

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE  
DELLA VIII COMMISSIONE  
FRANCESCO STRADELLA

**La seduta comincia alle 9,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori sarà assicurata anche mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso.

*(Così rimane stabilito).*

**Audizione del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sui disagi al sistema dei trasporti stradali, ferroviari ed aerei conseguenti ai recenti fenomeni meteorologici verificatisi in diverse aree del Paese.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento, del viceministro delle infrastrutture e dei trasporti, Ugo Martinat, sui disagi al sistema dei trasporti stradali, ferroviari ed aerei conseguenti ai recenti fenomeni meteorologici verificatisi in diverse aree del Paese.

Saluto e ringrazio il viceministro per avere accolto l'invito delle Commissioni riunite a partecipare all'odierna audizione e gli do, quindi, la parola.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. A mia volta, desidero ringraziarvi per l'opportunità offertami di partecipare, oggi, ai lavori delle Commissioni.

Le intense precipitazioni nevose che si sono verificate il 28 febbraio scorso hanno

determinato il blocco della circolazione autostradale nei tratti padano e pre-appenninico, gestiti dalla società Autostrade per l'Italia e dalla società Autostrada del Brennero.

A seguito dei disagi sopportati dagli utenti, il Governo sta intraprendendo varie iniziative al fine di evitare il ripetersi di queste situazioni. Si prevede di imporre l'obbligo di portare le catene in auto in presenza di neve in autostrada, sanzionando, contestualmente, gli eventuali trasgressori con la decurtazione di alcuni punti sulla patente e introducendo la coerenza dei messaggi forniti dai pannelli luminosi.

In particolare, attualmente è prevista la detrazione di 2 punti dalla patente per il mancato rispetto della segnaletica *ex* articolo 146 del codice della strada e, quindi, anche per il mancato uso delle catene o pneumatici da neve, quando previsti. Non è invece prevista alcuna disposizione sull'obbligo di avere le catene a bordo o pneumatici da neve installati, in determinati periodi dell'anno o in determinate aree territoriali.

È evidente che qualsiasi modifica della normativa sopra esposta (anche solo per l'eventuale aumento di decurtazione di punti dalla patente) deve avvenire attraverso una modifica del codice della strada e può quindi essere ricompresa nella riforma complessiva dello stesso (con tempi inevitabilmente lunghi) ovvero con un provvedimento *ad hoc*, in relazione alla necessità di fare fronte al ripetersi di situazioni di emergenza.

In merito all'eventuale obbligo in forma più estesa di catene a bordo dei veicoli, si deve precisare che la eventuale disposizione in tal senso dovrebbe individuarsi come norma di comportamento e non di

equipaggiamento dei veicoli, essendo quest'ultima fattispecie oggetto di armonizzazione comunitaria. Inoltre deve essere oggetto di attenta verifica l'estensione territoriale e-o temporale dell'obbligo, attesa la grande variabilità climatica e geomorfologica del territorio nazionale.

Altro aspetto rilevante per il caso di specie, ma più in generale per una maggiore incidenza sulla sicurezza della circolazione anche in condizioni non eccezionali, è la necessità di disporre la coerenza delle indicazioni realizzate con pannelli a messaggio variabile; in tal senso — tenendo conto di analoghi aspetti legati alla gerarchia delle fonti — si ritiene di dover riproporre tale previsione, a suo tempo presentata nei lavori preparatori della legge n. 214 del 2003, ma non recepita. Di conseguenza, è ovviamente necessario prevedere una implementazione del numero dei pannelli a messaggio variabile, che nella attuale situazione non sarebbero sufficienti a perseguire le finalità che ci si prefiggono.

Questo per quanto riguarda il codice della strada.

Nel corso di un recente incontro a palazzo Chigi dedicato all'emergenza, si è discusso di alcuni provvedimenti di immediata attuazione, che possono così essere riassunti: previsione di estendere un canale radio dedicato alla pubblica utilità a tutto il territorio nazionale, eventualmente secondo quanto previsto dall'articolo 7-bis introdotto dalla legge 9 novembre 2001, n. 21, di conversione del decreto-legge 7 settembre 2001, n. 343; a metà marzo di quest'anno presso la protezione civile entrerà in funzione un nuovo sistema condiviso per le previsioni del tempo, che potrà usufruire, oltre che dei dati dell'aeronautica militare, anche di quelli forniti dalla protezione civile stessa e dai centri regionali.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, con la propria direzione generale per le strade e autostrade, intende verificare congiuntamente all'ANAS i piani di gestione delle infrastrutture predisposti dai concessionari, definendo insieme alla protezione civile specifici protocolli di

scambio delle informazioni da utilizzare in situazioni di pre-allarme, in modo da individuare nuove misure di gestione dell'emergenza traffico da implementare nel sistema attualmente applicato.

Contestualmente, in attuazione delle disposizioni previste dal comma 3 dell'articolo 21 del decreto-legge n. 355 del 24 dicembre 2003, verrà attivato un tavolo tecnico tra Ministero, ANAS, Aiscat e rappresentanti delle associazioni dei consumatori, per studiare nuovi parametri aggiuntivi di misurazione della qualità della infrastruttura e del servizio offerto dal gestore.

Si vuole inoltre evidenziare, in questa situazione difficile, la piena efficienza della rete gestita dall'ANAS, che ha messo in campo 230 mezzi e oltre 500 uomini per garantire la percorribilità della propria rete, spargendo centinaia e centinaia di quintali di sale per prevenire il formarsi di strati di ghiaccio sulle strade; non c'è stato un solo caso di interruzione della circolazione, né si sono registrati particolari disagi o code.

In particolare, su tutta l'autostrada Salerno-Reggio Calabria non si sono registrati blocchi o interruzioni del traffico, nonostante l'eccezionale nevicata del 2 marzo che ha interessato le regioni della Campania, della Basilicata e della Calabria.

Il problema è piuttosto quello di coordinare gli interventi e il flusso di informazioni.

Il Governo, infine, si sta attivando, sempre attraverso il dipartimento per la protezione civile, per un coordinamento delle diverse iniziative in fase di emergenza, al fine di evitare sovrapposizioni tra le diverse amministrazioni ed enti, in modo da ottimizzare gli interventi necessari in tali situazioni di emergenza. È ovvio che il coordinamento da parte della protezione civile su questa materia è da circoscrivere alla fase di immediato intervento e soccorso, con il concorso di tutti i soggetti operanti nel settore (enti proprietari e gestori delle strade, regioni, prefetture e soprattutto Ministero dell'interno).

Pertanto, come già detto, si sta predisponendo un protocollo di regolamentazione del flusso delle informazioni, che armonizzi l'attività dei diversi soggetti.

D'altro lato è opportuno che anche gli utenti che intraprendono viaggi in condizioni atmosferiche avverse si aggiornino in tempo reale sulle situazioni di traffico, accettando anche l'ipotesi di itinerari non soggetti a condizioni di emergenza. Si consiglia agli automobilisti di ascoltare i notiziari del CCISS Viaggiare Informati e di chiamare il numero verde 1518, che potranno fornire tutte le informazioni e le indicazioni necessarie.

Tutte le iniziative appena illustrate non solo rientrano nell'ottica di una migliore gestione delle situazioni di emergenza, ma fanno parte anche della nuova politica di questo Governo per la strada, che ha messo al centro della sua attenzione la sicurezza dei cittadini, introducendo le nuove norme del codice della strada. Tali norme hanno incentivato comportamenti più prudenti da parte degli utenti, portando ad esempio ad una riduzione significativa del numero degli incidenti sulla rete autostradale nel corso dei fine settimana.

In merito alla diffusione delle notizie di infomobilità attraverso il canale in isofrequenza Isoradio, è necessario precisare che lo stesso è gestito dalla RAI, che all'uopo ha stipulato accordi commerciali con la principale concessionaria autostradale. La gestione del palinsesto nonché la qualità e frequenza delle notizie trasmesse in merito allo stato della viabilità autostradale di competenza della suddetta concessionaria (Autostrade per l'Italia Spa) prescindono, nell'attuale assetto, da valutazioni o scelte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il quale, invece, trasmette su detto canale le informazioni di fonte CCISS relative alla restante parte dell'infrastruttura stradale. Al fine di apportare le necessarie modifiche all'assetto del servizio attualmente reso, tanto in termini di dualità editoriale (RAI-Autostrade per l'Italia da un lato e Ministero delle infrastrutture tramite il CCISS dall'altro) quanto in termini di estensione

territoriale delle aree coperte dal servizio (poco più di 2000 chilometri), il ministro delle infrastrutture ha già richiesto la collaborazione del ministro delle comunicazioni, competente in materia e titolare del contratto di servizio con la RAI, per avviare un approfondimento tra le rispettive strutture e pervenire alla definizione di soluzioni più efficaci per gli automobilisti.

In altri paesi europei, ed in particolare in Francia, è diffuso il sistema RDS-TMC (Radio Data System-Traffic Message Channels), che consente al sintonizzatore radio di riconoscere automaticamente l'emittente della stazione scelta anche su frequenze diverse, in modo da seguire una certa stazione su buona parte del territorio durante il viaggio. Tale sistema consente anche di fare scorrere sul *display* della radio informazioni utili per i viaggiatori, prevedendo la possibilità di interrompere l'ascolto di una qualunque fonte (ad esempio, CD, lettore di cassette e via dicendo) per proporre un bollettino di notizie proveniente dalla stazione che trasmette informazioni sul traffico.

Nel nostro paese è stata effettuata una sperimentazione nell'Italia settentrionale, all'interno del programma europeo Serti, che consente di inviare messaggi sul navigatore satellitare presente a bordo dell'autovettura. Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, cosciente dell'utilità del servizio, ha in animo di contrattualizzare a breve, con l'attuale gestore, l'ampliamento del sistema all'intero territorio nazionale. Inoltre, le stazioni radio RAI che trasmettono i notiziari CCISS sono dotate del sistema RDS per l'individuazione della migliore frequenza relativamente al territorio dell'Italia settentrionale e centrale, nelle zone delle grandi città, che dovrà essere esteso al resto del paese.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro e do la parola ai colleghi che intendano formulare quesiti.

NERIO NESI. Signor viceministro, ho ascoltato con dovuta attenzione la sua relazione. Mi pare, però, che il suo inter-

vento prescinda da una questione che è stata oggetto di alcune polemiche in questi giorni. Mi riferisco, in particolare, allo stato della manutenzione delle autostrade gestite dalla più importante delle compagnie, Autostrade Spa, del gruppo Benetton.

Nel breve periodo in cui sono stato ministro, ho avuto modo di sperimentare quale sia la concezione del servizio pubblico alla base dell'attività della società Autostrade; all'epoca in cui ricoprii quell'incarico intercorse, peraltro, anche uno scambio di lettere molto dure tra me e il gruppo Benetton. Con ciò non voglio comunque sostenere che l'altro concessionario, il gruppo Gavio, sia un santo o un benefattore: tutt'altro. Trovo, però, che la società Autostrade superi ampiamente la gestione Gavio. Il livello di manutenzione delle autostrade si accerta soprattutto nei momenti di difficoltà come quelli dei giorni scorsi; in merito, ritengo che, nel nostro paese, lo stato manutentivo sia molto al di sotto di quello europeo e che le due società concessionarie non abbiano alcun interesse a migliorarlo. Chiedo il suo parere in proposito.

FABRIZIO VIGNI. Ho ascoltato anch'io con attenzione la relazione del viceministro. Considero, però, inadeguate sia la ricostruzione dei fatti, sia, in particolare, l'indicazione delle misure che sarebbero necessarie per evitare il ripetersi di situazioni come quelle dell'ultimo fine settimana. Ci attendevamo dal Governo, se non altro, una ricostruzione di quanto avvenuto, anche con riferimento alle disfunzioni del traffico ferroviario, perché problemi e disagi si sono manifestati non solo per la viabilità autostradale ma anche per quella ferroviaria. La nostra richiesta di audizione era esplicitamente diretta ad ottenere dall'esecutivo una ricostruzione complessiva e corretta di quanto accaduto nel sistema infrastrutturale dei trasporti. Di fronte ad una prima carenza che riscontriamo in tale assetto, chiedo al signor viceministro di fornirci chiarimenti adeguati.

Venendo ai punti successivi del mio intervento, partirei dalla constatazione che

ieri — nel corso di una audizione informale tenuta presso la Commissione ambiente della Camera dei deputati — ha espresso, anche con parole dure, il capo del dipartimento della protezione civile, Guido Bertolaso. Questi ha dichiarato che il sistema non ha funzionato e non funziona. La conferma di trovarci dinanzi non ad un episodio isolato, ma ad un sistema carente sotto molteplici aspetti, sta in un fatto evidente: quanto avvenuto la scorsa settimana si era già riproposto, seppure in misura più limitata, a fine gennaio, in particolare sul tratto appenninico dell'autostrada A1.

« Il sistema non funziona » è un'affermazione condivisibile, ma molto forte, che occorre valutare con attenta riflessione. Vi è un problema di insufficiente o mancato coordinamento fra le diverse amministrazioni dello Stato nella gestione delle emergenze e sussiste, per quanto riguarda il sistema delle infrastrutture di trasporto, una catena di comando incapace di rendere efficiente il rapporto tra Governo, Ministero, enti proprietari come l'ANAS, ed enti gestori come le società concessionarie. Su temi come questi non possiamo fare demagogia. Certamente, ritengo sbagliato da parte di chi governi o amministri — siano questi lo Stato centrale o le amministrazioni locali — un atteggiamento orientato comunque a deresponsabilizzare i cittadini. E anch'io reputo che, di fronte ad eventi meteorologici di una certa intensità, siano inevitabili, entro una certa misura, i disagi.

Alla luce di ciò, i cittadini dovranno giustamente assumersi la loro parte di responsabilità, tenendo comportamenti adeguati. Questo sarà possibile a partire dalla predisposizione di una corretta informazione — sinora non sempre garantita — ed eventualmente dall'introduzione nel codice della strada di misure specifiche, come per esempio l'obbligo di catene antineve. Non possiamo però neppure pretendere di scaricare la responsabilità intera di quanto è accaduto sulla cittadinanza. Prima di tutto, occorre che lo Stato, come anche le amministrazioni pubbliche, tenute a gestire le emergenze,

adempiano al proprio dovere, ciò che invece non si fa o non si riesce a fare in misura adeguata.

Concludo ponendo due questioni. Innanzitutto, come si pensa di organizzare la gestione di emergenze di questo tipo, in modo tale da limitare, nella misura del possibile, il ripetersi dei blocchi alla circolazione, a quella stradale in particolare? Pongo la questione proprio perché essa è stata oggetto dell'audizione di ieri alla presenza del capo del dipartimento della protezione civile, Guido Bertolaso.

Personalmente, ritengo necessaria una struttura forte ed efficiente di coordinamento del sistema di protezione civile, a livello centrale, ma reputo anche illusorio pensare che la struttura della protezione civile, in quanto tale, riesca ad affrontare e gestire tutte le situazioni, dalla SARS ai blocchi autostradali dovuti al maltempo. Se è essenziale la presenza di un meccanismo di coordinamento della protezione civile, capace di sovrintendere a tutto il sistema, è altrettanto fondamentale che lo stesso abbia poi come interfaccia — nelle singole amministrazioni — strutture in grado di affrontare e gestire le emergenze particolari. Se questo è il modello, significa che anche il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti dovrà dimostrare un'organizzazione capace di coordinare, gestire e affrontare situazioni emergenziali. Mi chiedo — e rivolgo la domanda al viceministro — se il Governo condivida tale impostazione, e come pensi il Ministero di attrezzarsi da questo punto di vista.

L'altra questione, che già in parte ha affrontato il collega Nesi, è come riuscire a far rispettare, da parte degli enti proprietari e dei soggetti concessionari del sistema autostradale, una serie di obblighi relativi alle manutenzioni e alle funzioni di gestione dell'emergenza. In questo senso, prendo atto di alcune proposte che aveva avanzato il viceministro relativamente a nuove misure di gestione dell'emergenza, che vorrei comprendere un po' meglio nel dettaglio. In particolare, vorrei capire, quando si parla di un protocollo — se non ho compreso male — da concordare con i soggetti concessionari, se

esso sia relativo solo alla gestione delle informazioni (che è cosa importante, ma non esaurisce il problema) oppure se si intenda lavorare su un protocollo che affronti non solo il tema della gestione delle informazioni fra le diverse amministrazioni e i cittadini, ma anche le misure, le azioni e le tecniche che i soggetti concessionari debbono adottare di fronte ad eventi meteorologici di questo tipo.

Una volta detto che in una certa misura dei disagi sono inevitabili, credo che in questo caso essi siano stati eccessivi. Posso raccontare al riguardo un episodio personale. Ieri si diceva che ognuno si è trovato coinvolto, direttamente o attraverso parenti o amici, in questa situazione. Sono stato testimone diretto lunedì sera, quando viaggiando da Siena a Roma mi sono trovato per 30-40 chilometri in mezzo ad una gran bella nevicata sul tratto tra Chiusi e Attigliano e la situazione, secondo me, è stata gestita bene. Infatti, si è registrato un rallentamento del traffico, però alcune coppie di camion spargevano il sale garantendo così la circolazione, seppur in un tratto limitato. La domanda è la seguente: perché ciò non è avvenuto anche nel precedente fine settimana sugli altri tratti dell'autostrada? La differenza consiste solo nell'estensione dei tratti interessati? Se fosse così, allora ci sarebbe un problema di mezzi, di personale e di disponibilità finanziarie.

Credo quindi che il Governo, in un tavolo con i concessionari e con l'ANAS, dovrebbe affrontare con molta determinazione il problema delle azioni, delle tecniche e delle misure che si debbono adottare di fronte ad emergenze di questo tipo, perché non credo che sia sufficiente pensare ai protocolli relativi alla gestione delle informazioni.

GIORGIO PANATTONI. Ringrazio il signor viceministro per aver svolto una relazione completamente proiettata al futuro e alle misure da adottare. C'è stato, quindi, un approccio di tipo positivo sul tipo di interventi da porre in essere per ridurre i disagi.

Mi preme mettere in evidenza, oltre agli aspetti che sono già emersi, un'altra serie di tematiche, perché credo poco al fatto che ci sia una scienza così infusa da permettere di trovare soluzioni a tavolino senza aver prima compiuto un'analisi di sistema su quello che è successo, sui motivi, sulle responsabilità.

Prima di tutto vi è il problema dell'area coperta: non ci sono solo le strade, alle quali sono state aggiunte le ferrovie, ma anche gli aeroporti. La crisi di Malpensa mi sembra tra il ridicolo e l'improponibile: quattro centimetri di neve hanno provocato il blocco di un aeroporto intercontinentale! Credo che facciamo una brutta figura pubblicamente e non mi pare che il paese possa dare di sé un'immagine di tale natura. Sarebbe necessaria una lunga discussione sulle cause dei disagi verificatisi, ma ritengo che, sia sotto il profilo normativo, sia sotto quello delle responsabilità di gestione, sia necessario un intervento più incisivo.

Tra l'altro, vorrei mettere in evidenza il problema della notte, quando per ragioni di natura meteorologica è più facile che nevichi rispetto al giorno e quando ovviamente non esiste la stessa copertura né in termini di risorse né di tempestività di intervento, perché di notte la gente dorme e non si capisce perché debba andare a rimettere in efficienza le strade. Difatti, i drammi del mattino sono storici e ognuno di noi ne ricorda una lunga casistica. Se questi aspetti hanno rilevanza in qualche modo, ritengo che si debba partire da ciò che è successo.

Rifiuto anche l'approccio che mette in evidenza come si debba affrontare l'emergenza. Non esiste solo un problema di emergenza (che certamente c'è e che qualche volta è inevitabile, perché l'entità del fenomeno non è controllabile e quindi può generare anche emergenze improvvise) ma anche un problema molto più rilevante, quello di sistema.

La domanda è la seguente: come ha funzionato il sistema? Mi piacerebbe sapere qual è il giudizio sulla tempestività degli interventi; se ci sono delle responsabilità pubbliche o private, o delle aree di

sovrapposizione, di incertezza e di confusione; se la distribuzione dei poteri tra centro e periferia ha funzionato e se è adeguata; se le risorse mancano al centro o in periferia; qual è il rapporto tra prevenzione e intervento; come e dove si deve potenziare il sistema. In altri termini, se si vuole affrontare un problema di questa natura in modo efficiente, si deve farlo tramite un'analisi di sistema, che è ciò che non ho sentito né da parte della protezione civile, né da parte del viceministro. Ci sarà ovviamente tempo per affrontarlo, il punto non è questo. Si tratta di capire se siamo tutti d'accordo sul fatto che l'approccio debba essere di questa natura. Io ritengo di sì e mi permetto di sottolineare, di suggerirle e di chiedere, anche in una prospettiva relativamente ravvicinata, che questo sia il tema di una discussione seria: come funzionano il sistema complessivo, il sistema delle deleghe, quello delle periferie e dei centri, la distribuzione delle risorse e il sistema informativo? Tutto deve rientrare in un sistema.

Dico questo perché ci siamo occupati della qualità del trasporto aereo ed è emerso, con una grande evidenza che il nostro presidente potrebbe confermare, quale fosse la componente fondamentale di sistema che doveva presiedere alla gestione dell'insieme. Mi pare che anche in questo caso il problema sia lo stesso e per questo gradirei avviare una discussione in questi termini.

La seconda questione importante riguarda le responsabilità del Governo e quelle degli altri soggetti. Fin dove arriva il Governo con la sua normativa e dove comincia a funzionare la concessione (se parliamo di strade, ma potremmo parlare anche di altre situazioni)? In quest'ambito, è tutto definito oppure c'è un'area grigia per cui qualcuno — come abbiamo sentito dire francamente con scarsa soddisfazione — ne approfitta? Io l'ho avvertito. Non è un meccanismo particolarmente efficiente, soprattutto per coloro che sono rimasti dieci ore in autostrada. Il fatto di saperlo non migliora molto la situazione. Sarebbe bene capire se, dopo

averlo detto, automaticamente si metta in funzione tutta una catena che comporta una serie di interventi, oppure no. Altrimenti, è inutile dirlo.

Le informazioni della protezione civile, dopo i disastri degli ultimi anni, oramai sono una raffica assolutamente infernale. Infatti, ne arrivano due al giorno e sono quasi tutte nel senso di invitare all'attenzione. Esse sono diventate quasi inutili, nel senso che se si dovesse prestare attenzione a tutti gli avvertimenti si bloccherebbe il paese. Forse, bisognerà capire se quel tipo di comunicazione sia efficiente. Infatti, non basta dire: te l'avevo detto. Lo si dice sempre! Però, nove volte su dieci non succede niente, per cui quando succede qualcosa diventa come la storia di chi grida « al lupo! al lupo! » e quindi non scatta nessun intervento.

Inoltre, condivido le considerazioni svolte molto adeguatamente dall'onorevole Vigni sul problema dei mezzi, delle risorse e delle tecniche.

Questa occasione mi è sembrata importante per aprire il discorso, non per chiuderlo. Ritengo molto rilevante compiere una riflessione che riguardi il sistema e, se non è sufficiente la responsabilità qui rappresentata, bisognerà metterle insieme due o tre e capire meglio se tale sistema presenti punti di debolezza, che cosa bisogna fare per intervenire, quali sono gli elementi critici e quali le soluzioni adeguate che, a mio parere, dovrebbero rappresentare un salto di qualità.

Oramai, i casi di disfunzione sono talmente diffusi e distribuiti su tutto il territorio nazionale da indurre a ritenere che il sistema sia molto debole perché c'è stato un aumento del traffico, un aumento dell'incidenza della concentrazione, e quant'altro, e che quindi ciò richieda un salto di qualità dal punto di vista dell'analisi del problema e di definizione del sistema.

Questo mi pare un tema strategico sul quale invito il Governo a riflettere e a dichiararsi disponibile ad avviare un'analisi seria.

GIORGIO BORNACIN. Innanzitutto, ringrazio il viceministro Martinat per la sua informativa.

Più che da parlamentare, vorrei parlarvi da cittadino, da un lato utente delle autostrade e, dall'altro, appassionato di neve e, quindi, abbastanza aduso ad affrontare situazioni di questo genere.

Devo ammettere che non capisco soprattutto la situazione riguardante le ferrovie e gli aeroporti, posto che mi diventa difficile comprendere come nell'uno e nell'altro caso si possa arrivare ad una situazione di blocco (un esempio per tutti è Malpensa). Tuttavia, non è la prima volta. Ricordo infatti che nel 1985-1986 una grande nevicata arrivò addirittura a bloccare gli scambi della stazione centrale di Milano. Oggi, a distanza di vent'anni, il problema si ripete.

Quando poi, l'altra sera, ho ascoltato in televisione il dottor Bertolaso affermare che secondo lui era il sistema a non aver funzionato, ho cercato di capire che cosa intendesse dire, quali responsabilità egli intendesse addebitare.

Premetto che sono un grande utente di autostrade e francamente non so dire se, come affermava il collega Nesi, le autostrade scontino una scarsa manutenzione. Forse non vantano una buona manutenzione, tuttavia, così come mi riferiva un collaboratore che si muove spesso con me, mi piacerebbe percorrere una volta la Genova-Ventimiglia senza trovare un'interruzione autostradale. Purtroppo, questo non accade da anni e c'è sempre qualche interruzione per lavori. Con ciò non intendo dire che la manutenzione sia buona o di ottimo livello, però alcune volte si ha l'impressione addirittura di un eccesso di presenza di cantieri sull'autostrada.

Per il resto, occorre mettere a punto il sistema, sicuramente andranno fatti dei protocolli, né intendo scaricare la responsabilità sui cittadini. Forse ha ragione il collega Panattoni quando afferma che, a furia di gridare « al lupo al lupo » (otto volte su dieci non accade nulla e poi, magari, in due casi si presenta il problema), i cittadini sottovalutano la situazione; però, questa volta bisogna riconoscere che,

per quanto guarda le autostrade, le informazioni ci sono state, eccome! Non soltanto sui pannelli autostradali Torino-Savona, il venerdì sera, era annunciata neve per l'indomani sulle autostrade, ma qualsiasi emittente televisiva dava informazioni meteorologiche relative a forti nevicate per il giorno dopo, indicando persino le zone (per esempio, il cosiddetto tratto appenninico).

Tuttavia, a fronte di ciò, ho ascoltato in televisione dichiarazioni di utenti automobilisti che non capivano perché la polizia chiedesse loro se avessero o meno le catene a bordo. Sono quindi d'accordo ad inserire nel codice della strada un sistema che, sulla patente a punti, preveda di sanzionare la mancanza delle catene a bordo delle automobili.

Ho anche sentito da parte della polizia dichiarazioni secondo cui non si potevano chiudere preventivamente i cantieri. Quando ci si trova — come è accaduto — sull'autostrada del sole, nel tratto appenninico, con camion messi di traverso perché privi di mezzi a bordo per superare l'emergenza neve (sottolineo che parlo di camion, non di automobilisti), vorrei sapere quale tipo di intervento preventivo possa essere condotto nei loro confronti.

Ho come l'impressione che serva un maggior coordinamento, non soltanto tra gli annunci ma anche tra gli addetti. Il dottor Bertolaso non può scaricare su altri responsabilità che, secondo me, sono anche della protezione civile, la quale non può limitarsi a fare degli annunci pensando così di mettersi a posto la coscienza.

EUGENIO DUCA. Innanzitutto, ringrazio il viceministro Martinat per la sua informativa. Prendo spunto dalle parole del collega Bornacin per ribadire un aspetto: la cosa che più fa arrabbiare, indignare, è assistere, ogni volta che si verifica un'emergenza, allo «scaricabarile» di tutti contro tutti. Non c'è una sola persona che si prenda la briga di dichiarare che una parte di responsabilità può essere anche la propria, oppure che si attivi per garantire in futuro l'adozione di misure idonee a fronteggiare la situazione.

Tutti si limitano ad affermare: «l'avevo segnalato, ma altri non hanno ottemperato!». È il caso, per esempio, della società Autostrade (l'abbiamo ascoltato in due o tre interviste televisive). Essi sono a posto con la coscienza, poi, però, arrivano le denunce perché mancano le scorte di sale, e questo perché, per risparmiare, la società Autostrade ha ridotto drasticamente tali scorte.

Abbiamo ascoltato ieri il ministro Giovanardi ammonire i cittadini che prima di mettersi in viaggio bisogna munirsi di viveri e coperte: francamente, mi pare che assistiamo a dichiarazioni incresciose e fuori luogo. In sostanza, la colpa è degli automobilisti e dei camionisti che si sono messi in viaggio! In realtà, purtroppo, vi è un sistema che collassa anche quando le condizioni non sono così drammatiche da far prevedere il collasso.

Il collega Vigni ha già segnalato che nella risposta manca ogni riferimento al blocco avvenuto nelle ferrovie e in alcuni aeroporti nazionali. Anche a questo proposito, può sempre accadere, in concomitanza con un'emergenza atmosferica, che si aggiungano i difetti tecnici delle strutture; tuttavia, seguendo il ragionamento del ministro Giovanardi, per il quale bisognerebbe munirsi di coperte e viveri, sarebbe allora altresì opportuno che qualcuno munisse di olio o di antighiaccio gli scambi dei treni o si occupasse di predisporre degli spazzaneve negli aeroporti, in modo da evitare quattro ore di blocco nelle partenze, con effetti a catena sull'insieme del traffico aereo nazionale. Quindi, probabilmente è mancato il coordinamento, ma è mancata anche un'informazione corretta.

Signor viceministro, la settimana prima della nevicata — il lunedì precedente — ho avuto la ventura di trovarmi sull'autostrada del Brennero in direzione sud. All'uscita del Brennero, in prossimità del collegamento con Modena nord, si vedeva un blocco di macchine ferme per quattro o cinque chilometri. Ero in contatto continuo con il servizio *traffic* e l'ultima segnalazione, quando mi trovavo ormai all'altezza del blocco, riportava



«traffico scorrevole». Allora, sono ritornato verso Reggio Emilia, riprendendo quindi la direzione nord per uscire al casello di Reggio Emilia. Ho imboccato la via Emilia (vi lascio solo immaginare che cosa fosse la via Emilia a quell'ora, con il maltempo) e sono arrivato a Modena sud. Ho poi proseguito ma, dopo due ore, il servizio *traffic* dava l'indicazione che in direzione nord, a Modena (quindi il contrario esatto), c'era un blocco di sei chilometri. Soltanto un'ora dopo, quando quei poveri automobilisti erano ancora fermi nel blocco, l'informazione giungeva correttamente: «sette chilometri di coda a Modena nord, direzione sud». Se le indicazioni e le informazioni fossero arrivate in modo corretto e tempestivo, molto probabilmente non si sarebbero formati quei primi quattro chilometri di coda, poi giunti a cinque, e così via.

Inoltre, la società Autostrade, anziché collocare quelle vetture con il lampeggiante giallo che indicano la presenza di code, potrebbe invece avvertire di uscire prima (nel caso, prima di Modena nord) permettendo così agli automobilisti di scavalcare l'intoppo. Ho voluto portare un esempio concreto che mi è capitato solo pochi giorni fa per evidenziare come basterebbe poco per evitare di rimanere in coda tre o quattro ore.

Inoltre, mi pongo anche un'altra domanda: e se si ha poca benzina? La situazione può diventare drammatica perché le automobili di oggi, con il sistema di accensione elettronica, una volta spentesi non si muovono più. Ciò può comportare dei rischi per l'incolumità degli automobilisti e determinare ulteriori effetti di blocco a catena. Bisognerà, quindi, da parte della società Autostrade o di chi verrà ritenuto responsabile di questo, provvedere a fornire un servizio di aiuto ed emergenza agli automobilisti, posto che il codice della strada vieta nella maniera più assoluta di portare benzina a bordo.

Concludo chiedendo al viceministro se non sia, altresì, il caso di prevedere alcune misure risarcitorie nei confronti dei malcapitati; ad esempio, per quanto riguarda le ferrovie, si è apprestato un

meccanismo in base al quale, in ipotesi di ritardi di oltre 30 minuti (la cui causa non siano scioperi o altre situazioni similari), è offerto un ristoro attraverso un *bonus* valido per l'acquisto di un altro biglietto. Per gli aerei comincia ad operare una convenzione internazionale in base alla quale, in caso di ingiustificati ritardi superiori ad un certo numero di minuti o in caso di cancellazione di un volo già confermato, è offerto un *bonus* che dà diritto ad una riduzione sulla spesa per un viaggio ulteriore.

A mio avviso, in caso di comportamenti non corretti dei concessionari, gli automobilisti dovrebbero essere risarciti di una parte — stabilita in base ad una convenzione — del pedaggio pagato; altrimenti, potremmo avere la situazione, assurda, per la quale chiunque dichiari di aver fatto il proprio dovere senza averlo, in realtà, adempiuto, incasserebbe comunque il contributo per il pedaggio. Certo, non ritengo che risparmiare 20 o 30 euro di pedaggio possa essere una riparazione adeguata; però, a mio avviso, una piccola penalizzazione che gravi sulle casse di chi non abbia adempiuto il proprio dovere costituirebbe, forse, un deterrente utile ad evitare che, nelle prossime occasioni, si ripetano eventi del genere e, comunque, attenuerebbe nel futuro l'entità dei disagi.

**PRESIDENTE.** Si sono così conclusi gli interventi dei colleghi. Ricordo che il viceministro alle ore 10 dovrà lasciarci per impegni improcrastinabili. Mi limito perciò ad una breve osservazione (*Commenti dell'onorevole Panattoni*). Se non vi è una forte presenza della maggioranza nell'odierna seduta, è perché riteniamo si tratti di una questione ormai in via di soluzione; sappiamo, infatti, che il Governo, una volta percepita l'importanza dell'argomento, individua le soluzioni in modo veloce, rapido ed efficace.

A mio avviso, dagli interventi di tutti i colleghi è emerso che in questa occasione, come peraltro avviene spesso in tali frangenti, è mancata l'informazione ovvero il sistema di monitoraggio di quanto accade sul territorio, nonché il sistema di tra-

smissione all'utente di quali debbano essere i comportamenti conseguenti. È questo che, a mio avviso, ha maggiormente contribuito alla creazione dei disagi.

Dunque, mi pare sia assolutamente inutile apprestare nuove norme sanzionatorie; individuare forme sofisticate di penalizzazione di una utenza che — sono d'accordo con l'onorevole Vigni — ha qualche responsabilità; cercare, come ha fatto il capo del dipartimento della protezione civile, di chiarire chi sia più responsabile e chi meno. Piuttosto, bisogna decidere quale sia l'organismo che, in momenti difficili, interviene e assume i provvedimenti atti ad evitare al massimo i disagi; soprattutto, poi, occorre stabilire chi debba informare l'organismo che, a sua volta, deve assicurare le necessarie informazioni ai cittadini. Isoradio non ha funzionato, ma tutti sanno che Isoradio ha una copertura limitata a frequenze che non sono sufficienti ed ha una gestione duale che mette capo a RAI e ad Autostrade per l'Italia Spa, gestione che non funziona. Se, come ha giustamente osservato il collega Panattoni, analizziamo tali questioni e individuiamo i possibili correttivi da applicare, rendiamo un buon servizio ai cittadini dando loro la possibilità di non incorrere più in evenienze di tale fatta; altrimenti, discutiamo senza risolvere problemi così complessi. Problemi la cui soluzione, a volte, sarebbe semplice se non fossero resi complicati da un atteggiamento non costruttivo.

Do ora la parola al viceministro Martinat per la replica.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Desidero, anzitutto, ringraziare gli intervenuti.

Stiamo discutendo dell'emergenza neve a causa di un episodio molto spiacevole accaduto qualche giorno addietro; tuttavia si è già, forse, accennato a come, invero, dovremmo parlare di un problema emergenza in Italia in quanto, se pochi giorni fa la gente è rimasta bloccata dalla neve, vorrei ricordare — lo evidenziava anche l'onorevole Duca dianzi — come vi siano momenti (ad esempio, la

scorsa estate) in cui la gente rimane ore ed ore sotto il sole.

A mio avviso, la questione non si affronta ricercando le colpe, le cause o i motivi, in quanto dovremmo risalire molto addietro nel tempo; infatti, il sistema autostradale in Italia funziona male perché vi sono poche autostrade. Atteso che da anni ormai in Italia si verifica un congestionamento alla tangenziale di Mestre o in direzione di Milano, Torino, Roma e via dicendo, qualcuno, forse, dovrebbe chiedersi perché non siano stati costruiti altri tratti autostradali.

Ma non voglio, in questa sede, entrare nella polemica; osservo, semplicemente, che il Governo si sta attrezzando per rimediare a tutte le carenze sussistenti, compresa la costruzione dell'autostrada Cecina-Civitavecchia, che deve essere realizzata. Personalmente, sostengo la tesi che le autostrade non si possono chiudere, in quanto si riverserebbe il traffico sulle strade statali o provinciali, che certamente assicurano minore sicurezza dei tratti autostradali; tuttavia, si possono chiudere tratti autostradali se si forniscono alternative autostradali. Allora, forse, se il 28 febbraio avessimo avuto in funzione l'autostrada Cecina-Civitavecchia, avremmo potuto chiudere un pezzo di autostrada e deviare il traffico su altre autostrade parallele.

Sono state poste alcune domande. All'onorevole Nesi ribadisco quanto ho riferito dianzi nel mio intervento introduttivo; sono in corso verifiche. Non credo che Autostrade per l'Italia Spa risparmino al punto da non avere riserve di sale: come sanno tutti, quintali di sale costano pochi euro. Quindi, non ritengo che il problema risieda in ciò; stiamo, piuttosto, verificando, come ho esposto nella relazione, se la manutenzione sia stata fatta e se venga fatta regolarmente; è in corso tale accertamento.

Non mi era stato chiesto un rapporto sulle ferrovie e sugli aeroporti; però, ritengo che ognuno di noi apprenda dai giornali non solo i fatti nazionali ma anche quelli internazionali. Ebbene, in Francia, negli stessi giorni, sono stati

chiusi per due giorni i valichi e cinquemila TIR sono stati bloccati per 48 ore al confine tra Francia e Spagna. Il problema degli aeroporti è analogo in Italia e all'estero; infatti, ogni tanto, gli aeroporti vengono bloccati per alcune ore non solo in Italia ma anche in altri paesi. Lo stesso problema si pone per le ferrovie, a cominciare da quelle inglesi, che mi pare facciano più acqua che altro. Vi è stato un ritardo di qualche ora; seppure non richiestami, è comunque in corso una verifica al riguardo.

È indispensabile — come è chiarito nella relazione che lascio alla vostra attenzione — che nei casi di emergenza, si tratti di neve o di altro, vi sia un protocollo (attualmente in fase di studio) atto a far sì che la parte politica si assuma le sue responsabilità. Ciò affinché il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture e dei trasporti abbiano la responsabilità politica di decidere quale intervento effettuare e con quali modalità. Tant'è vero che abbiamo dianzi riferito del « tavolo » che si vuole attivare, utilizzando la protezione civile — che è uno strumento della politica e del Governo, ma non è il Governo — proprio per interventi particolari. Quindi, nella relazione sono state citate l'apertura di un tavolo — che avrà certamente delle conseguenze — nonché le iniziative, anche parlamentari, come è stato osservato, circa il codice della strada.

Sono nettamente contrario al *bonus* in quanto ritengo che una tale ipotesi inquieterebbe ancor più l'automobilista; invero,

costerebbe, forse, più la benzina per raggiungere il posto dove ritirare il *bonus* che non il vantaggio relativo. Non è accertabile il disagio subito in ragione del maltempo: con quali strumenti, infatti, lo si può certificare? E chi lo dovrebbe verificare ed accertare? E quando anche lo si certificasse, si dovrebbe intervenire — in risposta del danno subito — con il rimborso del pedaggio? E in tal caso, l'avente diritto dove dovrebbe ritirare il rimborso? Burocratizzeremmo un sistema quando il nostro problema è evitare che l'emergenza si verifichi o quanto meno, quando questa si presenti, impedirne la trasformazione in un dramma vero, serio, per gli utenti.

Il Governo si sta attivando in tal senso, e sono disponibile a tornare dinanzi a queste Commissioni, tra alcuni mesi, per riferire su quanto si è fatto e si sta facendo per conseguire i nostri obiettivi.

**PRESIDENTE.** Nel ringraziare il vicesegretario Martinat per la sua disponibilità ed i colleghi per la loro partecipazione, dichiaro conclusa l'audizione.

### **La seduta termina alle 10.**

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI  
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

Licenziato per la stampa  
il 22 marzo 2004.

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

