

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

13^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Territorio, ambiente, beni ambientali)

INDAGINE CONOSCITIVA SUL RISCHIO SISMICO E SULL'ORGANIZZAZIONE DELLA PROTEZIONE CIVILE

8° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 9 MARZO 2004

Presidenza del presidente NOVI

I N D I C E**Audizione del capo del Dipartimento della protezione civile**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 7, 12 e <i>passim</i>	<i>BERTOLASO</i>	Pag. 3, 7, 8 e <i>passim</i>
GASBARRI (DS-U)	12, 13, 16 e <i>passim</i>		
GIOVANNELLI (DS-U)	11, 12, 19		
* MANFREDI (FI)	10, 11		
MONCADA (UDC)	8, 17		
RIZZI (FI)	17		
* SPECCHIA (AN)	7, 17, 18		
TURRONI (Verdi-U)	9		

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.

Interviene il capo del Dipartimento della protezione civile, dottor Guido Bertolaso.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del capo del Dipartimento della protezione civile

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sul rischio sismico e sull'organizzazione della protezione civile, sospesa nella seduta del 18 dicembre 2002.

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

Oggi è in programma l'audizione del capo del Dipartimento della protezione civile, dottor Guido Bertolaso, a cui cedo immediatamente la parola, ringraziandolo per avere accolto il nostro invito.

BERTOLASO. Signor Presidente, sono tre gli argomenti che meritano di essere trattati nel corso di questa audizione, almeno per quanto mi è stato segnalato. Seguendo un ordine di attualità, vorrei affrontare innanzi tutto la questione relativa al blocco del traffico derivante dalla perturbazione particolarmente violenta e, nello specifico, dalle neviccate che hanno interessato soprattutto la regione Emilia-Romagna nella giornata del 28 febbraio scorso; vorrei osservare, in particolare, ciò che è accaduto, le cause che lo hanno determinato e cosa si può fare per evitare il ripetersi di un'analogha situazione. Vorrei trattare, poi, la vicenda relativa alla procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea per alcune ordinanze della protezione civile per poi affrontare la questione dell'impianto organizzativo per la lotta agli incendi boschivi.

Cercherò di essere estremamente sintetico e di fornire i chiarimenti necessari (ho portato con me la relativa documentazione); poi, se il Presidente è d'accordo, potrò rispondere ad eventuali osservazioni.

Per quanto riguarda la prima questione, sottolineo anzitutto che negli ultimi giorni si è detto e scritto molto. A me sembra pertanto utile, anche per chiarire i ruoli e le responsabilità delle diverse componenti, ripercorrere rapidamente quanto è accaduto, partendo dalla vicenda del 29 gennaio scorso. Ricorderete che nel corso di quella giornata vi fu un'altra perturbazione particolarmente forte che interessò – in verità – la Toscana più

dell'Emilia-Romagna e che provocò la paralisi del traffico soprattutto sul valico appenninico, cioè sul tratto autostradale tra Firenze e Bologna, e su quello della cosiddetta Firenze-mare.

A seguito di quell'avvenimento, che fu previsto da un punto di vista meteorologico (anche se non in modo così puntuale come poi è accaduto il 28 febbraio), dopo aver sentito il Ministro delle infrastrutture e trasporti ho organizzato una serie di incontri con il gestore della rete autostradale, l'ANAS, la Polizia stradale e tutte le componenti più direttamente interessate al problema della viabilità, per comprendere le cause che avevano determinato la paralisi del traffico ed ovviamente per tentare di configurare una serie di misure che evitassero il ripetersi di analoghe situazioni.

In occasione di quegli incontri, sono state avanzate alcune proposte. Ad esempio, si è ipotizzata la chiusura a livello preventivo di tratti autostradali (come quelli sul valico appenninico) e si è evidenziata la necessità di disporre di maggiori informazioni e di più puntuali segnalazioni sui cosiddetti pannelli a messaggio variabile.

Da parte delle strutture competenti vi è stata una totale disponibilità a prevedere un meccanismo di coordinamento e di scambio di informazioni tra le diverse componenti che consentisse al sistema di adottare provvedimenti preventivi al fine di evitare altre paralisi del traffico.

Questa premessa è molto importante perché indica che per un mese si è lavorato nell'intento di prevenire altre situazioni di disagio per i cittadini.

Il 27 febbraio scorso (cioè il giorno precedente al blocco del traffico), alle ore 14,40, il Dipartimento della protezione civile ha emesso un avviso meteorologico che prevedeva forti nevicate sulla Pianura padana, con particolare riferimento all'Emilia-Romagna, e sul tratto appenninico, ed un successivo sviluppo della perturbazione su Toscana, Marche ed il resto dell'Italia centrale. Il bollettino ufficiale del Dipartimento è stato diramato, non solo attraverso i canali normali (fax e posta elettronica), ma anche con una serie di telefonate a tutte le società di servizi primari e alle strutture competenti a livello regionale: *in primis*, alla regione Emilia-Romagna, poi alle Province e ai Comuni interessati, alle prefetture, ai dipartimenti dell'ANAS, all'ENEL e alle Ferrovie dello Stato. Insomma, sono stati coinvolti tutti i soggetti che si possono ritenere responsabili anche di una qualche iniziativa utile a fronteggiare una nevicata particolarmente forte.

Possiamo pertanto affermare che il sistema è stato opportunamente e tempestivamente allertato.

Voglio chiarire un aspetto importante, che non è emerso nel corso delle discussioni svolte dopo il 28 febbraio. Il Dipartimento della protezione civile, sulla base delle proprie competenze, si sarebbe dovuto limitare all'emanazione del bollettino meteorologico. Infatti, in una direttiva predisposta dall'allora capo del Dipartimento, Luigi Manfredi, è stato indicato il meccanismo per diramare un avviso meteo, che non è predisposto dal Dipartimento, ma che viene elaborato sulla base delle indicazioni fornite dal Servizio meteorologico dell'aeronautica.

Successivamente all'emanazione dell'avviso meteorologico del Dipartimento della protezione civile, è stato diramato anche un bollettino della regione Emilia-Romagna, che – come è noto – si è dotata di un proprio servizio meteo regionale, molto efficiente, con il quale il Dipartimento della protezione civile ha un rapporto di collaborazione e di scambio di informazioni. In verità, nel bollettino dell'Emilia-Romagna è stata indicata dettagliatamente anche quella che, ad avviso della Regione, sarebbe stata la cumulata massima di neve in pianura e sull'Appennino. Ciò probabilmente può aver tratto in inganno qualcuno, giacché in tale bollettino è stata indicata una cumulata massima di dieci centimetri di neve sulla Pianura padana, laddove – come è noto – sono invece caduti tra i 40 e i 55 centimetri di neve, a seconda delle zone delle province di Modena e di Bologna. Le precipitazioni, quindi, sono state sicuramente più consistenti di quanto previsto.

Il Dipartimento della protezione civile ha invece evitato di specificare l'entità della massa nevosa proprio perché, pur prevedendo forti precipitazioni, non aveva certezza della quantità di neve che sarebbe potuta cadere; pertanto, si è limitato ad indicare che vi sarebbe stata una nevicata abbondante.

I due bollettini sono stati comunicati a tutte le strutture competenti: il Dipartimento della protezione civile lo ha diramato, come ho testé sottolineato, agli enti di Governo, soprattutto alle prefetture, e a tutte le altre strutture che ho già citato; l'Emilia Romagna ha proceduto nello stesso modo (nella mia documentazione è allegato anche questo bollettino meteorologico).

Ripeto che, a quel punto, il Dipartimento si sarebbe potuto astenere da qualsiasi altro intervento, lasciando svolgere le varie attività a livello locale. Nelle prime ore, dopo l'emanazione del bollettino, ciò è effettivamente avvenuto, tant'è che noi ci siamo limitati a controllare che tutte le strutture fossero state allertate e che fosse stato innescato il meccanismo di attenzione di tutte le componenti. Durante la notte tra il 27 ed il 28 febbraio, constatando la forte perturbazione, abbiamo però ritenuto di convocare presso il Dipartimento i rappresentanti della Società Autostrade, dell'ANAS e della Polizia stradale e ci siamo tenuti in contatto con le sale operative dell'ENEL e delle Ferrovie dello Stato (le società, cioè, che devono assicurare ed erogare i cosiddetti servizi essenziali). Ciononostante, nel corso della giornata del 28 febbraio la nevicata abbondante ha causato i problemi che conosciamo. Tali problemi si sono manifestati inizialmente soprattutto nel nodo di Modena, al punto di imbocco dell'autostrada del Brennero con l'autostrada A1, quindi fra Modena Sud e Modena Nord. Il Dipartimento della protezione civile è venuto a conoscenza di questi problemi anche in modo informale attraverso le telefonate che abbiamo ricevuto da parte di una serie di automobilisti bloccati. Io stesso ho ricevuto alle ore 13,50 una comunicazione da un automobilista che lamentava di non aver visto nelle vicinanze mezzi antineve e l'assenza di ogni altro tipo di intervento.

Parlando con il responsabile della Società Autostrade avevo suggerito di attivare le prime misure predisposte nel corso delle riunioni precedenti la data del 28 febbraio. Questo non è accaduto. Avevo ad esempio suggerito la deviazione del traffico veicolare. Non dimentichiamo che era sabato 28 febbraio e a quella data era facile immaginare che vi sarebbe stato l'avvicendamento delle settimane bianche, inoltre, bisogna considerare che la settimana di carnevale di fatto è quella in cui le scuole autorizzano un periodo di vacanza. Era previsto, pertanto, un massiccio rientro di vacanzieri di ritorno dalla settimana bianca che avrebbe interessato soprattutto l'autostrada del Brennero, verso Firenze, Roma e le altre città del Centro-Sud cui si sarebbe andato ad aggiungere un intenso esodo dalle città verso le montagne da parte di chi iniziava quel giorno la settimana bianca. Quindi, sul nodo di Modena si è di fatto verificato l'ingorgo principale e si sono determinati i problemi più importanti.

Un'ipotesi ventilata è stata quella di chiudere l'autostrada del Brennero – soprattutto per chi doveva compiere lunghi percorsi – all'altezza del nodo di Verona, in modo da incanalare gli automobilisti sulla Venezia-Milano per poi far percorrere loro la Milano-Genova-Serravalle e quindi la Genova-La Spezia-Livorno-Pisa per poi farli scendere lungo l'autostrada A1, via Firenze, oppure lungo l'Aurelia.

Questo è il senso delle iniziative proposte. Si sarebbe potuto procedere nello stesso modo anche all'altezza di Firenze per quanto riguarda gli automobilisti provenienti da Sud. Era una disponibilità che abbiamo offerto soprattutto alla Società Autostrade proprio perché si è ritenuto che certi provvedimenti non potessero essere presi in modo autonomo soltanto da chi gestisce tale società.

Le osservazioni formulate in merito ad una presunta richiesta, da parte dei prefetti di alcuni capoluoghi di provincia, finalizzata ad evitare la chiusura del tratto autostradale per la preoccupazione che questa avrebbe potuto ulteriormente ingolfare la viabilità locale, non hanno ragione di essere. Infatti, come ho spiegato, noi puntavamo soprattutto ad evitare il blocco di quelli che si trasferivano dal Nord verso il Centro, che comunque non avrebbero interessato la viabilità attorno alle autostrade perché presumibilmente si sarebbero seguiti altri percorsi autostradali, certamente più lunghi e che avrebbero richiesto un maggior dispendio di benzina, ma che avrebbero scongiurato il rischio di rimanere bloccati per diverse ore in mezzo alla neve e in situazione di disagio. Questo era il senso della nostra proposta, che tuttavia non ha avuto seguito.

Nel corso della giornata abbiamo potuto riscontrare anche una gravissima carenza di informazioni da parte di Isoradio che, come è noto, fornisce le informazioni relative al tratto autostradale A1. Io stesso, collegandomi con Isoradio, ho constatato che non riportava la reale situazione del momento in quella zona. Tuttavia ci si è scagliati contro Isoradio in modo del tutto ingiustificato. Questa struttura radiofonica con sede a Saxa Rubra riceve le informazioni, che devono essere necessariamente certificate, dalla Società Autostrade o dalla Polizia stradale. Ora se questi due soggetti non trasmettono ad Isoradio la comunicazione che a Modena vi è

un blocco totale della circolazione con un incolonnamento di vari chilometri, causato da mezzo metro di neve, è ovvio che Isoradio non potrà trasferirla agli automobilisti.

Personalmente, quindi, ritengo di poter assolvere la struttura radiofonica dalle critiche che le sono state rivolte.

SPECCHIA (AN). Poiché lei ha appena assolto i responsabili della struttura radiofonica, mi chiedo allora se i veri responsabili per la mancata comunicazione di notizie, non siano la Società Autostrade e la Polizia stradale.

BERTOLASO. Certamente questo è quanto abbiamo potuto verificare, anche sulla base delle relazioni che ho ricevuto da parte delle prefetture maggiormente interessate, in particolare quella di Modena. Da dette comunicazioni si evince in modo chiaro che le informazioni, soprattutto da parte della struttura autostradale, non sono state fornite in modo tempestivo.

Ho fatto poi riferimento ad alcune affermazioni, lette sui giornali, effettuate da autorevoli rappresentanti della Società Autostrade che dichiaravano di non aver potuto operare la chiusura su richiesta dei prefetti; parlando con i prefetti è però emerso che non erano state date indicazioni volte a impedire o a sconsigliare la chiusura di alcuni tratti autostradali. Pertanto, a conferma della diagnosi formulata sull'accaduto, rilevo una mancanza di coordinamento e collegamento tra le strutture che, a livello locale, sono deputate alla gestione di questo tipo di situazioni.

PRESIDENTE. Mi scusi, ma il gestore, nel momento in cui si è prospettata quella situazione, non ha preso in considerazione l'eventualità di chiudere gli accessi all'autostrada?

BERTOLASO. Lo ha fatto nel corso del pomeriggio del 28 febbraio, provvedendo però a chiudere i caselli intermedi. Sono stati chiusi i caselli di accesso e di uscita di Modena Nord, Modena Sud, Parma, Bologna e via dicendo. Tuttavia, non si è intervenuti con quell'operazione di filtro a monte e a valle, cui facevo riferimento, in modo da impedire che gli automobilisti continuassero ad arrivare nel punto di massima criticità per poi rimanere bloccati da una coda lunga 40 chilometri.

PRESIDENTE. C'è stato quindi un errore comprensibile se si considera che il gestore ha un interesse economico. Infatti, la chiusura a monte e a valle degli accessi autostradali avrebbe significato minori introiti per il gestore della Società autostradale. Da parte del gestore c'è stata quindi un'eccessiva sensibilità verso il flusso economico, ma un'attenzione davvero limitata rispetto alla condizione di disagio che avrebbero dovuto sopportare gli automobilisti.

MONCADA (*UDC*). Perdoni l'interruzione, signor Presidente, ma tengo a fare una precisazione. Pur non volendo prendere le difese dell'amministratore delegato della Società Autostrade, dottor Gamberale, mi sembra però – spero di non ricordare male – che in un'intervista apparsa sul «Corriere della Sera» egli abbia motivato la mancata chiusura di alcuni tratti autostradali con il timore – non so se personale o dovuto ad informazioni dei prefetti – del possibile blocco della viabilità locale.

BERTOLASO. È proprio quello che ho affermato. Sto cercando di fornire un'informazione completa, dettagliata e la più obiettiva possibile sulla nostra esperienza e sulle attività svolte. Ho fatto riferimento a queste preoccupazioni e ho anche chiarito che la nostra idea era di evitare il ricorso alla viabilità locale per puntare invece sul massiccio spostamento di automobilisti che dovevano percorrere quel tratto autostradale per recarsi in montagna o da qualche altra parte.

MONCADA (*UDC*). Dottor Bertolaso, in base alla sua esperienza non ritiene che l'evento verificatosi sia stato di natura talmente eccezionale da giustificare eventuali mancanze di collegamenti e ritardi decisionali?

BERTOLASO. Sono assolutamente convinto che se tutto il sistema si fosse coordinato e avesse lavorato facendo squadra, questi problemi si sarebbero potuti evitare. Oggi possiamo ragionare con serenità rispetto a quello che è accaduto, perché non abbiamo registrato danni alle persone. Se ad esempio fossero rimasti coinvolti soggetti con problemi cardiaci bisognosi di cure o gestanti alle quali magari dover praticare un parto cesareo d'urgenza, le cose sarebbero andate sicuramente in modo diverso. Infatti, per le condizioni meteo avverse non ci si sarebbe potuti avvalere di elicotteri, né sarebbe stato possibile utilizzare ambulanze che ovviamente non sarebbero mai riuscite a raggiungere qualcuno che magari si trovava al chilometro 10 di una fila di macchine lunga anche 30 chilometri. Siamo stati fortunati. Non si sta dunque ragionando su vittime o su feriti che non sono stati soccorsi in modo tempestivo, ma questa circostanza è stata del tutto casuale. La nevicata è stata forte, ma cinquanta centimetri di neve, a mio modesto avviso, non possono mandare in *tilt* mezzo Paese.

MONCADA (*UDC*). Dottor Bertolaso, considerata questa esperienza, si sta prevedendo un coordinamento diverso per il futuro?

BERTOLASO. Senatore Moncada, possiamo segnalare il fatto che alcune strutture di servizi primari non hanno funzionato. Le Ferrovie e la Società Autostrade hanno avuto grandi problemi. Mi è stato detto che si sono congelati alcuni pantografi e che sono rimasti bloccati in stazione molti passeggeri, senza alcuna informazione. Si sarebbe potuto spiegare loro che c'erano 4 ore di ritardo a causa del ghiaccio sulla linea elettrica. Per quanto riguarda l'ENEL sappiamo quello che è successo. Certamente

poi anche gli automobilisti ci hanno messo del loro, perché questa volta le informazioni sulle previsioni meteo avverse erano state date tempestivamente. Addirittura anche il telegiornale delle ore 20 di venerdì, tra i titoli di apertura, aveva parlato di un grosso «problema neve» per il giorno successivo, sconsigliando di mettersi in viaggio. Abbiamo trasmesso informazioni anche attraverso le agenzie e altri sistemi radio, nonché con messaggi sui cellulari. Abbiamo anche pregato di portare le catene a bordo. Insomma, ognuno ci ha messo del suo nel far sì che si creasse il pasticcio che poi si è determinato.

Lunedì scorso abbiamo effettuato una riunione con i maggiori protagonisti di questa vicenda. Abbiamo analizzato le cause e abbiamo chiesto alla Società Autostrade e alle varie società di servizi di fornire relazioni dettagliate, non tanto su quanti spazzaneve e quanti distributori di sale fossero stati impiegati, ma soprattutto su dove, quando e come fossero stati utilizzati. Infatti, a noi non interessa sapere che abbiano impiegato 500 o più spazzaneve, se poi questi sono stati utilizzati per spalare la neve sulla Genova-Serravalle e non nel punto maggiormente interessato dal problema.

Sulla base di queste varie analisi proporremo delle soluzioni, alcune delle quali, da me formulate al Presidente del Consiglio – mi consta che ne abbia parlato oggi nel corso di una trasmissione radiofonica – sono già state rese note e ne abbiamo data comunicazione anche al Ministro delle infrastrutture e trasporti.

Elenco in sintesi tali proposte. Mi riferisco in primo luogo ad un nuovo sistema di previsioni meteorologiche, che in realtà era antecedente ai fatti del 28 febbraio, e che consiste nel nuovo meccanismo per l'emanazione degli avvisi meteo concordato con le Regioni e con l'Aeronautica militare. È il primo servizio di previsioni meteo civili e militari integrate, sia a livello centrale, che sul territorio. Il Presidente del Consiglio nel merito ha firmato una direttiva che è in fase di pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*. Quindi, non vi saranno più diverse previsioni meteo, ossia quelle del Dipartimento, quelle delle Regioni e quelle delle varie strutture che svolgono questo genere di servizio, ma una sola, con un'unica indicazione sulle possibili precipitazioni atmosferiche al fine di ottenere un coordinamento più efficace di quello attuale. Si tratta di una revisione con aggiornamenti della direttiva Manfredi, che ha rappresentato la prima iniziativa volta a mettere ordine in questo sistema.

La seconda proposta è quella di creare una struttura di coordinamento della mobilità che a livello centrale possa avere un osservatorio complessivo delle situazioni di crisi, ovviamente non riguardanti solo strade e autostrade, ma anche ferrovie e aeroporti del Paese (una nevicata, un'autocisterna che si rovesci, un aeroplano fuori pista). Infatti, ogni volta che si crea una situazione di crisi, a livello centrale non c'è una struttura che coordini e prospetti anche le conseguenze che si possono sviluppare a 500 chilometri di distanza, in un aeroporto o in una stazione ferroviaria.

TURRONI (*Verdi-U*). È il federalismo!

BERTOLASO. È un'integrazione tra le attività sul posto rispetto ad un coordinamento che deve avvenire a livello centrale.

Voglio chiarire che la nostra proposta è finalizzata a creare una struttura di coordinamento, che suggeriamo di istituire presso il Ministero delle infrastrutture e trasporti, oppure presso il Ministero dell'interno, i due Ministeri che hanno maggiori competenze rispetto a questa problematica. Anche questa seconda proposta è stata citata dal Presidente del Consiglio nella trasmissione radiofonica cui ho accennato e di essa immagino se ne stia occupando il Consiglio dei ministri.

Abbiamo l'esigenza di un sistema di informazioni più puntuale, efficace e tempestivo per quel che riguarda la viabilità stradale, ferroviaria e aerea. In tal senso vorremmo sviluppare anche il servizio prestato da Iso-radio, che ha un raggio di azione piuttosto limitato; tanto per fare un esempio questa struttura, pur essendo collegata ad altre strutture, compreso il Dipartimento della protezione civile, non fornisce in tempo reale informazioni su eventuali problemi ferroviari. Stiamo pertanto valutando, in collaborazione con la RAI e con il Ministero delle infrastrutture e trasporti, l'ipotesi di diffondere questo servizio su tutto il territorio nazionale e da questo punto di vista francamente non vediamo grosse difficoltà organizzative, giacché si tratta di mettere insieme le varie componenti in modo che vi sia un'unica struttura che raccolga e diffonda le informazioni a tutti i cittadini.

Poi vi sono proposte che riguardano la regolamentazione del traffico. A nostro giudizio è necessario studiare la possibilità di ricreare dei filtri su alcuni tratti autostradali in modo, non da bloccare, ma da deviare verso altre tratte, soprattutto autostradali, il traffico di lunga percorrenza.

Vi è poi il discorso delle catene a bordo, per le quali oggi non c'è alcun obbligo. I pannelli a messaggio variabile, infatti, non hanno effetto vincolante e possono essere disattesi senza conseguenze, tanto per fare un esempio non si perdono punti sulla patente.

Non vi sono vincoli neanche per l'uso di una sola corsia autostradale in caso di neve. Usandone una sola, come accade negli altri Paesi europei, se ne lascia un'altra libera, utilizzabile sia dai mezzi spazzaneve sia da mezzi di soccorso per le emergenze.

Ecco le proposte, nate da questa esperienza, che abbiamo formulato.

Ci siamo assunti la responsabilità di quello che è accaduto e credo di poter affermare con assoluta tranquillità e serenità che siamo andati anche oltre il nostro compito e lo abbiamo fatto nella consapevolezza della situazione di crisi in atto che non si è riusciti a risolvere a livello locale. Abbiamo quindi formulato delle proposte che abbiamo trasferito ai Ministeri competenti affinché le esaminino e decidano se attuarle, proposte che per altro non riguardano direttamente il Dipartimento della protezione civile.

MANFREDI (FI). Considerato che in questi giorni nessuno ne ha fatto cenno, vorrei invece ricordare ai presenti che come responsabile della protezione civile rammento di aver vissuto nell'inverno del 1996 un'esperienza analoga a quella dello scorso 28 febbraio che, per altro, ri-

guardò lo stesso tratto autostradale tra Bologna e Firenze. In quella occasione gli automobilisti restarono bloccati per una notte intera in autostrada, sopportando grandi disagi forse anche maggiori di quelli subiti recentemente e per di più – oltre al danno la beffa – si trovarono a dover pagare il pedaggio.

BERTOLASO. È accaduto anche in questa occasione.

MANFREDI (FI). Ne prendo atto. Evidentemente non è stato fatto tesoro di quell'esperienza visto che nei recenti avvenimenti si è assistito ad una mancanza di coordinamento tra i vari soggetti chiamati ad intervenire. La stessa direttiva emanata in passato per superare questo problema – cui ha fatto riferimento il dottor Bertolaso – si è rivelata poco incisiva e questo per vari motivi. Innanzi tutto, perché non ha forza di legge; in secondo luogo non tiene conto delle competenze per legge affidate alle Regioni, in terza istanza è priva di misure sanzionatorie tali da renderla cogente e valida.

Ritengo pertanto necessario mettere a punto una norma tesa a mettere in rete tutti gli enti coinvolti e non solo per quanto riguarda gli eventi legati ad avversità meteorologiche.

GIOVANELLI (DS-U). Credo che sia più facile impedire le nevicate che creare forme di coordinamento di questo tipo!

MANFREDI (FI). È però necessario almeno prendere atto che fino a quando non si perverrà alla realizzazione di un sistema di interdipendenza cogente per cui l'ente che gestisce le autostrade o le ferrovie sia tenuto a osservare determinate disposizioni emanate dal soggetto tenuto ad impartirle – ovviamente ferme restando tutte le consultazioni del caso – non si arriverà mai ad una soluzione.

Il Dipartimento della protezione civile tradizionalmente si interessa – aspetto che non condivido – soltanto di grandi eventi dovuti ad eruzioni, terremoti, alluvioni o a rischi industriali, laddove ho sempre sostenuto e continuo a sostenere la necessità di una revisione concettuale dei settori di competenza della protezione civile. Non ritengo infatti logico che ci si interessi di una alluvione che magari provoca danni limitati e non di una catastrofe dovuta al traffico automobilistico in cui possono morire anche 20, 30 o 40 persone.

Concludo questa mia riflessione sottolineando che, in assenza di una legge cogente, il coordinamento rappresenta una pia illusione e, sotto questo profilo sulla base della mia esperienza, sono addivenuto alla convinzione che non si coordina se non si comanda.

Questa mia asserzione potrà forse risultare eccessiva e un po' provocatoria, ma il suo scopo è proprio quello di sottolineare che un ente è in grado di coordinare solo se ha una certa valenza impositiva nei confronti dei soggetti sottoposti a quel coordinamento. A questo proposito credo che valga la pena evidenziare che vi sono disegni di legge che giacciono di-

menticati nei cassetti e che invece varrebbe la pena prendere in considerazione non da ultimo per dare risposta alle esigenze che ho appena messo in rilievo.

Due ultime piccole notazioni. Mi chiedo se non sia stata considerata l'opportunità di prevedere nel codice della strada la necessità di dotare le auto di catene da neve così come si fa per le ruote di scorta.

In secondo luogo potrebbe a mio avviso risultare utile prevedere che, in sede di rilascio della patente, l'automobilista dimostri di saper montare le catene. Può sembrare una banalità, ma ho notato che sono pochi quelli che lo sanno fare.

BERTOLASO. L'intervento del senatore Manfredi mi offre l'occasione di aggiungere un'osservazione per quanto riguarda la questione del pedaggio pagato dagli automobilisti in questa occasione. In proposito abbiamo già contattato il concessionario al fine di esaminare i contratti di concessione, non solo con la Società Autostrade, ma anche con tutte le altre società autostradali per valutare la possibilità di prevedere che in casi di questo genere gli automobilisti non siano tenuti a pagare il pedaggio autostradale. Credo che sia difficile non far pagare il pedaggio se accade un qualcosa di assolutamente imprevisto, ma visto che in questa occasione la possibilità che si verificasse una nevicata era stata segnalata, a mio giudizio sarebbe stato opportuno che gli automobilisti non fossero tenuti a pagare il pedaggio, al contrario di quanto si è invece verificato nella stragrande maggioranza dei casi. Questa è un'altra delle proposte che abbiamo formulato e che stiamo discutendo con l'ANAS.

GIOVANELLI (DS-U) Questa non è materia di cui si debba interessare la protezione civile, ma il codice civile!

GASBARRI (DS-U). Signor Presidente, se ho ben compreso, oggi i lavori dell'Assemblea avranno inizio alle ore 16. Pertanto, considerato che molto difficilmente riusciremo ad affrontare i tre temi anticipati in apertura dal dottor Bertolaso, ritengo che per una questione di logica sarebbe opportuno procedere per punti, per riuscire a sviscerarne completamente uno prima di passare ai successivi, evitando così di creare confusione.

PRESIDENTE. Senatore Gasbarri, per quanto riguarda la programmazione dei lavori, sottolineo che ho cercato di venirla incontro. Infatti, lei ha presentato un'interpellanza parlamentare in ordine alla questione delle procedure di infrazione e ha sollecitato la presenza in Commissione del capo del Dipartimento della protezione civile. Rilevo, poi, che le questioni finora affrontate dal dottor Bertolaso riguardano situazioni che si sono verificate dopo che noi abbiamo chiesto e sollecitato la sua presenza in questa sede.

GASBARRI (*DS-U*). Ora, però, anch'io vorrei svolgere qualche riflessione su tali argomenti.

PRESIDENTE. Credevo che lei fosse interessato anche a conoscere la posizione del Governo e della protezione civile rispetto alla procedura di infrazione avviata dalla Commissione europea.

Poiché il dottor Bertolaso ha precisato che le sue osservazioni in ordine ai tre argomenti indicati sarebbero state molto brevi, ho ritenuto più utile – ripeto, anche per venire incontro, senatore Gasbarri – che egli affrontasse subito anche la questione della procedura di infrazione. Tra l'altro, il dottor Bertolaso potrebbe essere nuovamente audito dalla Commissione tra qualche settimana in ordine alla questione dell'emergenza rifiuti in Campania.

Credo, allora, sia suo interesse, senatore Gasbarri, ascoltare subito la risposta del Governo e semmai svolgere – se i colleghi concordano – in questa audizione, soprattutto il dibattito sulla procedura di infrazione.

BERTOLASO. Signor Presidente, sarò brevissimo perché sulla questione relativa alla procedura di infrazione è stata presentata dal senatore Gasbarri e da altri senatori l'interpellanza 2-00501, alla quale il sottosegretario Ventucci ha risposto nella seduta n. 550 del 26 febbraio scorso. La parte tecnica della risposta è stata preparata dal Dipartimento della protezione civile, pertanto mi riconosco pienamente nelle affermazioni del sottosegretario Ventucci.

Da questo punto di vista, potrebbe essere sufficiente quanto ha riferito sull'argomento il rappresentante del Governo, che fra l'altro è riportato in una relazione (che ho qui con me) nella quale si chiarisce nuovamente tutta la vicenda relativa alle osservazioni della Commissione europea. Se gli onorevoli senatori lo considerano opportuno, potrei aggiungere solo alcune piccole notazioni riguardanti le questioni sollevate.

Come ha affermato il sottosegretario Ventucci, abbiamo avviato una rigorosissima attività per la conclusione di tutte le situazioni emergenziali in atto. Ricordo che nel gennaio scorso il Presidente del Consiglio dei ministri ha inviato una lettera a tutti i Presidenti delle Regioni – che ovviamente sono i maggiori interessati – nella quale conclude: «Desidero fin d'ora rappresentare l'assoluta esigenza di considerare definitive e non ulteriormente prorogabili le scadenze temporali delle emergenze quali da ultimo ridefinite». Ciò significa che, nel corso di quest'anno, abbiamo tutta l'intenzione di concludere la stragrande maggioranza delle situazioni emergenziali, salvo ovviamente quelle relative ad avvenimenti verificatisi nel corso dei mesi passati o a situazioni per le quali è necessario avere più tempo a disposizione: penso, ad esempio, alla ricostruzione di San Giuliano di Puglia, che nessuno può immaginare possa concludersi nell'arco di quest'anno, visto che – lo sottolineo a titolo di paragone – per quanto riguarda il terremoto che nel 1997 ha interessato l'Umbria e le Marche siamo ancora a livello di dichiarazione dello stato di emergenza.

Rispetto a tale questione, non solo è stata scritta una lettera, ma per superare le varie situazioni emergenziali sono stati anche istituiti appositi comitati di rientro, che sono piccolissimi gruppi di lavoro formati da dirigenti dell'amministrazione che verificano insieme ai commissari di Governo l'andamento delle attività e cercano di garantirne l'accelerazione laddove si presentano ritardi o problemi. Come ho già sottolineato poc'anzi ed anche in precedenti occasioni, nelle ordinanze sono indicati i cronoprogrammi in base ai quali realizzare gli interventi previsti.

Vi sono fatti abbastanza eclatanti. Lei, signor Presidente, ha citato l'emergenza rifiuti che ormai si protrae da anni, oggi abbiamo festeggiato il primo decennale dello stato di emergenza rifiuti in Campania. Analoghe situazioni interessano altre Regioni del Centro-Sud, come il Lazio, la Puglia, la Calabria e la Sicilia e nel corso di quest'anno, abbiamo l'intenzione di dare risposta anche a queste emergenze.

Alle osservazioni della Commissione europea abbiamo replicato – il testo della risposta all'interpellanza del sottosegretario Ventucci è di fatto la replica che stiamo predisponendo per la Commissione europea – perché riteniamo che la procedura avviata sia assolutamente ingiustificata oltre che non pertinente.

Sono stati inoltre sollevati alcuni particolari rilievi riguardanti l'organizzazione di grandi avvenimenti nell'ambito delle attività di protezione civile. Voglio ribadire che le spese per tali eventi non sono a carico del Fondo della protezione civile, ma sono sostenute da appositi finanziamenti che vengono assicurati di volta in volta dal Ministero dell'economia e delle finanze. Non c'è, quindi, alcuna sottrazione di fondi né tanto meno di personale perché, in seguito ad una riorganizzazione del Dipartimento, è stato istituito un Ufficio grandi eventi che non interferisce con le normali attività di protezione civile.

C'è stato chiesto, poi, se i provvedimenti adottati dal Dipartimento vengano sottoposti al controllo della Corte dei conti. Ovviamente la risposta è affermativa: la Corte dei conti controlla e registra tutti i provvedimenti amministrativi che vengono firmati dal sottoscritto. A tale proposito, voglio segnalare un aspetto sicuramente positivo, che non credo si riscontri molto frequentemente. Mi riferisco al fatto che, fino ad oggi, la Corte dei conti non ha sollevato alcun rilievo rispetto agli oltre 5.000 provvedimenti amministrativi emanati nel corso degli ultimi 28-29 mesi di attività, cioè da quando è stato riorganizzato il Dipartimento della protezione civile. Ritengo che tale aspetto non debba essere trascurato. Inoltre, voglio evidenziare che spesso dei grandi avvenimenti non si occupa il Dipartimento. C'è stato chiesto di dichiarare grandi eventi alcune occasioni, anche religiose, che hanno riguardato soprattutto la città di Roma: ad esempio, la beatificazione di Madre Teresa di Calcutta e le canonizzazioni di Padre Pio da Pietralcina e di Padre Escrivá de Balaguer. Tali richieste ci sono state formulate dal sindaco di Roma, che è stato nominato commissario per l'organizzazione di quegli eventi. In tali occasioni, il Dipartimento nulla ha fatto se non agevolare, da un punto di vista burocratico, l'emanazione dei provvedimenti necessari per l'organizzazione.

Il Dipartimento della protezione civile si è occupato anche dell'organizzazione del vertice NATO-Russia di Pratica di Mare e, da ultimo, della Conferenza intergovernativa, svoltasi il 4 ottobre 2003 all'EUR.

Segnalo che sulla *Gazzetta Ufficiale* del 1° marzo scorso abbiamo pubblicato gli atti negoziali posti in essere dal Dipartimento della protezione civile per l'organizzazione degli eventi; sulla *Gazzetta Ufficiale*, quindi, è stato riportato esattamente cosa abbiamo fatto, quanto abbiamo speso e a chi abbiamo dato i soldi. Mi sembra che, in tal modo, abbiamo quanto meno tentato di dimostrare la trasparenza dei comportamenti adottati. Avevamo anche chiesto di pubblicare tutti i contratti ma i responsabili della *Gazzetta Ufficiale* si sono rifiutati perché la pubblicazione sarebbe stata troppo ponderosa. Quindi, abbiamo indicato semplicemente il destinatario, il titolo, l'oggetto, l'importo della fornitura e il numero di protocollo per rendere più agevole l'accesso agli atti da parte dei soggetti interessati.

Concludo con due osservazioni che ritengo di estrema importanza. Lo scorso anno ho partecipato ad un convegno, organizzato dai Democratici di sinistra, sui compiti della protezione civile. A tal proposito desidero riprendere l'articolo apparso sul quotidiano «L'Unità» il primo luglio 2003, nel quale non si cita il sottoscritto ma l'ex sottosegretario Barberi. Quest'ultimo in tale articolo sosteneva che la protezione civile da sempre è stata costretta ad occuparsi di grandi eventi, avendo dovuto dichiarare lo stato di emergenza perfino durante il Giubileo, giacché tale dichiarazione appariva come l'unico strumento per poter adottare procedure di emergenza. Per evitare questo problema il professor Barberi proponeva che alcuni Ministeri potessero operare con procedure di emergenza perché fino a quando ciò non fosse avvenuto sarebbe stata necessariamente la protezione civile a dover intervenire.

Quindi, non è da oggi che la protezione civile si occupa di diverse problematiche. Lo riconosce lo stesso professor Barberi con il quale, sapete bene, abbiamo oggi un rapporto di collaborazione in una serie di settori. Egli, ripeto, si è trovato a gestire il Giubileo e una serie di altri grandi eventi dovendo arrampicarsi sugli specchi, perché all'epoca non esisteva una normativa che gli consentisse di intervenire con assoluta trasparenza, noi invece, disponendo finalmente di questa normativa, possiamo farlo con maggiore facilità.

L'altro aspetto che mi preme sottolineare e di cui non si è mai parlato – e vorrei cogliere l'occasione odierna per farlo – concerne le attività della protezione civile a livello internazionale. Abbiamo appena concluso il nostro semestre di presidenza dell'Unione Europea nell'ambito del quale il nostro Dipartimento ha ospitato a Roma tutti i direttori delle varie protezioni civili con i quali abbiamo definito un'attività di sviluppo e di incentivazione del settore a livello europeo. L'estate scorsa abbiamo collaborato con molti Paesi europei (Francia, Slovenia e Portogallo) alla soluzione di una serie di problematiche legate agli incendi boschivi; inoltre, sempre nel corso del semestre di presidenza italiana siamo intervenuti in diverse situazioni di emergenza, mi riferisco ad esempio ai soccorsi prestati alla popolazione di Bahm.

Pertanto, oltre alla richiamata lettera del sottosegretario Ventucci, vorrei citare quella del 3 marzo 2004, che ho ricevuto oggi, firmata dal Presidente della Commissione europea, di cui riporto le testuali parole: «Sono soddisfatto della possibilità che tale coordinamento europeo sia affidato al suo servizio, visto l'alto livello professionale della protezione civile italiana». Vorrei che questa lettera restasse agli atti perché mentre alcuni settori della Commissione esprimono certe valutazioni, il Presidente della Commissione europea ne formula altre, totalmente diverse.

Per quanto concerne gli incendi boschivi, ritengo opportuno depositare agli atti della Commissione la relativa documentazione. Credo infatti che l'argomento meriti un approfondimento specifico, visto che ci avviciniamo all'estate e abbiamo molti aspetti da chiarire sulle strategie di prevenzione.

GASBARRI (*DS-U*). Dottor Bertolaso, se lei non avesse reso le dichiarazioni a tutti note, le grandi precipitazioni nevose del 28 febbraio, con tutti i disagi e le situazioni difficili da lei opportunamente ricordati, non avrebbero meravigliato granché gli italiani, e lo dico anche a seguito della ricostruzione degli avvenimenti del 1996 fatta poc'anzi dal senatore Manfredi. Il fatto che in un tratto di autostrada di una determinata zona del Paese precipiti mezzo metro di neve in poco tempo e che ciò provochi la paralisi del traffico e tutte le conseguenze negative che abbiamo visto, credo rientri nel novero delle situazioni che i cittadini sono disposti ad accettare senza drammi eccessivi.

La molla che ha fatto scattare la ricerca delle responsabilità è stata la sua improvvida dichiarazione, all'indomani del blocco, con la quale ha fatto intravedere, con grande risalto su tutti i *media*, l'esistenza di precise responsabilità. In sostanza, tutto sarebbe successo perché diversi soggetti non avrebbero compiuto il loro dovere.

Anche in questa sede oggi lei richiama le responsabilità della Società Autostrade e afferma che se il sistema fosse stato tempestivamente e opportunamente allertato, se si fosse riusciti a fare squadra, sarebbe stato possibile evitare quanto accaduto. Di fronte a tali dichiarazioni è scattata l'attenzione dell'opinione pubblica.

Poc'anzi lei ha dichiarato che le competenze del Dipartimento della protezione civile si fermano all'emanazione del bollettino; ebbene, mi permetto sommessamente di smentirla. È vero che era stato emesso un avviso di avverse condizioni meteorologiche, ma gli operatori del settore che nel corso dei mesi gennaio-febbraio 2004 hanno ricevuto dal Dipartimento ben 16 avvisi di avverse condizioni meteorologiche, hanno fatto rientrare quello del 28 febbraio nella cosiddetta ritualità.

Del resto, leggendo l'avviso emesso dal Dipartimento il 28 febbraio non emergono particolari elementi che inducano a pensare ad una situazione diversa e più grave, giacché è dello stesso tenore dei precedenti 15 avvisi emanati a partire dal 2 gennaio 2004. Anch'esso, infatti, come tutti gli altri, termina con le seguenti parole: «La sala operativa del Dipartimento della protezione civile seguirà l'evolversi della situazione in contatto con gli uffici territoriali di governo e le omologhe strutture regionali».

Le competenze della protezione civile non si limitano all'emanazione di un bollettino ma, in base all'articolo 4 della legge 24 febbraio 1992, n. 225 – che regola la dichiarazione dello stato di emergenza e che lei ben conosce dal momento che il suo Dipartimento fa ricorso ad essa in modo consistente – includono anche funzioni di direzione e coordinamento delle attività di previsione e prevenzione del soccorso. Al comma 1 dell'articolo 4 si afferma infatti che: «Il Dipartimento della protezione civile predispone, sulla base degli indirizzi approvati dal Consiglio dei ministri, in conformità ai criteri determinati dal Consiglio nazionale della protezione civile di cui all'articolo 8, i programmi nazionali di previsione e prevenzione in relazione alle varie ipotesi di rischio, i programmi nazionali di soccorso ed i piani per l'attuazione delle conseguenti misure di emergenza».

Quindi, non si può parlare semplicemente di un coordinamento di carattere generale o di mancanza di informazioni. La domanda che le rivolgo è pertanto la seguente: il Dipartimento ha predisposto i piani di direzione e coordinamento delle attività di previsione e prevenzione del soccorso, così come indicato dall'articolo 4 della legge n. 225? E qualora li avesse predisposti, che cosa si è previsto in essi a proposito del rischio neve?

MONCADA (*UDC*). Signor Presidente, anche se non credo che il dottor Bertolaso abbia bisogno di una mia difesa di ufficio, ritengo ingeneroso definire l'attività della protezione civile in quella circostanza come «acqua fresca», soprattutto perché essa si muove in ambiti molto ristretti. Non a caso, ho già depositato presso questo ramo del Parlamento un disegno di legge che tende ad estenderli anche a certi grandi eventi.

Ritengo assolutamente corretto che la protezione civile abbia cercato di svolgere un coordinamento di tutte le autorità responsabili, ognuna con propria autonomia, spesso in contrasto tra di loro, e che il collega Turrone ha scherzosamente definito «federaliste».

Il senatore Manfredi ha ragione quando dice che a questa «acqua fresca» – ma ribadisco, io non la definisco così – deve seguire un'azione coesa, con obblighi e doveri per le autorità stesse.

Mi spiace dover dire certe cose, tuttavia il mio parere di vecchio ambientalista e professore universitario, è che fino a che il nostro Paese non risolverà il problema dei termovalorizzatori, lei si troverà permanentemente di fronte all'emergenza rifiuti.

SPECCHIA (*AN*). Speriamo che se ne occupi il Ministero dell'ambiente.

RIZZI (*FI*). Signor Presidente, mi unisco al senatore Moncada nel ritenere ingeneroso il trattamento riservato al capo della protezione civile per aver rappresentato le generali lamentele degli automobilisti e di coloro che sono rimasti coinvolti in una vicenda allucinante che, solo per caso, non ha fatto registrare morti. In passato mi sono trovato in una situazione del genere: ti sembra di impazzire; sei bloccato e non puoi fare nulla e ti chiedi come mai non ci sia alcuna autorità in grado di risolvere il problema.

In una delle interviste rilasciate alle televisioni, nella quale è sembrato molto contrariato lei, dottor Bertolaso, ha dichiarato che in caso di nuove emergenze la protezione civile sarebbe pronta e disponibile ad assumersi la responsabilità dell'intervento e dell'attività di assistenza.

Mi sento di solidarizzare con lei perché, dopo averne correttamente interpretato il malumore, ha assicurato alla gente che un evento del genere non si verificherà mai più.

GASBARRI (DS-U). Senatore Rizzi, bisognerebbe dare risposte di Governo, non esprimere il malumore della gente, compito che invece spetta ai partiti dell'opposizione.

SPECCHIA (AN). Dottor Bertolaso, come le avranno riferito, perché era impegnato altrove, mi sono permesso di chiedere per iscritto, a nome del Gruppo di Alleanza Nazionale, che la Commissione si occupasse di quanto accaduto alla fine del mese di febbraio. In particolare avevo sollecitato lo svolgimento di un'audizione, non solo sua, ma anche dei rappresentanti dell'ANAS, della Società Autostrade e delle Regioni, nonché – visto che lei non fa ancora parte del Governo, anche se glielo auguro, in tal modo riconoscendole formalmente il suo ruolo, dato che fa già il Ministro o il Sottosegretario...

BERTOLASO. Stia tranquillo, non c'è questo rischio.

SPECCHIA (AN). ...dei politici. Infatti, noi le scelte politiche non le possiamo apprendere dal dottor Bertolaso, diversamente, ognuno di noi si troverebbe in difficoltà. Per questo rinnovo la richiesta di continuare lo svolgimento delle audizioni, fermo restando che avrei preferito audire prima i soggetti politici; in tal senso mi sembra che si fosse pensato di convocare il Ministro delle infrastrutture.

PRESIDENTE. Al riguardo bisogna considerare un problema procedurale, giacché queste audizioni possono essere da noi svolte solo congiuntamente all'8^a Commissione.

SPECCHIA (AN). Il soggetto politico che ha la competenza della protezione civile è la Presidenza del Consiglio, il dottor Bertolaso ha un'altra funzione. Bisogna scindere le responsabilità politiche da quelle tecniche, perché se si fa confusione su questo, non si capisce più niente.

Non ho ritenuto opportune alcune sue prese di posizione sui giornali, perché ritengo che le proposte debbano essere rappresentate dal responsabile politico, non dal soggetto tecnico, cui spetta invece il compito di coadiuvare e collaborare (lei stesso ci ha detto di aver fornito dei suggerimenti alla Presidenza del Consiglio). In caso contrario ci sentiremmo spiazzati, perché se per fare tutto bastasse solo un'autorità tecnica, pur di livello come nel suo caso, allora il Parlamento ed il Governo non servirebbero più a nulla. Ebbene, rispetto a questo esprimo, ed esprimerò sempre la mia contrarietà.

A ciò si deve poi aggiungere che la maggioranza –della quale peraltro faccio parte, ma sono abituato a dire quello che penso- non ha ancora fatto chiarezza sullo spartiacque che, in base alla normativa esistente, partendo da una legge-quadro, dovrebbe esistere tra emergenza e ricostruzione. Non penso che la protezione civile si debba occupare della ricostruzione, se non del suo avviamento, perché tale compito spetta ad altri soggetti, autonomie locali comprese.

Ho apprezzato il suo richiamo –anche se, ripeto, inopportuno in quella sede- ad un organismo di coordinamento delle emergenze, il quale, oltretutto, non andrebbe neanche creato *ex novo*, visto che c'è già la protezione civile. Così come credo che vadano rafforzate e rese più precise e puntuali le informazioni destinate al pubblico – condivido in proposito l'opinione del dottor Bertolaso – che se improntate a criteri di genericità non hanno alcuna utilità, responsabilizzando in tal senso i soggetti chiamati a partecipare a questo processo di informazione. A questo proposito il dottor Bertolaso ha accennato al servizio prestato da Isoradio ed alla opportunità di un suo ampliamento, sottolineando come in questo frangente Isoradio non abbia ricevuto informazioni da parte della Società Autostrade e della Polizia stradale e conseguentemente non le abbia potute neanche trasmettere ai cittadini che in assenza di indicazioni ovviamente non sanno come comportarsi.

GIOVANELLI (*DS-U*). Signor Presidente, dottor Bertolaso, dico subito che considero del tutto normale che attorno ai temi dell'emergenza e della protezione civile si accendano forti polemiche, innanzi tutto perché contribuire all'insorgere di polemiche rientra un po' nel mestiere della stampa; in secondo luogo perché mi sembra ovvio che rispetto a determinate situazioni, sia da parte dei responsabili che dei normali cittadini, vi sia la tendenza ad alzare il tono della discussione e soprattutto delle preoccupazioni. Del resto, anche a fronte di questa eccezionale nevicata, non mi arrischierei a dire direi che per fortuna si è scongiurato un disastro – alcuni giornali hanno addirittura ironizzato sugli automobilisti che vanno in settimana bianca e rimangono bloccati in autostrada – anche se ovviamente fatti del genere non vanno presi alla leggera. Infatti, la rete autostradale costituisce di per sé un sistema ad altissima intensità proprio in termini di rischio e pericolo per la vita delle persone; per di più da qualunque episodio verificatosi in autostrada possono derivare difficoltà ed emergenze perché le auto viaggiano a velocità sostenuta, o magari in un determinato tratto non vi sono uscite, o perché i tempi di percorrenza diventano improvvisamente eccessivamente lunghi.

In ogni caso, al di là di questo aspetto e delle eventuali modifiche alla legge n. 225 del 1992, ritengo che il ruolo del Dipartimento della protezione civile non dovrebbe allargarsi a coprire funzioni di pertinenza di altri soggetti istituzionali. Dico questo nella consapevolezza anche di quanto accaduto in altre epoche, ricordo ad esempio che in occasione della grande alluvione del Piemonte il professor Barberi svolse un ruolo che andò assolutamente al di là delle competenze in capo alla protezione civile

e di fatto preponderante anche rispetto agli stessi Ministri dell'interno o dei lavori pubblici ad esempio per quanto riguarda l'allocazione degli 11.000 miliardi che furono stanziati in quel frangente. Quindi da parte mia non manifesto alcuno scandalo, trovo però del tutto condivisibile quanto sottolineato dal collega Specchia circa l'opportunità di mantenere distinto il piano delle responsabilità politiche da quello delle responsabilità tecniche che pure non possono essere del tutto separate. Ovviamente la funzione del capo del Dipartimento della protezione civile non può certamente essere quella di gran ciambellano di una corte del Settecento, ma quella del soggetto a cui è affidato innanzi tutto il compito di garantire la sicurezza. Inoltre, ritengo che per chi riveste questo incarico una certa moderazione nelle dichiarazioni non sarebbe sbagliata; infatti, se è giusto interpretare i malumori della gente, va detto anche che questo non rientra nei compiti del capo della protezione civile. Credo, altresì, che anche per quanto riguarda il coordinamento dei vari soggetti coinvolti, non bisogna dimenticare uno strumento come il potere d'ordinanza, questo rilievo però non è diretto al dottor Bertolaso, ma al Presidente del Consiglio.

Non si può prendere in considerazione la possibilità di coordinare l'incoordinabile, a questo proposito ho già detto prima con una battuta che forse è più facile impedire le neviccate che coordinare, perché la natura umana è più complessa della stessa meteorologia. Un coordinamento perfetto sulla base del comando forse si ottiene in ambito militare, ma a mio avviso spesso neanche gli eserciti garantiscono risultati di un certo tipo. Ripeto, però, che in questi casi eccezionali si può fare ricorso al potere d'ordinanza che ha un effetto immediato e attraverso il quale magari si può decidere la chiusura di tratti autostradali. Non spetta alla protezione civili stabilire eventuali responsabilità, perché questo non è il mestiere della protezione civile, anche se comprendo che se si deve organizzare un vertice internazionale, in cui è necessario agire sul piano della sicurezza non si può stare a pensare se il Governo abbia affidato la competenza giusta ad un Ministero piuttosto che ad un altro.

Riconosco altresì che nell'ambito della protezione civile ci sono professionalità valide e mosse sicuramente da buona volontà, ma considero anche opportuno dare ai cittadini la sensazione che l'importante non sia sempre individuare un colpevole, ma garantire un contributo di responsabilità. È evidente quindi che quando si verifica una nevicata dell'entità di quella che ha avuto luogo lo scorso 28 febbraio, si creino dei disagi. Per di più nel tratto autostradale tra Modena nord e Bologna in alcune fasce orarie spesso non si cammina proprio per l'intensità del traffico che caratterizza quell'area a ridosso di una grande città; è altrettanto evidente che i problemi aumentano se piove, oppure nei venerdì sera e nei sabato mattina d'estate, immaginate quindi che cosa può accadere se si verifica una nevicata di mezzo metro! È del tutto ovvio che in una situazione del genere quella parte del sistema autostradale non potrà mai funzionare. A mio avviso il Ministero delle infrastrutture e trasporti dovrebbe pertanto valutare quei tratti di autostrada in cui la situazione del traffico è più critica e predisporre dei piani che prevedano una attenzione particolare da parte della

protezione civile, ma non si può pensare di coordinare tutti quanti. Torno a ripetere che un utile strumento in tal senso potrebbe essere il potere d'ordinanza, attraverso il quale quando se ne ravvisa la necessità è possibile chiudere le entrate dell'autostrada, ammesso che una scelta di questo genere il 28 febbraio rappresentasse la soluzione, personalmente non sono in grado di dirlo considerata l'entità del fenomeno meteorologico. Basti pensare che ogni sindaco della zona interessata si è trovato di fronte al blocco della propria città ed alle proteste della gente per la mancanza di vigili, che però c'erano, ma erano tutti in servizio sulle strade.

Ritengo che il ruolo della protezione civile vada giocato con maggiore responsabilità e un atteggiamento meno incline alla comunicazione. Infatti, non si può far diventare anche la protezione civile una parte del circuito mediatico-politico in cui alla fine è la comunicazione a prevalere sul fare, e l'immaginazione o le emozioni sulla concretezza.

Credo che per quanto riguarda situazioni di emergenza inerenti il traffico la protezione civile debba, se vuole d'intesa con altri soggetti, predisporre piani di emergenza rigorosamente rivolti a tutelare la sicurezza o a garantire eventuali esigenze sotto il profilo sanitario. Torno però a ripetere che ognuno deve fare il proprio mestiere e quello del Dipartimento della protezione civile in questi casi è alleviare al massimo i disagi, soccorrendo le persone in difficoltà, provvedendo a che non muoiono di freddo o di fame, ma – ripeto – tocca ad altri regolare il traffico.

Bisogna poi considerare che c'è tutta una parte che resta nelle mani di qualcuno che sta al di sopra di noi e che, se esiste, non è del tutto governabile con la pianificazione. Al di là della battuta, mi permetto di fare un'osservazione critica sul tono con il quale qualche volta questo ruolo della protezione civile, pur difficile e di frontiera, viene gestito. Ne consegue che da responsabili politici quali noi siamo – in tal senso condividendo quanto sottolineato dal collega Specchia – vorremmo dirigenti della protezione civile che si lanciassero di meno nella polemica politica, rivolgendo una maggiore attenzione alla sicurezza dei cittadini.

PRESIDENTE. Dottor Bertolaso, come avrà potuto constatare, vista la complessità degli argomenti sui quali ha riferito, e tenuto conto che altri senatori hanno manifestato l'intenzione di avanzare ulteriori quesiti e richieste di chiarimento, si rende necessario un proseguimento della sua audizione. Rinvio pertanto il seguito dell'audizione e dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,10.

