

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

9° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 24 MARZO 2004

Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente FABRIS
indi del vice presidente PEDRAZZINI

I N D I C E

Seguito dell'audizione dell'Amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia Spa e audizione del presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori Aiscat

PRESIDENTE:		
* - FABRIS (<i>Misto-Udeur-PE</i>)	Pag. 13, 14	* <i>GAMBERALE</i> Pag. 4, 20, 24
- GRILLO (<i>FI</i>)	3	* <i>OCCELLO</i> 13, 14
- PEDRAZZINI (<i>LP</i>)	16, 17, 20 e <i>passim</i>	* <i>PALENZONA</i> 15
* AGOGLIATI (<i>FI</i>)	22	
BRUTTI Paolo (<i>DS-U</i>)	13, 14, 18 e <i>passim</i>	
* CICOLANI (<i>FI</i>)	20	
MONTINO (<i>DS-U</i>)	17	
PELLEGRINO (<i>UDC</i>)	20	
* PESSINA (<i>FI</i>)	13, 16	

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Indipendenti della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Alleanza Popolare-Udeur: Misto-AP-Udeur.

Intervengono, per la società Autostrade per l'Italia Spa l'ingegner Vito Gamberale, amministratore delegato, accompagnato dall'ingegner Giovanni Castellucci, direttore generale, dalla dottoressa Enrica Giorgetti, direttore dei rapporti istituzionali e della comunicazione e dal geometra Iginò Lai, responsabile della gestione operativa, e per l'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori Aiscat il dottor Fabrizio Palenzona, presidente, accompagnato dal dottor Massimo Schintu, dirigente tecnico, e il dottor Massimo Occhetto, direttore generale autostrada del Brennero.

I lavori hanno inizio alle ore 14,35.

Presidenza del presidente GRILLO

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione dell'Amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia Spa e audizione del presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori Aiscat

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale ed autostradale, sospesa nella seduta del 16 marzo scorso.

Sono in programma oggi le audizioni della società Autostrade per l'Italia Spa e dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (Aiscat). Sono presenti per la società Autostrade per l'Italia Spa l'ingegner Vito Gamberale, amministratore delegato, accompagnato dall'ingegner Giovanni Castellucci, direttore generale, dalla dottoressa Enrica Giorgetti, direttore dei rapporti istituzionali e della comunicazione e dal geometra Iginò Lai, responsabile della gestione operativa; per l'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori (Aiscat) il dottor Fabrizio Palenzona, presidente, accompagnato dal dottor Massimo Schintu, dirigente tecnico, e il dottor Massimo Occhetto, direttore generale autostrada del Brennero.

Riprendiamo dunque l'audizione dell'Amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia Spa; si terrà, a seguire, anche l'audizione del presidente dell'Associazione italiana società concessionarie autostrade e trafori, AISCAT. Ringraziamo dunque gli auditi per la loro presenza.

Do la parola l'ingegnere Gamberale che, come convenuto, può completare la relazione introduttiva, che ha iniziato a svolgere la settimana scorsa e che era stata rinviata a causa dei nostri concomitanti impegni in Assemblea.

GAMBERALE. La ringrazio, signor Presidente. Riprendo la mia esposizione dal punto in cui l'ho interrotta la settimana scorsa, ricordando che il nostro vuole essere uno scrupoloso contributo a ricostruire ciò che è accaduto e ad esaminare i ruoli finora svolti dai singoli attori in campo per capire che cosa non ha funzionato e per avanzare delle proposte affinché, in futuro, episodi del genere possano provocare ripercussioni più contenute.

Dobbiamo riprendere, però, quanto dicemmo la scorsa volta, vale a dire che l'evento nevoso del 28 febbraio 2004 è stato il più intenso degli ultimi 160 anni nell'area Modena-Bologna. Pensare che in presenza di un evento eccezionale del genere nulla potesse mutare rispetto alla normale movimentazione sarebbe come pensare di recarsi al mare e pretendere di fare il bagno nonostante una tempesta solo perché si è pagata l'entrata per accedere allo stabilimento. Rilevo, peraltro, che non è andata in crisi solo la viabilità, ma anche tutte le infrastrutture di telecomunicazioni e ciò è avvenuto non solo nel nostro Paese, ma anche (abbiamo fatto degli esempi la volta scorsa) sulle reti autostradali francese, portoghese, spagnola, tedesca e svizzera.

Nella scorsa seduta abbiamo anche precisato che i bollettini meteo emessi dalla Protezione civile e dagli istituti regionali non riportavano allarmi particolari né riguardo all'intensità, né alla durata dell'evento atmosferico. Abbiamo inoltre riferito sulle risorse impiegate per la gestione della viabilità invernale, facendo anche un paragone con il patrimonio disponibile prima della privatizzazione. Abbiamo rilevato, inoltre, che l'emergenza è stata particolarmente critica per la presenza di traffico merci, che negli altri Paesi è chiaramente regolamentato e in Italia no; infatti, negli altri Paesi è molto facile che scatti la regolamentazione per tale tipo di traffico: basti pensare che per questa stessa intemperie il traffico merci tra la Spagna e la Francia è stato bloccato per 48 ore. Abbiamo dunque provveduto a gestire il traffico con provvedimenti di filtro e di blocco della circolazione, coordinandoci continuamente con la Polizia stradale e con le prefetture. Di sicuro, però, alcune lacune, come vedremo (è giusto essere rigorosamente censori di se stessi), si sono evidenziate nella comunicazione e nel coordinamento a livello nazionale.

Passiamo ora ad analizzare come si rapportano al sistema delle istituzioni coinvolte nelle emergenze, sia Autostrade per l'Italia Spa che le altre concessionarie. L'ANAS, relativamente al 28 febbraio, ha effettuato controlli prima, durante e dopo la gestione dell'evento, avendo la responsabilità di governare il sistema. La Polizia stradale è l'unica istituzione con la quale il sistema autostradale ha delle convenzioni per lo svolgimento del servizio «h. 24», per pattugliamento e primo intervento nelle emergenze. Circa le altre istituzioni, abbiamo in essere protocolli operativi

locali e nazionali con vari soggetti: anzitutto con le prefetture, per la gestione delle emergenze neve, specie per i tratti di valico. Si tratta di un'altra delle istituzioni con le quali è regolamentato e disciplinato l'intervento, tant'è che eravamo in rapporto continuo, per l'appunto, proprio con la Polizia e le prefetture. Per il collegamento con il Dipartimento della Protezione civile non vi è alcun protocollo, ad eccezione di quello (stipulato nel 2002, su nostra richiesta) inerente alla gestione del traffico estivo. Altre istituzioni per il coordinamento sono rappresentate dai Vigili del fuoco, dal soccorso sanitario 118, dalle Aziende sanitarie locali, dal Corpo forestale dello Stato e dalle Associazioni di volontariato. Questo è il sistema con il quale bisogna relazionarsi per gestire le emergenze.

Analizziamo ora il sistema autostradale e di grande comunicazione in Italia. La rete di Autostrade per l'Italia Spa è di 2.855 chilometri; le altre società del nostro gruppo hanno una rete di 553 chilometri, per un totale di circa 3.408 chilometri per il gruppo ASPI. Le altre concessionarie possiedono una rete di circa 2.185 chilometri, per un totale di autostrade a pedaggio di circa 5.593 chilometri. La rete autostradale ANAS è di circa 894 chilometri. Il totale del sistema autostradale è di circa 6.487 chilometri, cui dobbiamo aggiungere 850 chilometri di strade di grande comunicazione, per un totale di 7.337 chilometri. Il sistema stradale delle grandi arterie del Paese, da gestire in condizioni ordinarie e in caso di emergenze, è dunque di circa 7.337 chilometri.

Passiamo ora ad analizzare come sono attrezzati i vari gruppi. Il gruppo Autostrade è composto da otto società, così come il gruppo Gavio; poi ci sono altre 7 concessionarie e l'ANAS, per un totale di 24 concessionarie. Il gruppo Autostrade ha 16 centri radio operativi, il gruppo Gavio ne ha 8, le altre concessionarie 7 e l'ANAS 2. In genere c'è un gruppo radio operativo per ogni società, mentre il gruppo autostrade ne ha due per ogni società. Circa le sale di coordinamento di gruppo, solo il gruppo Autostrade possiede un centro multimediale: non vi è alcun centro multimediale nazionale per il sistema autostradale e di grande comunicazione. Sulla nostra rete abbiamo 9 comandi operativi di polizia: ve ne è un altro sulla rete del gruppo Gavio, uno sulla rete delle altre concessionarie e due sulla rete ANAS, per un totale di 13. Noi disponiamo di un *call center* sulla viabilità e un altro è al servizio del sistema autostradale SUS Triveneto, per un totale di due. Solo noi, poi, abbiamo due canali d'informazione radio diretta e 2 canali TV convenzionati, questi ultimi utilizzati insieme alla società autostrade del Brennero. Nelle nostre autostrade è inoltre presente un pannello a messaggio variabile ogni 5 chilometri, mentre la media è di uno ogni 8 chilometri: la media ANAS è più alta perché l'ANAS gestisce per la maggior parte tratte non autostradali. Da questi dati emerge il fatto che solo noi disponiamo di una sala operativa nazionale, che governa la nostra rete.

Passando ad esaminare il sistema dell'informazione sulla viabilità si rileva che esso è composto da canali proprietari, istituzionali e commerciali. Sui canali proprietari vi sono i pannelli a messaggio variabile, nei quali i messaggi hanno una graduazione correlata alla loro criticità: si

va dal verde al nero. La terminologia di comunicazione segue lo *standard* europeo ma per l'automobilista italiano può darsi che tale messaggistica risulti tenue. Dopo il 28 febbraio, infatti, ci siamo chiesti se non sia il caso di introdurre nuovi contenuti per le criticità. E in effetti abbiamo cominciato a pensare a questa ipotesi. Ad esempio, quando la neve si va intensificando, invece di riportare la dicitura «neve Firenze-Bologna», noi proporremo al sistema di indicare «neve intensa – rischio blocco». Nel momento in cui, ad esempio, i primi veicoli si dovessero porre di traverso, la terminologia europea *standard* prevede la dicitura «neve», mentre noi vorremmo prevedere «neve intensa – traffico bloccato». Qualora dovessero porsi di traverso veicoli in più punti, invece di prevedere la dizione «traffico bloccato» potremmo prevedere «chiuso per neve». Questa è un'evoluzione della messaggistica suggeritaci da quanto accaduto.

Come abbiamo detto, siamo praticamente gli unici ad avere un *call center* alternativo al CCISS. Il giorno in questione sono giunte 1500 chiamate/ora, mentre la nostra struttura era tarata per 500 chiamate/ora. Abbiamo dunque previsto un adeguamento del numero di linee dedicate, per elevare la capacità complessiva del sistema fino a 2.000 chiamate/ora. Però, a nostro avviso, per queste emergenze occorre organizzare un *overflow* verso il CCISS. È bene che i due *call center* si raccordino per fornire la stessa comunicazione e usare la medesima terminologia, magari anche con comune addestramento per il personale addetto. Solo in questo modo il *call center* potrà fornire una informazione omogenea su tutto il territorio nazionale.

Veniamo alla questione Isoradio, argomento che ha fatto discutere molto. Isoradio viene percepita come una radio che copre tutto il sistema autostradale. Così non è perché, come emerge dalla tabella riportata a pagina 13 della relazione consegnata agli atti della Commissione, oggi copre il 61 per cento della rete di Autostrade, il 51 per cento della rete del gruppo ASPI, il 31 per cento della rete a pedaggio, il 29 per cento della rete autostradale e il 25 per cento delle reti di grande comunicazione. Quindi, ogni quattro chilometri uno è coperto e tre no. La copertura deriva dalla disponibilità delle frequenze. Sono state recuperate frequenze su altri 227 chilometri, sicché – alla fine dell'anno – la situazione cambierà, ma poco: migliorerà un po' sulla nostra rete, ma a livello nazionale saremo sempre al 28 per cento. Occorre quindi un forte impegno per un piano di acquisizione e di esproprio delle frequenze. Questo è un altro obiettivo da porre.

Vediamo, in particolare, qual è la situazione di Isoradio nella tratta critica, da Modena a Bologna. È coperto solamente il tratto della A1, da Bologna a Modena; non sono coperte con il segnale Isoradio le autostrade convergenti sulla A1: quindi la A22, la A13 e la A14. Quel giorno la criticità è derivata dal traffico da/per la A22, da/per la A13 e da/per la A14, oltretutto dal traffico che scorreva sulla dorsale della A1.

Per quanto riguarda Isoradio, esiste un accordo tra RAI e Autostrade per l'Italia Spa. La Società Autostrade fornisce le informazioni sulla viabilità e realizza e mantiene la rete e gli apparati trasmissivi. Autostrade è

l'unico operatore che ha investito 12 milioni di euro per costruire la rete e che spende un milione di euro all'anno per la manutenzione dei ripetitori. Inoltre ha messo a disposizione due fibre ottiche per la trasmissione del segnale. La RAI raccoglie le frequenze, costruisce i ripetitori in altura e cura la redazione e la conduzione del programma. Dobbiamo anche ricordare che Isoradio è l'unica emittente senza proventi, con costi sostenuti da Società Autostrade e RAI. Le informazioni sono fornite da Autostrade ad Isoradio; qui c'è un giornalista che le manda in onda; in taluni momenti di crisi, la comunicazione passa a noi, in viva voce. Però su Isoradio convergono anche i bollettini informativi di tutti gli altri emittenti di informazione, dal CCISS al Dipartimento della Protezione civile, al giornale radio RAI, all'albo degli autotrasportatori, a Trenitalia e così via. È opportuno esaminare nel dettaglio questo tema. Ad esempio, noi proponiamo prima di tutto di sopperire alla scarsa copertura nazionale; quindi di determinare il coinvolgimento dell'intero sistema autostradale nazionale, ma anche di istituire dei protocolli specifici per la gestione del palinsesto nelle emergenze. Riteniamo infatti che nelle emergenze sia opportuno andare in onda in viva voce, dalla nostra sala multimediale, perché solo chi ha il monitoraggio in *real time* di ciò che sta accadendo e sta gestendo, con la stessa visibilità e la medesima chiarezza può comunicare ai viaggiatori.

Mi faceva piacere, inoltre, mettere a disposizione della Commissione i bollettini pervenuti a Isoradio quel giorno. Ad esempio, c'è stato un bollettino della protezione civile, arrivato alle ore 9,30 del 28 febbraio – disponibile sul sito del Dipartimento della protezione civile – in cui è riportato quanto segue: «Abbiamo nevicato nella zona di Genova e in quella appenninica, temporali su tutto il fronte tirrenico, quindi da Grosseto verso Sud(...). Come sempre, in questi casi, l'invito agli automobilisti è di informarsi sulle condizioni del percorso che si intende seguire per raggiungere la propria meta(...)». Questo è il contenuto del bollettino del Dipartimento della Protezione civile che di sicuro non forniva alcun allarme, malgrado nevicasse da tre ore. Questo bollettino è stato riportato da Isoradio alle ore 9,30. Troverete nell'allegato 3 alla relazione consegnata alla Commissione lo *speech* dello *speaker* di Isoradio su questa emergenza, ma anche le comunicazioni fatte dal centro multimediale di Autostrade a Isoradio, il nome del giornalista e il messaggio da questi riportato. Questo fa capire che, come si diceva prima, le fonti sono diverse e che la persuasività della comunicazione non è la medesima. Il bollettino della Protezione civile alle ore 9,30 del 28 febbraio dava la percezione di un «non dramma» in quella zona, eppure stava nevicando da tre ore.

Veniamo ora ai sistemi di previsione meteo. Anche questo è un punto debole del sistema italiano. Negli Stati Uniti, per esempio (dove vi è il sistema più avanzato nelle previsioni meteo), tutto il territorio è suddiviso in maglie e coperto da *radar*. Ciascun *radar* riesce ad individuare cosa sta accadendo nella propria maglia; ma per funzionare in modo adeguato questa maglia ha bisogno di essere connessa alle maglie che la precedono verso Ovest e verso Nord per intercettare le correnti e prevedere cosa potrà accadere, evitando di doversi limitare a registrare gli eventi in corso

nelle maglie. Va però considerato il fatto che il territorio americano orograficamente si presta ad una interpretazione con probabilità di successo molto elevata; l'Italia, invece, ha una orografia – come dicemmo nella scorsa seduta – molto tormentata. I sistemi *radar*, peraltro, non ci sono. Invece ci sono molte fonti di previsioni meteorologiche. La stessa Società Autostrade, ha un accordo con Meteoitalia: infatti, pur avendo 243 centraline su strada per rilevare quel che avviene, non è in grado di fare previsioni. Per esempio, nelle previsioni meteorologiche – sempre se davvero si vuole istituire quel coordinamento e al fine di precisare cosa si dovrebbe coordinare – dal nostro punto di vista si avverte la necessità di rendere univoche, coi necessari requisiti di attendibilità, le fonti delle previsioni (e degli allarmi meteorologici), di migliorare le tecnologie impiegate, di conoscere con sufficiente anticipo e con continui aggiornamenti l'intensità e la durata delle precipitazioni.

Se vogliamo vivere l'evento del 28 febbraio scorso come una occasione di miglioramento del Paese, dobbiamo fare un punto ad un livello autorevole sulle tecnologie e sulle fonti di informazione, per rendere più attendibili le tecnologie e più univoche le fonti. Il problema non riguarda direttamente le concessionarie, che sono interessate alla questione per i riflessi sul piano operativo e gestionale.

La presenza in circolazione dei mezzi pesanti nelle fasi di precipitazioni nevose rappresenta il primo fattore di rischio per i blocchi del traffico. Gli attori che possono intervenire nell'attuazione di provvedimenti limitativi per la circolazione dei veicoli merci sono: il Ministero delle infrastrutture, i prefetti, la polizia stradale e lo stesso gestore della strada. Sappiamo, però, che l'introduzione di provvedimenti limitativi è una decisione di alto profilo e di notevole criticità, che richiede la condivisione anche da parte degli *stakeholders* istituzionali. Bloccare il traffico pesante è un po' come non fare entrare il flusso di un fiume nel proprio alveo naturale: o il sistema degli emissari è in grado di assorbirlo oppure si invade il territorio. Quindi, tale decisione deve essere sempre condivisa. Le criticità, dunque, riguardano la gestione dell'informazione preventiva, che va fatta d'accordo con tutti gli altri *stakeholders*, la gestione dell'informazione *in itinere*, l'effettiva realizzabilità dei controlli da parte della polizia stradale e – a nostro avviso – l'assenza di spazi adeguati per l'accumulo e la sosta dei veicoli merci. Questo perché non si possono far bloccare i veicoli merci ovunque; devono esistere degli spazi di stallo per poterli sistemare. E' vero che tra la Spagna e la Francia i veicoli hanno sostato lungo la strada, ma se vogliamo essere evoluti e confrontarci, ad esempio, con la *best practice* mondiale rappresentata dall'autostrada Turnpike in Florida, dobbiamo pensare a sistemi adeguati. Nella nostra rete circolano circa 300.000 mezzi pesanti nelle ventiquattr'ore; sul valico appenninico transitano circa 1.200 veicoli merci all'ora. Di conseguenza, dobbiamo pensare a capacità di stoccaggio di queste dimensioni.

La scheda n. 8 della relazione riguarda la limitazione della circolazione per il traffico merci: in essa sono riportati i dati relativi al numero dei veicoli medi giornalieri nelle principali tratte interessate. Le possibili

soluzioni consistono in un'integrazione del codice della strada, con una disciplina della circolazione dei mezzi pesanti in caso di neve, e l'individuazione dei siti destinabili al possibile accumulo di mezzi merci. Ad esempio, ci stiamo sforzando di potenziare la capacità di accoglienza dei TIR nel nostro sistema delle aree di servizio e siamo riusciti a renderla più che tripla. Di sicuro, però, ritengo che con gli altri *stakeholders* dovremo poter mobilitare, ad esempio, gli stoccaggi degli interporti, degli autoporti, dei parcheggi delle fiere perché c'è bisogno di accogliere gli automezzi man mano che defluiscono. È necessario predisporre una mappatura e coinvolgere tutti i sistemi.

Vediamo ora cosa è accaduto il 28 febbraio 2004. Al riguardo, è utile consultare i documenti consegnati agli atti della Commissione. Il 27 febbraio 2004, precisamente alle ore 13,46, il servizio di Protezione civile dell'Emilia Romagna, con 24 ore di anticipo, ha previsto precipitazioni a carattere nevoso di debole intensità, con valori indicativi fino a dieci centimetri circa di neve accumulata. L'ASPI ha emesso un comunicato stampa alle ore 17,20 dello stesso giorno; esiste un comunicato diramato dall'osservatorio geofisico dell'Università di Modena e Reggio Emilia che, invece, parla di una nevicata possibilmente abbondante. Il comunicato della nostra società parla di neve abbondante e invita a non mettersi in viaggio; annuncio che poi verrà ripreso il giorno successivo, dai *media* nazionali, tant'è che, ad esempio, sia «la Repubblica» che «il Giornale» parlavano di forti nevicata e di rischio caos sulle autostrade.

La precipitazione effettiva è stata di 52 centimetri e si è parlato dell'evento nevoso del 28 febbraio come del più intenso negli ultimi 160 anni nell'area bolognese; tra l'altro non ha nevicato intensamente in montagna, ma in pianura. La capacità di smaltimento dell'autostrada si è ridotta da 2.500 veicoli per carreggiata l'ora a 400. Ci siamo trovati dinanzi a due componenti di traffico: una componente di traffico pesante – vedremo successivamente quale sia la propensione di quest'ultimo a cambiare itinerario – e una componente di traffico leggero, legato alle vacanze invernali. In quest'ultima fattispecie rientrano automobilisti che, percorrendo poche volte l'anno lunghe distanze, non hanno una cognizione disinvolta dei percorsi alternativi locali proprio per la mancanza di familiarità con il territorio attraversato.

Presidenza del vice presidente FABRIS

(Segue *GAMBERALE*). Ma ritorniamo sulla questione delle previsioni attendibili perché, ad esempio, nei mesi precedenti ci sono state ben tredici previsioni allarmanti ed è successo che a seguito di tutti questi allarmi quando realmente si è verificata l'emergenza nessuno ci ha creduto, come nella storiella «Al lupo, al lupo». Intendo dire che, da un lato, non è giusto

non trasmettere notizia di previsioni allarmanti solo per tranquillizzare gli automobilisti, dall'altro, è necessario attenersi il più possibile alla realtà pena la mancanza di credibilità.

Vediamo, dunque, cosa è accaduto nell'area interessata. La scheda n. 9 consegnata agli atti contiene una mappa in cui sono riportate le precipitazioni in accumulo. Abbiamo attivato un'azione di filtro e una chiusura tecnica dei tratti più critici. Le azioni di filtro le abbiamo avviate nelle varie direzioni, mentre la prima chiusura tecnica l'abbiamo realizzata alle ore 15,30.

Nella scheda relativa alla cronologia dell'evento del 28 febbraio 2004 abbiamo ricostruito minuto per minuto cosa è accaduto quel giorno. Abbiamo ripercorso l'azione di tutti i soggetti che hanno operato. Vi è stata a livello centrale di Autostrade una mobilitazione e una cogestione tra Autostrade e ANAS; a livello del territorio erano allertate le sale radio del territorio, con la presenza della Polizia della strada e in collegamento con le prefetture. La gestione dell'evento straordinario scansionata nella scheda sopra citata.

La prima considerazione che possiamo trarre è che si è scongiurato il blocco notturno dell'Appennino. Ricordo, in proposito, che esso è avvenuto nel 1996 e nel 1999 in condizioni metereologiche meno critiche. Non possiamo dimenticare la storia: nel 1996 e nel 1999 – ripeto – con minore quantità di neve l'Appennino rimase chiuso a lungo; questa volta non è stato chiuso. Il problema è stato limitato – il che non vuol dire che non ci siano stati disagi perché è la stessa precipitazione a causarli – ad un periodo di cinque o sei ore, avendo smaltito un traffico particolare con intasamenti da mezzi pesanti.

Desidero riassumere ciò che non ha funzionato adeguatamente perché è giusto capire quali siano state le criticità rilevate e quali possono essere le proposte per migliorare il sistema. Innanzi tutto, il *call center* si è trovato dinanzi ad un picco di domanda, con 1.500 chiamate all'ora. In secondo luogo, abbiamo rilevato una mancanza di *back up* nel *call center* del CCISS. La proposta che intendiamo avanzare, se si istituisce il sistema di coordinamento, è quella di potenziare le linee dedicate, il risponditore automatico, la registrazione, l'aggiornamento continuo di notiziari e, al contempo, la gestione *overflow* verso CCISS.

Circa i pannelli a messaggio variabile, come società concessionaria proporremo di passare, solo nel caso di queste criticità, da una messaggistica conforme agli *standard* europei ad una messaggistica più coinvolgente, che attiri maggiormente l'attenzione. Ci stiamo già attivando in questo senso e vorremo poter condividere con tutti queste nostre decisioni.

Per quanto riguarda Isoradio, ho già accennato alla scarsa copertura territoriale per mancanza di frequenze e alla gestione del palinsesto inadeguata per le crisi. Probabilmente la gestione deve essere smistata nella sala centrale di controllo perché altrimenti bisogna prima comunicare e poi fare interpretare. È necessario da parte RAI un piano di acquisizione delle frequenze per la copertura dell'intero sistema autostradale. C'è bisogno di

raggiungere un accordo per l'univocità delle fonti e di darsi una procedura per la gestione del palinsesto in situazioni di emergenza.

Per quanto riguarda il CCISS, ci risulta che il *call center* 1518 abbia una capacità di risposta insufficiente e che la fonte alternativa ad Isoradio non sia adeguatamente integrata. Dovremmo, pertanto, riunire i due *call center* nei momenti d'emergenza.

Con riferimento alla gestione, in particolare sui pannelli a messaggio variabile è stata rilevata una mancanza di interconnessione tra le reti autostradali e i sistemi informativi delle varie concessionarie e dei vari enti gestori. La società Autostrade per l'Italia dispone della schermata di tutti i propri pannelli a messaggio variabile; probabilmente sarebbe opportuno avere contemporaneamente una schermata di tutta la rete. Di conseguenza, proporremo in sede AISCAT la definizione di un protocollo generale per la condivisione delle informazioni e dei criteri di comunicazione.

Per quanto attiene agli itinerari alternativi, abbiamo rilevato che esiste una scarsa propensione dei mezzi pesanti ad utilizzarli. Se quel giorno tali mezzi avessero intrapreso percorsi alternativi, avrebbero aumentato i chilometri da percorrere da 100 a 300. Ciò comporta, peraltro, un aumento dei costi del viaggio, per cui tali mezzi preferiscono fermarsi e attendere. È necessaria la definizione di procedure vincolanti sui percorsi alternativi. Quanto alla circolazione dei mezzi pesanti, sarebbe necessario introdurre in maniera chiara protocolli e sanzioni; individuare provvedimenti limitativi della circolazione e mettere a punto un piano per il fermo e il ricovero dei veicoli in aree di stallo in vigore di un provvedimento limitativo.

Veniamo ora al coordinamento centrale. Il problema rilevato è che esiste una scarsa chiarezza dei ruoli dei diversi soggetti coinvolti: è come se si trattasse di un poligono le cui estremità non si connettono tra loro, mentre dobbiamo immaginare una figura poliedrica le cui facce sono tra loro connesse. Al riguardo, pensiamo si debba riattivare il tavolo tecnico la cui prima ed unica seduta ci fu il 17 febbraio scorso, come conseguenza della nevicata di fine gennaio. La riattivazione del tavolo tecnico avrebbe l'obiettivo di definire, entro giugno 2004, un protocollo condiviso per l'attivazione e il coordinamento delle emergenze di viabilità invernale. Riteniamo sia giusto fare le analisi e le diagnosi, avanzare proposte di miglioramento, e poi comunicarle; quello che non si può fare è il contrario: non si può comunicare quando non si è fatto alcunché. Proponiamo quindi di riprendere l'attività che si era interrotta.

Un altro problema rilevato è quello della mancanza, sul piano nazionale, di una scala condivisa di valori di soglia e di conseguenti comportamenti da attuare sull'esempio di alcuni protocolli locali già in vigore. In sostanza, dobbiamo condividere anche a livello nazionale una «Scala Mercalli» delle criticità. Oggi non è condivisa e probabilmente ciò che è rosso per la Protezione civile per la società Autostrade è arancione o viceversa.

Inoltre, abbiamo rilevato che i comitati di crisi convocati e presieduti dalla Protezione civile presso la sede del Dipartimento di Roma non dispongono e non possono disporre di strumenti di osservazione e di inter-

vento diretto sulle singole competenze dei gestori. Questo perché, innanzi tutto, non hanno un centro multimediale e, in secondo luogo, perché non c'è connessione con i vari terminali di osservazione del territorio. Ebbene, riteniamo che il protocollo dovrà tenere conto dell'esigenza di far convergere il coordinamento operativo su un unico centro adeguatamente attrezzato e interconnesso e della necessità di valorizzare le competenze e l'autonomia decisionale di enti e concessionarie sulle specifiche problematiche di viabilità afferenti al comparto «autostrade e strade di grande comunicazione».

Per quanto riguarda le previsioni meteo, pensiamo si debba individuare un unico gestore, quantificare i costi e presentare un progetto serio di centralizzazione.

Per quanto riguarda la comunicazione e l'informazione, se intendiamo estendere la copertura su tutto il territorio nazionale con le frequenze Isoradio, sono necessari frequenze, ripetitori e protocolli di comunicazione. Bisogna ridefinire il ruolo e le competenze del CCISS. È necessario un protocollo per la gestione interconnessa dei pannelli a messaggio variabile.

Per i mezzi pesanti è necessaria l'adozione di provvedimenti limitativi sull'esempio europeo, l'integrazione del codice della strada per dotazioni, divieti e introduzione di sanzioni. Riteniamo indispensabile il potenziamento degli stalli che deve riguardare il sistema autostradale, i concessionari, il concedente e la Protezione civile.

Quanto alla circolazione dei mezzi leggeri, è vero che si può introdurre nel codice della strada l'obbligo delle catene, ma ciò non implica il fatto di saperle montare, come del resto l'obbligo della ruota di scorta a bordo non impone di saper cambiare la ruota. Pertanto, rifacendoci alle *best practice* americane, pensiamo sia indispensabile individuare delle aree per la sosta e il montaggio delle catene dove gli automobilisti possano essere assistiti dai volontari della Protezione civile. Soltanto così si evitano problemi: si fornisce aiuto agli automobilisti e si consente loro di rimettersi in marcia.

Da ultimo, con riferimento all'organizzazione interna di Autostrade per l'Italia, abbiamo deciso di estendere la dotazione di sistemi di rilevazione satellitare GPS a tutti i nostri mezzi operativi e a quelli della Polizia che operano sulla nostra rete.

Nella sintesi delle proposte di miglioramento avanzate da Autostrade per l'Italia c'è – ripeto – la riattivazione del tavolo tecnico per la definizione di un protocollo condiviso. Saremmo lieti se dal coordinamento emergesse l'impegno a fornire una risposta entro il mese di giugno. Tra l'altro, un progetto di coordinamento necessita di prove a vuoto. I vigili del fuoco, ad esempio, per spegnere gli incendi fanno numerose prove nelle torri. Abbiamo bisogno anche noi delle prove a vuoto, esigenza che ho ritrovato anche nel contesto di un resoconto di questa Commissione che ho avuto modo di consultare.

Sempre tra le proposte di miglioramento vi è quella della convergenza del comitato di crisi Protezione civile nel Centro multimediale ASPI. Siamo disponibili ad accoglierlo.

Concludo riconoscendo che probabilmente c'è stata passionalità nel mio intervento (è senz'altro la stessa con cui amiamo fare il nostro lavoro), ma di sicuro abbiamo tentato di offrire un'analisi obiettiva di quanto accaduto e anche di avanzare proposte scrupolose per poter limitare i problemi che inevitabilmente si determineranno dinanzi alle intemperie.

PRESIDENTE. Propongo ai colleghi di ascoltare una breve relazione introduttiva dei rappresentanti dell'AISCAT e dell'autostrada del Brennero e di procedere successivamente a un dibattito su tutte le relazioni.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Comunico inoltre che la richiesta di attivazione del collegamento audiovisivo è giunta in ritardo e ormai non è possibile accoglierla.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). La si richiede per una forma di *par condicio* tra «gli imputati».

PRESIDENTE. Non vi sono imputati, qui.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Il dottor Bertolaso ha potuto parlare «al pubblico», mediante il collegamento audiovisivo.

PESSINA (*FI*). Potremmo attivare il collegamento da adesso?

PRESIDENTE. Non è possibile.

Procediamo con le audizioni.

OCCELLO. Mi chiamo Massimo Occhetto e sono il direttore generale dell'autostrada del Brennero. Ho ascoltato con grande attenzione l'intervento svolto dall'ingegner Gamberale e mi trovo in assoluto accordo con lui, su tutta la linea. Vorrei fare soltanto qualche precisazione, soprattutto sottolineando gli aspetti inerenti il coordinamento delle attività in questione.

L'AISCAT, il «mondo autostradale», ha una convenzione da trent'anni con la Polizia stradale, con la quale lavora in grande sintonia. Adesso è emersa questa posizione del Dipartimento della Protezione civile che si propone come «super coordinatore». Mi chiedo come sia possibile coordinare di più e meglio di quanto attualmente avviene dovendo poi comunque passare attraverso le Forze di polizia e le prefetture. Su questa mia prima annotazione bisognerebbe forse fare un po' di chiarezza.

Concordo con la necessità di fornire indicazioni più nette rispetto a quelle previste dagli *standard* dell'Unione europea. Il protocollo Datex accomuna tutte le informazioni europee: probabilmente l'Italia potrebbe dare un contributo alle stesse comunicazioni.

Provegno da una zona di confine con l'Austria in cui le popolazioni alpine avvertono con meno preoccupazione una nevicata. Semplicemente, stanno di più a casa e sanno cosa fare quando nevicata: questo si riflette nel diverso atteggiamento delle società autostradali. In Italia la strada deve essere nera; quando nevicata, in Austria, la strada è bianca e nessuno protesta perché ciò avviene: gli utenti montano le catene e percorrono la strada bianca.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Mi scusi se la interrompo, ma la concessione o la convenzione che lei (o chi per lei) ha sottoscritto prevede che la strada sia bianca o nera?

OCCELLO. Richiede che la strada sia nelle migliori condizioni possibili.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). E allora...

OCCELLO. Non vorrei, però, fare polemica.

PRESIDENTE. Senatore Paolo Brutti, lasciamo proseguire il dottor Occhetto.

OCCELLO. Sto solo dicendo che noi italiani siamo molto esigenti rispetto alle nostre strade.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Il suo giudizio sugli italiani non ci interessa affatto.

OCCELLO. La ringrazio per questo. Vado avanti nella mia esposizione.

Il servizio Isoradio non copre tutta la rete autostradale. L'autostrada del Brennero ha un protocollo con Autostrade per fruire della medesima copertura Isoradio. Mi sono occupato personalmente di tale questione, ai tempi in cui – dal 1996 al 1999 – ho diretto la Polizia stradale. Provegno da una esperienza di prefettura: per trent'anni ho intrapreso una carriera prefettizia e so che in Italia non c'è un canale di pubblica utilità. Questo è il problema che si dovrebbe porre, a mio avviso, il Senato della Repubblica. Al di là del fatto che il canale Isoradio (che opera sulla frequenza 103.3) sia gestito o meno da Autostrade, non c'è oggi in Italia un canale di pubblica utilità. La RAI non è in grado di trovare – o non vuole farlo – le frequenze per creare questo canale di pubblica utilità, anche se mi risulta che ciò sia previsto nella sua convenzione.

Sono inoltre assolutamente d'accordo sull'opportunità di «andare in voce direttamente»: che sia il centro multimediale della società Autostrade piuttosto che un altro centro multimediale a farlo non è importante, purché si tratti in ogni caso di un centro multimediale. Non certo il dottor Bertolaso nella precedente seduta, ma qui il mondo dell'AISCAT (dagli anni

1996-1997), il sistema delle società autostradali chiedono al sistema Italia la possibilità di avere un punto condiviso, in cui è possibile dare e ricevere informazioni. Questo però non esiste; esiste soltanto il CCISS che, a suo tempo – lo ricordo a me stesso, prima che ai senatori qui presenti – fu istituito in tutta fretta per gestire le informazioni del Campionato mondiale di calcio del 1990 e tale è rimasto, con partecipazioni private e pubbliche: sono presenti l'ACI e altri soggetti, ma non vi è una seria gestione dell'informazione pubblica.

Anche in merito alle previsioni meteo condivido in pieno quanto ha detto l'ingegnere Gamberale. Condivido anche la questione legata al famoso «al lupo, al lupo». Personalmente, per esempio, mi occupo di un'autostrada che ha sette prefetture in 300 chilometri: ci sono prefetture più sensibili e altre meno sensibili. Tutti i giorni arrivano allarmi da Mantova e da Verona e non si sa mai quando il lupo c'è e quando non c'è. Possiamo fidarci soltanto delle previsioni Brennero, di quelle che vengono da Innsbruck (Austria), che sono le migliori in assoluto, e di quelle che vengono dal sistema emiliano, che è molto attento perché costruito per prevenire le grandinate che possono colpire il settore agricolo.

Sposo in pieno, inoltre, l'interconnessione dei sistemi di informazione a messaggio variabile: ma dobbiamo ancora lavorare su questo punto.

Poi, circa la necessità di prevedere il coordinamento centrale ricordo che, a suo tempo, il Ministro dell'interno offrì un punto per istituirlo; bisogna decidere dove farlo e poi individuare dei luoghi dove far fermare con più *confort* gli autotrasportatori, poiché anche questa è sicuramente una questione importante.

Mi scuso anch'io per la passionalità e termino il mio intervento.

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

PALENZONA. Signor Presidente, credo che l'ingegner Gamberale abbia fatto un esame attento della situazione per l'evento del 28 febbraio scorso e abbia indicato alcune delle soluzioni che per la verità abbiamo previsto da tempo, d'intesa con gli associati. Secondo l'AISCAT, situazioni così complesse devono essere affrontate, per quanto sia possibile, con degli schemi precisi di intervento: può trattarsi di una nevicata, ma anche di un grave incidente, come purtroppo accade.

Qualcuno semplicisticamente ha proposto di chiudere le autostrade, ma chi fa l'amministratore locale (è il mio caso, visto che sono il Presidente della Provincia di Alessandria) sa che se questo si verificasse, si creerebbe un problema al sistema territoriale. Occorre che ci siano livelli di attenzione su tutta la rete autostradale (la Società autostrade ha indicato soluzioni di sistema, per le quali l'AISCAT si è attivata e si attiverà ancora di più), ma a seconda degli eventi deve essere coinvolto anche il si-

stema territoriale, cioè quello esterno alle autostrade. Infatti chiudere le autostrade non significa risolvere un problema, ma a volte significa crearne tanti altri anche molto gravi. Per esempio, recentemente per alcuni incidenti a catena nell'area alessandrina sono state chiuse l'A21, l'A26 e la Milano-mare ed è successo il finimondo: non si è risolto il problema e sulle reti locali la situazione è diventata insostenibile. Tutti i problemi vanno sicuramente affrontati con il coordinamento necessario, sia a livello centrale, sia a livello territoriale, sia a livello interregionale, a seconda dei vari tipi di emergenza.

Spezzo una lancia a favore degli autotrasportatori, che certo non si mettono in strada per divertimento e che sono vitali per l'economia del Paese. Siamo favorevoli a regolamentare i casi di blocco, ma non credo che gli autotrasportatori debbano costituire il capro espiatorio. Concordiamo con l'ingegner Gamberale: infatti l'AISCAT e l'ANAS si stanno attrezzando per creare un piano nazionale per le aree di sosta dei mezzi pesanti sulla rete autostradale e non solo. È un tema delicato e importante, che non va affrontato né con demagogia né con soluzioni semplicistiche (qualcuno diceva *oportet ut scandala eveniant*), ma ragionate.

Anche secondo me prima dell'estate si dovranno condividere protocolli che tengano conto delle varie criticità – e che magari si facciano anche le cosiddette prove in bianco – e che ci consentano di essere tutti preparati, sapendo bene chi fa cosa. Quando si parla di emergenza, persone che hanno grandissima buona volontà ma non possiedono le necessarie professionalità specifiche rischiano spesso di essere un danno invece di un vantaggio. Ripeto, occorre definire bene chi fa cosa e chi è responsabile di cosa: perché a volte trovare qualcuno che gira con un maglioncino colorato per l'autostrada senza sapere dove va e cosa fa può rappresentare un maggior pericolo rispetto ai problemi che si verificano. Ognuno, compreso il sistema autostradale, deve fare la sua parte, sapendo bene cosa è successo, analizzando fatti, trovando le soluzioni giuste. E' ovvio che i problemi devono trovare risposta a livelli diversi, a livello di sistema Paese, per l'informazione e il coordinamento, e a livello territoriale, almeno per la preparazione. Bisogna infatti essere preparati per emergenze che possono coinvolgere i territori limitrofi delle autostrade, sapendo quali possono essere i punti di sfogo, caso per caso, area per area, zona per zona, per stoccare i veicoli.

Ho voluto solo aggiungere alcune indicazioni di sistema a quanto già detto dall'ingegnere Gamberale e dal dottor Occello e sono pronto a rispondere alle domande che i senatori vorranno pormi.

PRESIDENTE. Ringrazio gli auditi per le loro dettagliate introduzioni. Ora i componenti la Commissione faranno alcune domande a cui gli intervenuti potranno successivamente rispondere.

PESSINA (FI). Ho seguito con molta attenzione l'esposizione dell'ingegnere Gamberale, che ho trovato carica di passionalità ed i cui contenuti mi hanno aiutato a comprendere la situazione attuale e le proposte che do-

vranno essere discusse. Purtroppo in Italia si ha sempre la cattiva abitudine di attendere che si verifichino eventi negativi per poi costruire un futuro positivo.

Durante l'inafausta giornata del 28 febbraio, a quanto detto dal dottor Bertolaso nella sua audizione, la Protezione civile aveva diramato alle 14,40 un avviso di nevicate, senza specificarne l'entità. Poi è successo quello che ci è stato illustrato nel corso di queste audizioni. Dal momento in cui è partito l'avviso di allarme al momento in cui si sono verificati i disastri per la circolazione che ben conosciamo e che hanno messo in crisi tutto il tratto autostradale di quella zona, quali sono stati i contatti – se ci sono stati – tra i soggetti (Società Autostrade, Protezione civile e altri) direttamente coinvolti in questo accadimento? Mentre si aggravava la situazione, come si sono sviluppati questi contatti tra i soggetti responsabili per la risoluzione dei problemi sul campo?

MONTINO (*DS-U*). Le informazioni fornite e la relazione dell'ingegnere Bertolaso sono state particolareggiate, nonché attente, soprattutto su alcune questioni: mi riferisco, per esempio, alla fase critica, alle cosiddette lacune e anche alle proposte poste all'attenzione della Commissione.

Dalla lettura rapida della documentazione e dall'ascolto degli interventi, mi sembra di capire che ci troviamo di fronte a tre lacune. La prima è sicuramente quella della scarsa comunicazione di tutti i sistemi: si è coperta una parte molto piccola della necessità di informare. La seconda è quella relativa al coordinamento, con confusione tra vari enti e istituzioni e sovrapposizione nelle decisioni. La terza è quella di una previsione meteo abbastanza difforme, come evidenziato durante l'audizione del dottor Bertolaso. Egli ha sottolineato che mentre la Protezione civile nazionale ha fornito certe indicazioni parlando di una probabile nevicata abbondante, il servizio meteorologico dell'Emilia-Romagna ha detto cose ben diverse e più tranquillizzanti. Dal materiale fornitoci dall'ingegnere Gamberale si evidenzia anche questa difformità. Ora, la sintesi di tutto questo mi sembra sia la causa principale del problema che si è verificato.

Tra l'altro, sia durante la seduta odierna che in quella svolta rapidamente la scorsa settimana, l'ingegner Gamberale ha posto l'accento sul tema dell'eccezionalità dell'evento. Egli ha parlato di un evento straordinario ed ha chiamato in causa anche le ferrovie. Ha parlato di criticità nel sistema dei servizi, riferendosi alla mancata erogazione di energia elettrica per un certo numero di ore, come per dimostrare che non sarebbe stato possibile fare di più. In questi casi straordinari l'intervento della Protezione civile si basa senz'altro su un sistema di prevenzione e informazione estremamente efficaci, ma anche su un sistema di soccorso di emergenza che diventa decisivo per risolvere alcuni problemi di impatto come quelli che si sono verificati. Pertanto, vorrei sapere quanto tempo la società Autostrade per l'Italia abbia impiegato per rendere effettivamente operativo il meccanismo dei soccorsi. Nel caso specifico, infatti, l'elemento temporale diventa qualitativo: quanto hanno impiegato uomini e mezzi per intervenire nei punti critici? Da questa risposta saremo in grado di

comprendere se si è verificata una disfunzione non solo dell'informazione e di tutto quanto è stato già detto, ma anche della capacità operativa e organizzativa che dovrebbe governare una situazione come quella in cui ci siamo trovati. Non dimentichiamo che ci sono state centinaia di migliaia di persone bloccate per la strada, che non sapevano cosa fare.

Vorrei inoltre capire se il servizio di pulizia e sgombero della neve dalle strade, come anche quello che si sarebbe dovuto occupare del sostentamento alle persone rimaste bloccate o quello preposto alla rimozione dei camion e dei mezzi che sostavano di traverso lungo le carreggiate, abbiano funzionato e con quali tempi. L'elemento temporale mi sembra decisivo.

All'ingegner Gamberale chiedo, inoltre, di fornirmi una risposta scritta in ordine ad un problema che rappresenta un po' il fulcro di una lunga discussione svolta in Aula: la questione delle tariffe. Mi riferisco, in sostanza, al rispetto del programma e degli investimenti che sono alla base del rapporto Stato-società Autostrade al fine di comprendere se esiste una difformità rispetto agli accordi sottoscritti e conoscere le reali intenzioni della società in merito al nodo centrale della manutenzione straordinaria del sistema delle infrastrutture autostradali.

PRESIDENTE. Desidero aggiornare i colleghi che il calendario dell'Aula è stato modificato questa mattina e che la seduta pomeridiana avrà inizio alle ore 16 anziché alle ore 16,30. Invito, pertanto, tutti a rivolgere domande brevi.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, non farò nessun preambolo perché è mia intenzione interessarmi di problemi minori rispetto a quelli evidenziati dai miei colleghi. Per conoscenza della Commissione questo inverno si sono verificate tre importanti nevicate: la prima il 29 gennaio, la seconda il 28 febbraio, quindi a circa un mese di distanza dalla prima, e l'altra il 6 marzo. La prima di queste nevicate ha bloccato l'autostrada sul versante fiorentino; la seconda sul versante emiliano, più precisamente tra Bologna e Modena, la terza non ha bloccato niente. Naturalmente è noto che il motivo per cui la terza nevicata (della stessa entità della prima e un po' più lieve della seconda) non ha bloccato niente è che in quella occasione tutti avevano i «fucili puntati» (diciamo così): infatti nel momento in cui è iniziato a nevicare, intorno alla mezzanotte, i mezzi di soccorso già percorrevano l'autostrada avanti e indietro spargendo sale. È noto che quando si spargono sale e cloruri la neve che vi cade sopra si scioglie istantaneamente, come è altrettanto noto che se si forma uno strato di neve e si versa poi il sale sopra la neve non si scioglie, anzi si formano pericolosi strati di ghiaccio. Quindi, la terza volta si è arrivati in tempo e non è successo niente.

È interessante però la prima nevicata perché la seconda ha presentato quei caratteri di eccezionalità a cui abbiamo accennato e, pertanto, risulta difficile tenere conto di un registro della neve che risale a 160 anni fa. Certamente fu una nevicata di oltre 50 centimetri. Ha iniziato a nevicare

alle ore 6,45 della mattina del sabato 28 febbraio mentre la Protezione civile aveva annunciato rischio neve per il giorno precedente; tale annuncio era stato poi reiterato con comunicazioni televisive di vario genere. Quindi, tutti sapevano che sarebbe nevicato tant'è vero che la terza volta, inviando i mezzi in anticipo e facendoli stazionare lungo la strada, è stato possibile tenerla sgombra. La seconda volta questo non è accaduto. Si dice che mezzi non abbiano circolato perché la strada era già completamente invasa da sciatori e da mezzi pesanti; vorrei una risposta su questo punto. Ora, erano le 6,45 del mattino e da quanto ne so fino alle ore 7,30 non si è visto nessun mezzo di soccorso; e un'ora di neve ad una intensità di circa dieci centimetri l'ora significa fare attecchire la neve per dieci centimetri. Dico ciò per ribadire che si è arrivati con grave ritardo.

Ciò che interessa di più è la prima nevicata, perché bisogna capire come mai l'autostrada si sia fermata. Per correttezza avverto che sono a conoscenza del fatto che proprio su quella prima nevicata è stata portata avanti un'inchiesta da parte dell'ANAS i cui risultati, che non conosco, ci verranno comunicati domani mattina. Lo dico perché si sappia che le risposte che possono essere date a questa mia domanda potranno essere confermate o smentite da quello che ci dirà domani il dottor Pozzi.

Esiste un sistema di registrazione del movimento dei mezzi, magari mediante GPS, per sapere esattamente quando essi siano usciti dalle rimesse? Se non si ha la prova che i mezzi siano usciti in ritardo, dobbiamo credere alle cose che ci vengono dette, se invece ci fosse un sistema per riscontrarlo, tutto cambierebbe. Il dottor Bertolaso ha chiarito che non poteva dirci se ci fosse stata incuria o meno, perché, pur avendo chiesto alla Società autostrade l'orario di uscita dei mezzi, quanto si fossero mossi e quanto sale fosse stato sparso, non aveva ottenuto risposta. So che nella zona di Firenze il movimento dei mezzi è registrato con un sistema informatico, quindi si saprà con precisione come siano andate le cose, ma so che sull'altro versante questo sistema non c'è. Allora vorrei essere messo al corrente delle vostre valutazioni in merito, vorrei sapere quando è uscito il primo mezzo, quando è iniziata l'operazione di salatura della strada e così via.

Su un aspetto il dottor Bertolaso è stato esplicito: ha affermato che la Protezione civile non ha alcuna competenza sullo sgombero delle strade in caso di neve. Anzi ha detto, e su questo abbiamo tutti convenuto, che non è stata questione di sicurezza civile, aggiungendo che, se bloccandosi le strade, alcuni viaggiatori sono in pericolo di vita, la Protezione civile può intervenire. In casi diversi, la Protezione civile non ha competenza specifica: deve annunciare la neve e gli altri soggetti si dovranno attivare. Il dottor Bertolaso ha poi aggiunto che se ci sarà in futuro un'organizzazione più complessa, si dovranno attribuire maggiori poteri alla Protezione civile. Oggi il sistema funziona così: il servizio meteorologico annuncia la neve, la Protezione rilancia l'allarme e voi dovete provvedere. Avete provveduto? La risposta non può essere quella del celebre chirurgo che disse: «l'intervento è perfettamente riuscito, ma il paziente è morto»; se è successo quel che è successo, vuol dire che non siete intervenuti. La prima

nevicata è interessante perché non aveva quelle caratteristiche eppure tutti sappiamo cosa è successo. Avete tantissimi mezzi a disposizione; avete i luoghi nei quali posizionarli; avete a disposizione tonnellate e tonnellate di sale. Come è potuto accadere? Tendete forse a risparmiare?

GAMBERALE. So di non dover interloquire, però ho già fatto avere una risposta personale. Se lei la mettesse a disposizione dei suoi colleghi, forse mi eviterebbe...

BRUTTI Paolo (DS-U). Ma io non l'ho ricevuta. Risponda pure direttamente.

GAMBERALE. Comunque, darò copia del documento che ho mandato.

BRUTTI Paolo (DS-U). Il documento che lei mi ha mandato io non l'ho ancora ricevuto. E comunque, anche se la ringrazio per questo, lei è in Commissione e deve dire qui qual è la situazione.

Vorrei capire con una certa precisione...

PRESIDENTE. Senatore Brutti, termini qui l'intervento, perché il tempo rimasto a disposizione degli altri colleghi è assai ristretto.

BRUTTI Paolo (DS-U). Signor Presidente, non dobbiamo avere fretta. Possiamo anche rinviare il seguito dell'audizione ad altra seduta.

PRESIDENTE. Senatore Brutti, la prego.

PELLEGRINO (UDC). Signor Presidente, non conosco le autostrade nere e bianche. Vengo dal Regno delle Due Sicilie in cui le autostrade sono azzurre perché riflettono il mare. Sono interessato al corso per il montaggio delle catene, perché nel Sud spesso non sappiamo neanche cosa siano. Quando vado a Bari, vedo che a Vallesaccarda, prima della galleria, ci sono i mezzi antineve e i cloruri, però da noi nevicata poco. Abbiamo un problema diverso, quello della siccità. Con questi mutamenti del clima, Napoli tra un po' si troverà sul Tropico del Cancro, con temperature brasiliane.

A parte gli scherzi, dopo aver sentito il dottor Bertolaso e l'ingegner Gamberale, desidererei avere una franca risposta alla mia domanda al di là di tutto, anche al di là del fatto che dalla frequenza 103.3 a Modena Nord, bisogna spostarsi su 106 a Mantova Sud perché altrimenti può succedere di tutto. Desidero sapere se sia vero che la nevicata del 28 febbraio ha fatto più danni del *blackout* del settembre del 2003.

CICOLANI (FI). Sono curioso di conoscere le risposte che ha predisposto per il senatore Brutti, il quale mi ha anticipato su due delle domande che avrei posto e che quindi che non ripeterò.

Credo comunque sia logico, perché sta nel rapporto tra ANAS e Autostrade l'obbligo di pronto intervento, avere sul punto la massima chiarezza possibile, possibilmente documentata: ciò consentirebbe di guardare il problema con maggiore oggettività. Ringrazio l'ingegnere Gamberale per l'ampia documentazione che ci ha consegnato e che ci sarà utilissima, perché tocca una serie di argomenti molto importanti, per l'indagine che abbiamo avviato sulle concessionarie.

Per motivi di tempo salto le considerazioni che avrebbero spiegato meglio le mie domande. Dico soltanto che condivido totalmente quanto detto dal senatore Brutti sul ruolo della Protezione civile. Secondo me in questa vicenda la Protezione civile ha avuto un ruolo del tutto anomalo. Non possiamo pensare che spetti alla Protezione civile provvedere alla sicurezza del trasporto e del sistema logistico nel nostro Paese. La Protezione civile ha tutt'altri ruoli; se poi vogliamo attribuirle anche questi, esprimo subito la mia contrarietà. In ogni caso non possiamo pensare che competa alla Protezione civile la reprimenda in ordine alle inadempienze, perché non ha ruolo in ordine al rapporto tra concedente e concessionario. Solo l'ANAS avrebbe potuto rilevare le inadempienze della Società autostrade. Sentiremo domani dall'ingegner Pozzi il risultato delle indagini ed analizzeremo, con severità, anche il ruolo dell'ANAS: infatti dobbiamo capire se e come venga effettuato il monitoraggio sull'organizzazione dei pronti interventi.

Proprio perché la relazione dell'ingegnere Gamberale è stata ampia, si presta ad alcune osservazioni, per così dire, di merito che mi permetto di fare, anche tenendo conto di alcune considerazioni svolte dal dottor Palenzona.

Qui si è immaginato addirittura che le autostrade si possano chiudere; secondo me è il contrario: sono proprio le autostrade che devono restare aperte. Dobbiamo quindi partire da questo presupposto. Dirò di più: il ruolo di questo tipo di infrastrutture si va accentuando sia perché in questa fase epocale sta cambiando il ruolo logistico del nostro Paese in rapporto al mondo, sia perché – a prescindere da ciò – si va naturalmente verso un incremento sia del traffico sulle autostrade sia dell'effetto di sistema logistico. Ad esempio, il tentativo fatto dalla società Autostrade per l'Italia Spa sulle autostrade del mare manifesta l'ineludibilità di dover concepire sempre più, nei prossimi anni, tutto l'insieme come un effetto di sistema. Inoltre non c'è alcun dubbio, secondo me, sul fatto che le autostrade (elemento di drenaggio anche di cassa) possano fungere da elementi di drenaggio di risorse economiche pure in relazione all'effetto sistema cui si faceva riferimento: questo non è da escludere.

Voglio soffermarmi su alcuni aspetti della relazione dell'ingegner Gamberale: sono state elencate alcune mancanze, ma alcuni fatti non sono stati neppure toccati. In primo luogo siamo all'interno di un sistema europeo e non c'è dubbio che il sistema di sicurezza, anche della circolazione, faccia riferimento ad un quadro di coesione internazionale. Quindi non si dovrebbe far riferimento al Dipartimento della protezione civile quanto piuttosto al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche

nel quadro di un sistema di rapporti che trova nell'Unione europea l'elemento di raccordo e di impulso per fare in modo che, all'interno delle politiche di coesione comunitarie, sia prevista anche quella relativa alla sicurezza del trasporto stradale. Infatti, ad esempio, se vi sono neviccate nel Brennero, piuttosto che a Bologna, il problema ovviamente interessa gli austriaci e i tedeschi tanto quanto noi; quindi, il sistema deve essere razionalizzato in quest'ambito.

Sotto questo profilo, nelle azioni correttive non si fa riferimento al ruolo che può svolgere il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti dal momento in cui è diventato un unico Dicastero ed è stata creata l'Agenzia. Non si fa riferimento neppure ai SIIT (Servizi integrati infrastrutture e trasporti) regionali – e interregionali – i cui direttori centrali curano appunto le questioni inerenti alle infrastrutture e ai trasporti.

Passo ora a svolgere un'ultima considerazione non richiamata nella relazione e sulla quale chiedo all'ingegner Gamberale una riflessione. Partendo dal presupposto cui si riferiva il dottor Palenzona (vale a dire dall'evidenza che non si può pensare che le autostrade si fermino, altrimenti si determinerebbe un «infarto» del sistema logistico e si produrrebbero danni gravissimi), vi sono dei limiti delle infrastrutture che devono essere evidenziati. Probabilmente, la presenza della terza corsia dovrebbe diventare obbligatoria per tutte le autostrade. Il sistema infrastrutturale deve tenere conto di certi aspetti: sappiamo benissimo che più si chiede sicurezza e più è necessario disporre di una struttura adeguata a garantirla. Se si chiede ai costruttori di realizzare una casa antisismica al decimo grado della scala Mercalli, il pilastro, invece di misurare 30 per 30 centimetri dovrà misurare 60 per 60 centimetri: questo concetto va accettato. Se noi non accettiamo, come collettività, l'idea di fermarci ogni 5 o 10 anni, quando c'è una nevicata eccezionale (e probabilmente è giusto ritenere che non ci si deve fermare), dobbiamo anche accettare l'idea di avere a disposizione un sistema infrastrutturale più adeguato per conseguire tale risultato. Mi permetto però di dire che non penserei tanto a porre in essere azioni di volontariato cui faceva cenno l'ingegner Gamberale. Stiamo parlando di un ganglio vitale del sistema Paese: probabilmente il nostro Paese, in questo quadro accentuato di declino economico, trova nel sistema logistico una speranza di ripresa, un punto di forza della propria economia. Dobbiamo fare in modo che sia indipendente – questo sì! – da elementi di volontariato.

AGOGLIATI (FI). Signor Presidente, ho ascoltato attentamente l'intervento svolto dagli auditi. Considero anche io molto importante ed anzi basilare l'informazione. È giusto mettere a conoscenza l'utente autostradale delle condizioni climatiche e di ciò che può accadere sul suo percorso. Mi perdoni, ingegnere Gamberale, ma non sono assolutamente d'accordo sulle conclusioni o sui possibili provvedimenti da porre in essere. Il problema non si risolve assolutamente chiudendo le autostrade; è come se noi chiudessimo le arterie del flusso del sangue del nostro corpo: si finirebbe automaticamente con l'esplosione.

Giustamente il dottor Palenzona ha sostenuto che chiudendo le autostrade e deviando il traffico in zone alternative si determinerebbe il caos. Ne so qualcosa io, che abito a Piacenza: quando l'Autostrada del Sole è chiusa e il traffico viene deviato in città, si paralizza non solo il traffico dell'autostrada e della città, ma anche quello presente in tutto il resto dell'area.

È stato detto che si dovrebbero assumere provvedimenti punitivi contro i mezzi pesanti ma tutti sanno che praticamente il 100 per 100 del trasporto delle merci sul nostro territorio si svolge su gomma. Credo che bisognerebbe piuttosto fare il contrario: dovremmo prevedere degli interventi grazie ai quali questi mezzi possano svolgere la loro attività in qualsiasi momento dell'anno e in situazioni climatiche non certo catastrofiche ma appena un po' più avverse di quelle normali, come a mio avviso sono state quelle determinatesi nell'ultima nevicata. Si tratta infatti di mezzi che non percorrono l'autostrada per diletto o per svago, ma per lavoro. Forse il problema si potrebbe evitare – non voglio ipotizzare alcuna soluzione, perché non sono in possesso della bacchetta magica né ho pronta una soluzione per tutti i problemi - ponendo in essere azioni analoghe a quelle adottate dal mio Comune, che gestisce 200 chilometri di strade comunali di montagna sulle quali è nevicato molto di più, senza che rimanesse isolata alcuna frazione o che fosse stato chiuso nemmeno un metro di strada: perché si è intervenuti tempestivamente e soprattutto continuamente, non solo immediatamente. Sono infatti convinto che un intervento tempestivo e continuativo sui tratti autostradali interessati dalla caduta di neve avrebbe diminuito in modo sensibile i disagi.

Non dimentichiamo che lei ha affermato che erano 160 anni che non nevicava così. Rilevo, però, che nel 1985 è caduto un metro di neve nella Pianura Padana, Milano compresa (è addirittura crollato il palazzetto dello sport); quindi, nevicata eccezionale vi sono già state e la tempestività dell'intervento è forse l'unico metodo per risolvere il problema.

Circa la questione delle strade bianche o nere, inoltre, osservo che forse gli italiani, tenendo molto alla loro pelle, preferiscono le strade nere. In casi eccezionali la nevicata può essere troppo abbondante, ma in ogni caso io preferisco guidare su una strada non innevata.

PRESIDENTE. Per riassumere, rilevo che la questione dell'informazione – come è stato osservato da tutti gli intervenuti – deve essere legata alla qualità e non alla quantità perché, a quanto pare, proprio la differenza di comunicazione ha determinato queste situazioni.

Spero che ciò sia servito da lezione per fissare delle priorità, in modo che si eviti di avanzare proposte diverse (chi vuole chiudere e chi vuole lasciare aperte le autostrade); spero inoltre che si crei una sorta di protocollo che possa servire per il futuro futuro.

Abbiamo ancora un minuto a disposizione, che destinerei alla risposta del dottor Gamberale, il quale credo intenda fare una precisazione rispetto a quanto ha detto poc'anzi il senatore Agogliati.

GAMBERALE. Prima di tutto ringrazio questa autorevole Commissione per l'attenzione che ci ha dedicato. Il problema è molto complesso: sicuramente non è nostra opinione bloccare le autostrade, ma non dimentichiamo che la prima reazione di qualcuno il 28 febbraio sera è stata proprio quella di chiedere perché non lo avessimo fatto. Non possiamo il 28 febbraio essere incolpati per non aver bloccato il traffico e poi rispondere in questa sede in ordine alla presunta colpa di bloccarlo. Il problema è stabilire di quale regolamentazione abbia bisogno il Paese per poterlo fare. Noi non vogliamo bloccare il traffico e non lo abbiamo bloccato, tant'è che la capacità di deflusso si è ridotta, per forza maggiore, da 2.500 a 400 veicoli l'ora.

Il senatore ricordava che in montagna le strade vengono pulite, ma ha dimenticato di aggiungere – anche io vengo da una località in cui nevicata e mi permetto di dirlo – che i veicoli circolanti sono molti meno, quindi la capacità di smaltimento si riduce notevolmente. L'autostrada noi l'abbiamo pulita, a rotazione, mettendo tutta la flotta a disposizione, ma di sicuro non si può pretendere (mi si consenta in questa autorevole sede una metafora) la botte piena, la moglie ubriaca e l'uva sulla vigna. Quando nevicata bisogna assicurare il deflusso, ma bisogna anche accettare degli inconvenienti, ad esempio non è possibile viaggiare alla solita velocità.

Mi è sembrato molto puntuale il richiamo del senatore Brutti circa la prima nevicata, tuttavia abbiamo già risposto in maniera esauriente e non ho il dono della memoria, ma dei documenti. Pregherei quindi di poter allegare a questa seduta la risposta che abbiamo già dato.

BRUTTI Paolo (DS-U). Ma lei a chi ha inviato la risposta?

GAMBERALE. Ai Ministeri competenti. Pensavo l'avessero già inviata.

BRUTTI Paolo (DS-U). Assolutamente no.

GAMBERALE. L'abbiamo inviata il 15 febbraio. Siccome ogni evento crea criticità, il 17 febbraio si attivò un tavolo di emergenza, che non è stato più riconvocato. Siamo abituati a rilasciare poche interviste e a lavorare. Forse non ne siamo capaci, ma comunque di certo preferiamo prima lavorare e poi rilasciare interviste. Qui c'è qualcuno che il 28 febbraio si è arrogato il compito di regolatore. Mi trovo molto d'accordo con quel che dice il senatore Cicolani, ossia che esistono le autorità competenti. Se ognuno tiene la propria posizione, anche il calcio insegna con il gioco a zona, si ottengono migliori risultati.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro partecipazione e per la copiosa documentazione che ci hanno fornito.

Dichiaro concluse le audizioni odierne e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,10.