dell'Unione Piloti, il signor Giuseppe Francica, rappresentante dei lavoratori per la sicurezza dell'Unione Piloti, il dottor Antonio Divietri, Presidente dell'AVIA, il dottor Luigi Castaldo, Segretario generale dell'AVIA, il signor Stefano Manurita, delegato dell'U.S.B. e il signor Carlo Galiotto, Comandante di lungo raggio dell'Alitalia LAI.

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

Audizione di rappresentanti delle organizzazioni dei piloti e degli assistenti di volo

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione di rappresentanti delle organizzazioni dei piloti e degli assistenti di volo.

Avverto che della seduta odierna sarà redatto e pubblicato il resoconto stenografico.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 13, comma 2, del Regolamento interno, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Diamo il benvenuto ai nostri ospiti. Dal momento che la richiesta di essere auditi è venuta da parte loro, cedo loro immediatamente la parola.

GALIOTTO. Signor Presidente, prendo la parola a nome di tutti gli intervenuti per far presente che, al fine di sintetizzare al meglio le problematiche da evidenziare ed evitare che ciascuna sigla faccia un'esposizione individuale, abbiamo identificato tre o quattro soggetti che in base al tempo a disposizione – la cui entità non conosciamo esattamente – interverranno seguendo una scaletta che, con il suo consenso, avremmo già predisposto. Lascio dunque la parola al presidente dell'AVIA, dottor Divietri.

DIVIETRI. Signor Presidente, innanzitutto desidero ringraziare lei e la Commissione tutta per la presente convocazione. Infatti è per noi molto importante potervi esporre le informazioni di cui siamo in possesso sulla

presenza di amianto a bordo degli aeromobili. Vi era amianto sugli aeroplani? Sì, si tratta di un fatto dimostrato. Vi è ancora amianto sugli aeroplani? Non sono in grado di dirlo effettivamente ma, da quanto leggiamo sulle documentazioni tecniche, presumo di sì. A nostro avviso, dovrebbe essere la magistratura – alla quale come associazioni di categoria abbiamo presentato un esposto – o comunque un ente terzo a verificare l'eventuale presenza di questo pericolosissimo materiale sui velivoli che a tutt'oggi sono utilizzati in Italia.

Ci sono stati casi di decesso tra i nostri colleghi a causa dell'amianto? Purtroppo sì. Molti operatori del trasporto aereo si sono ammalati di mesotelioma pleurico. Quello che vi chiediamo è di riuscire ad accedere alle banche dati del registro nazionale, cosa che a noi non viene concessa, perché sarebbe importantissimo conoscere nel dettaglio quante sono, tra i lavoratori del trasporto aereo, le vittime del mesotelioma pleurico, in conseguenza dell'esposizione all'amianto.

In collaborazione con l'Università di Siena, abbiamo dato vita ad uno *screening*, la prima fase del quale ha riguardato personale navigante che volontariamente si è sottoposto ad alcuni esami, peraltro invasivi. I risultati sono stati decisamente allarmanti circa la possibile latenza di tumori legati all'amianto, ma purtroppo l'analisi è stata sospesa per carenza di fondi. Inoltre, molti naviganti, per farsi riconoscere i benefici previdenziali per l'esposizione «qualificata» all'amianto, sono dovuti ricorrere alla magistratura e tutti coloro che sono andati in giudizio hanno visto riconosciuto il loro diritto.

Dov'è nato il problema? Quei colleghi che non avevano presentato la richiesta per il riconoscimento dell'esposizione «qualificata» hanno visto scadere i termini nel 2005: vi sono quindi casi di personale che ha vinto la causa perché ha avuto il tempo di fare richiesta, mentre altri lavoratori, ignari della subita esposizione all'amianto, non l'hanno fatta. Anche questo è un dettaglio non secondario: sapevamo solo che vi era amianto a bordo, come si desume dai rapporti tecnici e dai manuali operativi; ci veniva detto, però, che non vi era possibilità di contatto con la cabina passeggeri o con la cabina di pilotaggio. Peccato che l'aeromobile sia un casone pressurizzato, quindi nel momento in cui si utilizza l'amianto per i tubi di condizionamento il rischio che questo contaminante finisca nelle vie respiratorie di chi si trova a bordo è elevatissimo.

Dal 1992 le note tecniche delle case costruttrici hanno imposto agli operatori aerei di eliminare l'amianto. La bonifica è avvenuta nei tempi prescritti? Non siamo in grado di saperlo con certezza. Di recente abbiamo presentato un esposto perché sembra che durante le operazioni di smantellamento degli aeromobili MD-80 (il nerbo della vecchia flotta Alitalia, che ne aveva oltre 160) il personale addetto alla rimozione dei rottami abbia rilevato la presenza di amianto. Poi, però, non abbiamo saputo più nulla, quindi vorremmo che si riuscisse ad approfondire cos'è accaduto veramente. Ancora oggi vi sono vecchi aeromobili ceduti o affittati dall'Alita-

lia a compagnie minori, non italiane, che però operano sul territorio nazionale per conto delle compagnie italiane, per le quali non abbiamo alcuna certezza circa gli *auditing* e le verifiche che hanno effettivamente realizzato con riferimento alla presenza di amianto.

PRESIDENTE. La ringrazio, dottor Divietri. Innanzitutto, l'incontro di oggi non è esaustivo, ma potrebbe dare avvio ad un'indagine da parte di questa Commissione sui temi che ci state esponendo e sui quali cercheremo di svolgere un'attività di approfondimento quanto più valida possibile, per riuscire a dare risposta ai quesiti che lei ha formulato, a volte anche in modo un po' retorico.

Prima di lasciare la parola alla senatrice Bugnano, che desidero ringraziare per aver sottoposto all'attenzione di questa Commissione il problema che oggi stiamo trattando, vorrei sapere se è possibile avere copia dell'esposto al quale prima ha fatto riferimento.

DIVIETRI. Certamente, signor Presidente.

BUGNANO (*IdV*). Signor Presidente, desidero a mia volta ringraziare lei e la Commissione per aver aderito alla mia richiesta, riservando la dovuta attenzione al tema in oggetto.

Vorrei alcuni chiarimenti su due circostanze menzionate dal dottor Divietri. In primo luogo, vorrei ci spiegasse meglio il meccanismo cui ha accennato facendo riferimento al fatto che si sapeva che vi fosse amianto a bordo, ma non che vi fosse pericolo d'esposizione. L'aeromobile, secondo l'espressione tecnica da lei usata, è «un cassone pressurizzato»: vorrei capire meglio attraverso quali parti, all'interno del velivolo, si possono inalare fibre di amianto.

Rispetto allo smantellamento delle parti di amianto sui velivoli, per quanto riguarda Alitalia sappiamo con certezza che si fa riferimento all'MD-80. Lei però ha accennato anche ad altre compagnie aeree che volano in *partnership* o per Alitalia; quindi vorrei chiederle se sappiamo di quali compagnie e di quali tipi di velivoli stiamo parlando (ovviamente se lei ne è a conoscenza), se si tratta sempre di MD-80 o di altre tipologie.

GRAMAZIO (*PdL*). Signor Presidente, anch'io ho alcune domande che ritengo importanti. Intanto sarebbe necessario avere della documentazione relativa ai soggetti per i quali è stata riconosciuta l'esposizione «qualificata» all'amianto, per capire come è avvenuto il riconoscimento. Mi chiedo inoltre perché tale riconoscimento sia avvenuto solo per le domande presentate fino al 2005.

Alcuni vecchi aerei Alitalia sono stati smantellati, mentre altri sono stati dati a piccole compagnie, come Meridiana. Vorrei capire se questi ultimi sono quelli che erano stati costruiti utilizzando l'amianto e se, pertanto, sono ancora operativi aerei con strutture in tale materiale. Inoltre,

vorrei sapere se quando sono stati smantellati gli apparecchi Alitalia di cui lei ha parlato poco fa sono stati svolti dei controlli da parte delle organizzazioni sindacali. Si sa per certo che in quegli aerei c'erano strutture in amianto? Da cosa risulta? Vorrei infine sapere se tra gli operai addetti si sono registrati casi di malattie asbesto correlate.

MARAVENTANO (*LNP*). Signor Presidente, questa audizione è molto interessante, però devo rilevare che in Italia vi è un ente preposto al controllo su tutte le compagnie aeree operanti nel nostro Paese; mi riferisco all'ENAC (Ente nazionale per l'aviazione civile). Ritengo quindi che tutti gli operatori vengano controllati. Ci sono molti piccoli apparecchi, che volano sulle isole minori e anche in Sardegna, che Alitalia e Meridiana danno in subappalto per servire queste tratte. Vorrei capire se si riscontrano i problemi richiamati, dal momento che questi aerei sono tuttora operativi. Inoltre, visto che avete fatto richieste e denunce ma non avete ricevuto risposta, qual è l'ente che vi dovrebbe rispondere? Chi deve controllare se nel nostro Paese vi sono ancora apparecchi con parti in amianto?

DIVIETRI. Signor Presidente, cercherò di spiegare brevemente e in maniera semplice dove si trova l'amianto. Tale materiale era concentrato principalmente sui freni, che avete anche sulle vostre macchine. Quando si utilizzano i freni di un aeroplano, attraverso le turbine si fa ingestione di aria che poi viene spillata all'interno della cabina passeggeri; in questo modo, se c'è stata dispersione di polveri queste entrano nella cabina. Purtroppo o per fortuna, per via del lungo tempo di latenza, prima che si manifesti la patologia possono passare anche cinquant'anni, pertanto – per rispondere alla domanda che è stata posta – al momento non siamo in grado di sapere se gli operai che si sono occupati dello smantellamento abbiano o meno contratto malattie asbesto correlate, ne dovremo parlarne tra vent'anni e più.

Comunque, l'università di Siena – quindi un ente terzo – ha condotto uno *screening* su alcuni operatori da cui sono emerse percentuali allarmanti di *markers* tumorali. Cercherò di essere il più chiaro possibile: attraverso dei lavaggi degli alveoli bronchiali è emerso il *marker* tumorale della mesotelina, ovvero quello che può essere predittivo dell'insorgenza del mesotelioma; quindi questo personale presumibilmente svilupperà questo tumore, anche se non sappiamo in quanto tempo; magari la persona potrebbe morire per altre cause (come vorrebbe l'INPS), prima che sia stata riconosciuta l'esposizione «qualificata».

Su alcuni dei vecchi MD-80 è stato utilizzato l'amianto, poi sono stati bonificati. Io devo dare per acquisito che l'ENAC abbia verificato che siano stati tutti bonificati; non posso non credere all'istituzione quando afferma che è tutto a posto. Alcuni demolitori che si sono occupati dello smantellamento hanno lanciato un allarme perché sembrerebbe che

in determinate posizioni ci siano ancora parti in amianto; sembrerebbe che alcuni tra i più vecchi degli strumenti, che in gergo vengono chiamati «tubacchioni» (dei grossi tubi che prendono l'aria della turbina, la riscaldano, la pressurizzano e quindi la immettono all'interno della cabina), fossero in amianto; finché non si rompevano e non si sfibravano il problema non esisteva. Il problema nasce, infatti, se il tubo è vecchio e si sfalda, perché a quel punto rilascia fibra d'amianto, che va nell'aria, viene respirata e a distanza di anni può causare il tumore.

Mi è stato chiesto che tipi di aeroplani hanno le compagnie che oggi stanno operando in nome e per conto di vettori italiani. Hanno il Fokker F-70, che è un aereo più o meno assimilabile agli MD-80 per quanto concerne l'anno di costruzione; un velivolo che a quel tempo aveva parti in amianto. Chi può dire se questi aerei sono stati bonificati? Noi non lo sappiamo. D'altronde noi stessi indossavamo vestiti che contenevano amianto. Le tute antincendio erano fatte di amianto; non sapevamo che faceva male, lo abbiamo scoperto solo dopo.

PRESIDENTE. Si sapeva da molto tempo.

DIVIETRI. Ma a noi non lo dicevano.

PRESIDENTE. L'asbestosi è una malattia tabellata dal 1942.

DIVIETRI. Credo che i colleghi vogliano fare delle integrazioni sulle certificazioni di alcune compagnie.

GALIOTTO. Signor Presidente, sono un comandante di lungo raggio, ho volato su tutti i tipi di aeroplani in flotta ad Alitalia negli ultimi trent'anni e vorrei dare un piccolo contributo di tipo divulgativo per introdurre meglio la questione. Secondo me, gli elementi di vulnerabilità sono due: il primo è la mancanza di sensibilità rispetto al problema. Tutti eravamo a conoscenza della pericolosità dell'amianto da decenni, tuttavia nel settore edilizio il cemento amianto (Eternit) ha continuato ad essere utilizzato per lungo tempo, ma ciò non ha impedito che intervenisse pochi mesi fa una sentenza che rappresenta in qualche modo un riconoscimento alle vittime dell'Eternit. Nel tempo la sensibilità si è modificata in maniera esponenziale rispetto all'evidenziarsi di fattori emersi purtroppo attraverso l'insorgenza di malattie legate al problema dell'asbesto.

Il secondo *vulnus* è il seguente: nel 1992 il legislatore ha messo l'amianto fuori legge, prevedendo la bonifica in tutti i settori del nostro Paese, ivi compreso quello del trasporto aereo. Tuttavia, per una serie di questioni anche di tipo organizzativo (trovandosi l'Alitalia in una situazione di assoluto monopolio, bonificarne la flotta avrebbe rappresentato l'interruzione del servizio aereo), vi è stato un susseguirsi di proroghe, protrattesi nel tempo, che non ha consentito di evidenziare l'effettiva bo-

nifica delle flotte. Di fatto il *vulnus* è il seguente: la legge prevede che l'amianto sia bonificato, ma non sono state inserite delle norme realmente coercitive nei confronti di chi non dovesse ottemperare a quanto previsto. Di conseguenza, gli enti preposti al controllo, non solo l'ENAC, si sono adeguati: penso prima di tutto all'INAIL o all'Istituto superiore di sanità, che dovrebbero sovrintendere all'identificazione degli elementi di rischio. I due fattori citati si sono quindi andati a sommare; la mancanza di sensibilità rispetto al problema e la mancanza di una normativa efficace hanno fatto sì – è un dato oggettivo – che l'amianto rimanesse a bordo dei nostri aeroplani e presumibilmente ci si trova ancora, in quantità ovviamente decrescenti. Ad esempio, nei ferodi dei freni l'asbesto – che prima costituiva una componente formidabile – da qualche anno non c'è più. In tutto questo ciò che manca è l'attenzione all'operatore. Non essendoci da parte degli enti di tutela un'attenzione mirata è venuto meno il termine di misura, che dovrebbe trovare quantomeno una compensazione nei confronti del personale esposto.

Non so se sono stato sufficientemente chiaro in questa mia esposizione. Sono comunque disponibile a rispondere alle domande. Mi interessa, però, focalizzare questo aspetto, che secondo me è anche estremamente politico (uso questo termine nella sede che ritengo più appropriata). È una storia diffusa nel nostro Paese: le leggi ci sono, ma non trovano un riscontro oggettivo, perché non hanno nel loro articolato norme sufficientemente rigide che le rendano davvero efficaci e operative.

MARRUCCI. Signor Presidente, sono il vice presidente di Unione piloti, una delle due associazioni professionali di piloti presenti in quest'aula. Sono un *ex* pilota Alitalia, attualmente in cassa integrazione.

Desidero fare una rapida aggiunta a quanto è stato detto finora in maniera molto esaustiva dai colleghi che mi hanno preceduto. Vorrei ricordare gli studi effettuati dall'Istituto superiore della sanità, coinvolto in questa problematica già da molto tempo, in quanto – come giustamente è stato ricordato dal Presidente – questo tipo di malattia indotta dall'amianto e la sua pericolosità sono conosciute da lungo tempo. Tali studi hanno dato un grande impulso alla individuazione dei pericoli e delle problematiche legate all'amianto nel settore aeronautico. Infatti questa patologia era stata sempre considerata come specifica di alcune tipologie di lavoratori, ad esempio i marittimi, soprattutto nella parte costruzioni. Inizialmente il tema in campo aeronautico era stato accantonato, soprattutto per quanto riguarda gli utilizzatori (quindi non tanto nella fase costruttiva, in cui era più facile individuare aree critiche). Gli studi hanno evidenziato la facilità con cui possono aver ingerito o inalato queste particelle tutti coloro che abbiano operato non solo all'interno dell'aeromobile, in un'area circoscritta e critica, ma anche all'interno di ambienti contaminati, come gli aeroporti e, particolarmente, le piste di atterraggio, le piste di rullaggio

e le aree aeroportuali in generale, in cui c'era e c'è tuttora il transito degli aeromobili. Vorrei ricordare che non è necessario, purtroppo, respirare grandi quantità di amianto, ma anche una sola particella può rappresentare l'elemento *killer*.

Ovviamente si sono rilevate alcune incongruenze, dovute probabilmente all'inesperienza, come l'uso di filtri di dimensioni assolutamente inadatte a fermare le particelle nocive, per le loro dimensioni estremamente ridotte. Nel nostro caso, nel microclima confinato dell'aeromobile, con un tasso di riciclo dell'aria elevatissimo, i livelli di concentrazione di particelle all'interno dell'unità di volume dell'aria sono molto più elevati che in altri ambienti, anche non aeronautici, come, ad esempio, le fabbriche.

L'Istituto superiore di sanità, quindi, ci ha dato e continua a darci un grande apporto con i suoi studi. Il problema è che tutto questo si continua a riproporre. Pur non volendo assolutamente puntare il dito contro questa o quella compagnia aerea, perché non abbiamo la capacità di individuare il singolo operatore, abbiamo il giustificato motivo di dubitare che molte delle compagnie che oggi, magari per tempi brevi, proliferano sul mercato e che operano con aeromobili costruiti in epoche in cui si faceva un ampio uso di amianto, si siano effettivamente aggiornate agli *standard* richiesti.

Vorrei ricordare che se oggi abbiamo focalizzato l'attenzione sull'MD-80, aeroplano simbolo del trasporto aereo italiano sul medio raggio, in realtà nella stessa epoca sono stati prodotti molti aeroplani da parte delle stesse ditte costruttrici e soprattutto con la stessa filosofia costruttiva: dal Boeing 737, al 747 (il Jumbo), al 767, fino alle ultime generazioni in cui si dovrebbe avere la certezza che si sia intervenuti a livello di progetto (anche se oggi andiamo a scoprire che talora anche negli aerei più recenti c'è ancora presenza di amianto; chiaramente al momento non so indicarne la quantità e il peso ponderale e quanto questa presenza possa incidere sulla salute, ma l'amianto è comunque presente).

PRESIDENTE. Su queste ipotesi – delle quali non bisogna mai fare a meno, perché anche su di esse si fonda la ricerca – sarebbe opportuno avere qualche elemento in più, altrimenti si rischia di generalizzare, creando un clima di panico che non risulta funzionale a nessuno: mi atterrei dunque a fatti e circostanze da approfondire, per comprendere meglio la situazione.

Ci sono stati dati alcuni elementi di riferimento, dai quali – come ho ricordato inizialmente – partiremo per continuare a svolgere la nostra azione. Per il resto vi invitiamo a fornirci gli ulteriori dati di cui siete in possesso, purché siano quantomeno verosimili se non proprio certi. Non posso non immaginare la buona fede delle persone rispetto al pregiudizio che oggi vengano ancora costruiti aeromobili con fibre di amianto: che poi questo accada è un'altra cosa, perché ci sono comunque persone

disoneste. Se sul punto potete fornirci ulteriori elementi, siamo disposti ad andare avanti; diversamente, vi inviterei a non sollevare un polverone, perché questo non serve a nessuno, tantomeno al vostro lavoro ed al vostro impegno.

GALOTTO. Signor Presidente, vorrei circostanziare meglio le nostre affermazioni, perché essendo abituati ad un certo pragmatismo professionale quasi mai diamo indicazioni di tipo emotivo e anche se non siamo in volo dobbiamo immaginare una simulazione del genere.

Dal momento che alcune informazioni sono state citate in maniera un po' generica, farò riferimento alla documentazione più recente di cui siamo in possesso, proveniente dagli stabilimenti Atitech S.p.A. di Pogliano d'Arco, nei quali si provvede alla manutenzione di vari tipi di aeromobile in uso a diversi operatori, nazionali ma anche esteri. Il manuale di manutenzione della famiglia Airbus, come dimostrato da questi documenti recentissimi, contempla la presenza di amianto, così come l'intero faldone – che chiedo alla Presidenza l'autorizzazione a lasciare agli atti della Commissione – relativo alla famiglia di motori della General Electric, in uso sugli aeroplani più evoluti, quindi più moderni. Faccio notare che si tratta di un documento che risale al maggio di quest'anno.

Com'è stato precedentemente ricordato dal collega Marrucci, a vent'anni dall'approvazione della legge in materia non siamo in grado di valutare la consistenza della presenza a bordo dei velivoli delle parti in amianto, sia da un punto di vista volumetrico sia quanto alle eventuali conseguenze patologiche. Siamo però qui a dirvi che abbiamo una preoccupazione oggettiva, che è nata e cresce in funzione dell'azione che stiamo cercando di svolgere, anche grazie al vostro intervento, proprio perché manca totalmente una sensibilità sul punto.

In conclusione, riallacciandomi a quanto è stato detto poc'anzi, ricordo che per quanto riguarda il trasporto aereo abbiamo vissuto per moltissimi decenni una situazione di regime di monopolio generalizzato, in cui ciò che veniva ceduto alla collettività era acquisito come ottimale, già controllato e verificato. Con il venir meno di alcune regole, ma l'inserirsi parimenti – ahimè – di alcuni elementi oggettivi di patologia, ci siamo venuti a trovare in una situazione paradossale, tale per cui l'evidenza, che supera la legge e la norma, non è però riscontrabile. Facendo un esempio, che potrebbe sembrare banale e superficiale ma non lo è, è come se, sulla base di un riscontro olfattivo, sapessimo che dietro a questa porta c'è un cadavere senza però avere le chiavi per aprirla. Chiediamo dunque a voi di aiutarci a trovare il modo per aprire quella porta e per verificare meglio lo stato dell'arte, ovviamente non solo ai fini di una tutela degli operatori e dei lavoratori del settore, ma in generale della collettività.

PRESIDENTE. La ringrazio, signor Galotto, per averci fornito qualche ulteriore elemento, che per noi è importante. Ovviamente la Presidenza la autorizza a consegnare la citata documentazione: la mia è stata

una dovuta sollecitazione, altrimenti saremmo rimasti nel vago. Adesso siamo in possesso di alcuni dati cui ancorarci per proseguire nella nostra indagine, che prenderà le mosse dalle indicazioni che ci avete fornito e da quelle ulteriori che ci farete pervenire.

Rientra nei compiti istitutivi di questa Commissione cercare di aprire quella porta cui lei ha fatto riferimento, posto che ci interessiamo non solo di infortuni, ma anche di salute nei luoghi di lavoro; quindi cercheremo di fare del nostro meglio perché il tema è di nostra competenza. Ecco il motivo per il quale abbiamo ritenuto opportuna e necessaria la presente audizione, cui ne seguiranno altre, che potrete seguire in quanto pubbliche, quindi trasmesse tramite il circuito televisivo e verbalizzate; quanto stiamo dicendo viene dunque ascoltato e ogni parola che è stata pronunciata sarà pubblicata nel resoconto *on line*, nella più ampia trasparenza.

Cercheremo di procedere cercando di capire cosa possiamo fare per evitare ulteriori rischi per la salute non soltanto vostra, ma – da quanto abbiamo capito chiaramente – di tutti i passeggeri che si trovano nell'ambiente circoscritto dell'aeromobile. Faremo del nostro meglio per approfondire il punto e cercare di trarre le dovute conclusioni.

BUGNANO (*IdV*). Signor Presidente, concordo pienamente con quanto ha detto e mi chiedo se tra gli oggetti dell'eventuale indagine cui dare avvio non potrebbe rientrare anche la richiesta di audizione dell'ENAC, che è stato giustamente richiamato, per sapere se sia mai stato avviato un percorso istruttorio con riferimento alla bonifica degli aerei.

PRESIDENTE. Senatrice Bugnano, avevo già intenzione di procedere in tal senso; mi auguro quindi che nella prossima audizione potremo chiedere queste informazioni ai rappresentanti dell'ENAC.

RECINE. Signor Presidente, in qualità di membro del collegio di presidenza dell'IPA ed essendo uno dei pochi presenti che – fortunatamente – lavorano ancora, vorrei cogliere l'occasione offertami dagli ultimi interventi, in particolare il suo e quello della senatrice Bugnano, per accogliere con favore l'intenzione di questa Commissione di dare vita ad un'indagine sul tema.

Il collega Divietri ha precedentemente parlato di *screening*, cui personalmente sarei ben lieto di sottopormi, qualora l'ENAC o altra Autorità preposta dovessero chiederlo, perché ciò costituirebbe una prova di quanto amianto è possibile sia presente.

Quest'oggi abbiamo parlato tanto di Alitalia, ma – come ha fatto presente il collega Divietri – a parte gli esempi di altre compagnie (quali Meridiana), crediamo che l'Autorità preposta dovrebbe vigilare ed effettuare verifiche sui velivoli di tutte le compagnie aeree attive negli aeroporti italiani, nell'interesse dei lavoratori e dei passeggeri.

Infine, vorrei aggiungere un'ultima, personalissima nota all'esempio fatto dal collega Divietri su come si assimila l'amianto. Sapete tutti che quasi l'80 per cento dell'aria che respiriamo su un aereo in un'ora di

volo è ricircolata e quindi sempre identica, ma vi sono voli che durano molto di più: ebbene, dalla documentazione che lasceremo agli atti si evince che, anche in anni recenti, aeroplani nemmeno poi tanto vecchi, che effettuavano voli a lungo raggio, hanno operato con lo stesso sistema, portando questo tipo di aria in cabina passeggeri e, ovviamente, in cabina di pilotaggio.

Ringrazio ancora la Presidenza e la Commissione per l'attenzione e resto a disposizione per qualsiasi richiesta di ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. Ringraziandola per il suo contributo, signor Recine, vi invito ad assumere l'impegno di aggiornarci qualora veniate in possesso di ulteriori elementi, perché questo discorso non si chiude qui, ma comincia oggi.

Dichiaro conclusa l'audizione in titolo.

I lavori terminano alle ore 15,15.