

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

13° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 FEBBRAIO 2005

(Pomeridiana)

**Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente PEDRAZZINI**

I N D I C E

Audizione del presidente dell'ANAS S.p.A.

PRESIDENTE:		
* - GRILLO (FI)	Pag. 3, 13, 14 e <i>passim</i>	
* - PEDRAZZINI (LP)	15, 16	
BRUTTI PAOLO (DS-U)	18, 19	
* CHIRILLI (FI)	27	
CICOLANI (FI)	13, 15, 22 e <i>passim</i>	
* DONATI (Verdi-U)	21	
* FABRIS (Misto-Pop-Udeur)	13, 14, 15 e <i>passim</i>	
FORTE (UDC)	16	
* GUASTI (FI)	20	
* PASINATO (FI)	28	
* PEDRINI (Aut)	14	
* PESSINA (FI)	17	
* SCALERA (Mar-DL-U)	25	
VISERTA COSTANTINI (DS-U)	24	
* ZANDA (Mar-DL-U)	13, 26	
		POZZI Pag. 4, 19, 25

Audizione del Capo Dipartimento della protezione civile

PRESIDENTE:		
* - GRILLO (FI)	Pag. 29, 34, 35 e <i>passim</i>	
BRUTTI Paolo (DS-U)	35	
CHIRILLI (FI)	33	
* FABRIS (Misto-Pop-Udeur)	31, 34, 35	
MONTINO (DS-U)	33, 36	
PEDRINI (Aut)	36	
VISERTA COSTANTINI (DS-U)	35	
		BERTOLASO Pag. 29, 31, 33 e <i>passim</i>

N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.

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-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-La Casa delle Libertà: Misto-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; 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 Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.

Intervengono il presidente dell'ANAS S.p.A. ingegner Vincenzo Pozzi, accompagnato dal direttore generale ingegner Francesco Sabato, dal segretario generale ingegner Raffaele Spota, dal direttore delle comunicazioni e relazioni esterne dottor Giuseppe Scanni, dal capo della segreteria tecnica dottor Francesco De Santis, dal capo dell'ufficio speciale di Cosenza per la Salerno-Reggio Calabria ingegner Roberto Mastrangelo, dal capo dell'ufficio dei rapporti istituzionali avvocato Roberta Lancetti, e il capo dipartimento della protezione civile dottor Guido Bertolaso.

I lavori hanno inizio alle ore 14,30.

Presidenza del Presidente GRILLO

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione del presidente dell'ANAS S.p.A.

* PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale e autostradale, sospesa nella seduta dell'11 novembre scorso.

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.

Comunico altresì che il Presidente del Senato, data la rilevanza del tema oggetto dell'audizione, ha autorizzato – se deliberato dalla Commissione – la pubblicità dei lavori della seduta attraverso l'attivazione sia della trasmissione radiofonica, sia di quella televisiva attraverso il canale satellitare del Senato. Se non si fanno osservazioni, tali forme di pubblicità sono dunque adottate per il prosieguo dei lavori.

Sono oggi previste alcune audizioni, la prima delle quali è quella del presidente dell'ANAS. Sono presenti l'ingegnere Vincenzo Pozzi, presidente dell'ANAS, accompagnato dal direttore generale ingegner Francesco Sabato, dal segretario generale ingegner Raffaele Spota, dal direttore delle comunicazioni e relazioni esterne dottor Giuseppe Scanni, dal capo della segreteria tecnica dottor Francesco De Santis, dal capo dell'ufficio speciale di Cosenza per la Salerno-Reggio Calabria ingegner Roberto Mastrangelo, dal capo dell'ufficio dei rapporti istituzionali avvocato Roberta Lancetti. Ringrazio tutti per avere accolto il nostro invito.

Sono stato informato dal presidente dell'ANAS che, al termine della sua introduzione, egli consegnerà alla Commissione una relazione scritta contenente elementi dettagliati, che possono essere utili alla Commissione.

Prima di passare la parola all'ingegner Pozzi, prego i colleghi di essere sintetici nella formulazione delle domande, affinché possiamo concludere questa audizione nei tempi a nostra disposizione.

Do quindi la parola all'ingegner Pozzi.

POZZI. Signor Presidente, l'emergenza neve, tra il 25 e il 29 gennaio, ha messo in seria difficoltà dodici Regioni italiane. Certamente, abbiamo subito gli effetti di un evento di natura eccezionale per il nostro Paese, sia per l'estensione del fenomeno che per la sua durata. Voglio citare solo alcuni dati: nelle Marche era dagli anni Trenta che non si verificava una precipitazione nevosa di così elevata intensità. Anche in Basilicata, secondo quanto detto dal prefetto di Potenza Mauriello, è dal 1956 che non nevicava in modo così copioso, tra l'altro anche a bassa quota e su tratte molto estese. Gli stessi fenomeni si sono registrati in Calabria.

Il verificarsi di tale circostanza ha comportato la necessità da parte dell'ANAS di gestire uno stato d'emergenza contemporaneamente in dodici diverse Regioni (Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Molise, Abruzzo, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria, Sardegna e Sicilia), mediante l'impiego di 1.095 uomini e 570 mezzi operativi, a cui si debbono naturalmente aggiungere i 255 uomini e i 50 mezzi impiegati sulla Salerno-Reggio Calabria, opportunamente coordinati con i soggetti istituzionalmente preposti.

La direzione generale dell'ANAS ha allertato tutti i compartimenti regionali di viabilità interessati, che hanno attivato per tempo i relativi «piani neve», partecipando ai tavoli provinciali di emergenza convocati dai prefetti delle Province interessate dagli eventi.

Per meglio monitorare gli interventi, alle ore 18 del 26 gennaio è stato convocato a Roma, nella sede di via Monzambano, il comitato di direzione dell'ANAS, presieduto dal direttore generale, ingegner Francesco Sabato, che da quel momento è stato riunito in via permanente e si è mantenuto in contatto con tutte le sale operative compartimentali e con la sala operativa di Cosenza della Salerno-Reggio Calabria.

L'impegno dell'ANAS, che ha ricevuto la collaborazione delle forze di Polizia, dei Vigili del fuoco e della Protezione civile, ha consentito di garantire la transitabilità di tutte le arterie di interesse nazionale delle dodici Regioni che prima ho citato, con la sola eccezione della A3 Salerno-Reggio Calabria.

La situazione critica che si è verificata sulla A3 e che ha causato pesanti disagi a molti cittadini e autotrasportatori (disagi dei quali l'ANAS è la prima ad essere profondamente dispiaciuta), nasce da un concatenarsi di eventi che tenterò di illustrare nel corso di questa audizione. Voglio però premettere fin da ora che a mio avviso la dirigenza e le centinaia di operatori dell'ANAS, che hanno lavorato ininterrottamente per oltre 100 ore nel comitato di direzione convocato a Roma, nella sala operativa di Co-

senza e direttamente sulla Salerno-Reggio Calabria, hanno fatto tutto quanto era possibile, sia nella fase della prevenzione della criticità, sia in quella dei soccorsi e del ripristino della circolazione.

Eventi atmosferici di intensità simile a quelli verificatisi nei giorni scorsi hanno prodotto in passato, anche in altri Paesi europei, code e blocchi della circolazione, come è avvenuto sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria. L'elevata casistica di intralci e impedimenti comuni all'intera rete autostradale europea testimonia la grande difficoltà, in determinate circostanze, di assicurare la continuità del servizio autostradale in condizioni di sicurezza, soprattutto quando la regolarità del servizio risulta compromessa da comportamenti fuori norma posti in essere dagli stessi utenti.

Permettetemi di citarvi alcuni degli episodi più significativi verificatisi in Europa a causa di precipitazioni nevose dal gennaio 2003 al gennaio 2005. In Francia, il 4 gennaio del 2003, a causa del ghiaccio, 30.000 veicoli sono rimasti bloccati per 48 ore su 50 chilometri dell'autostrada A10-A11. In Germania, il 29 gennaio del 2004, a causa di un'intensa nevicata, si è formata una coda lunga 230 chilometri in Nord Renania-Westfalia, smaltita in oltre 24 ore, seguita dagli eventi occorsi tra il 27 e il 29 febbraio, nella Ruhr, quando a causa della neve 1.500 automobilisti sono rimasti bloccati per due giorni; tra il 23 e il 24 gennaio del 2005, a causa della neve, si è verificato un blocco della circolazione sulla Autobahn A1, con code di 180 km e 36 ore di fermo assoluto. In Spagna, tra il 28 e il 29 febbraio 2004, a causa della neve, 5.000 TIR sono rimasti bloccati 48 ore sulla A63, per impraticabilità dell'arteria sul versante spagnolo. Nelle stesse ore, in Portogallo, centinaia di TIR rimanevano bloccati per ore sul confine con la Spagna.

Il confronto tra quanto è accaduto la settimana scorsa nel tratto calabro-lucano della A3 con quanto è accaduto negli altri Paesi europei, deve tener conto di una circostanza importante. La Salerno-Reggio Calabria presenta consistenti elementi di vulnerabilità rispetto alla maggioranza delle altre tratte autostradali italiane ed europee, riferibili alle sue peculiarità progettuali e morfologiche, che sono le seguenti: l'inesistenza di caselli o di barriere fisiche agli accessi; l'elevata rigidità dell'infrastruttura; l'assenza della corsia di emergenza nei tre quarti dell'asse viario; la tortuosità del tracciato; l'elevata quota sulla quale corrono numerosi tratti dell'autostrada; la pendenza longitudinale, che raggiunge addirittura il valore del 6,74 per cento a Lagonegro, ad una quota di 950 metri sul livello del mare. Apro al riguardo una piccola parentesi da tecnico: il 6,74 per cento è più del doppio di quanto è ammesso nei tratti all'aperto per le autostrade di montagna.

Come è stato rilevato nei giorni scorsi dal ministro Lunardi e da vari parlamentari, non si tratta di una piattaforma autostradale moderna e, per la sua vetustà progettuale, la nuova normativa CNR non è rispettata. È per questo che sono in corso i lavori di ammodernamento.

Anche dal punto di vista trasportistico, vorrei sottolineare, quale elemento di criticità, il prevalente utilizzo della A3 da parte dei mezzi pe-

santi rispetto ai veicoli leggeri. La Salerno-Reggio Calabria, come è stato ammesso dagli stessi autotrasportatori, è il collegamento più utilizzato per il traffico merci da Nord a Sud e da Sud a Nord. Non è un caso che costituisca un segmento essenziale del corridoio transeuropeo n. 1 Berlino-Palermo.

Ciò premesso, è mia intenzione ricostruire, con una scansione temporale quanto più precisa e circostanziata, quanto è accaduto tra il 25 e il 30 gennaio sulla A3, al fine di contribuire – come è doveroso da parte dell'ente gestore – ad una valutazione approfondita da parte di codesta Commissione parlamentare, basata su elementi di fatto che sono riscontrabili dal punto di vista documentale.

Per quanto riguarda le azioni poste in essere prima dell'evento nevoso, l'ufficio speciale per la Salerno-Reggio Calabria ha diramato per tempo a tutti i centri di manutenzione gli schemi predisposti per la gestione del servizio neve. Il «piano neve», redatto dall'Area esercizio e manutenzione dell'ANAS, richiama i circuiti neve e l'entità dei mezzi a disposizione suddivisi per posti di manutenzione.

A partire dal 23 gennaio il Dipartimento per la protezione civile ha diffuso tre avvisi di condizioni meteo avverse, il n. 3.930 del 23 gennaio, il n. 4.106 del 24 gennaio e il n. 4.493 del 25 gennaio. Ad ogni avviso, l'ANAS ha allertato il suo personale secondo il predisposto «piano neve».

Già in base al primo avviso, dalla Sala operativa della Salerno-Reggio Calabria venivano allertati tutti i posti di manutenzione dell'ANAS circa la possibilità, a cominciare dal giorno 24 gennaio e per le successive 24-36 ore, di «probabili forti venti, gelate diffuse, nevicata diffuse anche a quote collinari», raccomandando massima attenzione e presenza in attività di sorveglianza dei tratti di rispettiva competenza. Il personale dell'ANAS era quindi pronto e allertato, consapevole di dover fronteggiare a breve eventi atmosferici avversi.

Il 25 gennaio, alle ore 15, cominciavano le prime nevicata, inizialmente non particolarmente intense e limitate al tratto Lagonegro Nord-Frascineto. Ricordo che presso Lagonegro vi è quel tratto dove si ha la massima pendenza del 6,74 per cento, che mi permetto di ricordare vale sia in salita che in discesa. Con il passare delle ore le precipitazioni nevose si sono intensificate ed hanno riguardato tratti più estesi, interessando anche le zone campane e lucane di Padula, Sala Consilina, Atena Lucana e Polla. Sono immediatamente entrati in funzione turnata di esercizio i 211 addetti su strada e i 44 tecnici e operatori specializzati in Sala operativa e centri di manutenzione. Sono stati utilizzati 50 mezzi spazzaneve, spargisale e frese. Le avverse condizioni atmosferiche, in quel momento, procuravano solo modesti disagi alla circolazione sull'autostrada, che restava completamente aperta al transito.

Tra la sera del 25 gennaio e il 26 e il 27 mattina l'ANAS ha irrorato l'asfalto con circa 10.000 quintali di sale. Per dare un'idea della estensione in metri cubi di questa massa di materiale, è sufficiente dire che corrisponde al carico di 200 *camion*. Tra il 27, il 28, il 29 ed il 30 gennaio, l'ANAS ha sparso altri 13.000 quintali di sale, per un totale di 23.000

quintali, contro i 15.600 quintali utilizzati durante tutta la stagione invernale precedente (2003-2004).

Mentre continuava a nevicare, alle ore 17,34 del 25 gennaio la sala operativa dell'ANAS della Salerno-Reggio Calabria ha diffuso una urgente comunicazione al CCISS Viaggiare Informati, che è l'organismo coordinato dal Ministero delle infrastrutture e dal Ministero dell'interno, raccomandando la massima prudenza e catene a bordo. Il CCISS ha ripetuto ogni trenta minuti questa notizia nei notiziari radio della RAI. Tale informazione è stata peraltro ripresa anche da Isoradio, con lanci continui. Alle ore 21,41 del 25 gennaio, un'altra comunicazione urgente disponeva l'obbligo di catene a bordo e l'obbligo di usarle. Tali disposizioni sono state comunicate agli utenti attraverso tutti i notiziari radio del CCISS e di Isoradio sui canali RAI, le pagine di televideo e i pannelli a messaggio variabile della Società autostrade per l'Italia e della Società autostrade meridionali, concessionarie dei tratti autostradali di accesso alla Salerno-Reggio Calabria. Possiamo mettere a disposizione una vasta documentazione che lo dimostra.

Nelle ore serali del 25 gennaio, mentre continuava a nevicare, sono stati rilevati rallentamenti diffusi a causa dei numerosi veicoli che non avevano catene montate. La sala operativa dell'ANAS, a questo punto, segnalava ai COA (centri operativi autostradali) della Polizia stradale i continui inconvenienti e disagi per la circolazione dovuti al mancato rispetto dell'obbligo di utilizzo di catene.

Nella mattinata del 26 gennaio, mentre continuava a nevicare, sono proseguite le attività dei mezzi ANAS spazzaneve, spesso ostacolati dai veicoli fermi e messi di traverso per il mancato utilizzo di catene. Va ricordato che, in situazioni atmosferiche di questo tipo, i mezzi pesanti in carreggiata Sud sono soliti uscire a Lagonegro Nord, imboccare la strada statale 585 verso Praia a Mare e proseguire per la strada statale 18 Tirrenica inferiore fino a riprendere l'autostrada A3 a Falerna, evitando in tal modo i tratti montani del Pollino, che sicuramente richiederebbero le catene. Lo stesso itinerario alternativo è anche utilizzato dagli automezzi diretti a Nord che, informati dal CCISS delle condizioni meteo avverse, escono a Falerna per rientrare a Lagonegro Nord. Nel primo mattino del 26 questo itinerario alternativo è venuto a mancare, a causa della impraticabilità della strada statale 585 dovuta all'intraversamento di alcuni mezzi pesanti anch'essi sprovvisti di catene.

Alle ore 13,24 del 26 gennaio la sala operativa dell'ANAS continuava a segnalare alla Polizia stradale i continui blocchi della circolazione a causa del mancato rispetto dell'obbligo di utilizzo di catene montate soprattutto da parte di mezzi pesanti, con notevoli disagi per la circolazione.

Alle ore 13,49 del 26 gennaio, circa 20 minuti dopo, su indicazione dell'ANAS, i notiziari radio del CCISS Viaggiare informati iniziavano a sconsigliare gli utenti «in ogni caso» di percorrere la A3.

Alle ore 17,02 del 26 gennaio, a causa delle continue, persistenti ed intense nevicate, e soprattutto a causa dei diffusi blocchi della circolazione per mezzi pesanti messi di traverso e autovetture bloccate, il responsabile

dell'Ufficio speciale della Salerno-Reggio Calabria, sentito il COA della Polizia stradale di Sala Consilina, ha disposto la chiusura dell'autostrada A3 tra gli svincoli di Sicignano e Sibari, dandone immediata comunicazione all'utenza mediante avviso radiofonico al CCISS, aggiornamento dei pannelli a messaggio variabile lungo le autostrade di approccio (la Salerno-Reggio Calabria non ha ancora pannelli a messaggio variabile), e comunicato stampa alle agenzie, ai quotidiani, alle televisioni e alle radio. Il tratto chiuso al traffico era quello corrispondente alla zona collinare-appenninica campana, al tratto lucano ed alla zona montana del Pollino.

Alle ore 20,05 del 26 gennaio il Comitato di direzione ANAS, già riunito in via permanente a Roma e presieduto dal direttore generale ingegnere Francesco Sabato, ha disposto che altri compartimenti regionali di viabilità dell'ANAS intervenissero con propri mezzi per accelerare le operazioni di soccorso e di ripristino della transitabilità sulla Salerno-Reggio Calabria.

Vista l'impossibilità di proseguire l'attività di sgombero neve e spargisale, il personale ANAS ha fatto intervenire inizialmente otto autogrù per il soccorso pesante, sia di proprietà che di ditte esterne, per il raddrizzamento e la rimozione dei mezzi posti di traverso ed intralcianti la circolazione.

La notte del 26 gennaio si contavano circa 270 mezzi intraversati o bloccati, per i quali sono proseguite le operazioni di riallineamento al fine di consentire l'avanzamento dei mezzi di soccorso agli utenti. Nello stesso tempo sono state evacuate 107 persone.

Durante tutta l'emergenza, non si sono comunque verificati incidenti o casi di inizio di assideramento. È stata autorevolmente smentita dalla prefettura di Potenza la falsa informazione secondo la quale otto assiderati sarebbero stati ricoverati in strutture ospedaliere. Inoltre, nonostante i mezzi intraversati, nonostante i blocchi, nonostante le condizioni meteorologiche proibitive, non si è registrato nessun incidente di rilievo, né vi sono stati feriti o morti, a differenza di quanto avvenuto in quegli stessi giorni negli Stati Uniti, in Germania, in Giappone, in Spagna, in Algeria, in Grecia e in Albania.

Apro una breve parentesi. L'unico lieve ferito lo abbiamo avuto noi: si tratta del nostro responsabile e capo compartimento Mastrangelo, che dopo 36 ore ininterrotte di lavoro si è addormentato al volante e ha una clavicola fratturata, ma è comunque qui con noi e di questo lo ringrazio.

La mattina del 27 gennaio ha continuato a nevicare. L'attività dell'ANAS è stata prioritariamente diretta all'assistenza nei confronti degli automobilisti bloccati, nonché a continuare a rimuovere e a rimettere in carreggiata mezzi pesanti posti di traverso. L'assistenza agli automobilisti, condotta insieme alla polizia stradale ed alla Protezione civile, è consistita nel raccogliere le persone ed indirizzarle presso l'albergo «L'Isola» di Lauria e verso i centri di accoglienza nel frattempo predisposti: una struttura alberghiera a Lagonegro e una scuola a Padula.

L'ANAS, con i propri uomini e le proprie strutture, ha assistito complessivamente oltre 100 persone, tra i quali figuravano 30 turisti polacchi, 10 extracomunitari, alcune famiglie con bambini e alcuni autotrasportatori.

Quale contributo ai tavoli dei comitati di coordinamento soccorso istituiti dalle prefetture di Salerno e Potenza, la sala operativa della Salerno-Reggio Calabria ha trasmesso alle ore 12,30 e alle ore 13,10 del 27 gennaio due fax, con i quali, aggiornando la situazione, veniva posto l'accento sulla necessità di dare risposta ad esigenze di carburante. Nel frattempo, infatti, alcuni mezzi avevano esaurito il carburante in quanto i conducenti avevano lasciato i motori accesi per riscaldarsi.

Nella giornata del 27 gennaio, al fine di turnare un personale oramai in servizio quasi ininterrottamente da due giorni, sono stati fatti pervenire dal comitato di direzione dell'ANAS tecnici e mezzi specializzati da altri compartimenti, specificatamente quelli dell'Abruzzo, della Campania e della Puglia.

Nella serata del 27 e nella successiva notte tra il 27 e il 28 gennaio si sono attenuate le precipitazioni nevose; questo ha consentito, unitamente al progressivo sgombero di alcuni mezzi pesanti, di permettere ai mezzi spazzaneve dell'ANAS di pulire una corsia per carreggiata lungo ampi tratti di autostrada, consentendo così il graduale deflusso di parte dei mezzi. Nessun automobilista o autotrasportatore ha passato la notte sull'autostrada, se non per sua esplicita volontà. Comunque, anche chi è rimasto sull'autostrada perché non intendeva lasciare il suo mezzo di trasporto è stato assistito.

La mattina del 28 gennaio, finalmente si sono gradatamente attenuate le precipitazioni nevose. Le migliorate condizioni atmosferiche hanno consentito a molte persone, prevalentemente automobilisti, ospitate nei centri di accoglienza, di riprendere il loro mezzo e, con l'ausilio delle catene montate, oppure senza catene ma seguendo un mezzo spazzaneve pilota, di riuscire a proseguire sulla loro strada utilizzando la corsia sgombera di neve predisposta dai mezzi dell'ANAS. In autostrada erano ormai rimasti solo mezzi pesanti, e venivano organizzate localmente, con l'ausilio della polizia stradale, piccole carovane di camion senza catene, pilotati da mezzi spazzaneve e automezzi della Polizia di Stato, che venivano pian piano accompagnati fuori dalla A3.

Intanto, le squadre ANAS con gli spazzaneve, gli spargisale e le frese, rafforzate da altri mezzi e operatori giunti dai compartimenti della Toscana, dell'Abruzzo e del Lazio, hanno pulito il manto stradale, per consentire le operazioni di riapertura dell'autostrada.

Nella serata del 28 gennaio, malgrado fosse ripreso a nevicare abbondantemente, soprattutto nella zona di Lagonegro e di Lauria, comunque è stato completato il deflusso dei mezzi bloccati. È stata organizzata una maxicarovana in carreggiata Nord. Guidati da mezzi spazzaneve ANAS e dalla polizia stradale, circa un centinaio di mezzi pesanti diretti a Nord sono stati pilotati fino a Sicignano, da dove hanno potuto riprendere la marcia per le proprie destinazioni. Un'altra carovana analoga è stata accompagnata in direzione Sud. L'autostrada è stata riaperta completamente

al traffico tra il 29 gennaio e la mattina del 30 gennaio, prima in carreggiata Sud e poi in carreggiata Nord.

Da questa relazione si può quindi evincere che il blocco di automezzi pesanti e di veicoli è durato circa 48 ore, mentre la chiusura dell'autostrada è durata complessivamente quattro giorni.

La ricostruzione cronologica dei fatti che ho appena esposto dimostra, a mio avviso, che l'ANAS ha posto in essere tutte le azioni preventive atte ad evitare la situazione di crisi. Ha attivato per tempo il piano neve; ha allertato i suoi uomini; ha disposto l'obbligo di catene, comunicandolo agli utenti; ha avvisato le prefetture e gli organi competenti; ha sparso il sale per evitare il formarsi di strati di ghiaccio sul manto stradale; ha sgomberato la neve. In altri termini, erano state adottate tutte le disposizioni necessarie ad assicurare la transitabilità dell'autostrada.

Appare evidente che la principale causa degli avvenimenti, di cui oggi si parla, è stata la eccezionalità dell'evento nevoso, che è stato intenso, durevole nel tempo ed esteso su un lungo tratto montano, collinare e costiero. La neve è caduta ininterrottamente su 150 chilometri di autostrada.

Per il personale dell'ANAS la neve è un evento «normale» lungo il tratto montano del Pollino, tra Mormanno e Frascineto; lo è un po' meno nel tratto campano tra Sicignano e Padula, in quanto sono zone più basse. Questa volta la neve ha colpito tutto il Centro-Sud, anche le zone collinari campane, e per una durata eccezionale di quattro giorni. Se si pensa che il fenomeno nevoso ha interessato un tratto di autostrada di oltre 150 chilometri, come dicevo prima, si ha la cognizione della vastità dell'emergenza.

Va detto che purtroppo l'altra causa principale della situazione critica che si è creata, è rappresentata dal comportamento scorretto, o se volete irresponsabile, di quegli autisti dei mezzi pesanti che, pur consci dell'obbligo di catene ed anche osservando la nevicata in atto, si sono comunque avventurati in autostrada senza catene. È chiaro che in salita, in discesa o in frenata, hanno perso il controllo del mezzo e si sono fermati di traverso, bloccando completamente la circolazione e intrappolando le autovetture, anche quelle con le catene montate. Senza parlare del comportamento non corretto (voglio sottolinearlo) di quanti si sono affiancati in corsia di sorpasso, bloccando completamente – anche senza intraversamento – la Salerno-Reggio Calabria a tutti i mezzi e precludendo quindi l'intervento di soccorso.

La pretesa di entrare in A3 senza catene o pneumatici da neve, adducendo tra l'altro la speciosa tesi che il codice della strada non prevede, tra i dispositivi di equipaggiamento dei veicoli a motore, l'obbligatorietà delle catene, è davvero degna di nota. La mancanza di catene è documentata da tutti i filmati e servizi televisivi. Peraltro, il controllo preventivo delle catene a bordo in un'autostrada a libera circolazione, priva di barriere e caselli, con 16 rampe d'accesso nella zona interessata dall'evento, è di difficile attuazione. Né è accettabile che alcuni autotrasportatori dichiarino di non essere stati informati degli accadimenti. I professionisti della strada

dovrebbero sapere quanto è importante il CCISS Viaggiare Informati e tutti sanno dell'esistenza di un circuito informativo tra camionisti che si attua con continue informazioni che gli stessi si scambiano attraverso apposite frequenze radio. Non è plausibile immaginare che solo sulla Salerno-Reggio Calabria non siano stati utilizzati i cosiddetti «baracchini».

Anche il Codacons, che è una delle più accreditate associazioni dei consumatori, ha presentato un esposto contro quegli autotrasportatori che si sono resi responsabili del blocco.

Le operazioni di soccorso e gli interventi per la riapertura al traffico dell'autostrada si sono protratti per oltre tre giorni. Abbiamo contato almeno 270 mezzi pesanti senza catene rimessi dall'ANAS in condizioni di marcia sull'autostrada, nonché qualche altra decina di automezzi che ha ingombrato la rampa di immissione e di uscita di Lagonegro Nord. Un TIR con il rimorchio è finito di traverso e ha abbattuto lo spartitraffico centrale ostruendo le due carreggiate in entrambe le direzioni.

I problemi strutturali dell'autostrada, che ha una carreggiata di larghezza limitata ed è priva di corsie di emergenza, hanno aggravato la situazione. Si sono così creati diversi tappi sulla A3, uno di seguito all'altro, che hanno reso molto complicate le operazioni di soccorso. Si è dovuto procedere alla rimozione, volta per volta, di ogni singolo automezzo. Nonostante il lavoro incessante delle 8 gru immediatamente utilizzate, alle quali si sono progressivamente aggiunte altre 22 gru, e nonostante la collaborazione dei Vigili del fuoco, della polizia stradale e della Protezione civile per raggiungere alcuni viaggiatori, non c'era altro mezzo che muoversi a piedi in mezzo alla neve.

Quanto alla riapertura dell'autostrada, l'attività dei mezzi spazzaneve, degli spargisale e delle frese è potuta riprendere solo dopo aver completato le operazioni di soccorso. La neve nel frattempo si era accumulata. L'ANAS ha dovuto utilizzare i treni-lame per rompere il ghiaccio. Per accelerare le operazioni di ripristino della viabilità, l'ANAS ha fatto giungere 30 tecnici e 20 mezzi specializzati dai compartimenti dell'Abruzzo, della Campania, della Toscana, del Lazio e della Puglia.

Io credo, pur cercando sempre di migliorare il nostro lavoro, che non si debba e non si possa addebitare proprio nulla alla organizzazione e agli uomini dell'ANAS, che non si sono risparmiati, lavorando a temperature bassissime, in condizioni davvero difficili, cercando sul campo tutte le soluzioni possibili per risolvere un'emergenza davvero ostica. Io sono stato in quei luoghi per due giorni, il 29 e il 30 gennaio, e posso testimoniare quali e quanti problemi ci siamo trovati ad affrontare, con spirito di servizio e di abnegazione. In numerosi casi siamo intervenuti anche su strade non di nostra competenza, su richiesta delle Prefetture, dei Comuni e della Protezione civile. Da giorni, e ne siamo orgogliosi, siamo stati onorati di ricevere note di plauso da parte di prefetture, enti locali, presidenti di giunta regionale di ogni parte d'Italia, ma anche dalla Campania, dalla Basilicata e dalla Calabria, dall'Umbria e dalle Marche, con le quali hanno voluto manifestarci il loro apprezzamento per l'opera svolta. Posso dire che abbiamo avuto quasi una ovazione.

Al di là dell'accertamento delle responsabilità che è stato chiesto da più parti e che attendiamo con grande serenità, credo che l'esperienza di questa emergenza neve debba insegnare a tutti noi qualcosa, anche per le decisioni future.

Noi siamo l'ente preposto alla gestione, alla manutenzione e alla costruzione delle strade e delle autostrade statali, e dobbiamo continuare a svolgere con tenacia questo ruolo, attivando i «piani neve», assistendo gli utenti, lavorando per assicurare la transitabilità delle arterie, in piena sicurezza. Bisognerà poi cercare tutti insieme di rafforzare il sistema dei controlli. Chi non è dotato di catene o gomme speciali non deve accedere all'autostrada. Il problema è anche culturale, come per il casco, la velocità e le cinture di sicurezza. Occorre educare gli automobilisti ad affrontare la neve, ad informarsi ai numeri verdi o ad ascoltare i notiziari radio.

È chiaro che nel 2008, quando i lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria saranno completati, grazie all'allargamento della carreggiata e alla realizzazione della corsia di emergenza, anche le condizioni di transitabilità saranno migliorate. L'ANAS è impegnata in questa opera ciclopica e credo che negli ultimi 3 anni abbia fatto passi in avanti da gigante.

Sono stati sbloccati molti cantieri che erano fermi. Sono stati aperti al traffico 115 chilometri di autostrada ammodernata. Sono stati affidati 3 maxilotti, per un importo globale di 2,3 miliardi di euro, e altri 2 maxilotti sono in via di affidamento per un importo di 1,5 miliardi di euro. Complessivamente sulla Salerno-Reggio Calabria sono stati appaltati lavori per 4,65 miliardi di euro, per un controvalore di 180 chilometri di arteria ammodernata. Ma non basta. A tali importanti interventi si sommano – per quanto riguarda il Meridione – quelli che si riferiscono alla strada statale 106 Jonica, in particolare. Su questa strategica arteria sono stati di recente affidati 2 maxilotti per un importo complessivo di 1,48 miliardi di euro. In Sicilia è stata aperta al traffico, dopo 25 anni di attesa, la Palermo-Messina e sono stati appaltati i lavori della Catania-Siracusa per un importo di oltre 700 milioni di euro.

Abbiamo varato un efficace sistema di monitoraggio degli appalti e dei lavori e di prevenzione dei tentativi di infiltrazione della criminalità organizzata.

Vi sono parlamentari, anche membri di questa Commissione, che hanno dichiarato che l'emergenza neve non deve far dimenticare i meriti dell'ANAS nell'aver sbloccato i lavori della Salerno-Reggio Calabria e nell'aver realizzato 10 miliardi di euro di investimenti all'anno tra bandi pubblicati e gare aggiudicate, diventando la prima stazione appaltante del Paese. Io li ringrazio. Ma debbo dire con serenità, con la dose di buon senso che cerco sempre di usare, che oggi non intendo vantare i meriti di gestione che sicuramente vanno accreditati all'ANAS. Sulla vicenda neve – perché è di questo che si parla – ritengo che l'ANAS abbia bene operato, abbia fatto il possibile e anche quella quota dell'impossibile che è legata alla volontà e all'impegno degli uomini. L'ANAS ha onorato la

funzione sociale che gli viene attribuita dalla legge e riconosciuta dalla sua storia.

* PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegnere Pozzi per la sua relazione che faremo immediatamente distribuire a tutti i membri della Commissione.

L'ingegnere Pozzi ha messo a nostra disposizione anche una documentazione fotografica degli eventi e una serie di atti relativi all'iniziativa assunta dall'ANAS attraverso gli avvisi e i dati del CCISS viaggiare informati, con l'indicazione dei giorni e degli orari degli avvenimenti. Ciò mi sembra molto importante ai fini del completamento della nostra documentazione.

Prima di aprire il dibattito, vorrei informare i colleghi che sono iscritti a parlare 12 senatori. Poiché alle ore 15,30 dovrebbe iniziare l'audizione del dottor Bertolaso, al fine di permettere a tutti di intervenire, propongo di rinviare l'audizione successiva alla seduta di martedì della prossima settimana.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Non ha senso, però, proseguire i nostri lavori in questo modo.

Presidente, sarebbe opportuno ascoltare entrambi i nostri ospiti, ma prendo atto della sua decisione.

CICOLANI (*FI*). Penso sia del tutto ragionevole la proposta del senatore Fabris, anche perché il dottor Bertolaso potrebbe fornirci ulteriori elementi di conoscenza.

PRESIDENTE. L'ingegnere Pozzi, prima dell'inizio della seduta, mi ha informato che la prossima settimana è impegnato in Venezuela.

ZANDA (*Mar-DL-U*). Presidente, forse l'ingegnere Pozzi riesce oggi stesso a rispondere a qualche nostra domanda.

* PRESIDENTE. Possiamo procedere in due modi.

Poiché sono iscritti a parlare 12 senatori, potremmo completare l'audizione dell'ingegnere Pozzi, rivolgendogli tutte le domande e permettendogli di rispondere, pregando il dottor Bertolaso di spostare la sua audizione a martedì prossimo.

La seconda alternativa è quella di rivolgere tutte le domande all'ingegnere Pozzi, per poi passare all'audizione del dottor Bertolaso, nel corso della quale egli potrà illustrarci la sua relazione e prendere nota delle domande che gli rivolgeremo, con l'intesa che potrà rispondere nella seduta di martedì prossimo.

Non mi sembra ci siano altre alternative oltre quelle illustrate.

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Presidente, propongo di audire anche il dottor Bertolaso, di rivolgergli tutte le domande e di ricevere le risposte da en-

trambi i nostri ospiti. Non ritengo opportuno rivolgere oggi le domande e aspettare quindici giorni per ascoltare le risposte.

Il disagio che si è creato deve addebitarsi alla nostra responsabilità, in quanto abbiamo previsto le due audizioni in sequenza temporale troppo vicina. Era molto facile prevedere un numero elevato di domande da parte dei senatori.

Presidente, molti avvertono l'esigenza di ascoltare le risposte sia dall'ingegnere Pozzi che del dottor Bertolaso, per cui ascoltiamo le versioni di entrambi, che speriamo coincidano.

PRESIDENTE. Abbiamo convocato il dottor Bertolaso alle ore 15,30.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Signor Presidente, si tratta di un meccanismo complessivo che non ha funzionato e la Commissione deve capirne i motivi. Non si può lavorare a compartimenti stagni.

PRESIDENTE. Senatori, è stata assunta una decisione. Possiamo fare tutto, ma non possiamo certo modificare l'impostazione che abbiamo deciso precedentemente. Adesso rivolgiamo le domande all'ingegner Pozzi e successivamente ascolteremo il dottor Bertolaso.

* PEDRINI (*Aut*). Signor Presidente, credo che le due proposte siano conciliabili perché non credo che, rivolgendosi alla cortesia del presidente Pozzi, egli non possa tornare in Commissione. Concordo con la proposta di sentire anche il dottor Bertolaso perché, ascoltando entrambi, riusciremo probabilmente a capire meglio che cosa è successo. Comunque, per riguardo al presidente Pozzi, ai suoi collaboratori e ai colleghi farò delle domande estremamente schematiche.

Presidente Pozzi, vado direttamente al sodo e mi scuso per la mancanza di introduzione alle domande ma ciò è dovuto solo alla ristrettezza dei tempi.

L'ANAS si dichiara dispiaciuta – ha detto lei – per quanto è avvenuto. Ma esiste un coordinamento istituzionale tra ANAS e protezione civile? Da quello che mi risulta, l'ANAS ha emesso delle note (non so in gergo tecnico come si chiamano): in base a tali note chi avrebbe dovuto fare qualcosa, chi sarebbe dovuto intervenire concretamente? Vi è un ruolo di coordinamento tra Province, prefetti e sindaci in tali questioni?

PRESIDENTE. C'è una legge che impone il coordinamento ai prefetti.

PEDRINI (*Aut*). Lo so, volevo solo essere più gentile. Allora, detto diversamente, chi non ha fatto quello che doveva fare? Mi dispiace però chiederlo all'ingegner Pozzi, perché mi potrebbe rispondere che questa domanda deve essere rivolta a qualcun altro. Era un modo per chiedere dove si è inceppato il meccanismo.

Infine, lei ha parlato della necessità di una serie di interventi strutturali; solo per fare un esempio cito la mancanza di corsie di emergenza sulla Salerno-Reggio Calabria, ma vi sono altri interventi indicati nella relazione che ci ha consegnato. Vi sono dei progetti per mettere in sicurezza il tratto di strada interessato (che non è detto debbano essere dell'ANAS), in modo da evitare il ripetersi di problemi simili a quelli di pochi giorni fa? Pazienza per quello che è successo, ma che almeno non si ripeta più per il futuro!

* PEDRAZZINI (*LP*). Ringrazio l'ingegner Pozzi per la sua esauriente relazione.

Se ho capito bene, uno dei motivi principali dei fatti verificatisi nei giorni scorsi si identifica con un comportamento che è necessario modificare. Una ventina di giorni fa in Toscana aveva ugualmente nevicato, chi non aveva le catene a bordo veniva invitato a uscire dall'autostrada e l'invito era accolto dalle persone interessate. Anche le zone interessate dalla neve degli ultimi giorni della Salerno-Reggio Calabria dovranno prima o poi abituarsi.

È invece necessario riflettere seriamente sul meccanismo di controllo per il tratto stradale interessato. Se sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria vi fossero stati dei caselli di entrata, infatti, questi si sarebbero potuti chiudere risolvendo in gran parte il problema della viabilità. Si tratta di una questione forse difficile da far capire, ma bisognerà pur cominciare a proporla.

* FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Signor Presidente, le mie domande purtroppo dovranno essere parziali per le modalità di lavoro che sono state decise. Credo sia sbagliata l'impostazione data alle audizioni odierne.

CICOLANI (*FI*). E' stata decisa in Ufficio di presidenza.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Io non c'ero e quindi posso esprimere un parere. Ritengo sbagliata l'impostazione che abbiamo dato alle audizioni odierne perché ricalcano quelle già svolte a seguito delle precipitazioni nevose del febbraio 2004, quando ci trovammo in questa stessa sede a recitare esattamente la stessa farsa di oggi, che non ci ha assolutamente insegnato nulla. Convocare il presidente dell'ANAS e il responsabile della protezione civile – come ho detto in una dichiarazione dei giorni scorsi – per trovarci magari a sparare sulla Croce rossa, cioè su chi interviene sul luogo dell'incidente, senza renderci conto...

PRESIDENTE. Non so cosa c'entra, ma finora nessuno ha sparato addosso a nessuno.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Non banalizziamo come ha fatto il Ministro dei lavori pubblici quando ha dichiarato che non ci sono stati né morti né feriti e quindi, tutto sommato, non è successo nulla.

PRESIDENTE. È un dato importante.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). È importante, però non va sottovalutato cosa significa stare chiusi in un'auto due giorni e due notti in quelle condizioni.

PRESIDENTE. Senatore Fabris, nessuno è rimasto chiuso in un'auto per due giorni!

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ho fatto l'esempio della Croce rossa sostanzialmente per dire che trovo assolutamente sbagliato l'atteggiamento di chi se la prende con chi interviene sul luogo dell'incidente.

Serve capire che cosa non ha funzionato e perché, considerato anche il fatto che – e mi permetto di contraddire il presidente Pozzi – tutto si può dire fuorché che si sia trattato di un evento eccezionale. Non si è trattato di un fatto eccezionale. Eccezionale è stato quanto è accaduto un anno fa sull'Appennino tosco-emiliano, perché si era trattato di una nevicata improvvisa. Questa, invece, era stata annunciata con larghissimo anticipo da tutti i meteorologi italiani, tutti si aspettavano questa nevicata. Quindi, di tutto si è trattato fuorché di un evento eccezionale. Vi prego, non prendiamoci in giro se vogliamo fare un discorso serio in questa sede. Credo che anche la maggioranza, che l'anno scorso disse che occorre imparare dagli errori per non ripeterli più, oggi dovrebbe fare un ragionamento molto sereno e costruttivo per uscire una volta per tutte da simili situazioni.

In conclusione, signor Presidente, mi sembra che il tentativo di scaricabarile iniziato mentre ancora cadeva la neve non possa funzionare in questa occasione. Non c'è eccezionalità. Certo, non possiamo prendercela con la neve caduta: o ce la prendiamo con chi ha mandato tanta neve o ce la prendiamo con chi la neve la doveva togliere.

FORTE (*UDC*). Dobbiamo pregare di più.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Questo fa sempre bene. Non farò la battuta «nevica Governo ladro», però smettiamo di prendercela solo con la neve, in un tratto, peraltro, i cui è normale che nevichi visto che siamo in montagna.

PEDRAZZINI (*LP*). Qualcuno lo ha scelto quel tratto.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Mi dispiace per lei, ma esiste anche il Sud. Che dobbiamo fare? Bisogna andare anche da quelle parti.

PEDRAZZINI (*LP*). Mi riferivo al tracciato, non al Sud.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Non ho da chiedere conto di particolari responsabilità al presidente dell'ANAS. Avrò qualcosa di più da chiedere

al dottor Bertolaso perché, in assenza di un decreto, si è spogliato delle responsabilità che aveva senza la presentazione del provvedimento da parte del Governo. Ma questo farà parte delle domande che rivolgerò al capo dipartimento della protezione civile. Quello che volevo sentire dal presidente Pozzi è se – nel caso il provvedimento che il Governo avrebbe dovuto varare per migliorare il coordinamento tra le istituzioni fosse stato emanato e non fosse stato lasciato a dormire nei cassetti dei Ministeri interessati, visto che risulta che dal Ministero delle infrastrutture è passato al Ministero dell'interno solo in data 28 gennaio – si sarebbe potuta evitare la confusione e la mancanza di coordinamento che si è registrata in questa occasione. L'anno scorso, infatti, avevamo chiuso i nostri lavori con una serie di indicazioni al Governo in ordine al coordinamento per la diffusione delle comunicazioni relative alle condizioni di traffico e di viabilità sulla rete stradale e autostradale e al controllo dei mezzi di soccorso per renderli immediatamente disponibili. Tutto questo non ha funzionato perché si è proceduto a compartimenti stagni. Quindi più che prendercela con l'ANAS e con la protezione civile credo che sul banco degli imputati avremmo dovuto chiamare il Governo che non ha attuato quanto era stato deciso dal Parlamento.

PRESIDENTE. Sono d'accordo con quanto afferma il senatore Fabris, ma come è noto il Governo ha riferito ieri alla Camera dei deputati sui fatti di cui discutiamo.

* PESSINA (FI). Vorrei anzitutto esprimere il mio disaccordo su quanto affermato dall'amico e collega Fabris circa il fatto che questo non debba essere considerato un evento eccezionale, perché credo che la natura e l'intensità di questo fenomeno inequivocabilmente ricada in un contesto eccezionale.

Sono a mio avviso due le cause che hanno creato problemi a catena: la inadeguatezza della strada (e questo è un dato di fatto perché le caratteristiche tecniche della strada effettivamente non consentivano di fronteggiare una simile eccezionalità) e anche la diffusa superficialità e scorrettezza dei conducenti dei TIR e degli autoveicoli. Questi conducenti hanno creato un intasamento del percorso stradale per mancanza di coscienza, non accettando gli obblighi conseguenti ai numerosi avvisi trasmessi per radio, in particolare l'obbligo di avere le catene a bordo. Se si fossero adeguati a queste semplici regole, probabilmente il fenomeno si sarebbe alquanto alleviato.

Come hanno già fatto prima di me i senatori Pedrini e Fabris, vorrei chiedere al presidente Pozzi informazioni sul coordinamento delle prefetture. Credo che il punto da approfondire in particolare sia proprio questo e non tanto quello relativo alle responsabilità dell'ANAS. Infatti l'ANAS ha messo in atto tutti quei meccanismi tecnici che io ben conosco, perché so come sono organizzati per singole tratte stradali; credo che sul funzionamento dei mezzi appositamente previsti per l'intervento in casi del genere non ci siano osservazioni da fare. Vorrei invece sapere dall'ingegner Pozzi

se un anello debole del meccanismo di intervento possa essere considerato lo scarso coordinamento delle prefetture.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Signor Presidente, dalle osservazioni del senatore Pessina, che riprendono l'impostazione contenuta anche nella relazione dell'ingegnere Pozzi e che riecheggiano l'intervento di ieri del ministro Lunardi, sostanzialmente emerge che quello che è accaduto è attribuibile alla intensissima nevicata, alla sede autostradale in condizioni strutturalmente deficitarie e al comportamento anomalo degli automobilisti e dei camionisti.

È a tutti noto che la sede stradale è quella che è e che la situazione è aggravata dal fatto che vi permangono ininterrottamente cantieri, anche in questo periodo, come è stato dimostrato dalle immagini e come personalmente posso riferire dato che percorro quella strada molto spesso. Effettivamente i cantieri ci sono, la strada è stretta, la nevicata è stata forte, però se i camionisti e gli automobilisti fossero i responsabili soggettivi di quello che è successo, allora sarebbe giusto che la polizia stradale prendesse le targhe di tutti coloro che si sono immessi nell'autostrada senza catene, elevasse le adeguate contravvenzioni e chiedesse il risarcimento dei danni. Dovreste costituirvi contro questa platea di banditi che ha creato una situazione di grandissimo danno per tutti. Se non lo farete, emergerà il sospetto che in realtà voi abbiate la coscienza non completamente pulita. Si potrebbe pensare infatti che a questi automobilisti non si può chiedere di più visto il disagio che hanno già patito.

Penso invece che la realtà sia diversa. Non ripeto le osservazioni dell'ingegner Pozzi, che peraltro ci danno qualche speranza, circa il fatto che dopo che si sono verificati i blocchi c'è stato un comportamento attivo e positivo di vari soggetti che hanno impedito conseguenze tragiche; anch'io ritengo che questo sia molto importante.

Vorrei però alcuni chiarimenti. Perché non è stato sparso il sale sulla strada prima che cominciasse a nevicare? Perché non sono stati sparsi i cloruri? Se fossero stati messi prima, la neve non avrebbe aderito al manto stradale e non si sarebbe formata la crosta ghiacciata. Questo è un dato oggettivo e qualsiasi tecnico potrebbe ripeterlo: i sali non sono stati sparsi prima. Peraltro, anche dopo la nevicata del 2004 sul tratto autostradale dell'Appennino tosco-emiliano, scoprimmo che i sali erano stati distribuiti ma non erano stati sparsi: si parte sempre un po' dopo e così si trovano gli ingorghi, la neve già ghiacciata e quindi anche quando si spargono i sali non si ottiene l'effetto voluto. Se poi la nevicata è intensa, naturalmente i ritardi vengono moltiplicati. Quindi la salatura, come si dice, non è stata fatta, ma non si capisce per quale motivo, visto che si dispone di mezzi, di depositi e di personale. Mi dicono che nel relativo compartimento ci sono ben 600 addetti alla A3, di cui 100 per i nuovi lavori e 500 per le ordinarie e straordinarie manutenzioni; si tratta di un vero e proprio esercito. Questo è il primo elemento: i sali non sono stati sparsi in tempo.

C'è poi un secondo elemento. Probabilmente i mezzi utilizzati o forse la preparazione del personale non erano adeguati. Tant'è vero – lo rilevo

anche dalla relazione dell'ingegner Pozzi - che si è registrato un miglioramento quando sono stati portati sul posto mezzi e uomini che provenivano da compartimenti che hanno maggiore dimestichezza con problemi simili (si è parlato dell'Abruzzo e del Friuli). Quindi ci sono state inadeguatezze anche sotto il profilo delle modalità. Se quando arrivano gli esperti si cambia sostanzialmente il modo di operare è evidente che coloro che prima lavoravano sul posto non avevano un'adeguata preparazione.

La terza questione riguarda il fatto che l'autostrada non è stata chiusa.

PRESIDENTE. Non è stata chiusa prima.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Non è stata chiusa in tempo utile. Al limite si poteva chiudere l'autostrada anche quando si era creato un po' di confusione, per evitare l'ammassarsi dei veicoli e il caos. Gli automobilisti dicono che non è stato detto nulla, che sono stati portati in un tranello. Allora, perché non è stata chiusa l'autostrada? Se in questa stagione tento di varcare il passo del Bernina, trovo un avviso che comunica che il passo è chiuso e non è possibile andare avanti. Perché allora non è stata fatta questa operazione di transennamento? Non voglio dire che si doveva transennare all'altezza di Sicignano o di Lagonegro, ma vorrei capire perché non è stato impedito il passaggio dei veicoli. Perché non sono stati transennati gli otto varchi d'ingresso nel tratto di montagna? Tra l'altro si tratta di un numero limitatissimo di ingressi da vigilare; credo siano 8, mentre l'ingegner Pozzi afferma che sono 16, ma la sostanza non cambia: quattro mezzi dei carabinieri, quattro della polizia, quattro della guardia forestale e quattro dell'ANAS potevano chiudere tutti gli accessi. Anche questo non è stato fatto.

In sostanza, c'è la sensazione che la macchina operativa dell'ANAS sia stato presa di sorpresa, che non fosse assolutamente pronta a questo tipo di emergenza. Ciò da un certo punto di vista aggrava le responsabilità di chi non l'ha resa pronta. Però da un altro punto di vista, se tutto questo è vero, ci resta la speranza che si possa agire affinché la prossima nevicata non produca le stesse conseguenze. Se invece è stato fatto tutto il possibile, allora dobbiamo dire agli automobilisti italiani che quando si avviano al di sotto della linea del Volturmo...

POZZI. Devono mettere le catene.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). No, perché in quelle condizioni è ben noto che sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria è difficile anche mettere le catene, è un rischio mortale fermare la macchina.

C'è poi una questione delicata e sinceramente non so se sia il caso di sottoporla all'attenzione dell'ingegnere Pozzi o di altri. Infatti non solo l'ANAS ma anche le prefetture sono risultate impreparate. Infatti è comprensibile che il comandante della polizia stradale non si accontenterà della comunicazione telefonica di un direttore compartimentale per chiu-

dere le strade, ma pretenderà che almeno la comunicazione provenga dal prefetto. Si è creata una serie di disguidi e in molti hanno operato male.

Presidente Grillo, se molti hanno operato male e non solo l'ANAS, vuol dire che è mancata la funzione di coordinamento rispetto agli eventi. Una autorità deve intervenire in queste situazioni e deve allertare e suggerire interventi a prefetti, polizia, ANAS e Protezione civile. Penso che l'autorità a ciò preposta sia rappresentata da due Ministri, il nominato e l'innominato: per il nominato mi riferisco al ministro Lunardi, per l'innominato al ministro Pisanu che sta sempre nell'angolo. Ritengo che la causa di quanto è accaduto debba individuarsi nella mancanza di coordinamento, aggiungo politico, da parte dei Ministri citati. La responsabilità principale deve essere loro attribuita. Non si deve pensare di risolvere il problema incolpando qualche responsabile compartimentale dell'ANAS.

* GUASTI (*FI*). Dopo aver letto sugli articoli di stampa le varie notizie in merito ai disagi provocati dalle nevicate e venuto a conoscenza, attraverso programmi televisivi, delle solite lamentele e dei soliti tentativi di incolpare il Governo anche quando nevicava, anch'io mi sono preoccupato del fatto che qualcosa probabilmente non ha funzionato a dovere. L'esauriente relazione del presidente Pozzi ha però cancellato ogni mia preoccupazione e tutte quelle polemiche che spesso anche la politica tenta di alzare e alimentare.

Oggi sono stati messi in chiaro i tre elementi principali del grande inconveniente accaduto, o meglio del piccolo disastro. In primo luogo, dobbiamo verificare che si è trattato di indisciplina degli automobilisti. Premetto che ho esaminato anche le fotografie che l'ANAS ci ha gentilmente messo a disposizione, allegandole alla documentazione consegnata alla Commissione. Credo che l'ANAS abbia fatto bene a non chiudere quel tratto così importante di autostrada, perché probabilmente con il solo uso delle catene si sarebbe potuto impedire quanto è accaduto.

Faccio questa affermazione perché sono un automobilista che spesso si reca in montagna e che, attraverso un uso corretto dell'automobile e delle catene, sa superare ben altre difficoltà.

Sono tra coloro che affermano che l'ANAS ha in questi anni compiuto passi da gigante. Sono consapevole del fatto che ha intrapreso un percorso di modernizzazione straordinaria. Anche in questa sede dobbiamo sottolineare come i 10 miliardi di euro all'anno di investimenti abbiano fatto dell'ANAS non solo la più grande stazione appaltante di Italia, ma anche una società capace di gestire e affrontare nuovi percorsi.

Reputo, quindi, alquanto sterili le polemiche sollevate attraverso le quali si vuole a tutti i costi far diventare un grande difetto dell'ANAS un evento straordinario come una nevicata.

Dal momento che non sono serviti né la polizia né l'autodisciplina degli automobilisti, probabilmente l'ANAS dovrà in futuro intervenire e controllare gli automobilisti, soprattutto quelli che percorrono il tratto di autostrada in questione. Tutti noi sappiamo che, di fronte ad una pendenza di quasi il 7 per cento, due dita di neve rappresentano davvero un pro-

blema se si è privi di catene. Bisogna davvero prevedere la costruzione di caselli dove poter effettuare i necessari controlli. Così stando le cose, solo la polizia avrebbe potuto impedire e bloccare il traffico.

Concludo il mio intervento affermando di essere stato tranquillizzato dall'intervento del presidente Pozzi in merito alle capacità operative di ANAS.

* DONATI (*Verdi-U*). Presidente, vorrei iniziare il mio intervento partendo da una considerazione. L'ingegnere Pozzi ci ha detto che l'ANAS ha fatto il massimo e io aggiungo che nel complesso il risultato è stato disastroso.

Ritengo che non si possano invocare a giustificazione né gli eventi eccezionali né i comportamenti scorretti. Se un soggetto pubblico deve gestire una rete, deve essere fornito di un sistema di gestione o di ausilio per effettuare i controlli capace di governare la realtà. La realtà è fatta anche di nevicate che, nel caso specifico, sono da ritenere sicuramente eccezionali ma non tali da far trovare tutti impreparati di fronte all'evento, come è effettivamente accaduto. Abbiamo sentito molti meteorologi affermare che di questi tempi, nei luoghi interessati dall'evento in esame, nevicata quasi tutti gli anni; forse soltanto l'intensità della nevicata è stata diversa.

Si badi bene che ciò ha a che fare con la questione fondamentale: secondo me, l'ANAS non è dotata di sistemi di gestione, di allarme, di informazione e di formazione del personale; non ha a disposizione uomini e mezzi – questa è la disamina da compiere in modo più accurato – capaci di governare l'ordinario. Bisogna avere un sistema informativo diretto rivolto agli utenti, un sistema di chiusura automatica. Lasciamo da parte la discussione sui caselli, a cui sarei comunque favorevole. Anche in attesa del grande completamento della autostrada Salerno-Reggio Calabria, si dovrebbe avere un sistema che permetta di gestire. Se si deve chiudere un tratto stradale, lo si faccia in modo serio da non permettere ad alcuno di poter entrare. Questo è un sistema di gestione. A tal riguardo mi sembra esista davvero una grande carenza.

Per quanto riguarda il comportamento dei camionisti, l'indagine che abbiamo svolto sulla sicurezza stradale ha messo in evidenza che il sistema dell'autotrasporto non voglio dire è fuori controllo ma presenta molti problemi e gravi lacune in merito al peso e alla velocità dei mezzi e ai turni di guida. È chiaro poi che fatti del genere, che sembrano altro, producano, talvolta in modo drammatico, comportamenti scorretti ai quali, per reazione, non si combina un'azione molto forte. Bisogna essere messi nelle condizioni di effettuare controlli, anche attraverso strumenti innovativi, sul trasporto su strada al fine di evitare che comportamenti scorretti dilaghino a catena, come è avvenuto nel caso in questione.

Non si può invocare l'evento eccezionale. È ovvio che nella circostanza in esame si potevano verificare disagi che credo chiunque avrebbe sopportato. Tuttavia, un blocco di 4 giorni su 150 chilometri di rete stradale, in un tratto in cui nevicata tutti gli anni, non credo si possa chiamare evento eccezionale. La difficoltà è gestire l'ordinario. Fortunatamente non

si sono registrati morti o feriti e questo è sicuramente un buon risultato, ma i disagi sono stati mostruosi. Se non si riesce a gestire l'ordinario, mi domando come si possa gestire l'emergenza. È evidente che qualcosa non funziona.

Vorrei sapere in che modo si sta attrezzando l'ANAS, dopo questo disastro – sia ben chiaro che non lo attribuisco solo all'ANAS, in quanto i controlli sull'autotrasporto non sono solo di sua competenza – per offrire un sistema di gestione e informazione efficiente di quel tratto stradale. Ricordo che esso costituisce un asse fondamentale tra il Nord ed il Sud del Paese, per cui è sempre soggetto a certi livelli di intensità di utilizzo e, quindi, esposto a rischi.

Vorrei poi sapere se il sistema di allarme complessivo ha o meno funzionato. È chiaro che i livelli d'allarme dovranno scattare gradatamente sulla base delle condizioni meteorologiche e del traffico che man mano vengono registrate. Se ha iniziato a nevicare il 25 gennaio e la chiusura dell'autostrada è stata invocata dall'ANAS solo il 26 pomeriggio, non è stata un po' tardiva? Non dimentichiamo che un sistema di trasporto su strada che usa quella direttrice con grande intensità è anche difficile da fermare quando ormai si è messo in moto. È stata fatta anche un'indagine per verificare da quali accessi erano entrati gli autotrasportatori, ma non si può prendere una decisione e pretendere che in mezz'ora tutto il traffico si fermi: in un tratto così disagiato, senza corsie di emergenza, si rischia di provocare la paralisi totale. Me lo insegnate voi: il traffico va gestito con un gradiente di informazione e di attenzione tale da evitare di assumere decisioni improvvise.

A me pare, quindi, che il sistema sia stato tardivo, inefficace e privo di quei livelli di attenzione (lo abbiamo visto anche sull'Auto-Brennero) in grado di far scattare la chiusura preventiva degli accessi.

Infine, durante le audizioni svolte in questa stessa sede dopo le eccezionali nevicate dell'anno scorso lungo il tratto dell'autostrada Bologna-Firenze, emerse molto chiaramente che la Autostrade S.p.A. era dotata di mezzi, ma questi non erano localizzati nei punti giusti, per cui quando venivano sollecitati ad andare in un determinato luogo non riuscivano neanche a muoversi dalla piazzola. Mi pare che anche adesso sia successa la stessa cosa. Vorrei sapere, quindi, se i mezzi di soccorso erano sufficienti e dove erano localizzati, perché comunque il sistema non ha funzionato. Infatti la chiusura tardiva degli accessi e le informazioni non fornite con il livello di attenzione dovuto in questi casi, insieme ai problemi legati al versamento del sale e alla pulizia del manto stradale hanno prodotto i risultati che sappiamo.

CICOLANI (FI). Signor Presidente, cercherò di affrontare questa audizione con grande onestà intellettuale.

Presidenza del vice presidente PEDRAZZINI

(Segue CICOLANI). Questo è lo stato d'animo con cui mi dispongo a rivolgere le domande. Così non è stato, però, nei comportamenti, nelle interviste e anche nella mozione di sfiducia presentata alla Camera nei confronti del ministro Lunardi, a cui mi riferirò tra poco.

Intanto voglio ringraziare in modo non formale il presidente Pozzi per la sua relazione esauriente, che ha messo in evidenza l'esigenza dell'ANAS di gestire contemporaneamente l'emergenza in 12 Regioni. I sistemi messi a punto dall'ANAS hanno funzionato in 11 Regioni su 12; non hanno funzionato soltanto nel tratto della Salerno-Reggio Calabria, o meglio il sistema messo a punto si è rivelato non sufficiente in rapporto all'eccezionalità di un evento che non si verificava da cinquant'anni.

Il Presidente della Repubblica oggi, in modo molto garbato, con poche parole, ha affrontato questo argomento. C'è un'agenzia che riporta le sue parole, che condivido assolutamente e che sono le seguenti: «L'inadeguatezza dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria è stata nuovamente messa in evidenza nelle scorse settimane per effetto del maltempo». Ebbene, credo che dobbiamo incentrare la nostra attenzione non soltanto su alcuni aspetti affrontati dai colleghi, sui quali ritornerò nelle domande che rivolgerò all'ingegner Pozzi, ma anche sul modo in cui l'ANAS si sta occupando di una infrastruttura considerata da tutti e da tempo inadeguata. Sotto questo profilo ritengo che le istituzioni debbano essere estremamente corrette anche in quello che dicono, pena la loro credibilità.

A tale riguardo faccio riferimento, in particolare, alla mozione di sfiducia presentata nei confronti del ministro Lunardi, in cui si spaccia per verità che dal 1997 al 2002 sono stati finanziati e avviati lavori di ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria, una infrastruttura lunga 450 chilometri, su circa 200 chilometri, mentre si dice che l'attuale Governo ha finora appaltato lavori solo su 58 chilometri, concretamente avviati solo su 28 e che la promessa di concludere i lavori entro il 2005 appare clamorosamente disattesa.

Presidenza del presidente GRILLO

(Segue CICOLANI). Stigmatizzo il comportamento di chi ha scritto questa mozione. Va stigmatizzato con forza perché è falsa, assolutamente falsa. I dati veri sono i seguenti. Nessuno ha mai promesso che questa infrastruttura... (Interruzione del senatore Fabris). Sono una persona che sta facendo un altro mestiere e che parla di altre cose.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Abbiamo aperto una disputa sulla mozione? Allora chiediamo di intervenire sulla mozione di sfiducia presentata nei confronti del ministro Lunardi.

CICOLANI (*FI*). Non ho interrotto voi e vi prego di non interrompere me. Qui parliamo di politica.

PRESIDENTE. Onorevoli colleghi, mi sono assentato per scusarmi con il dottor Bertolaso per l'attesa. Al di là delle cose che ciascuno è libero di dire, rimaniamo alle domande.

CICOLANI (*FI*). Arrivo subito alle domande.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Ascoltiamo il dottor Bertolaso oppure no?

PRESIDENTE. Tra cinque minuti inizieremo l'audizione del dottor Bertolaso.

CICOLANI (*FI*). La verità è che dal 2002 al 2004 ...

PRESIDENTE. Le domande, senatore Cicolani.

CICOLANI (*FI*). ...sono stati appaltati 180 chilometri di Salerno-Reggio Calabria, nella precedente legislatura ne erano stati appaltati 97. Quindi, la verità è decisamente diversa da quella riportata nella mozione di sfiducia.

Arrivo alla domanda recuperando alcuni interventi che condivido; in particolare, i colleghi Brutti e Donati per taluni versi hanno detto delle cose molto giuste.

Vorrei sapere, ingegner Pozzi, perché questo è compito nostro, se l'ANAS ritiene che vada modificato il codice della strada in merito all'obbligatorietà delle catene a bordo, o meglio all'uso delle catene quando si viaggia in presenza di neve o quando tale uso è prescritto in base alle comunicazioni sul traffico e la viabilità.

In secondo luogo, vorrei sapere se nei lavori di adeguamento di questa infrastruttura sono previsti a carico dei *general contractor* e anche dell'ANAS un particolare sistema di segnalazione e di regolamentazione della circolazione stradale anche attraverso l'adeguamento di percorsi alternativi all'autostrada.

Da ultimo vorrei sapere se l'ANAS ha previsto o se è ipotizzabile migliorare il livello della segnaletica stradale e l'introduzione di barriere fisiche per la chiusura soprattutto di quei tratti autostradali che, statisticamente, negli ultimi anni si sono dimostrati più vulnerabili a situazioni climatiche particolarmente avverse.

* SCALERA (*Mar-DL-U*). Ringrazio l'ingegner Pozzi per la sua relazione, nella quale testualmente è scritto: «Siamo stati onorati di ricevere note di plauso da parte delle prefetture». Ebbene, leggiamo cosa dicono i prefetti che hanno inviato lettere personali ad alcune redazioni di quotidiani.

Il prefetto di Salerno su «Il Mattino» del 30 gennaio dichiara che «il centro di coordinamento dei soccorsi in data 27 gennaio ha più volte chiesto all'ANAS di disporre la chiusura dell'A3 dal casello di Battipaglia fino al confine meridionale della Provincia». Per tutta risposta c'è un verbale dello stesso centro di coordinamento – che può essere letto – nel quale si afferma che «nell'ambito del centro di coordinamento è stato necessario superare le resistenze alla chiusura espresse proprio dai rappresentanti dell'ANAS». Ciò risulta regolarmente acquisito nell'ambito del suddetto verbale.

Il presidente Pozzi ha detto che i prefetti hanno espresso note di plauso. Il «Corriere della sera» riporta quanto ha detto il prefetto di Potenza; il titolo è: «Il prefetto contro l'ANAS, A3 chiusa in ritardo, qui può accadere di tutto». Leggo testualmente: «Forse bisognava chiudere l'autostrada prima di quando è stata chiusa, bisognava evitare che si intasasse tanto di auto e di camion». Riferisco soltanto quello che dicono ufficialmente i prefetti.

PRESIDENTE. Sui giornali.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Sono lettere firmate, ufficiali, inviate ai giornali.

POZZI. Va letto tutto l'articolo, volendo dare una rappresentazione fedele.

SCALERA (*Mar-DL-U*). Certo. La realtà purtroppo è quella che invece sottolineano quelli che erano presenti sul posto e dicono: «Sentivamo alla radio che ci stavano aiutando e invece non vedevamo nessuno, nessuno che ci dicesse cosa stava succedendo, quanto tempo avremmo dovuto passare lì, come ne saremmo venuti fuori. Dicevano che ci davano da mangiare e da bere, invece per ore abbiamo mangiato soltanto la neve». Questi sono i fatti riportati dal «Corriere della sera».

A questo punto, potremmo pensare che sarebbe stato opportuno informarsi: se qualcuno avesse telefonato in maniera puntuale, avrebbe avuto notizie precise. Qualcuno ha tentato di informarsi, è stato «Il Sole 24 ore», che si è messo nei panni di un viaggiatore e ha cercato di avere notizie precise direttamente dall'ANAS. Innanzi tutto è stato chiamato il numero 06-44461, che tra le altre cose ha indirizzato al numero 1518. Il 1518 ha detto che di non essere competente, quindi è stato richiamato il numero dell'ANAS, che ha risposto: «Qui è la sede centrale dell'ANAS, non sappiamo come aiutarla. Lei esattamente dove si trova?» La risposta è stata: «Tra Lauria e Padula». Dall'altra parte gli è stato detto: «Dove, in

che Regione, in che Provincia? Non sappiamo nemmeno dove si trovino Lauria e Padula». Questo lo dice « Il Sole 24 ore». Ma sono tutti giornali di parte! Ci sembra strano pertanto leggere che ci sono state note di plauso.

La realtà purtroppo è quella che conosciamo, ed è una realtà che lo stesso presidente Ciampi non oggi, ma nell'ambito della sua visita a Vibo Valentia ha sottolineato, ripetendo continuamente a orecchie distratte che il Sud è la prima questione nazionale; proprio in Calabria ha indicato nei cattivi collegamenti e nella criminalità mafiosa le catene che frenano lo sviluppo meridionale.

Ci sarebbero tante cose da chiedere, ma purtroppo non c'è tempo. Vi chiedo: le cose che sottolinea il prefetto di Salerno sono vere o false? E le affermazioni del prefetto di Potenza sono inesatte? Nei fatti voi stessi, nell'ambito della vostra valutazione, sottolineate come numerosi automobilisti continuavano ad entrare in autostrada a causa della impossibilità di chiudere con barriere gli svincoli di accesso. Quindi è una conferma di quanto dice il prefetto di Potenza.

Terzo aspetto. Per quanto riguarda i recapiti telefonici dell'ANAS, chi risponde al numero 06-44461? Che tipo di formazione ha avuto l'operatore per dare risposte pertinenti a chi ne ha necessità?

* ZANDA (*Mar-DL-U*). Preciso che le mie domande sono rivolte alla azienda ANAS e che ovviamente anch'io – ma credo fosse implicito anche nelle dichiarazioni dei colleghi – voglio ringraziare i lavoratori dell'ANAS per il lavoro svolto in quella situazione, come ha ricordato il presidente Pozzi.

Vorrei rivolgere qualche domanda all'ingegner Pozzi. Come lei ha detto, per quattro giorni c'è stato un sostanziale blocco dell'autostrada. Il vice presidente del Consiglio Follini ha chiesto scusa al Paese a nome del Governo. Vorrei chiedere al presidente Pozzi a quale organo dello Stato deve essere addebitata la responsabilità per la quale il presidente Follini ha chiesto scusa. Se davvero esiste una responsabilità precisa, l'ANAS, proprietaria del tratto autostradale, si sarà fatta una idea di quale organo dello Stato non ha funzionato.

Il dipartimento della Protezione civile afferma di avere dato l'allarme neve con 72 ore di anticipo. L'ANAS ha ricevuto questo allarme con 72 ore di anticipo? E se lo ha ricevuto, quali azioni sono state intraprese durante queste 72 ore? Come ha ricordato adesso il senatore Brutti, possono essere intraprese varie azioni: spargere sale o acidi, dislocare mezzi, eccetera. Non mi interessa sapere quali azioni sono state fatte dopo, ma vorrei sapere quali attività sono state poste in essere in quelle 72 ore.

Chiedo inoltre al presidente Pozzi se le norme sul coordinamento dei soccorsi in queste circostanze risultano chiare. Se lo sono, di chi è la responsabilità di quanto è accaduto? Se non lo sono, vorrei capire perché e in quale punto risultano oscure.

Presidente Pozzi, lei ha ricordato che esiste una responsabilità dell'ANAS sulla transitabilità delle arterie in piena sicurezza. Vorrei sapere

quali sono le competenze dell'ANAS per consentire in caso di neve la transitabilità delle proprie arterie in piena sicurezza. Colgo l'occasione per chiedere quali sono le responsabilità dell'ANAS riguardo al controllo che l'ANAS deve esercitare sulle autostrade date in concessione, di cui l'ANAS stessa rimane sempre concedente.

Vorrei inoltre sapere se l'ANAS può decidere di chiudere una strada. Se si apre una voragine in una strada e non c'è un casello, l'ANAS può decidere di chiuderla? Il senatore Brutti ricordava in caso di neve il passo del Bernina risulta chiuso con una transenna. L'ANAS può intraprendere un'azione analoga? Faccio queste domande per capire se l'ordinamento consente all'ANAS di fare quello che qualche prefetto avrebbe richiesto.

Sappiamo che la struttura dell'ANAS prevede un consiglio di amministrazione che, a mio avviso in un modo abbastanza improprio (colgo l'occasione per chiedere al presidente Pozzi una nota dettagliata sulla questione), gestisce l'azienda attraverso le deleghe; tutti i consiglieri di amministrazione dell'ANAS sono delegati, chi per il Nord, chi per il Sud. Chiedo pertanto alcuni chiarimenti sull'organizzazione delle deleghe nell'ambito dell'ANAS e in particolare vorrei sapere se esistono deleghe in materia di sicurezza.

Il presidente Pozzi ha parlato dei lavori di adeguamento dell'autostrada. Proprio oggi ho riesaminato i dati relativi alla costruzione dell'Autostrada del Sole e al raddoppio dell'autostrada Battipaglia-Reggio Calabria. Vorrei ricordare che negli anni Cinquanta il raddoppio della Battipaglia-Reggio Calabria è stato realizzato in cinque anni e che nel 1955 la tratta Firenze-Bologna è stata realizzata in 32 mesi. I mezzi tecnici che venivano all'epoca utilizzati erano incommensurabilmente arretrati rispetto a quelli attuali. Sappiamo che esistono le necessarie risorse economiche e sospetto che i tempi che lei ci ha indicato siano troppo lunghi rispetto a quanto si può fare. Vorrei avere, pertanto, spiegazioni in questo senso.

PRESIDENTE. Chiedo ai colleghi della maggioranza di esaurire il proprio intervento in un minuto.

* CHIRILLI (FI). Presidente, nella prossima riunione con i Capigruppo dovrà pensare a quanto sia utile non strozzare i dibattiti, dal momento che i cittadini italiani li seguono con attenzione. In questo momento stanno seguendo l'audizione e presumo desiderino ascoltare le risposte del presidente Pozzi alle domande che gli poniamo. Sarebbe stato opportuno in questa audizione, che ci ha davvero illuminato, ricevere le risposte alle nostre domande. Quindi, ripeto che la prossima volta sarà opportuno non limitare la discussione e dare la possibilità a tutti di ascoltare le risposte alle domande che vengono rivolte agli ospiti.

Ciò premesso, faccio tutti i miei complimenti al presidente Pozzi per aver dimostrato ai cittadini italiani quanto è stato attento durante l'emergenza neve. Dobbiamo pensare anche agli italiani che vivono nei piccoli paesi, i quali hanno subito il disagio di rimanere per alcuni giorni nelle proprie case senza energia elettrica e senza acqua. Sono sindaco e so

bene che cosa succede quando arriva in Comune un telegramma che preannuncia l'arrivo di un evento meteorologico; bisogna organizzarsi, allertare gli organi di polizia, i Vigili del fuoco e la Protezione civile che devono avere la possibilità di coordinarsi con l'ANAS.

Una sola domanda intendo rivolgere al presidente Pozzi. Le chiedo se ritiene sufficiente l'attuale sistema di coordinamento.

PRESIDENTE. Senatore Chirilli, ascolteremo le risposte del presidente Pozzi nel seguito di questa audizione.

* PASINATO (FI). Non ho molte considerazioni da fare o domande da rivolgere al presidente Pozzi, in quanto ritengo la sua relazione molto esauriente.

Esprimo al nostro ospite l'apprezzamento e il ringraziamento per quanto l'ANAS ha fatto e sta tuttora facendo, e non solo sotto il profilo della gestione, i cui meriti indubbiamente sono molti rispetto al passato e non li elenco solo per mancanza di tempo. Si è parlato dei vari interventi che ha realizzato e si è detto che è il primo soggetto appaltatore d'Italia.

Per quanto riguarda la vicenda neve, chiunque abbia un minimo di esperienza in merito alle problematiche connesse a situazioni di eccezionalità – lo è stata quella in questione – da una parte, e di difficoltà strutturale, dall'altra (come quelle relative al tratto autostradale Salerno-Reggio Calabria), può facilmente comprendere i ringraziamenti che si esprimono a tutti gli uomini che lavorano per l'ANAS, a partire dal Presidente.

Presidente Pozzi, le domando però come si possa paragonare quanto succede nel nostro Paese con quello che accade negli Stati Uniti d'America, e mi riferisco a strade ghiacciate, a *camion* bloccati per traverso nelle strade anche di New York o di tante altre parti. Ciò vuol dire che anche gli statunitensi hanno il problema di essere sottodimensionati e incapaci di gestire le emergenze? Non ho mai sentito il presidente Bush intervenire gridando all'incapacità dei soggetti gestori delle varie strade americane. Presidente Pozzi, lei ha citato i Paesi esteri ma quanto succede nel nostro Paese non è in linea con quanto succede anche in altri paesi.

Forse noi abbiamo un problema culturale, non sappiamo inoltre apprezzare l'opera degli uomini dell'ANAS, fermo restando il discorso del coordinamento tra le varie istituzioni che abbiamo tutti il dovere di approfondire.

PRESIDENTE. Ringrazio l'ingegner Pozzi per il suo intervento.

Propongo quindi di rinviare il seguito dell'audizione del Presidente dell'ANAS, per consentire le risposte ai chiarimenti richiesti, ad una seduta da convocare martedì 8 febbraio 2005.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Audizione del Capo Dipartimento della protezione civile

* PRESIDENTE. L'ordine del giorno prevede ora l'audizione del dottor Bertolaso, capo dipartimento della protezione civile.

Dottor Bertolaso, la ringrazio per aver accettato il nostro invito e le rivolgo, a nome di tutta la Commissione, le nostre scuse per il ritardo maturato. Devo confessare che, quando abbiamo programmato le due audizioni di oggi, non abbiamo valutato a sufficienza il numero di senatori che sarebbero intervenuti, per cui è stato davvero difficile contenere i vari interventi in un lasso di tempo di pochi minuti.

Dottor Bertolaso, la invito ad esporre in modo sintetico i noti fatti verificatisi a seguito delle nevicate della settimana scorsa che hanno messo in crisi l'autostrada A3.

BERTOLASO. Presidente, per agevolare il vostro lavoro cercherò di essere telegrafico. Credo che alla Protezione civile si debbano chiedere alcune informazioni di sua pertinenza riguardanti soprattutto due ambiti specifici.

Il primo ambito è di primaria competenza del Dipartimento e riguarda la capacità di fare previsioni meteorologiche e di far poi conoscere, a tutte le strutture e le autorità competenti, l'evolvere della situazione meteorologica sulla base di una serie di provvedimenti, norme e circolari adottati nel corso degli ultimi anni e finalizzati a migliorare sempre più la capacità delle previsioni meteorologiche. Non mi riferisco alle informazioni meteorologiche dell'Aeronautica, la quale si occupa di far conoscere se piove, se tira vento o nevicata, quanto soprattutto – è il discorso che interessa noi oggi – agli effetti provocati al suolo e, quindi, alle conseguenze delle diverse situazioni meteo che subiscono i cittadini.

L'altro ambito, da affrontare sempre rapidamente, è quello relativo all'organizzazione dei soccorsi in situazioni di crisi. Ovviamente in questi giorni abbiamo sentito levare voci di diverso tipo sulla carenza dei soccorsi o addirittura sulla loro mancanza o ritardo. Forse anche su questo punto sarà utile fare brevi puntualizzazioni.

Mi permetterò di fare solo alcuni *flash* in merito a certe situazioni, ma lascio a vostra disposizione una nutrita documentazione riguardante aspetti essenziali, in modo che li possiate valutare per rivolgere domande eventualmente in un secondo nostro incontro.

È la seconda volta che vengo di fronte alla vostra Commissione. Il 16 marzo 2004 ci siamo incontrati – immagino sia stato citato anche oggi e nei giorni passati – per la famosa vicenda del blocco autostradale della A1 nel tratto tra Firenze, Bologna, Modena e parte del Brennero. Già in quella occasione avevo lamentato – è anche la ragione dell'amarezza che ho manifestato l'altro giorno – che, sebbene fossero state fatte previsioni meteorologiche abbastanza precise come in questa situazione, poi la macchina organizzativa, il sistema nel suo complesso non era stato capace – né allora né oggi – di affrontare e gestire al meglio una situazione meteorolo-

gica sicuramente complessa e difficile, ma peraltro prevista. Siccome alla protezione civile si chiede sempre e soprattutto di migliorare la capacità di previsione e di prevenzione rispetto alla capacità di soccorso, che, tutto sommato, in un Paese come il nostro è ormai un dato acquisito, mi sembrava che essere riusciti a sviluppare un simile grado di capacità di previsione meteorologica fosse davvero un punto fermo per il sistema Paese.

Già l'anno scorso, in verità, vi furono alcuni distinguo (lo ricordo bene e forse lo ricorderanno anche gli onorevoli senatori), perché qualcuno disse che il bollettino meteorologico dell'Emilia Romagna aveva previsto 10-15 centimetri di neve, mentre noi avevamo detto che ne sarebbero caduti 30, come poi si è puntualmente verificato. Anche questa volta c'è chi ha detto che fare previsioni meteorologiche esatte non basta. Va bene, ma io credo che questo sia un passo avanti piuttosto importante perché, se fino a qualche anno fa si centrava la previsione due volte su dieci, oggi si sbaglia due volte su dieci. Ritengo che questo sia un valore aggiunto del quale bisogna tener conto, ma ne devono tener conto tutti perché, altrimenti, il Dipartimento fa la figura della Cassandra, che fa una serie di previsioni di cui non si tiene conto sul territorio.

Né si può immaginare che il Dipartimento della protezione civile si sostituisca alle strutture territoriali competenti ogni volta che si verifica una situazione di particolare crisi. Il nostro compito – e credo che lo abbiamo svolto – è riuscire ad organizzare un sistema meteorologico unificato in grado di dare informazioni precise, puntuali, affidabili a tutte le strutture che poi devono utilizzarle. Noi, infatti, non emettiamo bollettini meteorologici: noi svolgiamo una serie di attività, definite dalla direttiva del Presidente del Consiglio – di cui avevo già parlato l'anno scorso e che credo sia importante ricordare in questa sede – emanata il 24 febbraio 2004 e pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* l'11 marzo dello stesso anno (quindi negli stessi giorni in cui venivo qui in Commissione per la precedente audizione). Tale direttiva ha rivoluzionato non tanto il sistema delle previsioni meteorologiche, che ovviamente si basano sempre su attività tecniche di competenza dei meteorologi, quanto il sistema della condivisione delle informazioni tra tutti gli organismi che in Italia hanno responsabilità in materia.

L'anno scorso chi venne qui a parlarvi, non il sottoscritto (la vostra indagine è molto approfondita), fece riferimento a sistemi dell'ARPA Emilia Romagna, a sistemi della Regione Toscana, a tutta una serie di previsioni meteorologiche fatte a livello locale, le quali, ovviamente, potevano indurre in errore. Quegli errori sono stati ripresi da alcuni in certi casi come alibi, quando è stato detto che non si credeva che sarebbe nevicato così abbondantemente. Noi abbiamo unificato il sistema di informazione. Quindi, nessuno oggi può affermare che mentre Bertolaso ha detto che nevicava forte un altro soggetto ha detto che non sarebbe nevicato così forte. In Italia, grazie al lavoro svolto dal Dipartimento e da tutti gli organismi competenti, siamo riusciti ad avere un sistema meteorologico unificato, che unisce il settore aeronautico militare all'ambito civile. Oggi abbiamo un meccanismo di consultazione continuo, permanente, 24

ore su 24, tra tutti gli uffici meteorologici regionali, il Servizio meteorologico dell'aeronautica, il Dipartimento nazionale della protezione civile e tutte le altre strutture competenti che lavorano insieme.

Dal Dipartimento vengono inviati tramite *Internet* alle strutture competenti due prodotti assolutamente importanti: i bollettini di vigilanza, che noi diramiamo ogni giorno con 72 ore di anticipo sul territorio nazionale, e gli avvisi meteorologici, che possiamo diramare con un anticipo di 12 o di 24 ore rispetto all'evento atteso. Sappiamo tutti, infatti, che la meteorologia non è una scienza esatissima e può mutare anche nell'arco di poche ore. Ecco quindi che abbiamo due sistemi informativi, ai quali si accede con una *password*, proprio per evitare intrusioni e conseguenti problemi. Queste informazioni vengono indirizzate a tutte le strutture competenti, che hanno la responsabilità di servizi primari sul territorio (quindi le Regioni, le Province, le prefetture, le aziende di trasporto, le aziende che hanno la responsabilità della viabilità ferroviaria, aerea, stradale e autostradale). Si tratta di una diffusione di informazioni molto dettagliata e mirata a compiere una valutazione di quanto sta accadendo.

Quello che è successo la settimana scorsa lo sapete tutti. Io però, signor Presidente, ho voluto preparare una documentazione dettagliata sull'evolvere della situazione che lascerò alla Commissione. È interessante, infatti, riuscire a capire la dinamica degli eventi. Si è parlato di una nevicata eccezionale. Questo è vero: vi è stata una nevicata sicuramente eccezionale, che non ha però interessato soltanto la Basilicata, la parte settentrionale tirrenica della Calabria e la parte meridionale della Campania.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Diciamolo.

BERTOLASO. Questo fenomeno ha interessato una grossa parte del nostro Paese. Esaminando le cumulate di neve complessive registrate dal 23 al 30 gennaio, verifichiamo che di fatto una buona fetta del nostro territorio centro-meridionale è stata colpita da questo fenomeno meteorologico particolarmente grave. In altre Regioni non si sono verificate quelle situazioni di disagio e quelle difficoltà che, invece, sono state registrate soprattutto nella Campania meridionale, in Basilicata e nella Calabria settentrionale, in modo particolare lungo l'autostrada.

Se vogliamo dirla tutta, c'era stato anche un campanello di allarme, che secondo me è abbastanza significativo e del quale non si è molto parlato in questi giorni. Avevamo segnalato l'inizio della situazione meteorologica negativa includendo anche la Sardegna e il 24 gennaio (cito a memoria e quindi potrei sbagliare di un giorno), prima che si verificasse la nevicata che ha interessato l'autostrada Salerno-Reggio Calabria, vi furono gravi disagi anche in Sardegna, con strade comunali, provinciali e statali interrotte e automobilisti bloccati. La situazione poi si è risolta abbastanza rapidamente – sebbene, ripeto, alcune strade siano rimaste bloccate per ore – grazie all'intervento dell'ANAS, delle prefetture competenti, di tutto il sistema. Non c'è stata una polemica nazionale; vi sono state critiche a livello locale circa il fatto che, sebbene fossero state segnalate precipita-

zioni nevose anche in Sardegna, non si era provveduto in tempi utili a risolvere il problema. Poi la vicenda dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ha fatto dimenticare la situazione della Sardegna.

Quello che è importante è che sono stati diramati i bollettini meteorologici di vigilanza, che danno un indirizzo di carattere generale, con 72 ore di anticipo; a questi sono succeduti, con 48 e 24 ore di anticipo sui fatti, gli avvisi meteorologici, nei quali avevamo segnalato in modo particolare precipitazioni nevose molto forti sulla Campania meridionale, sulla Basilicata e sulla Calabria settentrionale, versante tirrenico. Quindi, incredibilmente, siamo riusciti addirittura ad individuare alcuni ambiti provinciali; ciò è un fatto assolutamente straordinario, perché – ripeto – fare previsioni meteorologiche esatte non è un lavoro particolarmente facile.

Avevamo anche indicato che altre situazioni critiche si sarebbero verificate sul versante adriatico, in particolare nelle Marche. Dobbiamo prendere in considerazione anche questo fatto. Nell'ambito di una valutazione serena di quello che è accaduto, credo che sia importante rilevare – e lo vedrete da questa relazione che, ripeto, consegno agli atti della Commissione – che nelle Marche ci sono state precipitazioni nevose anche superiori rispetto a Campania, Basilicata e Calabria.

Rispetto all'esperienza dell'anno scorso, dobbiamo rilevare un dato positivo, anche se credo che si debba lavorare per migliorare e per costruire un sistema che funzioni meglio nel futuro. Il dato positivo è che nelle Marche (e in alcune zone sono caduti due metri e mezzo di neve), il sistema nel suo complesso, anche in relazione alla viabilità, ha funzionato sebbene vi siano stati disagi e difficoltà. È stata gestita la situazione anche per la A14, l'autostrada Adriatica, che – se non sbaglio – è di competenza della Società Autostrade, la stessa società che l'anno scorso per la nevicata sulla Bologna-Firenze e sulla Bologna-Modena aveva forse avuto qualche *défaillance*, o comunque, pur essendo in grado di intervenire, non era stata pronta perché non aveva valutato attentamente i diversi bollettini meteorologici.

Posso dire con assoluta certezza, perché abbiamo monitorato con attenzione anche le Marche, come potete immaginare, che da questo punto di vista la gestione della A14 è stata assolutamente ottimale. Certo, si sono create alcune code, ma era inevitabile considerando che nevicava; certo, si sono verificati problemi di vario genere ma il sistema di chiusura caselli, quel sistema «a elastico» – come lo definisce la polizia stradale –, ha impedito che ci ripetessero quei blocchi autostradali che in passato, magari non nelle Marche si sono verificati in altre zone. Ciò significa che qualcuno ha imparato la lezione e questo credo sia un dato assolutamente positivo.

Purtroppo questo non è successo sulla Salerno-Reggio Calabria e ciò è attribuibile a una serie di fattori. Quando ho manifestato la mia amarezza e il mio disagio per quello che era accaduto, mi riferivo al fatto che il sistema non è riuscito a funzionare nell'ambito della Salerno-Reggio Calabria, quindi di tre Regioni, di tre prefetture coinvolte, di un territorio abbastanza vasto e molto difficile e complesso. A mio parere non è il caso

di sparare a zero addosso a qualcuno; dico però che evidentemente questa previsione meteorologica nel suo complesso è stata all'inizio sottovalutata rispetto alle reali possibilità di neve.

Controllando il nivometro, che noi abbiamo piazzato a Lagonegro, in provincia di Potenza, si possono ottenere tutte le indicazioni sulla quantità di neve che è caduta nell'arco dal 24 gennaio fino al 30 gennaio. Da questo controllo emerge che c'è stata una precipitazione lenta, costante, non imponentissima, come è successo in altre zone, ma continua; ciò che ha contribuito ad aggravare sempre di più e a rendere problematica sia la circolazione sia la gestione dei problemi che nel frattempo si sovrapponevano. I dintorni di Lagonegro sono una delle zone dell'autostrada più complicate. Quindi 30 centimetri di neve caduta nel lagonegrese rendono le situazioni molto più difficili da gestire e da coordinare rispetto a due metri di neve caduta da qualche altra parte. E non parlo ovviamente del Nord Italia, dove sono abituati a questo genere di fenomeni, ma sicuramente mi riferisco ad alcune zone del Centro Italia come le Marche.

CHIRILLI (FI). È una questione di abitudine?

BERTOLASO. Ci sono diversi fattori, sto dicendo.

MONTINO (DS-U). Francamente mi sembra un po' esagerato.

BERTOLASO. Sto facendo delle valutazioni; non voglio giustificare nessuno. Come voi certamente sapete, non è la prima volta che si verificano fatti di questo tipo. Però finalmente, dopo tanti anni, in Italia si riescono a avere previsioni meteorologiche esatte. Se dovessero cadere 45 centimetri di neve sulla Salerno-Reggio Calabria senza un preventivo avviso meteorologico della Protezione civile, riconoscerei davanti a voi che la colpa è mia, perché non sono riuscito a prevedere un fenomeno che poteva essere previsto.

Quanto accaduto significa che sul territorio le cose hanno funzionato in un certo modo. Evidentemente non c'è stata quella concertazione e quel coordinamento che già dall'anno scorso si doveva realizzare, di cui voi credo abbiate parlato, perché, come sapete meglio di me, con una risoluzione i vostri colleghi della Camera dei deputati avevano previsto la costituzione di un centro di coordinamento, finalizzato a favorire e risolvere i problemi che si sono verificati sull'autostrada.

E' stato già ricordato che anche il Presidente della Repubblica ha sottolineato che l'autostrada A3 è una struttura assolutamente complessa, che si trova su molti versanti di frana, che in alcuni tratti non ha la corsia di emergenza, che in certi punti per i lavori in corso ha soltanto una corsia. Pertanto, dopo che si è verificato il blocco autostradale, organizzare gli interventi di soccorso lungo un'asta lunga circa 150-180 chilometri è stato particolarmente difficile.

Siccome qui si è parlato dell'assenza o comunque della lentezza della Protezione civile a intervenire, vorrei ricordare due brevi fatti, signor Pre-

sidente. Il Dipartimento di protezione civile non ha un corpo di protezione civile alle sue dipendenze. Noi siamo orgogliosi di come la Protezione civile sia organizzata in Italia e credo che non più tardi di un mese fa il sistema nazionale Protezione civile ha dimostrato cosa è capace di fare, anche se non nei nostri confini, a migliaia di chilometri di distanza, ricevendo – come sapete meglio di me – i complimenti e le considerazioni positive di tutti i Paese occidentali.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Cosa c'entra? Avete lasciato nei guai gli italiani per andare laggiù? Ma per carità, mica era una raccolta di fondi questa!

PRESIDENTE. Ma questo non c'entra nulla. Il dottor Bertolaso non ha detto queste cose.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Sta facendo degli *spot*! Avete lasciato la gente tre giorni senza neanche un bicchiere di acqua calda!

BERTOLASO. Questo è una valutazione assolutamente inesatta, senatore.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ho le copie di tutte le note delle agenzie di stampa.

BERTOLASO. Il sistema nazionale Protezione civile, sul tratto Salerno-Potenza-Cosenza, sulla base delle informazioni e dei dati che mi sono fatto consegnare dalle tre prefetture che hanno coordinato gli interventi sull'autostrada e sul territorio, ha coinvolto 5.605 persone, divisi in 166 militari delle Forze armate, che hanno impiegato 39 mezzi, 1.100 uomini della Polizia della strada, 167 vigili del fuoco, 360 forestali, 1.048 Carabinieri, 420 tecnici dell'ENEL (anche la telefonia mobile è stata coinvolta) e 2.172 volontari di protezione civile, mobilitati dalla Campania, dalla Basilicata e dalla Calabria. In più abbiamo fatto arrivare altri 145 volontari, soprattutto dal Lazio, dall'Abruzzo e dalla Toscana, per un totale – come vi dicevo – di 5.605 persone, che fanno parte tutti del sistema nazionale di protezione civile. Queste persone sono intervenute con tempi diversi, su richiesta delle prefetture interessate, realizzando tutto quello che abbiamo letto sui giornali: hanno fornito generi di conforto, hanno portato le coperte, hanno creato posti medici avanzati nei Comuni più vicini all'autostrada, hanno distribuito pasti caldi, eccetera. Questo fa parte delle attività garantite dal sistema nazionale di Protezione civile. Ed è stato tutto realizzato su autorizzazione del Dipartimento e su determinazione dei prefetti che hanno di volta in volta richiesto l'intervento delle diverse componenti. Tutti i costi di questa organizzazione sono sostenuti direttamente dal Dipartimento di protezione civile.

In aggiunta a questo impegno dedicato al tratto Salerno-Potenza-Cosenza, come è già stato ricordato, sono state coinvolte diverse Regioni

d'Italia. Nel complesso sono stati 10.253 gli uomini e le donne del sistema nazionale della Protezione civile coinvolti in tutte le Regioni; in particolare, oltre alle tre che ho citato, anche dell'Umbria, delle Marche, dell'Abruzzo e del Molise.

Nel documento che vi sono tutte le indicazioni, i dati ed anche i mezzi che sono stati messi a disposizione, come i gatti delle nevi dei vigili del fuoco, i fuoristrada dei Carabinieri e così via.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ma non sono arrivati!

BERTOLASO. È ovvio, senatore, che su un tratto di strada dove erano tutti bloccati, questi mezzi non riuscivano a passare.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ma allora che protezione civile è, questa? Se la strada è libera, chiunque può passare!

BERTOLASO. Sono stati costretti anche ad arrivarci a piedi, per portare soccorso in certi punti.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ma che cosa sta dicendo? È lei la protezione civile! Signor Presidente siamo qui per ascoltare l'elenco dei mezzi impiegati? Siamo qui per ascoltare proclami?

PRESIDENTE. Senatore Fabris, potrà intervenire nel momento in cui si aprirà il dibattito ma ora deve consentire al capo Dipartimento di ultimare la sua esposizione; successivamente potrà fare tutte le osservazioni che riterrà opportune.

FABRIS (*Misto-Pop-Udeur*). Ma ci ha ripetuto lo stesso elenco che aveva già fatto l'ingegnere Pozzi, signor Presidente!

BERTOLASO. Ho ultimato la mia esposizione. Ho detto quello che abbiamo fatto sul piano della previsione e quanto doveva essere fatto sul piano della prevenzione sul territorio. Ho precisato di essere amareggiato perché il sistema, nel suo complesso, sul territorio non ha funzionato.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). E perché non ha funzionato?

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Ma perché non ha funzionato? Ce lo può dire? Perché questo è il punto nodale della questione.

BERTOLASO. Per quel discorso di coordinamento.

Nel documento sono riportati anche tutti i dati e i tempi di impiego.

VISERTA COSTANTINI (*DS-U*). Vorrei sapere cosa non ha funzionato sul territorio, secondo lei: è questa la questione centrale!

PRESIDENTE. Ritengo opportuno fare chiarezza. Adesso abbiamo udito il dottor Bertolaso dire cose precise, in modo chiaro, evidentemente nella sua veste e nella sua funzione. Sicuramente non riusciremo a terminare questa audizione nella giornata odierna, considerando che molti senatori si sono già iscritti a parlare. C'è però una breve domanda che possiamo rivolgere subito al dottor Bertolaso, al fine di completare queste due ore di faticosa audizione. Egli ha affermato di essere rammaricato perché qualcosa non ha funzionato, il sistema non ha mostrato di possedere quella concertazione e quel coordinamento necessari; pertanto, prima di procedere ad un aggiornamento dei lavori, vorrei che lei ci fornisse in termini schematici qualche informazione in più, atteso che la Protezione civile ha messo in campo una notevole quantità di persone. In questo modo potremmo avere un elemento di critica costruttiva. Vale a dire, secondo lei...

PEDRINI (*Aut.*). ...chi è l'assassino?

PRESIDENTE. Non si tratta di capire chi sia l'assassino, naturalmente. Vorremmo sapere, però, qual è stato – secondo lei – il punto di debolezza del sistema, per cui nonostante tutti questi uomini e mezzi non si è verificato quel coordinamento auspicato. Secondo la sua opinione – non si tratta certo di individuare delle persone – qual è l'elemento per cui, forse, le cose non sono andate come sarebbero dovute andare?

BERTOLASO. C'è stata una eccessiva lentezza nel recepire il nostro avviso meteorologico, nel mettere in piedi gli interventi ordinari per assicurare, ovviamente, la viabilità e nel richiamare l'attenzione sugli interventi di soccorso che si sarebbero dovuti mettere in piedi. Nel momento cui ci è stato detto che c'era un blocco sull'autostrada e che quindi c'era un problema di assistenza agli automobilisti, noi abbiamo messo in campo tutta questa articolata e complessa organizzazione, i cui numeri sono riportati nel documento. Si tratta, poi, di andare a verificare quando hanno raggiunto quel determinato chilometro.

MONTINO (*DS-U*). Quindi capo Dipartimento, c'è una responsabilità da parte del gestore dell'autostrada?

BERTOLASO. Queste valutazioni le dovete fare voi. Io esprimo valutazioni sulle questioni di mia competenza.

MONTINO (*DS-U*). Ma la responsabilità sarà pure di qualcuno.

PRESIDENTE. Sì, ma il capo Dipartimento è stato molto preciso anche in questa puntualizzazione. La prego, senatore Montino.

MONTINO (*DS-U*). Secondo lei, insomma, di chi è la responsabilità? Ci dovrebbe dire questo. Chi doveva predisporre i mezzi?

* PRESIDENTE. Senatore Montino, sono costretto a interromperla, considerato l'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea.

Propongo di rinviare il seguito dell'audizione ad una seduta che sarà appositamente convocata.

Poiché non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Rinvio dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,40.

