

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XIV LEGISLATURA —

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA SICUREZZA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE ED AUTOSTRADALE

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 29 GENNAIO 2002

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione dei vertici dell'ANAS

PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 16	POZZI	Pag. 3
BRUTTI PAOLO (DS-U)	11		
CHIRILLI (FI)	15		
CICOLANI (FI)	16		
DONATI (Verdi-U)	7		
* FABRIS (Mar-DL-U)	4		
MEDURI (AN)	6		
MENARDI (AN)	9		
PEDRAZZINI (LNP)	15		
* PESSINA (FI)	7		
* VERALDI (Mar-DL-U)	13		

N.B.: L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; CCD-CDU-Biancofiore: CCD-CDU:BF; Forza Italia: FI; Lega Nord Padania: LNP; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Gruppo per le autonomie: Aut; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti Democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto-Lega per l'autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma.

Intervengono l'ingegner Vincenzo Pozzi, commissario straordinario dell'ANAS, il professor Alberto Brandani e l'ingegner Giovan Battista Papello, subcommissari dell'ANAS.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dei vertici dell'ANAS

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla sicurezza della circolazione stradale ed autostradale.

Abbiamo oggi in programma l'audizione dei vertici dell'ANAS.

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

Ringrazio l'ingegner Vincenzo Pozzi, il professor Alberto Brandani e l'ingegner Giovan Battista Papello per essere intervenuti in questa sede. Con l'audizione odierna prende avvio l'indagine conoscitiva che l'8^a Commissione permanente ha deciso di intraprendere per verificare la sicurezza della rete stradale e autostradale, in particolare in relazione alle normative nazionali ed europee.

L'ANAS è tra i nostri più importanti interlocutori, in quanto gestisce le strade statali (anche se dopo gli accordi con le Regioni parte della rete è stata ad esse ceduta) e controlla le società concessionarie autostradali.

Do, pertanto, la parola all'ingegner Pozzi.

POZZI. Ringrazio, innanzitutto, il presidente Grillo per il suo invito e rivolgo un saluto cordiale a tutti i senatori presenti. Il problema della sicurezza è senz'altro di carattere nazionale. Pur essendo stata ridimensionata dal trasferimento della gestione alle Regioni di una parte delle strade, l'ANAS gestisce ancora circa 15 mila chilometri di strade statali e controlla le società concessionarie per ulteriori 6.500 chilometri.

Il problema della sicurezza è estremamente attuale perché le statistiche sulla mortalità nelle strade destano grandi preoccupazioni: in occasione di un convegno sull'argomento, lo stesso Ministro ha rilevato che ogni anno, a seguito di incidenti stradali, scompare in Italia un paese di circa 7 mila abitanti.

Le iniziative da intraprendere in tal senso sono tante: in primo luogo, la messa in sicurezza dei trafori e delle gallerie. Il senatore Rollandin co-

nosce la mia esperienza, precedente all'ANAS, nelle costruzioni autostradali; in particolare, di autostrade caratterizzate da grandi trafori e gallerie.

L'ultimo impegno – che si sta concretizzando ed ultimando in questi giorni – è quello relativo al *tunnel* del Monte Bianco. Cito questo esempio perché, a mio avviso, sarà il punto di riferimento per identificare *standard* di sicurezza della circolazione stradale sotterranea da trasferire ad altre opere. Il *tunnel* del Monte Bianco ha comportato un enorme sforzo, oltre che da un punto di vista tecnico, anche economico. Per gli 11 chilometri di *tunnel* si sono spesi circa 600 miliardi: per il ripristino è stato usato circa il 20 per cento dell'importo; per la messa in sicurezza circa l'80 per cento, a favore di impianti e tecnologie estremamente avanzati. Le Alpi e gli Appennini sono caratterizzati da continui attraversamenti sotterranei, che dovremo sempre di più sviluppare in futuro per economizzare territorio in superficie e per garantire il minimo impatto ambientale.

La manutenzione delle strade da parte delle concessionarie, tesa a garantire una maggiore sicurezza stradale, è un capitolo molto sentito. Sono in corso o sono preventivati grossi investimenti da parte delle società concessionarie. La messa in sicurezza delle strade si concretizza in pavimentazioni drenanti per evitare lo scivolamento nel caso di eventi meteorologici. Sono stati compiuti anche grossi passi in avanti in tema di barriere di sicurezza, che tutte devono superare il *crash test*.

Questo inverno abbiamo vissuto un periodo particolarmente inclemente dal punto di vista meteorologico e, al di là di qualche singolo problema, il bilancio finale è stato senz'altro positivo.

Oltre alle pavimentazioni ed alle gallerie, cito infine le cosiddette opere d'arte che, in termini tecnici, sono i ponti e i viadotti (costruzioni in calcestruzzo). Ad opera dell'ANAS e delle concessionarie, è in corso ormai da tempo un programma di monitoraggio continuativo di queste infrastrutture per verificarne la stabilità e la statica, con una serie di interventi di manutenzione programmata per assicurare nel tempo la qualità e la sicurezza del traffico.

PRESIDENTE. Dichiaro aperto il dibattito.

FABRIS (*Mar-DL-U*). Ringrazio l'ingegner Pozzi per quanto ha riferito. Francamente mi sarei aspettato di ascoltare dall'ANAS qualche altro elemento di conoscenza sullo stato della nostra rete autostradale.

Anzitutto voglio chiedere se la ricognizione dei cosiddetti punti neri sulle strade, che abbiamo più volte considerato come decisivi ai fini degli incidenti, è aggiornata e se sono stati predisposti dei piani di investimento per eliminarli, posto che più volte, anche nel momento in cui sono stati formulati i piani triennali dell'ANAS o altri piani, si era stabilito di compiere una serie di investimenti sui punti neri. Come è stato rispettato questo tipo di programmazione?

L'ingegnere ha parlato in particolare della sicurezza con riferimento alle gallerie e ai sistemi autostradali nazionali. Sappiamo che dopo la tragedia avvenuta nel marzo 1999, prima con una circolare e poi con un de-

creto, i Ministri dell'epoca stabilirono a carico dei concessionari alcuni obblighi, che tra l'altro scadono in questi mesi, come: una ricognizione sullo stato delle nostre gallerie; la messa in sicurezza almeno per quanto riguarda la segnaletica orizzontale e verticale, la definizione di percorsi alternativi per le merci pericolose. Tutti questi adempimenti peraltro non dovrebbero comportare costi per l'ente concedente o per le casse pubbliche, dato che si era stabilito che le concessionarie dovessero investire in sicurezza molto più di quanto hanno fatto sinora.

In base alle notizie a disposizione dell'ANAS, a che punto è questa ricognizione sull'operato delle concessionarie, il cui termine è scaduto? Ricordo che a giugno (il decreto del ministro Nesi risale al mese di giugno 2001) scadrà anche il termine per la messa in sicurezza del sistema delle gallerie, con l'indicazione di percorsi alternativi per le merci cosiddette pericolose.

Sempre sull'argomento, le autostrade avevano annunciato, dopo la tragedia del Monte Bianco, ma anche dopo una serie di altri incidenti, che avrebbero destinato ingenti risorse per la realizzazione di pavimentazioni con materiale drenante e per l'illuminazione dei punti critici. Non a caso, nel nuovo codice della strada abbiamo previsto l'illuminazione di tratti particolarmente a rischio delle autostrade, specialmente al Nord laddove la presenza di nebbia è abbastanza costante. Lei è commissario da poco tempo e quindi non le posso chiedere conto per il passato, però vorrei sapere com'è stata esercitata la vigilanza da parte dell'ANAS sull'impegno delle concessionarie ad investire in sicurezza.

Secondo voi, che immagino abbiate avuto tempo di «prendere le misure» rispetto a questo tipo di problemi, che possibilità di investimento per la sicurezza c'è da parte delle concessionarie? Secondo il mio giudizio personale, credo sia stato fatto poco fino ad oggi da parte di questi soggetti e tutte le volte che in passato abbiamo tentato di farli investire in sicurezza ci siamo trovati di fronte a montagne veramente insormontabili. Addirittura quando l'ANAS, mi pare nel settembre 1999, ha emanato una circolare in cui chiedeva alle concessionarie di essere estremamente attente a queste tematiche, queste l'hanno rigettata sostenendo che non rientrava nelle competenze dell'ANAS chiedere alle concessionarie di investire in sicurezza. A quel punto, sono dovuti intervenire, prima, il ministro Micheli con una circolare e, poi, il ministro Nesi con un decreto.

Per quanto riguarda la sicurezza, come pensate di sviluppare il rapporto con le concessionarie? Credo abbiate la possibilità di essere veramente molto più stringenti.

L'ANAS ha collaborato alla stesura del Piano nazionale per la sicurezza stradale. Credo che si sia ormai prossimi all'utilizzo di quei 900 miliardi stanziati per il settore dalla finanziaria 1999. Avete cognizione di quali programmi siano stati individuati? Ritenete che siano i migliori per adempiere all'obiettivo indicato dalla legge che diede vita al Piano nazionale per la sicurezza stradale?

MEDURI (AN). È la prima volta che incontriamo il commissario dell'ANAS e credo sia giusto da parte mia augurare a lui e ai subcommissari buon lavoro; l'azienda è troppo importante e vitale perché non ci si debba augurare tutti che possa svolgere finalmente un servizio proficuo.

Mi pare doveroso, come senatore eletto a Reggio Calabria, richiamare la vostra attenzione sui grandi problemi che vive sulla propria pelle la Regione. Sono contento che sia stato chiamato all'incarico di subcommissario l'ingegner Papello perché conosce almeno quanto me, forse di più come tecnico, i problemi della Calabria, la impercorribilità di molte strade ed i lunghi silenzi sulla situazione calabrese.

Anche se non posso fare il processo alle intenzioni, sarà stato per sensibilità o per vicinanza alla campagna elettorale, nella parte finale della scorsa legislatura un Ministro è venuto in Calabria, una volta tanto, in auto. Nonostante fosse assolutamente di opposta collocazione politica, gli ho riconosciuto questa sensibilità.

Conoscete tutti la situazione dell'autostrada Salerno-Reggio Calabria ed è quasi inutile parlarne ancora. Nonostante il pessimo tracciato, riescivo a percorrere il tratto da Reggio Calabria a Roma in cinque ore; adesso ne impiego otto e mezza. Forse il nuovo codice consentirà di viaggiare più velocemente.

Ho letto in questi giorni sui giornali (solo per questo richiamo la situazione della Salerno-Reggio Calabria) che si prospetta un ritardo di tre anni rispetto al previsto per l'adeguamento del tracciato, che non sarà comunque ottimale, ma certamente migliorerà di molto l'attuale situazione. Una delle raccomandazioni che vorrei rivolgere al nuovo *staff* dirigenziale dell'ANAS è di cercare di ridurre questi tempi «geologici». La Calabria vive una sorta di isolamento, dato che sulla parte tirrenica l'autostrada, costruita quasi come un'elargizione, mostra tutti i suoi limiti, mentre sulla parte jonica la situazione è anche peggiore perché la statale 106, che ci collega con la Puglia, è ancora quella di una volta e nei nuovi tratti a doppia corsia, con barriere centrali di delimitazione, che collegano Taranto a Metaponto, è consentita una velocità massima di 90 chilometri orari.

Da Reggio Calabria a Taranto ci sono 500 chilometri, molti dei quali costituiti dalla vecchia statale 106, per percorrere i quali sono necessarie otto ore. I tempi di percorrenza, davvero troppo lunghi, costituiscono una delle prime cause di isolamento totale della Calabria. Il Porto di Gioia Tauro, di grande importanza mediterranea, ad esempio, è condannato ad essere utilizzato solo per il *transshipment*, perché, pur disponendo di un ampio retroterra, non dispone di collegamenti ferroviari o viari idonei. Quindi, resta una «bagnarola» isolata dal resto del mondo senza poter svolgere altre funzioni.

Pregherci, inoltre, i nostri tecnici di occuparsi del monitoraggio delle opere stradali incompiute che esistono in Calabria. Un esempio emblematico è un tratto della strada 106, all'altezza di Bova Marina, iniziato 15 anni fa circa e mai ultimato, in parte a causa del ritrovamento dei resti di un'antica sinagoga, in parte a causa di un errore nei calcoli nella costru-

zione della galleria: sembra che un tratto sia più basso dell'altro e non consenta il transito dei TIR.

L'ANAS soffre della presenza di un capo compartimento (la più grave iattura dopo la società Mazzitelli), una sottospecie di tiranno del quale tutti i dipendenti hanno paura e con il quale è impossibile comunicare. Nell'esercizio della sua tirannide, riempie la Calabria di elementi esterni, quasi che in questa Regione non esistessero professionalità capaci di concorrere alle progettazioni dell'ANAS. Per la verità, quando devono farlo gratuitamente alcuni tecnici sono chiamati ad eseguire progetti; non vengono richiamati per lo stesso progetto quando vi sarebbe del guadagno.

Questa situazione merita un'attenzione particolare. La Calabria ha però la fortuna di avere un ispettore molto attento, l'ingegner Pagliano; anche lui però è impossibilitato ad operare nei confronti di questo capo compartimento. Lo dico ufficialmente perché lo ritengo giusto: è una persona che potrebbe fare la fortuna della Calabria se la sua attività fosse corroborata dal capo compartimento. Per anni è stato ispettore per la Calabria un'altra persona capace ed attenta, il dottor Costantini, ma tutti insieme non sono riusciti a modificare la situazione attuale. Mi auguro, pertanto, che questa nuova gestione possa migliorarla.

PESSINA (*FI*). Ringrazio l'ingegnere Pozzi per la sua esposizione. Mi limiterò a porre due brevi domande.

Rappresento il territorio bergamasco, da anni strangolato dal problema della viabilità, che comporta danni inestimabili anche al sistema economico, calcolati dalla piccola e media impresa in più di 200 miliardi. Si è parlato molto della creazione della quarta corsia dell'autostrada Milano-Brescia e poco, purtroppo, delle vie di accesso alle valli, dove la situazione è abbastanza complessa. Vorrei sapere se nel piano programmatico dell'ANAS sono previsti interventi di un certo rilievo in questo territorio che, purtroppo, è in attesa di questi provvedimenti da tanti anni.

Per la riapertura al trasporto pesante della galleria del Monte Bianco mi risulta siano state sollevate molte difficoltà da parte francese, soprattutto da parte dei Verdi. Anche da parte italiana sembrano esserci alcune resistenze, ma credo che non si possa impedire l'apertura di un passaggio così importante per la nostra economia.

Non dimentichiamo che l'Italia ha un numero ridotto di valichi, per cui aver chiuso un passaggio così importante come quello verso la Francia costituisce un danno economico e sociale di notevole rilievo.

DONATI (*Verdi-U*). Ringrazio anch'io il commissario straordinario dell'ANAS ed i subcommissari, anche se mi aspettavo una relazione più estesa. Proverò a formulare cinque domande, augurandomi che ci venga consegnata della documentazione su cui svolgere i relativi approfondimenti.

Il primo quesito è già stato formulato dal collega Fabris. Diciamo sempre che le risorse pubbliche e private, europee o nazionali per la sicurezza della rete stradale e autostradale sono limitate. Quindi è necessario

individuare delle priorità, soprattutto con riferimento ai cosiddetti «punti neri», dove più frequentemente che in altre parti della rete avvengono incidenti. Sarebbe interessante conoscere queste informazioni, di cui immagino l'ANAS sia in possesso, per identificare i punti su cui sarebbe bene intervenire in modo prioritario mettendoci, quindi, nelle migliori condizioni per assumere responsabilmente delle decisioni.

Il secondo capitolo riguarda il piano per la sicurezza stradale. Sarebbe interessante conoscere il vostro avviso non solo sulla sua validità, ma anche sulla possibilità di attuazione. Infatti, un problema tipicamente italiano è che si formulano piani e regole, vengono stanziati risorse, però sembra non accadere mai nulla. Sarebbe interessante conoscere il lavoro dell'ANAS nel settore, anche in relazione al Ministero dei lavori pubblici.

Soprattutto nelle aree urbane, laddove si concentrano i due terzi degli incidenti, anche a causa degli elevati flussi, esistono molti problemi per attuare interventi di moderazione del traffico. In tutto il Nord Europa vengono attuate misure tecnologiche, dissuasive, percettive, segnaletiche, acustiche che garantiscono una migliore tutela per tutti.

In terzo luogo, anch'io gradirei conoscere nel dettaglio il piano di investimenti delle concessionarie, soprattutto in riferimento alla sicurezza stradale. Sulla base della mia esperienza personale di assessore, posso confermare che l'atteggiamento delle concessionarie in tema di inquinamento acustico, atmosferico, di sicurezza è sempre stato assolutamente ostile. Ad esempio, i comuni spesso devono lottare e presentare ricorsi per imporre l'adozione di barriere laddove sono state previste, interventi che dovrebbero essere effettuati quasi d'ufficio e che invece incontrano difficoltà di attuazione enorme perché le concessionarie oppongono molta resistenza nell'investire in sicurezza.

Con quest'ultimo termine non mi riferisco solo alle tecnologie, ai miglioramenti stradali, alle piazzole di sosta, cioè un complesso di investimenti, ma anche alle regole. È già nota la polemica che, in caso di forte nebbia, far entrare in un segmento autostradale un flusso di veicoli enorme induce un'elevata probabilità di incidenti. Quindi, si tratta anche di un problema di regole di accesso o di limiti che, se è vero che riducono gli introiti, in certe occasioni devono essere introdotti, anche se con equilibrio.

La quarta questione riguarda il regolamento per la progettazione di strade e autostrade. Vorrei che il commissario straordinario ricostruisse la vicenda di questo regolamento, che mi sembra sia stato pubblicato sulla *Gazzetta ufficiale* del 19 gennaio scorso, che non ho ancora letto e, pertanto, non sono ancora in grado di giudicare. Ricordo che il vecchio regolamento del ministro Nesi fu sospeso dal ministro Lunardi appena insediato perché la Corte dei conti chiedeva chiarimenti all'amministrazione su alcuni punti. Anche l'AISCAT e le società autostradali chiesero alla Corte dei conti di ritirarlo considerandolo troppo restrittivo e problematico rispetto a chi stava progettando opere, perché sarebbero state costrette ad investire troppo ed a rivedere tracciati in dirittura d'arrivo. La replica di

Lunardi alle polemiche che nacquero tra chi perorava questa esclusione e chi sosteneva che non si poteva tutelare la sicurezza escludendo le opere in progettazione perché sarebbe stato veramente irresponsabile, fu di aprire una grande discussione pubblica, sui giornali e nei convegni sull'applicabilità del regolamento.

Non riesco a comprendere come sia finita la vicenda. La Corte dei conti ha licenziato un testo. Cosa si prevede per le nuove strade e autostrade in termini di progettazione?

Non me ne voglia il commissario, sono stata tra i senatori che hanno sollevato il problema del conflitto di interesse rispetto alla sua precedente esperienza e rispetto al ministro Lunardi, anche se può essere molto utile l'esperienza di chi proviene da una concessionaria che ha gestito il rifacimento del *tunnel* del Monte Bianco.

Appartengo ai Verdi che, come è noto, chiedono una regolamentazione del traffico sui valichi per garantire buoni livelli di sicurezza e di accessibilità. In particolare la Valle d'Aosta chiede che non venga riaperto al traffico pesante il *tunnel* del Monte Bianco. So anche che questa posizione potrebbe apparire solo di una parte politica piccola, di minoranza che non ha quel peso politico indispensabile per assumere simili decisioni, però voglio ricordare che anche il consiglio regionale della Valle d'Aosta proprio la scorsa settimana ha approvato una mozione in cui chiede il rispetto del regolamento annunciato che prevede un drastico ridimensionamento dei transiti ammessi nel *tunnel* (se non ricordo male, 240 TIR per ora). Quindi, al di là del problema se rispondere o no ai Verdi e alle loro proposte, esiste ormai un atto istituzionale da parte della regione Valle d'Aosta, votato all'unanimità, almeno secondo quanto abbiamo letto sui giornali; peraltro abbiamo acquisito anche documentazione del consiglio regionale, in cui si chiede una completa revisione del numero dei passaggi dei TIR previsti per quel *tunnel*.

Pertanto le chiedo come si intende procedere. Abbiamo sentito parlare di sensi alternati, di una regolamentazione per giorni, per ore. È in atto una discussione sul numero dei TIR ammessi che, se non è stata affrontata fino ad oggi, sarà inevitabilmente posta dalla Regione.

Peraltro, mi sembra che anche da parte francese sia stato posto qualche problema. Vorrei auspicare una riapertura al traffico secondo un regolamento che tenga conto di quanto accaduto e, quindi, anche di una limitazione del numero dei passaggi dei veicoli in modo da garantire meno inquinamento e più sicurezza.

MENARDI (AN). Intanto ringrazio tutti coloro che ci dedicano il loro tempo e stanno ad ascoltarci. Anticipo, chiedendo scusa, che anch'io farò riferimento a qualche problema del territorio cui appartengo e che rappresento.

Condivido quasi tutto ciò che è stato detto, in particolare dalla collega Donati, per quanto riguarda l'impostazione del lavoro che vogliamo intraprendere in relazione alla sicurezza stradale.

Svolgo immediatamente una considerazione: la sicurezza stradale è di fatto legata alla infrastruttura, a come è stata progettata, allo stato di manutenzione, all'intensità del traffico. È evidente che l'utente ha bisogno di informazioni sulla strada e sulle sue condizioni. È necessario far interagire la tecnologia di cui disponiamo a bordo e la tecnologia della strada. Disponiamo di una vettura ad alto valore tecnologico, con un alto livello di informazioni (pensate al GPS), mentre abbiamo strade costruite secondo la tecnologia di trent'anni fa. In tema di progettazione delle strade disponiamo di un *know how* molto vecchio rispetto agli altri Paesi.

La sicurezza è legata anche all'intensità e al tipo di traffico. Mi ricollego ad un ragionamento della senatrice Donati. Al di là dell'impostazione politica diversa – su cui avremo modo di ragionare – vi è la necessità di rendere sempre più permeabili i passaggi alpini. Il giornale «Il sole-24 ore», diventato l'oracolo di questa Commissione, ha colpito tutti con una cartografia dei valichi alpini, pubblicata la scorsa settimana; tutti avranno notato che in Piemonte i valichi alpini finiscono con il Frejus; le Alpi del sud non ne dispongono. È necessario ridimensionare o spostare il traffico su gomma anche verso altri sistemi.

Come è stato autorevolmente pubblicato in relazione ai problemi dello *smog*, per rendere sicuro il traffico su gomma bisogna aumentare le vie di comunicazione. Non sono a conoscenza di questa deliberazione del consiglio regionale della Valle d'Aosta. Capisco che la Regione alzi le barricate quando si chiude il Monte Bianco ed è legittima la richiesta di riaprirlo con delle limitazioni, però in questo modo non siamo in grado di eliminare quel traffico. Si chiede semplicemente di dirottarlo altrove.

Non entro nel merito della regolamentazione del traffico e del contingentamento: queste sono alzate di ingegno, messaggi politici. Non è di certo una soluzione, anche dal punto di vista ambientale, contingentare il traffico, realizzando piazzali che non si sa dove localizzare e che creano insicurezza, perché stocchiamo mezzi che trasportano merci più o meno pericolose assieme ai mezzi che trasportano merci ordinarie. Sono assolutamente convinto che la sicurezza passi attraverso una maggiore permeabilità delle Alpi realizzando un maggior numero di valichi alpini.

Viviamo anche emotivamente certi episodi; l'episodio del Monte Bianco è dolorosissimo, però, per mettere in sicurezza quella galleria che, per trent'anni, non ha dato alcun problema, si sono spesi 600 miliardi, dimenticando altre strade. La mia provincia, per esempio, registra un gran numero di incidenti stradali, causato principalmente dall'inadeguatezza delle infrastrutture rispetto al numero di veicoli.

Potrei poi fare l'esempio dei tracciati autostradali della Liguria o della Lombardia. Si verificano continui, quotidiani incidenti stradali che non hanno lo stesso impatto emotivo dell'episodio del Monte Bianco, ma non riusciamo a trovare i 300 miliardi necessari per mettere in sicurezza queste strade.

La provincia di Cuneo ha due sole vie di comunicazione con la Francia: uno è il valico di Tenda, la galleria più insicura d'Italia; l'altro è il Colle della Maddalena, un valico esterno, altrettanto insicuro anche a

causa degli eventi atmosferici e che, soprattutto nella stagione invernale, è soggetto a continue chiusure per valanghe.

Non pretendo che oggi forniate risposte su questi argomenti perché mi stupirei del contrario, ma credo che si debba porre rimedio a queste situazioni con i criteri moderni e non, come si dice a Cuneo, con «en papin sna gamb d'bosc» (una garza su una gamba di legno); non può essere cioè un intervento episodico. La galleria di Tenda è lunga solo tre chilometri, quindi può essere messa in sicurezza con circa 150 miliardi al massimo. Quella del Colle della Maddalena è una strada che può essere sistemata con una spesa relativamente bassa, perché è sufficiente un piccolo passaggio. Credo, quindi, che possiate utilmente accettare le nostre indicazioni e sono convinto che sarete in grado in futuro di mettere in cantiere la soluzione di questi problemi.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ringrazio l'ingegner Pozzi e i suoi collaboratori per la cortesia che ci hanno voluto riservare. Avremo bisogno in futuro di confronti continui per comprendere l'evoluzione della situazione degli interventi nel settore stradale ed autostradale.

Per iniziare il ragionamento, anche se lei si è appena insediato e quindi non possiamo ritenerla responsabile delle carenze evidenziate nella gestione del sistema stradale e autostradale, mi hanno colpito molto, e vorrei chiederle se ne è a conoscenza, alcune valutazioni sull'operato dell'ANAS, proprio in relazione alle concessionarie autostradali, da parte della Corte dei conti, il massimo organo di controllo e vigilanza. In uno dei punti della sua relazione, la Corte afferma – è importante averlo presente perché è connesso al tema della nostra indagine – che i settori di maggiore rilievo in cui non è dato intravedere una sagace, continua e penetrante azione di regolazione e di controllo dell'ANAS concernono la verifica della contabilità e dei bilanci delle concessionarie, la manutenzione della rete autostradale, la sicurezza della circolazione, l'assistenza alla clientela e la programmazione dei lavori.

Almeno quattro di tali questioni impattano direttamente con i problemi della sicurezza. La cattiva manutenzione della rete autostradale è evidente a tutti; la scarsa illuminazione, la cattiva conservazione del manto, dei *guard rail* e altro determinano un aggravamento delle condizioni di sicurezza della circolazione.

Si afferma che è mancata una sagace, continua e penetrante azione di regolazione e di controllo, cioè indicazioni specifiche a cui si dovevano attenere le concessionarie; sugli interventi attuati non è stata operata una verifica.

Lo stato della circolazione naturalmente attiene alla sicurezza, così anche l'assistenza alla clientela, come si può facilmente immaginare. Infine, non c'è dubbio che la programmazione dei lavori di manutenzione, specie da Roma in giù, sembra affidata sostanzialmente al caso. I lavori non si chiudono mai, i cantieri sono perennemente aperti e si spostano di volta in volta determinando, nelle stagioni particolarmente difficili,

gravi rischi di incidenti, che purtroppo non sono solo teorici ma anche reali.

Questa situazione, dice la Corte dei conti, avviene mentre il sistema stradale e autostradale italiano è affetto da una quantità di incidenti gravi e mortali che lo mettono quasi al vertice dell'Europa. Questa, a sua volta ci ha invitato a mettere in atto interventi per ridurre il numero degli incidenti e il nostro Governo ha aderito a questa idea.

Stante questa situazione, viene da domandarsi cosa si faccia per superare le difficoltà che non sono messe in evidenza dalla clientela bensì dall'organo di controllo e di vigilanza, perché se analizzassimo quanto dicono gli utenti della rete stradale e autostradale questo giudizio sarebbe addirittura peggiore. È correntemente diffusa tra questi l'affermazione che siamo in condizioni di precarietà e di pericolo. Il traffico continua a crescere e non c'è un adeguamento proporzionale delle condizioni di sicurezza, per cui viaggiando si ha la sensazione che da un momento l'altro possa avvenire un incidente.

Oltre a questo, contraddicendo un poco le sue affermazioni, appena accadono fatti meteorologicamente rilevanti, come nevicata, ghiaccio, temporali, immediatamente il sistema stradale e in particolare autostradale ne risente. Basta poco per determinare collassi che durano ore o giornate, così come è avvenuto anche recentemente. Ciò significa che siamo sul confine di una situazione di pericolo.

Mi consta – non so se lei sia d'accordo con me – che al miglioramento della sicurezza nel rapporto tra concessionarie e concedenti sono legati diversi parametri. In particolare, se non ricordo male, le concessionarie autostradali procedono ad aumenti delle tariffe in relazione ad un complesso sistema nel quale gioca come fattore fondamentale anche il miglioramento delle condizioni di manutenzione e di sicurezza della rete autostradale. Non verificandosi questo, non si dovrebbe dar luogo ad adeguamenti dei pedaggi. Invece, come è ben noto, questi aumenti avvengono continuamente e, se non sbaglio, uno è stato introdotto all'inizio dell'anno. Stante quanto ho detto e le osservazioni della Corte dei conti non sembra che siano intervenuti quei miglioramenti nella condizione di utilizzo e nella manutenzione della rete autostradale che possano giustificare rincari.

Quindi, siamo di fronte ad una contraddizione molto grave; si consente alle concessionarie di chiedere e praticare adeguamenti che dovrebbero essere collegati alle condizioni di sicurezza, mentre queste in realtà peggiorano. Come mai si verifica tale stato di cose?

Inoltre, nel momento in cui nella relazione della Corte dei conti viene esplicitata la questione della non particolarmente attenta vigilanza e regolazione da parte dell'ANAS, viene detto da più parti, e poi è stato ripetuto in atti successivi della Corte, che uno dei motivi è l'eccessivo intreccio tra i vertici dell'ANAS e quelli delle concessionarie autostradali. Si afferma, cioè, che esiste un ambiente troppo misto, non sono ben definite le reciproche responsabilità e soprattutto le reciproche autonomie.

Lei capirà che la questione conduce direttamente a quella che abbiamo sollevato, relativa alla sua stessa nomina, perché è indubitabile

che aver portato al vertice dell'ANAS, che già soffriva prima della nomina dell'ingegner Pozzi di questi problemi, un uomo che ha sviluppato la sua attività professionale all'interno delle concessionarie autostradali fa nascere il sospetto che questa potrebbe non essere la soluzione migliore. Comunque lei inizia questa attività con un pregiudizio che bisognerà che si affretti in qualche modo a sgomberare.

Quando un soggetto proviene da un ambiente è portato a giudicarlo in modo più positivo rispetto ad un soggetto terzo completamente estraneo. Mi risulta che nei suoi primi atti abbia compiuto movimenti interni di personale assegnando responsabilità, strettamente legate al rapporto tra le capacità di controllo dell'ANAS e le concessionarie, a uomini provenienti dalle stesse concessionarie autostradali. Non mi soffermerò a riportare i nomi, ma se lo desidera posso farlo. Quindi, vi è una commissione non soltanto ai vertici dell'ANAS.

Nella legge finanziaria abbiamo molto discusso se vi fossero riduzioni di stanziamenti per la rete dell'ANAS: ora sono sotto gli occhi di tutti. Vorrei pertanto sapere qual è l'impatto della legge finanziaria sui programmi che l'ANAS pensa di realizzare nel prossimo triennio; cosa c'è dietro il ritardo - che comincia ad avere caratteristiche preoccupanti - nella riapertura della galleria del Monte Bianco e perché non si trova una soluzione. Qualcosa non ha funzionato bene: vorremmo capire se si tratta di motivi tecnici, politici o altri.

Da ultimo, voglio affrontare un problema che interessa la mia Regione. La strada E45 costituisce un'alternativa al valico dell'Appennino, sull'Autostrada del sole. Nonostante nessuno l'abbia detto, quel canale è sempre più frequentato da una quantità enorme di camion: è una strada di scorrimento, senza pedaggio, che si collega con la rete autostradale del Nord; tra breve ci sarà il completamento della E45, che diventerà E55, al di sopra di Ravenna. È stata costruita per un numero di veicoli ed un peso complessivo assolutamente inferiori a quelli che attualmente sopporta; per chilometri e chilometri non vi è la terza corsia e, quindi, la possibilità di fermarsi; non ci sono piazzole e distributori di benzina. Inoltre, la dimensione della sede stradale non è adeguata; oltretutto, la massicciata è degradata a causa dei pesi elevati che la strada sopporta. Vi sono problemi relativi alle grandi opere d'arte; il tratto tra Orte ed Amelia è sempre in rifacimento.

Per il tratto autostradale Fiano Romano-Orte, ho parlato sei mesi fa con Gamberale, che ha giurato che avrebbe fatto tutto il possibile per giungere ad una soluzione. Sono anni che vi è una restrizione della sede stradale e si può considerare un miracolo che non accadano incidenti gravissimi. Perché i lavori procedono a monte e a valle della galleria di Nazzano che, però, non viene ultimata, creando un intoppo? Perché non si lavora a questa galleria, chi è il progettista, vi è stato qualche errore di progettazione?

VERALDI (*Mar-DL-U*). Mi soffermerò sulla sicurezza della circolazione stradale ed autostradale. Parlerò della Calabria, secondo il tradizio-

nale rito che si svolge in Commissione: il senatore Meduri ed io tentiamo, per il mandato parlamentare che ci è stato conferito, di sollevare i problemi della Regione.

La Salerno-Reggio Calabria è lunga 443 circa chilometri, di cui 80 chilometri in Campania, 39 in Basilicata, 323 in Calabria: vale a dire che più di un quarto dell'intera Autostrada del sole si sviluppa in una sola Regione. Ecco perché parliamo sempre della Calabria. Ha nuociuto all'interesse collettivo il luogo comune che quando parliamo di questa autostrada parliamo solo della mia Regione, mentre vi sono sei milioni di italiani residenti in Sicilia che, per andare nel continente, percorrono 323 chilometri in Calabria. Questa superstrada di montagna – come dimostrerò essere perché la carreggiata è di 8 metri da una parte e dall'altra (un esempio simile non esiste in Europa) – ha registrato l'ultimo intervento per la sicurezza nel 1995. L'allora ministro del Governo Berlusconi, Radice, dopo la tragedia della famiglia trovata dopo tre giorni sotto un viadotto in Calabria mentre tornava in Sicilia e che sconvolse tutta l'Italia, stanziò 500 milioni per la messa in sicurezza, per l'illuminazione delle gallerie e per l'innalzamento delle barriere. Non ricordo altri interventi su questa autostrada. Si invitò l'allora Presidente della Regione a fare qualcosa per dare almeno una risposta anche psicologica al Paese e non solo alla Calabria

L'altro intervento fu la legge sblocca cantieri. Mi pare siano stati avviati i lavori in 11 cantieri; certamente il commissario e gli altri dirigenti dell'ANAS sanno che questi interventi sono in atto laddove l'autostrada è più agevole, più percorribile, in pianura, mentre per tutto il resto è come se non esistesse.

Vorrei sapere se di autostrada si può parlare quando da quarant'anni circa nei pressi di Lagonegro un viadotto è crollato senza essere mai stato messo in funzione. In quel tratto, la circolazione avviene da allora su una sola corsia, con curve incredibili. Per sua soddisfazione, chiedo al commissario di effettuare un sopralluogo per vedere i segni tangibili sui *guard rail* di tutti gli incidenti che avvengono quotidianamente in numero rilevante.

Inoltre, in Calabria la viabilità è caratterizzata da due longitudinali: la statale n. 18 (che ancora si chiama «delle Calabrie», di «muratiana» memoria, perché quel tracciato fu ideato e voluto da Gioacchino Murat), che è rimasta ancora tale e quale; la statale n. 106, comunemente chiamata in Calabria – ma l'eco immagino sia giunta anche a lei – la strada della morte perché, insieme ad altre, credo sia una delle statali con il maggior numero di incidenti per anno.

Ricordo l'inaugurazione a Cariatì di un tratto di 9 chilometri di tangenziale, la cui costruzione era durata 19 anni. Quando andammo ad inaugurare quel tratto di strada, in alcuni cartelli era scritto: i 199 morti... vi ringraziano. Le autorità regionali di allora furono accolte così.

Il problema della Calabria non credo possa essere affrontato come è stato fatto fino adesso. Come diceva giustamente il senatore Meduri, si tiene in isolamento l'intero versante jonico, che parte da Reggio Calabria

e arriva a Taranto, escludendolo da qualsiasi possibilità di sviluppo. Infatti, non è vero che la velocità di crociera è di 90 chilometri orari; tale velocità si può mantenere fuori dei centri abitati, mentre la statale n. 106 attraversa popolosissimi centri balneari dove l'estate è difficile transitare.

Mi creda: ho rivolto questo appello a chiunque, al di là e al di sopra delle posizioni che noi rappresentiamo in Parlamento. L'ho fatto in maniera sentita perché sono convinto – e lo ribadisco sempre – che se con uno sforzo di fantasia e di buonsenso riuscissimo a portare questa «Italiotta» (che, entrata per metà in Europa, riesce ad essere il quinto Paese più industrializzato del mondo) per intero nel vecchio continente potremmo davvero essere il primo Paese d'Europa, se non del mondo.

Senza mancare di rispetto a nessuno, se l'attuale dirigenza dell'ANAS considererà questa parte del territorio nazionale come realmente appartenente al Paese, farà cosa buona e giusta per fornire una risposta sia allo sviluppo dell'economia sia alla sicurezza sulle strade.

CHIRILLI (*FI*). Ringrazio l'ingegner Pozzi per la sua esposizione.

I morti sulle nostre strade ogni anno sono almeno 6.500: non è il caso di cominciare a riflettere sull'ideazione di un piano straordinario? Per realizzare i piani di sicurezza occorre un certo periodo e ingentissime somme; se i tempi di realizzazione sono quelli usuali, dovremo contare ancora migliaia di morti per molto tempo.

Com'è avvenuto per la legge obiettivo con l'individuazione di opere strategiche di interesse nazionale, fuori dalle metafore e da quella che può apparire un'attività tesa a mettere in ombra un commissario (non mi interessa conoscere quale personale viene spostato, bensì i risultati alla fine del suo mandato), mi chiedo se sia possibile mettere in piedi, di concerto con il Ministero della difesa e le forze dell'ordine, un piano di emergenza capace di ridurre sensibilmente questi tragici eventi.

PEDRAZZINI (*LNP*). Per aiutarci nell'analisi delle strade che presentano punti di pericolosità più o meno evidenti, potrebbe essere utile conoscere i dati sulla densità media del traffico. Infatti, più mezzi transitano sul medesimo tracciato, più è facile che si verifichino incidenti.

È inutile parlare di velocità per quanto riguarda il collegamento Milano-Gottardo; sappiamo bene quanti TIR passano al giorno e quanto sia frequente la nebbia. L'unica speranza è di arrivare almeno sulla tangenziale, poi ci si ferma alla barriera di Agrate. Ho già ha ripetuto più volte in Commissione che per avere notizie sulla viabilità basta accendere alle ore sette la radio e si sentono nominare sempre gli stessi paesi, come Sesto San Giovanni e Agrate.

Si parlava prima di valichi. Sarebbe il caso di utilizzare altri collegamenti, magari di importanza minore, che già esistono e che potrebbero essere di supporto. Anziché percorrere 30 chilometri lungo la statale n. 340, la famosa «regina», ferma ai tempi dello «zio Benito», spesso si preferisce andare a Lugano ed entrare in autostrada. Basterebbe potenziare questo

collegamento; oltretutto guadagneremmo anche in termini di immagine perché è una delle poche strade dove opera un servizio pubblico straniero, extracomunitario in questo caso, perché si tratta di un servizio svizzero, cioè il collegamento postale che da Lugano porta a Saint Moritz. Quando transita questo pullman, più volte al giorno, diamo la possibilità ai suoi occupanti di vedere cantieri fermi e opere non finite. Cerchiamo anche di curare la nostra immagine.

Ho sentito parlare dell'altra parte dell'Italia, ma le problematiche, anche se ci si sposta di più di mille chilometri, sono analoghe.

CICOLANI (FI). Vorrei integrare la discussione con un tema che non è stato trattato.

Oggi ascoltiamo i responsabili dell'ANAS, ma non dimentichiamo che quest'azienda ormai gestisce una parte minoritaria della rete stradale nazionale. La domanda credo sia stata posta dalla senatrice Donati, ma sarebbe interessante capire, nell'analisi delle statistiche sugli incidenti, quanto si riferisce alle strade trasferite dall'ANAS alle Regioni. Quando si opera il trasferimento e quindi la consegna di queste strade un'attenzione notevole dovrebbe essere dedicata al loro tasso di incidentalità.

Credo che dovremmo audire anche le Regioni perché queste, di concerto con l'ANAS, devono assumere iniziative per uniformare i livelli di sicurezza su tutta la rete nazionale. Altrimenti, agli squilibri esistenti ne aggiungiamo degli altri dovuti ai diversi meccanismi regionali, con evidente disorientamento.

PRESIDENTE. Lo scorso anno l'ANAS ha ceduto ampi tratti stradali alla gestione delle Regioni che – mi risulta – vogliono aprire una vertenza, poiché si sono rese conto di non essere in condizioni di supportare le spese. Vorrei, pertanto, conoscere lo stato dei rapporti tra ANAS e Regioni.

Sono un profondo estimatore dell'ANAS, che giudico tra i pochi enti funzionanti nel nostro Paese. Sono stato per molti anni amministratore regionale e sono preoccupato perché la mia Regione si è presa l'impegno di gestire il 70 per cento delle strade; credo nel federalismo, ma allo stato dei fatti vorrei che la gestione delle strade rimanesse per la maggior parte in carico all'ANAS.

Intendiamo approfondire con lei il ruolo dell'ANAS come gestore delle strade e come controllore istituzionale della rete autostradale. Il ruolo delle concessionarie in un Paese con poche risorse è stato storicamente importante. Oggi si usano termini inglesi quali il *project financing*, ma il sistema autostradale italiano è stato creato senza risorse pubbliche, quindi con una formula molto interessante. Nell'ottica di garantire più elevati livelli di sicurezza, l'ANAS deve esercitare fino in fondo il controllo di merito nei confronti delle concessionarie.

Vorremmo, quindi, sapere da lei se l'ufficio ispettivo dell'ANAS funziona e come sono effettuati i controlli sui piani finanziari delle società autostradali. Se il controllo è formale, *ex ante* non ha alcuna rilevanza.

Desidereremmo che l'ANAS esercitasse, attraverso una strutturazione adeguata, un controllo *ex post* in modo tale da non subire, come spesso è accaduto nel passato, l'iniziativa delle concessionarie.

Probabilmente le società concessionarie sostengono di rispettare pienamente la normativa europea. Registrato, però, l'insieme degli incidenti e di queste situazioni critiche, vorremmo che si facesse di più rispetto alla normativa prevista.

Riconosciamo una grande importanza all'ANAS ed ai suoi commissari, che ci auguriamo diventino presto amministratori a regime, superando la logica commissariale e svolgendo appieno la loro funzione. Può essere un arricchimento provenire da un'esperienza in una società concessionaria. Il problema è entrare nel ruolo e sapere che lo Stato, quindi il Parlamento, attraverso l'ANAS, può esercitare una funzione di stimolo e di controllo finalizzata a garantire più elevati livelli di sicurezza.

L'ingegner Pozzi ha dichiarato la sua disponibilità a tornare in Commissione.

Quindi, il seguito dell'audizione è rinviato ad altra occasione per permettere all'ingegner Pozzi e ai suoi collaboratori di rispondere ai quesiti formulati dai senatori intervenuti.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,45.

