

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

### INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

10° Resoconto stenografico

SEDUTA DI GIOVEDÌ 25 MARZO 2004

**Presidenza del presidente GRILLO**

## I N D I C E

## Audizione del Presidente dell'ANAS Spa

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 7, 11 e <i>passim</i>	* COLETTA . . . . .	Pag. 6, 13
BRUTTI Paolo (DS-U) . . . . .	13	* POZZI . . . . .	11
CICOLANI (FI) . . . . .	8		
FORTE (UDC) . . . . .	11		
MONTINO (DS-U) . . . . .	9		
PELLEGRINO (UDC) . . . . .	10		
* PESSINA (FI) . . . . .	10		

---

N.B. L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto 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 Democristiana 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 l'ingegner Vincenzo Pozzi, presidente dell'ANAS Spa, e l'architetto Mauro Coletta, direttore centrale della direzione autostrade, accompagnati dal signor Fausto De Santis, della segreteria tecnica, dal dottor Giuseppe Scanni, capo ufficio stampa, e dalla dottoressa Roberta Lancetti, capo ufficio per i rapporti istituzionali.*

*I lavori hanno inizio alle ore 8,35.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione del presidente dell'ANAS Spa**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale e autostradale, sospesa nella seduta pomeridiana di ieri.

È in programma oggi l'audizione del presidente dell'ANAS. Sono presenti l'ingegner Vincenzo Pozzi, presidente dell'ANAS Spa, e l'architetto Mauro Coletta, direttore centrale della direzione autostrade, accompagnati dal signor Fausto De Santis, della segreteria tecnica, dal dottor Giuseppe Scanni, capo ufficio stampa, e dalla dottoressa Roberta Lancetti, capo ufficio per i rapporti istituzionali, che ringrazio per aver accolto il nostro invito.

L'audizione odierna si inserisce all'interno dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale ed autostradale, ma si riferisce in particolare ai disagi provocati alla circolazione stradale e al sistema dei trasporti dagli eventi atmosferici dell'ultimo fine settimana di febbraio. A tale proposito, sono stati già auditi il direttore del Dipartimento della protezione civile, dottor Guido Bertolaso, l'amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia Spa, ingegner Vito Gamberane, e il presidente dell'AISCAT, dottor Fabrizio Palenzona.

Come è noto, l'ANAS esercita una funzione di controllo sui gestori delle società autostradali; pertanto, vorremmo sapere come ha affrontato l'emergenza verificatasi nel tratto autostradale compreso tra Modena e Bologna e capire cosa non ha funzionato e cosa ha funzionato poco.

Cedo, quindi, la parola al presidente della ANAS Spa.

POZZI. Ringrazio la Commissione per questa occasione perché è sempre importante poter interloquire con un pubblico così autorevole, in particolare sulle questioni specifiche dei lavori pubblici. Vorrei svolgere innanzi tutto una breve relazione introduttiva e poi sarò disponibile a rispondere alle eventuali domande ed osservazioni che verranno avanzate.

Uno dei compiti istituzionali più rilevanti attribuiti dallo Stato all'ANAS è senz'altro quello di svolgere un'azione permanente di alta sorveglianza sulle società concessionarie di autostrade, che comprende tra gli altri temi anche quello della viabilità. In particolare, sul tema della viabilità, l'azione dell'ANAS si sviluppa su un duplice canale: tramite una azione di indirizzo e tramite una azione di controllo.

Per quanto riguarda l'azione di indirizzo, l'ANAS ha disposto che le concessionarie provvedessero a tutte le fasi operative necessarie per garantire la viabilità invernale ovvero il rilevamento preventivo delle condizioni meteorologiche, la prevenzione del rischio di formazione di lastre di ghiaccio, la gestione degli eventi connessi alle precipitazioni nevose con immediato e tempestivo intervento di mezzi idonei al primo verificarsi dell'evento.

Per quanto riguarda l'azione di controllo, l'ANAS provvede tramite i propri uffici periferici ad un processo continuativo di sorveglianza dell'operato dei concessionari.

Sull'autostrada A1 Milano-Napoli, e più precisamente sulla tratta Bologna-Firenze, l'ultimo sopralluogo dell'ANAS è stato effettuato nove giorni prima degli eventi oggetto dell'audizione, ovvero il 18 e il 19 febbraio ultimo scorso. In considerazione del fatto che i bollettini emessi in data 17 febbraio dai servizi meteo dell'Arpa per l'Emilia e del LaMMA (Laboratorio per la Meteorologia e la Modellistica Ambientale) per la Toscana prevedevano precipitazioni nevose dalla serata del 18 febbraio, l'ANAS ha organizzato, a partire da quella sera, un sopralluogo per verificare la reattività dell'azienda all'evento annunciato. Nel quadro di dette ispezioni si è potuta riscontrare una gestione dei piani operativi idonea alle circostanze, per quanto riguarda i trattamenti preventivi a base di cloruro, la disposizione dei mezzi e del personale per le operazioni della gestione invernale della viabilità e l'informazione diffusa all'utente tramite il servizio di Isoradio. L'esito dell'ispezione preventiva del 18 febbraio è stato sicuramente di segno positivo; tuttavia i disservizi registratisi il 28 febbraio scorso non possono essere semplicisticamente giustificati dalla nevicata abbondante, anche se la precipitazione è stata obiettivamente particolare perché – se non vado errato – sono stati riscontrati 52 centimetri di neve.

Come è noto, sulla linea stradale ed autostradale dell'ANAS, infatti, in pari data (il 28 febbraio scorso) non si è verificato alcun tipo di interruzione della circolazione. Per quanto riguarda il blocco della circolazione sulla A1 nel tratto Firenze-Bologna, abbiamo disposto un atto ispettivo al fine di accertare la responsabilità di quanto è accaduto, come normalmente avviene in questi casi. Tale accertamento è entrato nel dettaglio dei parametri propri della viabilità invernale: frequenza e natura dei trattamenti preventivi, frequenza e natura dei trattamenti di sgombero neve, tempi di intervento per la rimozione di mezzi incidentati o in panne, viabilità delle aree di servizio durante la crisi e qualità dell'informazione somministrata all'utenza. Questi sono i parametri verificati con l'ispezione commissionata subito dopo l'evento del 28 febbraio scorso.

Per serietà non posso ancora anticipare in questa sede i risultati dell'accertamento che per sua natura è complesso e, considerata la peculiarità della vicenda, ha richiesto un supplemento di valutazioni. Esso, quindi, sarà completato nei prossimi giorni; tuttavia vi sono già alcuni segnali che sembrerebbero confermare elementi critici nella gestione dell'emergenza. Se tali elementi critici saranno confermati nella relazione finale della commissione, vi saranno senz'altro provvedimenti contestativi. Mi impegno ad inoltrare all'8<sup>a</sup> Commissione permanente del Senato il rapporto definitivo non appena lo avrò ricevuto dalla commissione. Spero, pertanto, di poter fornire al massimo nell'arco di dieci giorni al senatore Grillo, presidente della Commissione, le risultanze della nostra ispezione e gli eventuali provvedimenti contestativi.

Questa audizione è anche l'occasione per illustrare le iniziative dell'ANAS volte ad evitare che in futuro si vengano a ripetere disservizi del genere. Innanzi tutto, intendiamo valutare in maniera più approfondita la gestione dell'autostrada A1, promuovendo una serie di riflessioni congiunte nei vari soggetti competenti per la gestione del traffico e della viabilità, a partire dal concessionario Società autostrade per l'Italia. Intendiamo valutare l'attuale gestione dell'A1 che si basa su un'esperienza ormai più che trentennale e verificare se tutto non possa essere ottimizzato in vista delle condizioni che ormai si stanno consolidando a seguito delle più recenti tendenze riscontrate in termini pratici: ormai da 25 anni le condizioni climatologiche stanno subendo un mutamento importante, il quale deve essere oggetto di censimento, di verifica e di nuove norme per quanto riguarda la possibilità di intervento.

Le nostre proposte sono già state formalizzate nel comitato tecnico costituito dalla Protezione civile per valutare, insieme ai concessionari, ai prefetti e agli altri organismi interessati, le osservazioni operative che si possono trarre da questa esperienza per evitare che si possano ripetere in futuro simili eventi. Nelle linee di sviluppo proponiamo che venga affrontato anche il discorso relativo ai servizi di previsione meteorologica, sottolineando la necessità di una migliore organizzazione, di un coordinamento generale che faccia capo ad un unico soggetto e per gli utenti di un'informazione preventiva e continua durante l'evento stesso affinché gli automobilisti possano essere informati di quanto sta avvenendo e quindi possano autonomamente regolarsi. Tra le misure previste, si sta valutando anche la chiusura tecnica delle autostrade al fine di evitare intasamenti e congestioni.

Per quanto ci riguarda, intendiamo proporre per il futuro (oggi le attuali convenzioni con le società autostradali non lo prevedono), nel caso in cui si verificano particolari disservizi imputabili alla diretta responsabilità di una società concessionaria, l'introduzione di penalizzazioni nei confronti della stessa concessionaria, secondo quanto previsto anche dall'articolo 21 della legge 27 febbraio 2004, n. 47, relativamente alla definizione dei parametri di qualità.

Non intendo dilungarmi oltre, considerato che alle 9,30 è previsto l'inizio dei lavori dell'Assemblea ed anche per dare la possibilità all'archi-

tetto Coletta di svolgere un breve intervento e ai componenti della Commissione di porre eventuali domande.

In conclusione, mi permetto di chiedere cortesemente alla Presidenza la possibilità di svolgere una ulteriore audizione mirata alla verifica delle attività svolte dall'ANAS, in particolare nel 2003, onde effettuare una panoramica globale di tali attività, sia di quelle gestite direttamente dall'ANAS, sia di quelle portate avanti in raccordo con le società concessionarie.

Stiamo cercando di assolvere ad un compito che obiettivamente non è facile, anzi è assai problematico, e che comunque viene svolto sempre nell'ambito di un leale e corretto confronto con tutte le forze politiche e sociali del Paese. Abbiamo dovuto superare molti ostacoli per riuscire a raggiungere i risultati che ci riserviamo di descrivere più dettagliatamente in una prossima audizione – qualora la Commissione decida di accedere alla nostra richiesta – e che sulla base di dati percentuali registrano un incremento di circa il 190-200 per cento rispetto alle attività svolte nel 2002 e pari a circa il 500 per cento in più in riferimento al 2001. Questi risultati sono stati ottenuti grazie alla collaborazione di tutti, maggioranza ed opposizione. Tanto per fare un esempio, accennerò al grande lavoro svolto anche sulla spinta dei rilievi critici, ma anche dei suggerimenti fattivi pervenuti da esponenti del Senato, membri anche della vostra Commissione che, tengo a ribadire, siedono nei banchi sia della maggioranza che dell'opposizione. Voglio citare, in particolare, il grande conforto che abbiamo avuto nella definizione del grande asse trasversale (E45-E55), che congiunge Orte, Cesena, Ravenna e Venezia e che costituirà il fondamentale necessario collegamento stradale tra la nostra capitale e l'Est europeo. Questo risultato è stato finalmente raggiunto e di ciò possiamo tutti essere orgogliosi.

*COLETTA.* Saluto e ringrazio la Commissione e, non volendo rubare troppo tempo, mi limiterò ad aggiungere solo poche notazioni di carattere tecnico. L'ingegner Pozzi ha fatto riferimento alle ispezioni già effettuate e che vengono normalmente svolte a prescindere dagli eventi atmosferici ed alle conseguenti situazioni critiche sull'A1 verificatisi sia il 29 gennaio che lo scorso 28 febbraio.

Con una circolare a firma del sottoscritto abbiamo provveduto a ribadire sin dal 2002 le procedure che debbono essere adottate in caso di eventi di questo genere per quanto riguarda la viabilità invernale, sottolineando che il rilevamento preventivo delle condizioni meteo e le azioni preventive costituiscono sicuramente l'elemento fondamentale e importantissimo al fine di evitare ogni turbativa al traffico autostradale.

Gli accertamenti che stiamo conducendo sono di carattere generale e riguardano la gestione dell'evento, nello specifico il comportamento e le azioni preliminari disposte dal concessionario, soprattutto con riferimento agli avvisi meteorologici emanati degli istituti competenti, in particolare dal Dipartimento della protezione civile, o da quelli privati convenzionati.

Come è noto – lo ha ricordato l'ingegner Pozzi – gli uffici hanno effettuato una ispezione nei giorni 17 e 18 febbraio, nell'ambito della quale

si sono avvalsi chiaramente delle previsioni meteo di due istituti privati, l'ARPA e LaMMA; preventivamente si è verificato lo stato di allerta posto in atto nel tratto autostradale appenninico della Firenze-Bologna, che è ritenuto sicuramente il più critico, ma che nell'ambito dell'intero sistema nazionale è anche quello più attrezzato per ogni evento, considerato anche che ogni piccolo problema che interessi quel tratto fa correre il rischio di dividere in due l'Italia. Tali accertamenti hanno riguardato: il numero e la tipologia dei mezzi antineve utilizzati; il dettaglio cronologico concernente l'attività di tutti questi mezzi per verificare la tempestività del loro intervento – come è noto hanno dei tempi di circuitazione ben precisi, considerato che devono precedere il traffico autostradale cui debbono essere garantite condizioni di percorrenza accettabili –; la composizione e la qualità dei cloruri impiegati (da qui deriva la difficoltà degli accertamenti poiché si tratta di questione molto delicata); le comunicazioni effettuate dal concessionario autostradale agli automobilisti in viaggio sia sotto il profilo degli strumenti utilizzati che della tempestività delle comunicazioni medesime; le azioni gestionali attuate, disposte sin dalla fase critica preliminare in accordo con le prefetture e con la polizia stradale.

Un altro aspetto sicuramente importante sottolineato dall'ingegner Pozzi, riguarda la modifica dei parametri inseriti all'interno della formula del *price cap*. La possibilità di rivedere tali parametri contrattuali nell'ambito di questo quinquennio è prevista dall'articolo 21, ma anche dagli atti convenzionali già vigenti, e allo stato riguarda due parametri ossia quello relativo allo stato strutturale delle pavimentazioni autostradali e quello dell'incidentalità. È ovvio poi che si renderà necessario aggiungere degli altri, e la nostra attenzione è ora rivolta ai tempi di percorrenza e in tal senso gli ulteriori indicatori sono legati proprio agli eventi particolari. Riteniamo in proposito opportuno introdurre quindi delle penalizzazioni, la cui previsione va inserita nell'ambito dello stesso *price cap*, stabilendo penalità a livello di tariffa per il responsabile della mancata attuazione delle disposizioni normative, disciplinari e regolamentari definite dall'ente concedente nell'ambito dell'atto concessorio.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per la loro relazione introduttiva.

Prima di dare la parola ai colleghi, desidero comunicare che è mia intenzione rimettere all'Ufficio di presidenza la richiesta – precedentemente avanzata dall'ingegner Pozzi – di una audizione specifica sulle attività dell'ANAS con particolare riferimento ai rapporti con i concessionari. In tale occasione vorrei conoscere l'opinione dei nostri ospiti sulla nuova tratta autostradale E45-E55, iniziativa che, come accennato dall'ingegner Pozzi, ha visto anche la collaborazione di questa Commissione nella identificazione di idee e procedure in ordine alla realizzazione di nuovi tratti autostradali. Per altro ricordo che tempo fa con alcuni colleghi ci eravamo rivolti all'ANAS per conoscere l'opinione dell'ente circa la possibilità di un prolungamento di questa tratta da Orte a Civitavecchia in modo da creare un collegamento tra il mar Tirreno e quello Adriatico.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ringrazio innanzi tutto i nostri ospiti per quanto riferitoci. Non ho ovviamente alcun problema a che vengano nuovamente auditi i rappresentanti dell'ANAS per approfondire i temi testé sottolineati dal Presidente, tuttavia, mi sembra importante acquisire il documento conclusivo dell'attività ispettiva svolta dall'ANAS. Infatti, pur senza anticipare alcun giudizio, se le linee lungo le quali si muoverà tale documento sono quelle cui ha accennato oggi l'ingegner Pozzi, mi sembra si possa registrare sin d'ora una certa differenza tra queste dichiarazioni e quelle rilasciate dall'amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia Spa, il quale ha sostenuto in questa sede che tutti i disagi verificatisi sono da attribuire all'eccezionalità della nevicata. Questa è stata la sostanza del ragionamento dell'ingegner Gamberale. Mi sembra invece che i contenuti dell'intervento che l'ingegner Pozzi ci ha anticipato questa mattina siano più vicini a quanto ci ha riferito il capo Dipartimento della protezione civile, dottor Bertolaso, e cioè che sembrano emergere carenze nella predisposizione delle misure di intervento adottate dal concessionario.

Per l'importante nevicata del 28 febbraio restiamo in attesa degli esiti della nuova ispezione. L'ingegner Coletta ha però richiamato anche la nevicata del 29 gennaio alla quale ha fatto subito seguito l'interruzione di una tratta autostradale. Se non ho capito male, l'ANAS ha disposto all'uopo un'ispezione addirittura costituendo una commissione specifica. Se possibile, gradirei conoscere le conclusioni dell'attività ispettiva condotta su quella nevicata, per capire come mai in quella circostanza avvenne il blocco completo della circolazione sia pure sul versante toscano invece che su quello emiliano. Sarei interessato ad avere questa risposta, atteso che anche su questo evento la società Autostrade per l'Italia Spa ha dato spiegazioni a mio giudizio non convincenti.

CICOLANI (*FI*). Anch'io ringrazio l'ingegner Pozzi e l'architetto Coletta per le relazioni svolte, restando in attesa delle conclusioni dell'attività ispettiva disposta.

Alla luce delle premesse illustrate dall'ingegner Pozzi, convengo però con il collega Brutti sulla differenza del comportamento tenuto dalla società Autostrade per l'Italia Spa rispetto alle due neviccate del 29 gennaio e del 28 febbraio. Se così si può dire, si incomincia a intravedere una *culpa in intervenendo*, cioè un ritardo nell'intervento che è una delle cause – certo non la sola causa – che hanno reso difficoltosa la gestione degli eventi che hanno procurato notevoli disagi nella circolazione autostradale.

Tuttavia, senatore Brutti, alla luce delle informazioni sin qui acquisite, la qualità di questa nostra indagine prescinde dall'analisi dell'evento specifico. In caso contrario, la Commissione rischierebbe di schiacciarsi sulle conclusioni che l'ingegner Pozzi consegnerà nel giro di alcuni giorni.

È interessante invece recuperare alcuni elementi emersi nel corso del dibattito di questi giorni che costituiscono la premessa dell'indagine cono-

scitiva, concernente le concessioni di servizi pubblici in generale, che è stata già deliberata da questa Commissione e nell'ambito della quale si dovrà riascoltare l'ingegner Pozzi.

A mio giudizio, sarebbe utile riflettere sul tema della sicurezza della circolazione stradale intesa non tanto in termini di incidentalità quanto di certezza per il viaggiatore di arrivare a destinazione nel momento in cui si mette in viaggio, vale a dire sicurezza *lato sensu*. In alcuni ragionamenti sviluppati ieri in questa Commissione è emerso che non è opportuno mettere in discussione la possibilità di chiudere le autostrade in occasione di eventi atmosferici particolarmente gravi o perlomeno che il ricorso a tale possibilità sia ridotta ai minimi termini. Deve esistere un grado di sicurezza, accettato e condiviso dal sistema paese, che riconsideri e tari i rapporti tra ente concedente e società concessionarie, e non solo in ordine al livello di qualità da garantire, richiamato dall'architetto Coletta, laddove ha citato la formula del *price cap*. È altresì necessario che l'ANAS, come ente concedente, garantisca, in generale, al sistema paese che alcune – se non tutte – arterie principali italiane non possano essere chiuse, proprio ai fini della funzionalità della circolazione stradale.

Visto il tempo a nostra disposizione, sarebbe interessante accompagnare all'esame dell'evento specifico un'analisi statistica quantitativa e qualitativa dei casi che negli ultimi anni hanno manifestato sofferenza, per capire se si tratta di un problema strutturale o no. Andrebbero poi verificate le iniziative e i modelli cui l'ANAS intende fare riferimento per tarare, o eventualmente ritarare, i rapporti con le società concessionarie.

MONTINO (*DS-U*). Presidente Pozzi, a parte la verifica del 18 febbraio in fase pre-evento, l'ANAS ha effettuato ulteriori simulazioni nel periodo sia invernale che estivo, quando spesso (è capitato anche me), in virtù di lavori che non finiscono mai, si determinano ai caselli autostradali code di cinque, sei, otto chilometri o altre situazioni di natura analoga? La società Autostrade per l'Italia Spa avvia lavori spesso infiniti. Ad esempio, i lavori della galleria di Torrita Tiberina sono iniziati da ben cinque anni e, ad occhio – pur non essendo ingegnere come il presidente Pozzi –, prima di vederne la conclusione dovranno trascorrere almeno altri due anni: sempre che la macchina non scompaia e non si capisca da dove è uscita!

Affermo ciò perché vorrei capire come l'ANAS esercita la sua funzione di indirizzo e di controllo (ad esempio, se sistematicamente o no) sui concessionari e se vi sono mai state contestazioni formali di violazioni degli obblighi convenzionali nei confronti delle società concessionarie, viste le gravi disfunzioni che ogni tanto si ripetono nel corso della gestione e lungo il percorso autostradale.

La seconda domanda è relativa all'indagine che l'ANAS sta conducendo. Ancorché si tratti di un argomento certamente delicato e complesso, considero sconcertante che, a più di un mese dall'inizio, un'indagine non si sia ancora conclusa. È trascorso ormai quasi un mese dall'e-

vento e capisco la delicatezza dei fatti ma non credo sia particolarmente difficile effettuare un verifica soprattutto dell'intervento di soccorso di emergenza. In sostanza, con tale indagine si dovrebbe verificare se i mezzi hanno immediatamente funzionato, se gli interventi sono stati effettuati con celerità, se gli uomini erano al punto giusto in una situazione di crisi come quella. In altri termini, si tratta di una verifica operativa, a mio parere abbastanza semplice, che non comporta un mese o magari un mese e mezzo di difficile studio per arrivare ad una soluzione.

Poiché lei ha quasi prefigurato le conclusioni dell'indagine chiamando in causa la società Autostrade per l'Italia Spa, vorrei capire se sia individuabile una responsabilità precisa e quali siano le misure che il controllore propone di esercitare nei confronti della società. Ritenete che questa materia sia adeguatamente affrontata nella convenzione o si tratta soltanto di una petizione di principio priva del benché minimo effetto pratico?

Voglio sperare che i colleghi concordino sull'opportunità di svolgere un'ulteriore audizione – come lei ha richiesto – al fine di fare il punto della situazione complessiva dell'ANAS: cantieri, programmi e così via. In quella occasione (non questa mattina), credo che andrà fornita una spiegazione del grande sgarbo istituzionale che l'ingegner Pozzi ha fatto al sottoscritto e ai parlamentare del Lazio sulla questione relativa al Grande raccordo anulare.

PESSINA (FI). Signor Presidente, per accelerare i lavori, non porrò alcuna domanda, anche perché i colleghi che mi hanno preceduto hanno già evidenziato le questioni di maggior rilievo. Voglio solo aggiungere che, dopo aver ascoltato le audizioni del dottor Bertolaso e dell'ingegner Gamberale, l'intervento del presidente Pozzi risulta molto importante. L'ANAS, infatti, è l'arbitro che può fare luce sulle responsabilità dei fatti avvenuti il 28 febbraio scorso.

PELLEGRINO (UDC). Innanzi tutto, mi rivolgo ai colleghi Brutti e Cicolani sottolineando che a me non sembrano differenti le questioni evidenziate nelle audizioni dell'amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia Spa e del presidente dell'ANAS. Se ho ben compreso (altrimenti vi prego di correggermi), anche il presidente Pozzi ha evidenziato che, al di là delle ispezioni e dei controlli giusti e dovuti, ci si è trovati comunque in presenza di un evento meteorologico di gravità eccezionale.

Il senatore Cicolani ha fatto riferimento alla *culpa in intervenendo*: quest'ultima, però, a volte presuppone la *culpa in vigilando*. Così mi ricollego a quanto saggiamente evidenziato da ultimo dal collega Pessina, cioè al fatto di considerare l'ANAS come arbitro. Mi pare che in questo periodo sia un po' difficile fare gli arbitri, perché è diventato un mestiere molto serio (sapete a cosa mi sto riferendo).

Vorrei che vi fosse un certo tipo di serenità perché stiamo parlando di questioni che riguardano il sistema Paese. Quindi, al di là delle specifiche responsabilità, partendo dal grado più basso fino a quello più alto, sottolineo la necessità di evitare polemiche inutili o scarichi di responsabilità che non ci porterebbero da nessuna parte. Noto, infatti, che siamo già in una fase avanzata. Pertanto, come nelle buone famiglie si fa il cambio di stagione con la primavera in arrivo, noi ci stiamo già preparando al cambio di stagione estivo, perché sento parlare di code e di altri problemi. Allora, senza troppi giri di parole, dobbiamo capire se vogliamo che le autostrade, le strade statali e tutte le altre reti di grande comunicazione funzionino e, quindi, siano realizzate anche con difficoltà tecniche. Mi associo a quanto sottolineato dal senatore Montino a proposito della galleria di Torrita Tiberina, che è attesa da cinque anni: immaginate che io sto aspettando un'opera da 12 anni! Forse abbiamo una pazienza comune su tali questioni.

Vorrei, però, che vi fosse un giudizio sereno perché – come ho sottolineato ieri – non vorrei che stessimo creando una stanza dei cervelli che, per pensare troppo alto, si discosti dalla realtà quotidiana.

Credo, poi, sia interesse di tutti che i flussi vengano controllati, monitorati, diminuiti ed aumentati a seconda delle circostanze; tuttavia non possiamo immaginare di chiudere le autostrade, perché ciò avrebbe un contraccolpo dal quale dovremmo avviare un'altra indagine.

**FORTE (UDC).** L'audizione odierna ha per oggetto gli eventi verificatisi alla fine di febbraio. Io sono fortunato perché abito in un paese in cui la neve non c'è mai!

Vorrei ringraziare, davanti a tutti voi, l'ingegner Pozzi perché qualche giorno fa è venuto nella nostra terra. Egli ha trovato il centro-sinistra e il centro-destra vicini su alcune posizioni; ciò ha fatto felice quella parte dell'Italia che da 30 anni sta aspettando il miracolo.

Credo che dovremmo prevedere un ulteriore incontro con l'ingegner Pozzi per affrontare i numerosi problemi riguardanti il Lazio. Ritengo, infatti, che ciò sia necessario per far comprendere a Storace che in questa sede parliamo anche del Lazio e non soltanto di questioni concernenti il Nord. Pertanto, caro Presidente, cerchiamo di concordare insieme un incontro per affrontare tali tematiche: lo stesso senatore Brutti è interessato alla questione di Formia, che viene sollecitata continuamente dal suo partito.

**PRESIDENTE.** Come ho poc'anzi sottolineato, nel corso del prossimo Ufficio di Presidenza esamineremo la proposta di prevedere una nuova audizione dell'ingegner Pozzi per affrontare le questioni relative alle attività dell'ANAS in senso ampio.

**POZZI.** Signor Presidente, cercherò di essere molto sintetico. Innanzi tutto, per quanto riguarda il rilevante tema della viabilità sulla E45-E55,

sottolineo che da circa un anno e mezzo – penso di essere stato uno dei primi – parlo del corridoio di collegamento tra Venezia e Civitavecchia. L'ANAS, infatti, crede fermamente nella necessità di realizzare questo collegamento. La proposta di *project financing* che abbiamo ricevuto e che stiamo esaminando riguarda il tratto Orte-Mestre-Venezia; la volontà dell'ANAS, sentito ovviamente il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, è senz'altro quella di estendere il corridoio fino a Civitavecchia, anche nell'ottica di un collegamento sulla A12. Quindi, con questa nuova autostrada si verrebbe a creare un collegamento sublongitudinale con l'Adriatica, la A1 e la A12, cioè la Tirrenica di futura costruzione.

Il senatore Cicolani ha manifestato preoccupazione in ordine alla necessità di garantire sempre e comunque la funzionalità del sistema, un tema che rappresenta anche per noi uno dei problemi più importanti che siamo chiamati ad affrontare. Quanto è avvenuto deve giustamente essere oggetto di un'indagine che però, senatore Montino, non è così semplice da attuare, considerato che ciò richiede il controllo di centinaia di rapporti neve stilati dai singoli operai e quindi anche capire e coordinare il tutto all'interno di un'unica matrice. Ricordo, per altro, che stiamo parlando di un evento verificatosi lo scorso 28 febbraio, e oggi siamo al 25 marzo e l'indagine è ad uno stadio molto avanzato anche se non posso anticiparne i risultati perché comunque non si può prescindere da un opportuno ed importante momento di verifica; infatti, qualora i risultati cui si è pervenuti saranno confermati, è prevedibile che ci saranno delle conseguenze anche sul piano dei rapporti con la società concessionaria: occorre pertanto essere sicuri di quanto si afferma.

Condividiamo, ripeto, la preoccupazione del senatore Cicolani, quindi al di là dell'indagine sull'evento particolare, che ci serve comunque anche per capire determinati aspetti, il nostro obiettivo deve essere quello di garantire sempre e comunque la funzionalità del sistema viario del Paese ed in tal senso andrà definito uno opportuno strumento normativo che tenga conto di questa priorità anche per quanto attiene ai rapporti con i concessionari.

Mi scuso con il senatore Montino per lo sgarbo istituzionale che ha lamentato; faccio presente che la sua richiesta di partecipazione era stata inviata a chi di dovere, ma che purtroppo è avvenuto un disguido al nostro interno. Mi impegno pertanto personalmente ad accompagnare il senatore Montino a qualunque sopralluogo riterrà opportuno svolgere.

Alle osservazioni del senatore Brutti, non posso che rispondere che non ho ascoltato le dichiarazioni rilasciate dall'amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia, né quelle dell'amico Bertolaso e quindi non so se siano omogenee o sovrapponibili alle nostre. Personalmente mi sono limitato a riferirvi l'opinione dell'ANAS e i risultati delle sue verifiche e quanto abbiamo intenzione di fare nel prosieguo, una volta accertate eventuali responsabilità.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Che cosa ci dite invece per quanto riguarda la nevicata precedente, quella verificatasi il 29 gennaio?

COLETTA. Va sottolineato innanzi tutto che, anche al di là della collocazione geografica dei luoghi in cui i fatti si sono verificati, la tipologia dei due eventi è completamente diversa. Come sottolineato dall'ingegner Pozzi, entrambe le indagini sono in corso ma non ancora concluse, anche perché, senatore Montino, si tratta di verifiche abbastanza complesse e delicate. Non si tratta di vere e proprie indagini e inchieste – perché queste non rientrerebbero tra i miei compiti, visto che il mio ruolo è quello di far rispettare i contratti stipulati con le società concessionarie – ma di verifiche ispettive che svolgiamo giornalmente, durante tutto l'anno, a prescindere dall'*input* della presidenza, proprio perché – ripeto – questo è il compito che sono chiamato ad assolvere all'interno dell'ANAS.

Nel merito torno a ribadire che gli eventi che hanno riguardato il 29 gennaio e lo scorso 28 febbraio sono completamente diversi. Nel primo caso, quello del 29 gennaio le verifiche attengono alla prevenzione, considerato che in quella occasione la nevicata non è stata eccessiva e quindi va analizzato l'aspetto della circuitazione dei mezzi in fase preventiva, nello specifico mi riferisco alle salature. Si tratta per altro di verifiche piuttosto complesse perché i mezzi sgombraneve che intervengono nel tratto autostradale Firenze-Bologna nei pressi di Firenze devono circuitare ogni 7 minuti, laddove nella tratta di Bologna questo passaggio è previsto ogni 30 minuti; inoltre va considerato che nella tratta di Firenze i mezzi sono dotati di GPS, ma non lo sono quelli in servizio sulla tratta di Bologna. Inoltre i mezzi non transitano per le stazioni ma sono autorizzati a invertire la marcia prima del casello: quindi non passano attraverso il *Telepass* e risulta abbastanza difficile stabilire con precisione i tempi di entrata ed uscita dall'autostrada.

Concludo, riallacciandomi a quanto sottolineato dal senatore Cicolani a proposito della necessità di garantire sempre e comunque la funzionalità del sistema viario. Si è fatto riferimento anche a degli *standard* di qualità già inseriti nella formula del *price cap*, che stiamo tentando di migliorare con l'inserimento di altri parametri ai quali le società concessionarie saranno chiamate ad attenersi a prescindere dal riconoscimento delle tariffe.

Torno a ribadire che le verifiche ispettive vengono svolte giornalmente, quindi a prescindere da eventi eccezionali quali quello verificatosi lo scorso 28 febbraio e da quanto può capitare anche nei periodi estivi. Sappiamo però che i problemi si verificano anche in occasione dei grossi esodi che hanno luogo in determinati giorni dell'anno – a breve ci sarà ad esempio quello in occasione delle festività pasquali – e che le strutture autostradali sono quelle che conosciamo, anche se sono in fase di potenziamento, e quindi abbiamo dato e diamo disposizioni dettagliate e precise affinché ci sia la massima allerta da parte delle società concessionarie nella gestione del traffico autostradale, dei caselli e delle stazioni di servizio, considerato anche che nella verifica ispettiva che stiamo condu-

cendo sui fatti del 28 febbraio vogliamo capire bene anche quanto è successo all'interno di queste aree.

PRESIDENTE. Ringrazio i nostri ospiti per il loro contributo, dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 9,30.*



