

di **Stefano Feltri**  
e **Valeria Pacelli**

**T**utto comincia con una tettoia sospesa, al nucleo elicotteri dei Vigili del fuoco a Torino. Sembra amianto. Alcuni pompieri protestano, fanno esposti in procura: è amianto. Se c'è l'amianto nelle tettoie, non sarà che se ne trova anche negli elicotteri? In Italia la fibra usata per decenni nell'industria, soprattutto per la sua resistenza al calore, è fuori legge dal 1992. Ma quello che allora era in circolazione, tantissimo, non è stato quasi mai smaltito in modo corretto. Gli elicotteri hanno una vita lunga, anche cinquant'anni. Quanto amianto c'è nei componenti, soprattutto nelle guarnizioni, le più pericolose perché tra frizione e calore si usurano rilasciando fibra cancerogena?

**LA DOMANDA** del sindacato dei vigili **Conapo** sembrava destinata a rimanere priva di risposte. Solo l'azienda produttrice degli elicotteri dovrebbe conoscere la verità: AgustaWestland, una controllata del gruppo Finmeccanica. Il 29 ottobre 2013, l'Agusta risponde alle richieste del ministero dell'Interno, dipartimento dei Vigili del fuoco. Oggetto della lettera: "Componenti contenenti amianto su elicotteri VVF". Agusta spiega di aver proceduto, dopo il 1992, a sostituire i componenti a rischio presenza amianto, ma visto che è difficile tracciare la provenienza di tutte le parti dell'elicottero, "quanto sopra non consente di stabilire con certezza" se "materiali installati attualmente sugli elicotteri contengano o meno amianto". Però segue una lista di nove pagine di tutte le componenti potenzialmente pericolose.

Nel settore elicotteri ci sono sempre state norme meno stringenti che, per esempio, in quello delle auto e per anni

# POMPIERI ALL'AMIANTO 20 ANNI SU ELICOTTERI FINMECCANICA A RISCHIO

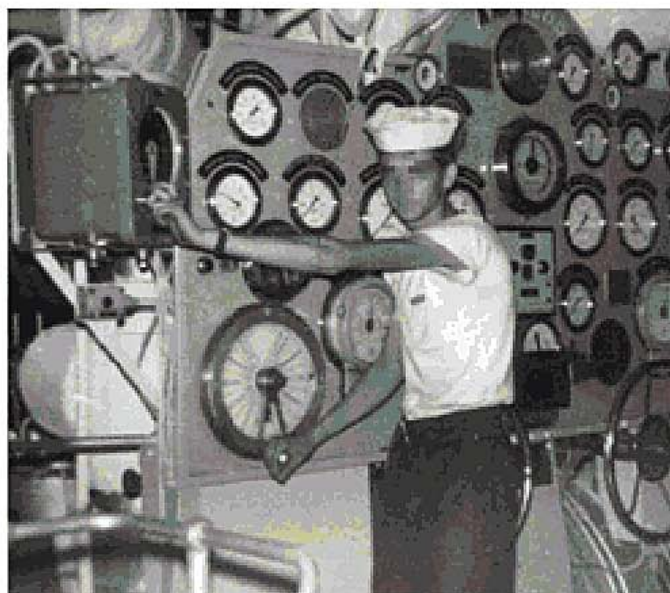
SOLTANTO A OTTOBRE 2012 L'AZIENDA COMUNICA AI VIGILI DEL FUOCO CHE CI SONO COMPONENTI PERICOLOSE A PADOVA PROCESSO PER I MEZZI DELLA GUARDIA DI FINANZA

sono rimaste in circolazione parti e guarnizioni prodotte prima del 1992 e prive di indicazioni. Il 19 dicembre 2013, il ministero dell'Interno scrive ai direttori regionali dei vigili del fuoco una lettera che allarma tutti i piloti: ogni volta che si maneggiano i componenti sospetti bisogna indossare mascherine e guanti, in alcuni casi la tuta. Fino al giorno prima si faceva tutto a mani nude. La circolare del ministero specifica che le protezioni sono di "natura prettamente cautelativa". Ma questo non basta a rassicurare i 240 tecnici e piloti in servizio e gli

oltre 700 in pensione che ora hanno la conferma di aver maneggiato per vent'anni componenti potenzialmente cancerogene, come le pastiglie del freno rotore. Quando sono in volo, le vibrazioni logorano guarnizioni e liberano fibre pericolose, non c'è alcuna protezione a proteggerli. Un pilota racconta: "L'Agusta, oltre a fornire gli elicotteri ai vigili del fuoco, organizza a Varese per noi piloti e tecnici corsi di nove mesi. Ci spiegavano come manovrare gli elicotteri e come fare la manutenzione, ma in nove mesi non ci hanno mai accennato al

fatto che c'era un qualche pericolo nel maneggiare questo materiale". Perché l'azienda non ha mai messo in guardia dai pericoli? Da Finmeccanica rispondono con una nota: "La società ha sempre agito nel pieno rispetto delle normative in materia di amianto, procedendo all'eliminazione del materiale contenente amianto dalle nuove produzioni". E poi è difficile fissare il discrimine tra l'esposizione all'absesto accettabile e quella eccessiva: "La scienza chiarisce che, con appositi controlli e cautele, alcune esposizioni all'amianto non rappresentano pericolo per le persone. Per tale ragione, con appositi controlli e cautele, alcune esposizioni sono consentite dalla normativa vigente". Sui corsi di formazione in cui non si parlava di amianto, però, non si ottiene risposta. Secondo i dati che ha ottenuto il pm torinese Raffaele Guariniello, ci sono almeno 58 casi di pompieri uccisi dall'amianto: mesoteliomi pleurici e del peritoneo.

**LA SITUAZIONE** dei vigili del fuoco non è isolata. Oltre a quella di Torino, anche la procura di Padova sta indagando sui possibili casi tumorali legati al contatto dei lavoratori con l'amianto. Sette militari della guardia di finanza, che ogni giorno sono a contatto



Le navi all'amianto su cui indaga la Procura di Padova





Un elicottero dei vigili del fuoco Ansa

## VELIVOLI AGUSTA

“Nell’addestramento per piloti non ci hanno mai avvisato”

L’azienda replica:

“Abbiamo sempre rispettato la legge”

con l’absesto e che temono di contrarre patologie correlate, hanno sporto denuncia. Il pm Marco Peraro, titolare dell’inchiesta, avrebbe già iniziato gli interrogatori, partendo proprio dai militari. E tra questi c’è anche il caso di una persona che non c’è l’ha fatta. Si tratta di un maresciallo, in servizio prevalentemente nel settore navale, mancato in seguito a mesotelioma, tumore provocato proprio dall’esposizione alle fibre dell’amianto. E non è la prima volta che la procura di Padova affronta casi del genere. Dopo la chiusura di un’altra inchiesta, di cui è titolare il pm Sergio Dini, ad ottobre scorso, 14 persone – che negli anni 80 e 90, hanno

fatto parte, ricoprendo diversi ruoli, della marina militare – sono state rinviate a giudizio. Il processo di primo grado inizierà il prossimo 25 marzo. Come aveva già rivelato il *Fatto*, il 18 gennaio scorso, i vertici della Guardia di Finanza hanno ammesso la presenza di amianto negli elicotteri. Lo testimonia una circolare del tenente colonnello delle fiamme gialle, Carmine Cortese, del 9 gennaio 2013, sulla “Presenza amianto sui mezzi aerei”. Nei giorni scorsi, l’effetto immediato è stato quello di chiudere la parte della base militare di Pratica di Mare (vicino Roma) in cui si è fatta in questi anni la manutenzione degli elicotteri. Ma non sarebbe l’unico caso di base piena di amianto. L’avvocato Ezio Bonanni – che si è anche fatto promotore delle istanze di prepensionamento dei tecnici della Guardia di Finanza, come della Marina Militare, dell’Aeronautica militare e dell’Esercito, che sono rimasti esposti a polveri e fibre cancerogene – ha già ricevuto segnalazioni dai militari che lavorano nelle basi di Napoli e Palermo.