

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
DELLA VIII COMMISSIONE  
PIETRO ARMANI

**La seduta comincia alle 20,10.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori sarà assicurata, oltre che mediante l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito chiuso, anche mediante la trasmissione televisiva sul canale satellitare della Camera dei deputati.

**Comunicazioni del Governo sul blocco della circolazione viaria sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria in occasione dei recenti eventi meteorologici verificatisi in alcune regioni del Mezzogiorno.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca comunicazioni del Governo sul blocco della circolazione viaria sull'Autostrada Salerno-Reggio Calabria in occasione dei recenti eventi meteorologici verificatisi in alcune regioni del Mezzogiorno.

In considerazione della rilevanza dell'argomento all'ordine del giorno, ritengo opportuno che, dopo le comunicazioni del Governo, sia data priorità ad un intervento per gruppo, per non più di sei minuti; successivamente, potranno intervenire i colleghi che lo richiedano, per non più di tre minuti.

Do la parola al ministro Lunardi, ringraziandolo per la sua presenza.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signori presi-

denti, onorevoli deputati, prima di entrare nel merito della esposizione si ritiene utile elencare una serie di punti fermi che consentono, a mio avviso, di evitare ogni gratuita strumentalizzazione ed ogni approccio soggettivo su quanto è accaduto in questi giorni sull'asse stradale Salerno-Reggio Calabria.

In primo luogo, quello che si è verificato nei giorni 26, 27 e 28 gennaio sull'asse Salerno-Reggio Calabria e nei giorni seguenti sull'Italia peninsulare si configura, a tutti gli effetti, come un evento meteorologico raro e straordinario, cioè nel rispetto della nomenclatura degli esperti di meteorologia « estremo ». Un evento vasto e straordinario in quanto non si è verificato solo sulla parte montuosa del tracciato, ma anche su quella collinare e, addirittura, marittima.

Per avvalorare la rarità dell'evento è sufficiente un dato: facendo una analisi storica si evince che un evento analogo, come tra l'altro confermato dal prefetto di Salerno, si è avuto solo alla fine degli anni '50. Se effettuiamo poi una analisi a scala internazionale scopriamo che eventi del genere, quando si sono verificati, hanno sempre comportato non solo rilevanti fastidi all'utenza, ma anche danni notevoli alle persone e alle cose.

In secondo luogo, l'asse Salerno-Reggio Calabria non è un'asse autostradale. Occorre, infatti, prendere atto dell'attuale insufficienza infrastrutturale di tre quarti della Salerno-Reggio Calabria, che tutti continuiamo a chiamare autostrada perché strutturata con carreggiate separate da uno spartitraffico centrale, ma che non è una vera e propria autostrada, sia perché non rispetta le attuali norme CNR, essendo stata progettata e realizzata tra gli anni '60 e gli anni '70, sia a causa del-

l'inesistenza di barriere e di caselli di ingresso e di uscita, il che - in caso di emergenza - rende impossibile uno sbarramento fisico delle entrate e la contemporanea agevolazione delle uscite. Ciò significa che era, è e sarà impossibile, almeno fino al 2008, evitare che eventi eccezionali, come quello che si è verificato il 26 ed il 27 gennaio, possano essere gestiti con la stessa logica, con lo stesso approccio con cui si governa un normale asse autostradale. Occorrono altri sistemi d'approccio, come ad esempio interdire completamente la circolazione, sia quella locale sia quella passante.

In terzo luogo, è necessario esaminare le competenze del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Il ministro delle infrastrutture e dei trasporti, infatti, ha precise e chiare responsabilità legate alla programmazione della rete stradale, alla realizzazione della rete stradale principale, alla definizione, di concerto con altri dicasteri, delle regole che presiedono alla circolazione dei veicoli. Ha precise responsabilità nella vigilanza sul rispetto delle direttive emanate nei confronti della azienda preposta alla realizzazione e alla manutenzione della rete stradale ed autostradale principale (solo circa 27 mila chilometri su oltre 135 mila chilometri). Non compete, invece, al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti il controllo diretto della circolazione, sulla intera rete stradale, delle persone e delle merci.

In quarto luogo, esistono precise norme che impongono il ricorso all'uso delle catene in caso di neve; esistono precise forme di preavviso all'utenza che vengono comunicate attraverso diversi canali di informazione. Purtroppo ancora non è diffusa nel nostro paese l'abitudine, che fa parte dell'educazione civica, a rispettare le norme e a seguire i consigli. Questo Governo ed il mio dicastero hanno in questi anni iniziato proprio una specifica campagna mirata a cambiare tali vecchie e pericolose abitudini.

Fatta questa premessa, veniamo ai fatti, alla evoluzione cronologica che - se letta in modo laico - denuncia chiaramente che il Governo ha affrontato su quattro distinti

fronti le emergenze che l'utenza vive da almeno trenta anni su questo corridoio tirrenico, su questo corridoio essenziale non solo per i collegamenti con la Sicilia ma, soprattutto, per i collegamenti nord-sud-nord dell'intero paese e con l'Europa.

Il primo fronte è stato di tipo strutturale: la coscienza che i fastidi estivi ed invernali subiti dalla utenza erano legati solo alla assurda logica di realizzare l'ammodernamento dell'asse autostradale in questione attraverso lotti parziali, attraverso segmenti che producevano solo illusorie positività e, soprattutto, non generavano mai una continuità funzionale dei flussi di traffico, ma solo pericolosi intasamenti e non davano alcuna certezza sul completamento dell'intero asse. Si è deciso, così, di inserire l'opera nella legge obiettivo garantendo subito adeguate e progressive risorse. Si è stabilito, infatti, di identificare solo sette maxi lotti, di cui tre già affidati a tre *general contractor*, per un importo pari a circa 2,3 miliardi di euro, mentre entro l'anno si pensa di affidarne altri due.

Il secondo fronte è stato invece di tipo organizzativo: in tutti i modi si è cercato di contenere i fastidi generati dalla presenza contestuale di cantieri aperti lungo il tracciato specialmente durante la fase estiva, durante la fase in cui la domanda di trasporto raggiunge livelli critici, ottenendo ottimi risultati negli esodi estivi e negli esodi natalizi del 2003 e 2004, a differenza di quanto accaduto precedentemente al 2002.

Segnatamente, nella scorsa estate e nel corso dell'esodo natalizio del 2004, grazie all'efficacia dei piani operativi predisposti dall'ANAS, sulla Salerno-Reggio Calabria non si è verificato alcun blocco continuo della circolazione, a differenza di alcuni punti della rete autostradale italiana, tolti ovviamente i normali incolonnamenti. E questi risultati sono stati conseguiti nonostante che su tale asse viario si siano riversati per giorni enormi volumi di traffico, con punte di 4 mila veicoli l'ora, potendone sopportare la Salerno-Reggio Calabria molto meno della metà.

Il terzo fronte è stato invece quello finalizzato al completamento di almeno il 50 per cento dell'asse autostradale entro il 2006; un 50 per cento che sicuramente rappresenta la parte più critica dell'intero tracciato.

SALVATORE ADDUCE. Lei ci deve dire che cosa è successo in quei giorni!

PRESIDENTE. Per cortesia, onorevole Adduce, consenta al ministro di terminare il suo intervento e poi ponga le domande. Prego, ministro.

PIETRO LUNARDI, *Ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Il quarto fronte, infine, è stato quello legato proprio alla definizione di quelle azioni che, durante il periodo invernale, ne garantissero la fruibilità fornendo adeguate direttive all'ANAS.

Passando ora alla sequenza dei fatti, partiamo dalle azioni dell'ANAS su scala nazionale.

L'allarme neve è scattato sin dalla notte compresa tra il 25 ed il 26 gennaio. La direzione generale dell'ANAS, nel rispetto di un'apposita direttiva impartita dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, ha immediatamente allertato tutti i compartimenti regionali interessati. I compartimenti interessati hanno attivato i relativi « piani neve ». Funzionari e dirigenti ANAS hanno partecipato ai tavoli provinciali di emergenza convocati dai prefetti delle province interessate dagli eventi.

Nelle 12 regioni maggiormente investite dall'ondata di maltempo (Emilia-Romagna, Toscana, Umbria, Marche, Molise, Abruzzo, Lazio, Campania, Basilicata, Puglia, Calabria e Sicilia) sono intervenuti complessivamente 1.095 uomini dell'ANAS e 570 mezzi operativi, non solo sulla rete stradale e autostradale dell'ANAS, ma anche (su richiesta delle prefetture) sulle strade non di competenza dell'ANAS. Il forte impegno dell'ANAS, che ha ricevuto la collaborazione delle forze di polizia, dei Vigili del fuoco e della Protezione civile, ha consentito di garantire in generale la tran-

sitabilità di tutta la rete principale, anche se con difficoltà, a fronte di un evento straordinario.

Al fine di coordinare tutti gli interventi, alle ore 20 del 26 gennaio è stato convocato a Roma, nella sede di via Monzambano, il comitato di direzione dell'ANAS, riunito in via permanente, presieduto dal direttore generale Francesco Sabato, e collegato con tutte le sale operative compartimentali e con la sala operativa di Cosenza della Salerno-Reggio Calabria, in funzione 24 ore su 24.

Per quanto riguarda le specifiche azioni dell'ANAS sulla Salerno-Reggio Calabria, la sera del 25 gennaio 2005, alle ore 21,41, in seguito all'allerta meteo della Protezione civile e alle prime nevicate, la sala operativa compartimentale dell'ANAS di Cosenza ha comunicato agli utenti ed agli organismi competenti l'obbligo di catene a bordo nel tratto tra Sala Consilina e Sibari. La comunicazione è stata veicolata attraverso i notiziari radio del CCISS Viaggiare Informati e di Isoradio, e attraverso le pagine di Televideo Rai dedicate alla viabilità. Ogni comunicazione al CCISS, compreso l'obbligo delle catene a bordo, è stata diffusa all'utenza tramite i pannelli a messaggio variabile, compresi quelli della società Autostrade meridionali e della società Autostrade per l'Italia.

Nella notte tra il 25 e il 26 gennaio l'ANAS ha allertato 250 uomini su turni continuativi con 50 mezzi fra spargisale, spazzaneve e frese. Sono stati sparsi oltre 10 mila quintali di sale solo nelle prime 24 ore, al fine di prevenire la formazione di strati di neve sul manto stradale. Dopo il blocco della circolazione, nelle successive tre giornate, tra il 27 e il 30 gennaio, l'ANAS - di volta in volta che si liberavano tratti autostradali e si sgomberava la neve - ha provveduto a spargere diverse altre tonnellate di sale.

A partire dalle ore 11 del giorno 26 gennaio i fenomeni di neve si sono intensificati. L'ANAS ha continuato a sgombrare la neve con spazzaneve e frese. Nonostante l'ampia diffusione data all'obbligo di catene e i numerosi solleciti alle competenti autorità perché l'obbligo ve-

nisse fatto rispettare, nel tratto tra Padula e Lauria, attorno alle ore 14, decine di mezzi pesanti, sforniti delle obbligatorie catene, hanno cominciato ad intraversare - in diversi punti dell'autostrada - le carreggiate, ostruendole. Per ovviare a tali blocchi e all'intensificarsi dei fenomeni nevosi, finché ha potuto l'ANAS ha utilizzato - come aveva sempre fatto in passato - la deviazione sulla statale n. 18 « Tirrenica » (a livello del mare), utilizzando il raccordo di fondo Valle Noce (strada statale n. 585) all'uscita di Lagonegro.

L'incessante perdurare del fenomeno nevoso ha contribuito a provocare l'intraversamento di mezzi pesanti sprovvisti di catene sullo svincolo di immissione sulla statale n. 585. È stato quindi necessario alle ore 17,02 dichiarare la chiusura dell'arteria da Sicignano a Sibari, comunicando le ordinanze ai centri coordinamento soccorso delle prefetture. Gli automezzi rimasti sulla strada sono stati deviati a Sicignano, in direzione sud sulla Basentana, verso Potenza e a Sibari, in direzione nord sulla strada statale n. 106 « Jonica », verso Taranto. Nel frattempo l'ANAS aveva messo in azione otto gru pesanti per la rimozione degli automezzi bloccati.

Alle ore 20,05 del 26 gennaio il comitato di direzione riunito a Roma ha chiesto anche agli altri compartimenti regionali dell'ANAS di intervenire con i propri mezzi per accelerare le operazioni. Sono stati inviati 30 tecnici e 20 mezzi specializzati dai compartimenti dell'Abruzzo, della Campania, della Toscana, del Lazio e della Puglia.

Per tutta la notte del 26 gennaio e per l'intera giornata del 27 e del 28 gennaio gli operatori dell'ANAS hanno rimosso gli ostacoli, liberato anche le autovetture rimaste bloccate ed hanno accompagnato oltre cento viaggiatori e autisti presso l'albergo di Lauria e il centro di accoglienza di Lagonegro.

Dopo questa elencazione dei fatti, penso emerga chiaramente il pieno ed immediato coinvolgimento dell'ANAS per cercare in tutti i modi di contenere i danni di una emergenza e di un evento senza

dubbio straordinario. Questo senza voler avviare una rincorsa alla identificazione delle eventuali responsabilità, una rincorsa inutile perché anche se il mondo dell'informazione ha cercato, in tutti i modi, di mettere in evidenza un'assenza di coordinamento fra distinti organismi dello Stato, in realtà, nei fatti, ognuno ha collaborato per evitare evoluzioni negative del poderoso fenomeno meteorologico, ma soprattutto per evitare che si producessero fenomeni di assideramento o danni fisici alle persone, come di fatto è stato scongiurato.

Quindi, l'approccio corretto a questo inconveniente, a questo evento raro che ha bloccato una strada e, come chiarito prima, non un'autostrada, è quello di chiedere e verificare, essenzialmente, solo due aspetti particolari: in primo luogo, se ci sono state responsabilità nella efficienza della macchina dello Stato nell'affrontare in tempi dovuti questa emergenza; in secondo luogo, se ci sono ulteriori provvedimenti capaci di evitare, in futuro, che ciò si ripeta e, soprattutto, cosa sia possibile fare per accelerare ulteriormente i lavori di completamento dell'asse autostradale, dopo che grazie a questo Governo è stata superata la logica dei micro lotti, che non consentiva mai di identificare date certe di completamento.

Approfondendo queste responsabilità, sicuramente emergerà che ogni componente della macchina dello Stato ha cercato, responsabilmente, di superare una simile emergenza.

In particolare, per quanto riguarda l'ANAS, il dicastero delle infrastrutture e dei trasporti ha nominato, sin dal 27 gennaio 2005, un'apposita commissione per verificare le cause dell'evento, le misure adottate dall'ANAS in applicazione del « piano emergenza neve », nonché la tempistica e le modalità di soccorso e di ripristino della viabilità. Ebbene, questo approfondimento, a differenza del passato, oggi può davvero consentire la identificazione di eventuali responsabilità, sia perché si dispone di un preciso documento che definisce in caso di emergenza le competenze e le rispettive responsabilità, sia perché il Ministero delle infrastrutture

e dei trasporti già da tempo aveva emanato un dispositivo che dava precise direttive all'ANAS perché imponesse ai vari concessionari di reti autostradali un apposito codice comportamentale da usare in caso di emergenza. Tale direttiva, tra l'altro, era già rispettata dall'ANAS.

Quindi, quella che in questa sede ho voluto produrre non è una difesa dell'operato della mia persona, ma solo una trasparente elencazione dei fatti ed una trasparente elencazione delle azioni che si è cercato, come Governo, di attuare. L'ho voluto fare con la coscienza di chi, nelle proprie responsabilità istituzionali, è tenuto a rendere conto al Parlamento nella sua completa rappresentanza politica. L'ho voluto fare anche con lo spirito di riconoscenza per tutti coloro che, in questi giorni, si sono adoperati perché un'emergenza così pericolosa non si trasformasse in tragedia; in proposito, infatti, deve essere ricordato che non ci sono stati feriti, non ci sono stati casi di assideramento e tutto questo è merito della generosità dimostrata e della carica umana profusa dalle forze di polizia, dagli uomini della Protezione civile e dell'ANAS. A queste persone va il mio senso di piena gratitudine, scusandomi con loro per chi, in modo strumentale, ha offeso la loro professionalità e il loro sacrificio.

Signori presidenti, onorevoli deputati, se nel leggere i fatti, nel verificare le azioni e nel misurare i comportamenti si segue – come detto prima – un approccio « laico », diventa quanto meno difficile non riconoscere che l'approccio seguito dal mio dicastero e dal Governo, in questi tre anni e mezzo di attività, sia sulla politica dei trasporti sia, nel caso specifico, sull'acceleramento reale dei lavori di adeguamento della Salerno-Reggio Calabria, non può essere definito fallimentare, non può essere definito irresponsabile, non può essere considerato, in modo strumentale, privo di ogni logica programmatica, come si vorrebbe far credere all'opinione pubblica.

Non voglio assolutamente riconoscere alla mia persona ed al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti meriti parti-

colari, tuttavia posso assicurarvi che, qualora avessi intravisto oggettive negatività nella conduzione della missione affidatami all'interno del Governo, avrei immediatamente rimesso il mandato. Lo avrei fatto con lo stesso spirito e con lo stesso attaccamento alla cosa pubblica con cui ho cercato, in questi tre anni e mezzo, di servire lo Stato.

**PRESIDENTE.** La ringrazio, signor ministro.

Prima di dare la parola ai colleghi che, già in un certo numero, ne hanno fatto richiesta, desidero solo esporre, brevemente, alcune considerazioni che interessano direttamente la presidenza della VIII Commissione, in ordine all'argomento all'ordine del giorno.

In primo luogo, vorrei fare riferimento al decreto ministeriale che prevede l'istituzione di un « Centro di coordinamento nazionale » per le situazioni di crisi in materia di viabilità: si tratta di un provvedimento che intende dare attuazione – come i colleghi ricorderanno – alla risoluzione n. 8-00094, a mia prima firma, approvata, il 13 luglio 2004, dalle Commissioni riunite VIII e IX, al fine di garantire l'effettivo coordinamento di tutte le strutture interessate, in occasione del verificarsi di crisi sulla rete infrastrutturale connesse ad eventi meteorologici di particolare intensità.

Alla luce degli episodi occorsi in questi giorni lungo l'asse stradale meridionale e, in particolare, sulla cosiddetta – come giustamente il ministro evidenziava – autostrada Salerno-Reggio Calabria, non posso non rilevare come l'impegno fissato nella citata risoluzione costituisse una priorità politica di cui il Parlamento responsabilmente si era fatto carico; al riguardo, vi è stata, forse, una scarsa tempestività da parte degli uffici del Ministero dell'interno (lo dico con grande rammarico), che si sono attivati a distanza di oltre sei mesi dall'approvazione dell'atto di indirizzo parlamentare, pur a fronte di una tematica di estrema necessità ed urgenza.

Peraltro, è stato sottolineato in questi giorni come lo schema di decreto affidi la

presidenza del « Centro di coordinamento nazionale » al direttore del servizio di Polizia stradale, in evidente difformità rispetto all'intento parlamentare che, in modo chiaro, emerge dall'impegno contenuto nella citata risoluzione a mia prima firma, che prefigura un coordinamento di natura politica. In tale documento, infatti, si richiama l'esigenza di una forma di governo unitario dell'evento, garantendo il coordinamento di tutte le strutture amministrative interessate, con particolare riferimento agli enti territoriali coinvolti, ai ministeri competenti ed alle loro sedi periferiche - cioè i prefetti - al Dipartimento della protezione civile, alla Polizia stradale, ai Vigili del fuoco e così via.

Alla luce di dette previsioni, non sarebbe comprensibile, infatti, come un ente quale la Polizia stradale possa coordinare se stesso, anzitutto, né come tale ente possa riuscire nel difficile compito di garantire un coordinamento di soggetti dotati di particolare autonomia, quali gli enti territoriali (in base al titolo V della Costituzione), le prefetture - uffici territoriali del Governo, che dipendono, evidentemente, dal Governo nella sua collegialità e, in particolare, dal ministro dell'interno - o lo stesso Dipartimento della protezione civile, operante presso la Presidenza del Consiglio dei ministri.

Quanto allo specifico problema degli eventi occorsi sulla A3, vorrei solo ricordare alcune circostanze. La Salerno-Reggio Calabria - come giustamente ha affermato il ministro - è certamente un'autostrada atipica, con caratteristiche tali da non poter essere paragonata a nessun'altra arteria statale e, comunque, con ovvie difficoltà di gestione, certamente maggiori rispetto alle altre autostrade italiane; basti pensare al numero di cantieri aperti. Vorrei rilevare, altresì, che l'ANAS (non a caso il ministro, giustamente, ha messo in moto una commissione di indagine, quindi una ispezione) è entrata in funzione, stando alle notizie di agenzia, nella notte tra il 25 e 26 gennaio, se non, addirittura, alle ore 13 del 26 gennaio, secondo alcune altre agenzie di stampa, mentre la Protezione civile aveva inviato una « allerta meteo »

fin dal 23 gennaio. Tuttavia, è indispensabile ricordare che la Protezione civile, che pure ha diramato con tempestività la « allerta meteo », nel corso di un anno produce oltre un centinaio di allarmi simili, rendendo con ciò impossibile, di fatto, per le amministrazioni competenti capire quando vi sia realmente una situazione di estremo pericolo. Si tratta di un dato che deve essere portato all'attenzione delle Commissioni poiché, in caso contrario, rischiamo di trasferire lo scarico delle responsabilità da una fase « post-emergenza » ad una fase preventiva, nella quale chi ha gridato per primo « al lupo, al lupo » ha, comunque, la coscienza a posto. Perciò, dovremmo invitare anche la Protezione civile a graduare queste « allerta meteo » in modo da dare un senso di graduazione agli interventi e all'allarme da creare nelle amministrazioni interessate.

Ho voluto effettuare queste precisazioni perché, a mio avviso, avendo seguito la vicenda fin dall'inizio, questi elementi dovevano essere rilevati. Devo dire che la risoluzione presentata dalle Commissioni VIII e IX ancora non ha trovato la sua realizzazione.

FABRIZIO VIGNI. Forse non mi crederà, signor ministro, ma quanto sto per affermare lo direi anche se lei fosse - cosa improbabile - ministro di un Governo di centrosinistra o, se vogliamo rovesciare i termini, anche se io fossi un parlamentare della maggioranza. Non ho molte domande da rivolgerle perché, per quanto ci riguarda, due cose sono già chiare come il sole.

In primo luogo, quanto è avvenuto sulla Salerno-Reggio Calabria non è degno di un paese civile e, in secondo luogo, lei è inadeguato a svolgere il ruolo di ministro. Forse non crederà neppure a questo, ma le assicuro che non abbiamo alcuna intenzione di fare demagogia. Sappiamo anche noi che nevica con Governi di qualsiasi colorazione politica e che, quando nevica, sono spesso inevitabili i disagi per chi viaggia. La questione è un'altra. Bisogna chiedersi se quanto è avvenuto sulla Salerno-Reggio Calabria sia normale, ac-

cettabile. Per noi, ripeto, è un fatto indegno di un paese civile. È stato fatto tutto ciò che si doveva per evitare quel caos? Se non è stato così (e lo hanno potuto vedere milioni di italiani), se vi sono state insufficienze ed inefficienze imperdonabili, cosa non ha funzionato e di chi sono le responsabilità? Inoltre, chi ha sbagliato, questa volta pagherà per i propri errori o assisteremo, come sta avvenendo, al solito « scaricabarile »?

La situazione è surreale. Il Presidente del Consiglio afferma che il Governo non ha responsabilità, il ministro sostiene che la situazione non è di sua competenza, il presidente dell'ANAS afferma che la società non ha nulla da addebitarsi e il capo Dipartimento della protezione civile dice di aver dovuto compiere un passo indietro. Faccio notare, tra l'altro, che questa abbondantissima nevicata ha interessato anche altre strade provinciali e comunali, ma non mi risulta che si siano verificate situazioni di emergenza come quella in esame, né che alcun sindaco o presidente di provincia si sia tirato fuori ed abbia affermato che non fosse proprio compito quello di dirigere il traffico.

Ho letto con incredulità la sua risposta molto spiritosa alla stampa, quando diceva di essere il ministro delle infrastrutture e non delle nevicate e che questi problemi non fossero di competenza del suo ministero. Invece, non soltanto lei ha ricordato oggi, durante il suo intervento, che il ministero ha compiti di vigilanza sull'ANAS, cioè sull'ente che gestisce l'autostrada in questione, ma il suo è anche il Ministero dei trasporti. Per chiarire qualsiasi dubbio, sono andato a controllare sul sito del dicastero e tra le competenze vi è quella relativa alla « gestione tecnico-operativa della circolazione di veicoli e della sicurezza ». Lei, signor ministro, non può dire che questi interventi non sono di sua competenza.

Ma vi è di più; esiste un dato di fatto che rende la situazione ancora più grave. Un anno fa tutto ciò era già avvenuto, anche se in un'altra parte del paese. Allora le dichiarazioni furono unanimi: « così non si può proseguire »; si disse che tutto

ciò non sarebbe dovuto accadere nuovamente. Per questo motivo, nel luglio scorso, su impulso del presidente Armani le Commissioni approvarono una risoluzione in cui si sosteneva che fosse indifferibile per il nostro paese dotarsi di un centro di coordinamento operativo per affrontare emergenze come queste. Ci troviamo oggi nel mese di febbraio e questo centro non è ancora stato istituito; anzi, il relativo decreto ministeriale non è ancora stato emanato. Stavamo forse aspettando le nevicate del successivo anno? Di chi è la responsabilità di questo ritardo? Ciò sarebbe sufficiente per spiegare il nostro giudizio sulla vicenda. Ma vi sono altri aspetti che suscitano indignazione.

Innanzitutto, è insopportabile che si continui a raccontare bugie sulle cosiddette grandi opere mentre sono ormai chiari a tutti l'impressionante mancanza di risorse per attuare i programmi ed i notevoli ritardi nell'attuazione delle opere previste (come, in ultimo, pubblicava *Il Sole 24 Ore* di domenica). Perché continuate a raccontare « favole »? Ad esempio, per quanto riguarda la Salerno-Reggio Calabria, lei, signor ministro, in un'intervista rilasciata nei giorni passati, ha detto che prima non era stato fatto nulla ma ora la situazione si è radicalmente trasformata. La verità, peraltro, è scritta in un rapporto sull'attuazione della legge obiettivo che il ministero ha presentato al Parlamento due mesi fa, dove è riportato che la Salerno-Reggio Calabria, lunga 443 chilometri, tra il 1997 e il 2002 (si tratta quindi di lavori finanziati ed avviati per decisione del precedente Governo che, aggiungo, non aveva fatto abbastanza per le infrastrutture) ha avuto lavori finanziati ed avviati per circa 200 chilometri. Sono anch'io conscio dei problemi e delle lentezze, ma queste sono le dimensioni dell'intervento già finanziato ed avviato. Per quanto riguarda l'attività del Governo attuale, leggendo nel rapporto si evince di due maxi lotti (peraltro, siamo passati da una media di 7 ai 20 attuali), per un totale di 58 chilometri già appaltati, di cui uno solo, per 28 chilometri, con i cantieri aperti che procedono con lentezza, e, se vi

saranno risorse sufficienti, forse si darà il via anche ad un terzo maxi lotto di circa 20 chilometri, per un totale complessivo di 78 chilometri. Non si tratta di una sfida, ma lei non può affermare che prima non si sia fatto nulla ed ora si stiano compiendo i miracoli, perché così non è. Nel DPEF del 2002 è stato scritto che la Salerno-Reggio Calabria sarebbe stata conclusa entro il 2005, impegno che sarà clamorosamente disatteso. Ricominciamo a dire la verità.

Signor ministro, chiunque può sbagliare, un sindaco, un parlamentare, il Presidente del Consiglio, ed avevamo apprezzato che il Vicepresidente del Consiglio, Follini, avesse chiesto scusa per quanto era avvenuto sulla Salerno-Reggio Calabria. Anche un ministro può sbagliare, ma ciò che un ministro non può fare è essere sprezzante verso i cittadini. Definirli, dopo quanto avvenuto, come lei ha fatto in un'intervista rilasciata al giornale *Liberò*, affetti da «lamentite» lascia allibiti. Mi ha colpito, qualche settimana fa, leggere la risposta del leader spagnolo ad un'intervista. Al giornalista che chiedeva come mai fosse sempre così gentile, Zapatero ha risposto che i cittadini già debbono sopportare i politici, ci mancherebbe altro che i politici non fossero gentili. La gentilezza, signor ministro, per chi ha importanti incarichi pubblici non è tanto una virtù privata, quanto sapere cosa sia l'etica della responsabilità, il senso dello Stato e il rispetto per i cittadini. Lei (ci dispiace dirlo, ma anche per questo è stata presentata una mozione di sfiducia da parte di tutti i gruppi del centrosinistra), ha dimostrato, non per la prima volta, non solo di non avere la capacità di gestire il suo ministero, ma anche di non sapere cosa siano l'etica della responsabilità, il senso dello Stato ed il rispetto dei cittadini.

MAURIZIO ENZO LUPI. Anche dopo l'intervento del collega Vigni, dobbiamo svolgere una riflessione di carattere generale. Come ha fatto lei, signor ministro, anche a nome dei colleghi, ringrazio tutti coloro (la Polizia di Stato, il Dipartimento

della protezione civile e l'ANAS) che in questi giorni si sono prodigati perché, con il loro intervento, hanno permesso che i disagi oggettivi subiti dai nostri concittadini non comportassero ben più gravi conseguenze. Questa è la prima considerazione da tenere a mente come punto di partenza.

La seconda questione riguarda il tono e l'impostazione dell'intervento del collega Vigni e la presentazione della mozione di sfiducia da parte dell'opposizione. Mi domando se al Parlamento, alla politica, a coloro che hanno responsabilità di Governo e di opposizione, interessi risolvere i problemi, affrontare le cause che li hanno creati, individuare insieme le soluzioni o interessi sempre e soltanto una cosa: lo scontro politico, a qualsiasi livello esso si ponga, che interessi il disagio dei cittadini o le considerazioni che abbiamo della società e della politica.

In questa sede ed in questa occasione, personalmente, come esponente di Forza Italia, mi interessa capire cosa sia accaduto, verificare le cause e predisporre le ulteriori soluzioni. Noi abbiamo una concezione di governo - lo ha ricordato il ministro quando ha fatto riferimento al fatto che era compito del Governo predisporre un'ispezione - in virtù della quale ci assumiamo le responsabilità, individuiamo i problemi e predisponiamo le giuste soluzioni. Presentare una mozione di sfiducia individuale non è andare in questa direzione, perché, collega Vigni, abbiamo svolto innumerevoli dibattiti, sia in VIII Commissione sia in Assemblea, sul lavoro svolto da questo Governo e dal Ministero delle infrastrutture per il rilancio delle grandi opere nel nostro paese e per la stessa tratta Salerno-Reggio Calabria.

Dal momento che sono presenti in questa sede anche alcuni colleghi dell'opposizione, dei quali non voglio citare il nome, ricordo che soltanto un mese addietro, sul proprio territorio, si affermava che il problema della tratta Salerno-Reggio Calabria si era finalmente risolto con un'accelerazione (cosa mai successa con i precedenti Governi) del processo relativo

ad un'infrastruttura, che non era degna di questo nome! La Salerno-Reggio Calabria non è degna di questo nome. Non è un'autostrada, è un'altra cosa! E molte questioni probabilmente sono legate a questa realizzazione. Ebbene, un mese addietro si era riconosciuto, per merito anche dell'opposizione, ma credo innanzitutto grazie alle leggi approvate da questo Governo, che questo processo si era « sbloccato », ed ora, un mese dopo, si dice che nulla è successo! Questo è inaccettabile! È infatti da tutti riconosciuto come la legge obiettivo sia una grande legge e come il rilancio delle infrastrutture nel nostro paese sia finalmente attuato.

Detto questo, credo che il problema sia rappresentato dal ritorno alla questione di fondo. Lei ha parlato di eccezionalità dell'evento e di accertamento delle responsabilità, ma occorre innanzitutto verificare cosa sia accaduto per poter migliorare ulteriormente la nostra azione. Credo possano essere sintetizzati in tre punti i profili sui quali il Parlamento ed il Governo devono riflettere insieme. In primo luogo, il sistema di informazione, rispetto ad eventi eccezionali, mostra i suoi limiti e le sue carenze. È un dato oggettivo, condiviso - credo - anche dal ministro, che lo ha ricordato: sono stati adoperati tutti gli strumenti disponibili che avevamo per informare (Isoradio, i tabelloni luminosi e quant'altro). Oggettivamente, questo sistema di informazione si dimostra carente non di fronte alla normalità, ma di fronte ad eventi eccezionali.

Se a questo si aggiunge che nel nostro paese vi sono zone di criticità infrastrutturale, come la stessa tratta Salerno-Reggio Calabria, dobbiamo immaginare come, a fronte di eventi eccezionali, sia possibile intervenire tempestivamente per informare il cittadino. È evidente che se la tratta Salerno-Reggio Calabria non è un'autostrada, se è priva di caselli all'accesso e quindi si può entrare in ogni momento, dobbiamo capire come questo possa avvenire.

SALVATORE ADDUCE. Stavate proponendo il pedaggio su questa autostrada! E non sapevate nemmeno dove fosse!

MAURIZIO ENZO LUPI. Forse se vi fossero stati i pedaggi il problema si sarebbe risolto. Credo tuttavia che ai cittadini che ci ascoltano non interessino questi nostri incisi: interessa invece capire cosa sia successo per fare in modo che non accada più.

Come dicevo, occorre dunque lavorare sul tema dell'informazione, diretta o indiretta, agli utenti.

In secondo luogo, come ricordato dal presidente nel suo intervento, è necessario lavorare affinché il coordinamento tra le diverse funzioni dello Stato sia reale. Mi permetta una battuta: lo « scaricabarile » non serve a nessuno! Mi piacerebbe che tutti gli organi competenti si assumessero le proprie responsabilità insieme e che non si dicesse che doveva farlo qualcun altro. Insieme è possibile lavorare affinché si evitino situazioni di crisi. Pertanto, deve essere attuato quel coordinamento sollecitato dal Parlamento e condiviso dal Governo; se sino ad ora non è stato fatto, occorre accelerare questo processo, individuando il possibile punto di coordinamento generale. Vi sono visioni diverse, ma a me sembra necessario il coordinamento.

Terza questione: quali sono gli ulteriori provvedimenti che è possibile adottare per fare in modo che tutto questo non accada? Credo che lei abbia detto qualcosa di importante, rimarcando che in questi casi, ed in particolare nelle aree di criticità infrastrutturale del nostro paese, si possano e si debbano accelerare il più possibile gli interventi che risolvono le criticità generali.

Nella fattispecie, riferendosi alla tratta Salerno-Reggio Calabria, lei ha sottolineato, e lo rimarco con forza, che è doveroso accelerare gli interventi appaltati e quelli da appaltarsi. Questo ci permette di andare alla radice del problema: un'infrastruttura degna di questo nome avrebbe potuto evitare molti dei disagi che i cittadini hanno dovuto subire.

In conclusione, credo che il paese deciderà se siamo stati o meno degni dell'assunzione delle nostre responsabilità. Ritengo tuttavia che nel settore della realizzazione delle grandi opere e delle infrastrutture noi dobbiamo avere l'orgoglio di poter dire, a testa alta, che qualcosa di buono è accaduto, non solo nelle intenzioni, ma nei fatti. I dati, che rappresentano un profilo oggettivo, indicano quelle opere che i nostri cittadini possono vedere, percorrendo le varie autostrade, e che testimoniano il nostro impegno più delle intenzioni o della volontà dell'opposizione di strumentalizzare, sempre e comunque, ciò che accade.

TINO IANNUZZI. Abbiamo ascoltato la relazione del ministro, che ci ha fornito una serie di indicazioni, di cifre e di dati relativi alla ricostruzione degli eventi; una ricostruzione inevitabilmente fredda ed arida, in qualche misura burocratica rispetto ad una realtà che non possiamo trascurare, né ignorare. Una realtà che ha visto nelle giornate scorse, lungo l'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, il verificarsi di una situazione gravissima per la circolazione, tanto più grave perché sappiamo bene che il collegamento autostradale in questione è decisivo per raccordare il Mezzogiorno d'Italia con la restante parte del paese, attesa la condizione di difficoltà e di arretratezza nella quale versano i trasporti ferroviari da Napoli verso il sud d'Italia.

Noi sappiamo che vi è stata una situazione di innegabile e pesantissimo disagio per tanti automobilisti e cittadini. Non c'è dubbio che, dinanzi a questa vicenda, un ringraziamento incondizionato debba essere rivolto alle tante persone che si sono attivate, di qualunque istituzione, statale o locale, agli uomini dell'ANAS, della Protezione civile, delle Forze dell'ordine, alle strutture del ministero, centrali e periferiche, agli amministratori locali, sindaci e presidenti di provincia. Si tratta di un ringraziamento incondizionato nei riguardi di tutti coloro che si sono adoperati per ridurre la portata di un evento purtroppo tremendamente negativo, tremen-

damente critico, anche per l'immagine complessiva che ne è derivata del paese e, ingiustamente, anche di importanti zone del Mezzogiorno.

Cerco di ragionare con serenità su questa realtà, rispetto alla quale dobbiamo cercare di approfondire tutto quello che è accaduto per individuare l'ipotesi di soluzione e comportamenti che evitino il reiterarsi di accadimenti del genere.

Non c'è dubbio che la Protezione civile - come ha indicato il dottor Bertolaso giovedì scorso in Commissione ambiente, territorio e lavori pubblici - aveva dato tre giorni prima il segnale, il preallarme, l'indicazione preventiva delle condizioni meteorologiche sfavorevoli; ma nonostante ciò, di fronte ad un'ondata di maltempo e a nevicate certamente di natura anomala ed eccezionali, è innegabile che la risposta complessiva della macchina pubblica, ad iniziare dalla macchina dello Stato fino a tutte le strutture collegate, sia stata del tutto insufficiente ad evitare l'evento negativo che si è determinato. Rispetto a questa realtà, che è innegabile e sulla quale dobbiamo confrontarci, emerge l'indubbio ritardo nella chiusura effettiva di tutto il sistema di accesso all'Autostrada Salerno-Reggio Calabria ed il conseguente afflusso di autoveicoli e di mezzi pesanti che non avrebbero dovuto entrare, determinando problemi di ribaltamento con conseguente intasamento che con il passare delle ore è aumentato, assumendo aspetti sempre più intensi e più gravi. Lo sforzo complessivo che la macchina pubblica ha compiuto non è stato in grado di fronteggiare la eccezionalità, le dimensioni, la rilevanza degli eventi.

Signor ministro, ritengo quindi che la politica delle infrastrutture, che dobbiamo sempre di più porre al centro dell'agenda del Governo e del Parlamento, implichi interventi finanziati adeguatamente e in modo rapido ed efficiente, per costruire le nuove infrastrutture di cui si ha bisogno e per potenziare o ammodernare quelle esistenti; ma nello stesso tempo penso che sia necessario anche un complesso di risorse, di interventi e di misure organizzative per garantire le condizioni di utilizzazione e di

fruizione dei collegamenti stradali ed autostradali in tutte le situazioni, anche quelle più difficili e, in qualche misura, eccezionali.

Nella politica infrastrutturale seguita dal Governo in questi tre anni abbiamo avuto costantemente, nel *trend* di assegnazione delle risorse, una riduzione dei fondi e dei finanziamenti che dovevano servire ad accrescere l'efficienza, la funzionalità, la professionalità e la capacità organizzativa della pubblica amministrazione complessivamente intesa nel campo delle infrastrutture e dei lavori pubblici, sia a livello centrale o periferico sia con riferimento ai soggetti collegati, come l'ANAS e l'RFI. La riduzione delle risorse ha implicato un abbassamento delle capacità dell'amministrazione pubblica di fronteggiare tutti gli eventi, anche quelli anomali ed eccezionali, assicurando condizioni di circolazione piena anche di fronte a situazioni così delicate e anomale.

Penso, quindi, che lo sforzo di ammodernare e di rendere più efficiente ed incisiva l'amministrazione dei lavori pubblici in questi tre anni abbia segnato il passo, sia rispetto ad avvenimenti di questo tipo sia nel modo di procedere delle attività amministrative legate alle procedure innovative dei maxi lotti, dove si registrano tutte le difficoltà derivanti dal mancato scioglimento di questo nodo, che noi abbiamo sempre posto con coerenza.

Su giusto impulso del presidente Armani si è giunti ad una risoluzione unitaria delle Commissioni ambiente e trasporti della Camera, anche a seguito degli avvenimenti del gennaio-febbraio 2004 nel tratto appenninico della A1 tra Firenze e Bologna. Anche in quell'occasione - come tutti ricorderanno - si scatenarono polemiche tra la Società Autostrade, l'ANAS, la Protezione civile e il ministero e si rilevò la necessità di voltare pagina e di assicurare una capacità di intervento più celere ed efficiente dello Stato. La risoluzione, che deve essere attuata con immediatezza ed efficacia, prevede la creazione di un coordinamento politico di alto profilo a guida ministeriale di tutte le strutture operative presenti nel territorio per sa-

pere, non appena scatta l'allarme atmosferico, chi ha il comando operativo di tutto, di quali mezzi e attrezzature si dispone e quali sono le possibilità immediate di intervento. Se questa risoluzione non ha avuto seguito - lo dico con serenità, ma anche per amore di verità - ciò è dovuto alla mancanza di dialogo, che quando c'è stato si è svolto con ritardi e conflitti; quindi, si tratta di un dialogo incompiuto tra il Ministero dell'interno e quello delle infrastrutture. Si era giunti a questa risoluzione perché, nel timore che si potessero ripetere accadimenti come quelli del febbraio 2004, si era ritenuto necessario stabilire un coordinamento nuovo, vero, effettivo e compiuto.

Lei sa che l'interesse del gruppo della Margherita sul tema dell'ammodernamento della Salerno-Reggio Calabria non è strumentale e non nasce oggi o in occasione degli esodi estivi, delle code natalizie o nei momenti sporadici di polemica, ma è presente dall'inizio della legislatura con uno sforzo costante di controllo, di monitoraggio e di vigilanza che compete a chi è all'opposizione, ma anche con una chiara assunzione di responsabilità politica. Infatti, sin dal primo momento abbiamo posto l'esigenza di concentrarsi su una griglia ristretta di reali e grandi priorità, perché quando la «coperta» delle risorse disponibili è corta o cortissima bisogna fare i conti con questa e non con quella che si immagina o si vorrebbe avere. Signor ministro, non è vero che nella scorsa legislatura non si è fatto niente; infatti, proprio nella scorsa legislatura è partito il progetto e sono stati avviati i lavori; dal 1998 al 2001 sono stati impiegati circa 3 mila miliardi delle vecchie lire e i 120 chilometri di tratte completate o in via di completamento riguardano appalti affidati e massicciamente realizzati nella precedente legislatura. Certamente si poteva e si doveva fare di più, ma su questo terreno non ci confrontiamo anche sapendo bene che nel campo delle opere pubbliche c'è un *continuum* che investe chi ha responsabilità pubbliche e i governi che si susseguono;

quindi, non si può avere la pretesa di dire che con il proprio avvento inizia la storia di questa infrastruttura.

Signor ministro, è vero, c'è stata l'innovazione dei 7 maxi lotti a cui noi abbiamo guardato e guardiamo con attenzione, però lo stato dell'opera è questo: ad oggi i lavori sono iniziati su un solo maxi lotto, il primo e, peraltro, dopo 15 mesi, è stato contabilizzato lo stato di avanzamento di solo il 10 per cento dei lavori; nel quinto maxi lotto i lavori sono stati affidati, ma non sono iniziati; nel sesto siamo all'aggiudicazione provvisoria, mentre per gli altri quattro mancano ancora i finanziamenti (circa 3,5 miliardi di euro). Di questo passo, signor ministro, la scadenza del 2008 non la rispetteremo e le analisi, più o meno fondate, che si fanno sulla Salerno-Reggio Calabria rimarranno soltanto esercitazioni retoriche.

Da lei, signor ministro, ci saremmo attesi una atteggiamento di confronto critico sulla realtà in qualche misura drammatica. Sul blocco abbiamo sentito le reazioni del Vicepresidente del Consiglio Follini e le abbiamo apprezzate, mentre non condividiamo i suoi giudizi sulla malattia che affliggerebbe gli italiani, sui progressi fatti nella politica dei lavori pubblici con il suo avvento e sulle negatività del passato.

Noi sottolineiamo che lei, signor ministro, non può definirsi irresponsabile come è tutto il Governo di cui ha l'onore di far parte, perché ha la responsabilità politica della conduzione della politica delle infrastrutture e del trasporto del nostro paese. Gli avvenimenti delle ultime settimane, come la protesta dei pendolari, le critiche e le preoccupazioni sulle condizioni di sicurezza del trasporto ferroviario dopo l'incidente sulla linea Bologna-Verona, l'allarme smog che richiama i problemi del trasporto pubblico locale e di quello metropolitano di massa, fino alla vicenda dell'Autostrada Salerno-Reggio Calabria, sono tutti aspetti che richiamano la negatività e la crisi profonda della politica delle infrastrutture e dei trasporti in questo paese. Questa è la responsabilità politica e noi, pur con il rispetto per la sua persona,

dobbiamo sottolineare con forza nelle istituzioni parlamentari e nel paese il profilo politico del suo operato.

ANTONIO PEZZELLA. Nell'ascoltare i colleghi dell'opposizione, provo un poco di difficoltà. Infatti, io non sostengo che qualcuno avrà gioito per i fatti di quei giorni, tuttavia, come dice il detto, qualche volta a pensare male ci si azzecca. Avverto difficoltà ad intervenire in questo dibattito perché i gravi problemi che si verificano da anni sulla Salerno-Reggio Calabria sono un continuo martirio, soprattutto per chi è costretto a viaggiare frequentemente; questo anche durante l'estate. Io sono uno degli utenti di questa strada, e non soltanto d'estate. Come cittadino, cerco di tenere a bordo della macchina tutte le necessarie dotazioni di sicurezza.

PRESIDENTE. Naturalmente, d'estate non porterà le catene.

ANTONIO PEZZELLA. È chiaro, in quel caso porto l'ombrellone per andare al mare...!

Certamente i cittadini che hanno subito delle conseguenze devono ricevere delle scuse; in questo senso approvo l'operato del Vicepresidente del Consiglio Follini. Questo perché in effetti, nella somma massima di quanto avremmo potuto fare, evidentemente qualcosa non ci è riuscito. La strada in questione presenta le difficoltà che conosciamo, non è possibile materialmente chiuderla, ma è possibile solamente dare delle indicazioni di autostrada chiusa. Si tratta di una autostrada tra virgolette perché chi la conosce e intende percorrerla anche se è chiusa può farlo, a meno che non si schieri una parte consistente di uomini e di mezzi.

Il tempo trascorso tra l'emanazione dell'allarme ed il momento in cui gli autocarri (ovvero gli operatori economici che giorno per giorno percorrono quella strada) si sono trovati sulla Salerno-Reggio Calabria, ha determinato, o per loro incuria, o perché non sono stati adeguatamente informati, il blocco dell'autostrada. Nel frattempo continuava a nevicare,

perciò si è verificato l'imbottigliamento totale. I fatti determinatisi sono stati estremamente negativi, ma fortunatamente non vi sono stati né morti, né persone con lesioni. Questo ci fa molto piacere e non vorremmo che a qualche profeta di sventura abbia fatto invece dispiacere.

La discussione su quanto accaduto avremmo potuto tranquillamente svolgerla in aula, perché voi dell'opposizione avete presentato una mozione di sfiducia; queste Commissioni tuttavia avrebbero dovuto discutere delle cause, degli effetti e delle soluzioni, anche di carattere normativo. Le Commissioni perciò si sarebbero dovute occupare del merito e non di un problema di carattere politico.

Voi la mettete in questi termini: attaccate la maggioranza e il ministro. Il ministro, purtroppo, ha avuto un unico difetto: quello di dire ciò che pensa. Egli non è stato un politico in senso stretto, quando ha attaccato gli automobilisti e i camionisti, dicendo che avrebbero dovuto percorrere quella autostrada con catene a bordo. Il fatto comunque si è verificato: ne vogliamo creare un caso nazionale, oppure intendiamo trovare le soluzioni per risolvere i problemi? Se ne volete creare un caso nazionale di carattere politico, fatelo.

Naturalmente riteniamo che la maggioranza difenderà l'operato del ministro e che la magistratura accerterà eventuali responsabilità di carattere penale; se poi queste ultime non dovessero esserci, rimarrebbe soltanto una motivazione di carattere morale e politico, che risulta da una mozione di sfiducia. Voi l'avete presentata e la porterete in Parlamento: è un dato di cui prendiamo atto.

Noi riteniamo invece che chi doveva fare il proprio dovere l'abbia fatto. A questo proposito si dovrebbe forse prendere in considerazione anche l'operato delle regioni interessate dal fenomeno: sia la regione Basilicata che la regione Campania in questo caso non sono intervenute. Esse - guarda caso - sono amministrate da governi di centrosinistra, ma se fossero state amministrate da governi di centrodestra avreste chiesto anche la testa del presidente della regione Campania,

nonché del presidente della regione Basilicata. Peccato che la vicenda sia accaduta nel territorio di queste due regioni, ma se per caso si fosse verificata nel Lazio, forse avreste chiesto la testa del presidente Storace.

Ritengo che una maggiore serietà non farebbe male a questo Parlamento: sarebbe opportuno che il Parlamento tornasse a discutere esclusivamente dei problemi e non della politica, del tentativo di individuare colpe soltanto per muovere un'accusa politica. Se facessimo questo, probabilmente renderemmo un miglior servizio ai nostri cittadini.

**DOMENICO PAPPATERRA.** Signor ministro, lei ci ha invitato a discutere di questo problema con un approccio laico e non strumentale, a considerare la straordinarietà dell'evento, a valutare con serenità le responsabilità che pure esistono rispetto a queste drammatiche giornate. Soprattutto, lei ci ha anche indicato alcune soluzioni. Io vorrei corrispondere al suo invito ragionando, partendo proprio dal primo punto che lei citava: la straordinarietà della nevicata.

Lei ha definito un evento estremo quello che si è verificato in quei giorni tra Lauria, Lagonegro e Buonabitacolo. Eppure, signor ministro, è necessario precisare che quella nevicata così copiosa nella giornata del 26 gennaio scorso era stata ampiamente annunciata dai meteorologi, i quali, già nelle 48 ore precedenti l'evento, avevano segnalato che quel fenomeno avrebbe avuto quella portata e quella gravità. Allora, dal mio punto di vista, non si può sfuggire ad una domanda: perché non si è corrisposto a quell'allarme, che pure c'era stato? Si trattava di una segnalazione molto chiara, perché indicava, come anche lei ha ricordato nella relazione, persino zone collinari.

Io non so, signor ministro, se lei conosce la tratta tra Lauria, Lagonegro e Buonabitacolo. Immagino di sì. Se lo faccia dire tuttavia da una persona che la percorre in lungo e in largo per diverse volte al mese: in quella tratta è difficile viaggiare persino in condizioni di norma-

lità ed oggi, con i lavori in corso, la situazione è ancora più complicata. Immagini pertanto che cosa poteva prevedibilmente succedere nel momento in cui si verificava un evento di quel tipo.

Torno alle previsioni del tempo: oggi queste previsioni sono molto precise rispetto al passato, sono realizzate con criteri scientifici e sono riferite a precise aree geografiche e a precisi intervalli temporali. Il livello di attendibilità di queste previsioni doveva quindi, secondo me, obbligare tutti soggetti che hanno delle responsabilità, a corrispondere all'allarme meteo, che pure era segnalato in tutte le regioni del centro-sud.

Mi unisco ai ringraziamenti che già altri colleghi hanno formulato nei confronti di quanti si sono adoperati per affrontare il problema. Però credo, signor ministro, che in questa circostanza si debba trovare il modo di chiedere scusa per davvero, soprattutto a causa dell'ignoranza di altri, a coloro che, in quelle 48 ore, si sono trovati a vivere veri momenti di incubo mentre cercavano di percorrere una tratta autostradale che comunque, al di là di ogni considerazione, costituisce una delle principali arterie nazionali, perché è l'unico asse che collega il resto dell'Italia alle isole. Anche su questo, signor ministro, tornerò in seguito.

Questa sera, lei ci ha detto, signor ministro, di non considerare la Salerno-Reggio Calabria come una vera autostrada. Immaginavo che fossimo su un terreno diverso, per così dire. Sotto questo profilo, mi consenta di osservare che quanti si sono trovati nella tempesta di quei giorni non erano su quel tratto autostradale per fare una passeggiata turistica. In quei giorni e in quelle ore - vorrei rimanere molto legato alla circostanza ed al fatto - sull'autostrada c'erano cittadini, soprattutto meridionali, che si spostavano per ragioni di lavoro o di necessità.

Oltre ad essere ministro delle infrastrutture, lei si occupa anche dei trasporti, compresi quelli aerei. Ebbene, signor ministro, in quelle ore sono rimaste bloccate decine di cittadini che per ragioni di salute si dovevano spostare verso gli ospedali del

centro-nord e che non possono permettersi - lo ricordo anche al viceministro Tassone - di pagare l'equivalente di quasi un milione di lire per un volo di sola andata da Lamezia Terme a Milano. Dalla vicenda dobbiamo trarre elementi per cominciare a ragionare anche su questo. Inoltre, signor ministro, su quella tratta c'erano molti camionisti - qualcuno, magari, anche senza catene da neve - che, comunque, trasportavano i prodotti delle imprese agro-alimentari del sud le quali, oggi, sono costrette a sopravvivere, a causa della competizione proveniente dai mercati internazionali. Anche a tale riguardo, il Governo non ha fatto molto per cercare di alleviare le loro condizioni. Prendiamone atto, prendiamone coscienza.

Una seconda considerazione attiene - come lei diceva, signor ministro - alle eventuali responsabilità o a quel « balletto » di responsabilità che c'è stato; non vorrei che nelle prossime ore - mi rivolgo anche ai colleghi della maggioranza - esse fossero addebitate ai soliti comunisti o al centrosinistra. Il primo ad affermare, davanti a milioni di italiani, di non avere alcuna responsabilità, il primo della lista, è stato il coordinatore del Dipartimento della protezione civile, Bertolaso, il quale si è detto quasi scandalizzato per quanto si è verificato lungo l'asse autostradale. Soprattutto, egli era molto risentito perché altri soggetti istituzionali non avevano ottemperato al loro dovere. Non credo, signor ministro, che Bertolaso si riferisse ai sindaci o ai presidenti delle province che - come affermavano i colleghi Vigni e Iannuzzi - hanno fatto ampiamente il loro dovere sulle strade di loro competenza. Evidentemente, quel messaggio era riferito ad altri: all'ANAS o alla Polizia stradale o al suo ministero; a qualcuno era riferito.

Nelle ore successive, i prefetti hanno cominciato a dire che la loro parte l'avevano fatta; credo che i prefetti parlino, indirettamente, anche per conto del Ministero dell'interno, non potendo la Polizia stradale parlare direttamente. Poi è intervenuto lei, signor ministro. Dal mio punto di vista, alcune sue dichiarazioni - lo dico sommessamente - avrebbero dovuto es-

sere maggiormente considerate e valutate. Credo che, quando si richiamano le responsabilità degli automobilisti e quando si pone in campo - come lei ha fatto - l'idea che su quella autostrada o, comunque, su quella tratta autostradale, alcuni eventi sono quasi ineluttabili, si renda una dichiarazione assolutamente sbagliata. Ritengo ci fosse qualcos'altro da fare, in quel momento, per fronteggiare la situazione. Quelle comunicazioni di cui lei ha parlato avrebbero dovuto raggiungere già nelle ore precedenti tutti coloro che si sono messi in viaggio su quella tratta autostradale. Signor ministro, lei ha citato Isoradio. Non so se sia a conoscenza del fatto che, oltre il tratto da Roma a Caserta, i segnali di Isoradio non possono essere ricevuti poiché non raggiungono la parte che da Caserta, verso sud, raggiunge Reggio Calabria e la Sicilia. Anche a questo riguardo, è bene trarre da questa vicenda una indicazione. Non so se rientri nella competenza del suo ministero, ma bisogna considerare anche questo elemento. Si afferma che i cittadini avrebbero dovuto seguire le indicazioni: anche da questo punto di vista, è molto difficile che qualcuno, in quelle ore, potesse stare davanti ai televisori per seguire la trasmissione del CCISS, « Viaggiare informati », o per ascoltare Isoradio il cui segnale, come ripeto, in molte parti del Mezzogiorno d'Italia assolutamente non è irradiato.

Inoltre, signor ministro, lei ci ha detto, con molta chiarezza, che l'unica soluzione è che quell'autostrada, che oggi non è più tale, lo divenga nuovamente. Lei ha affermato che i lavori che sono stati programmati, relativi ai sette o otto maxi lotti, possono procedere celermente. Innanzitutto, per quanto riguarda i tempi, ricordo che alcuni lavori sono iniziati e sono stati interrotti da diverso tempo. Ne abbiamo parlato anche in altre occasioni, presidente Armani, nella nostra Commissione. Come lei sa, signor ministro, due anni fa la Direzione distrettuale antimafia ha sequestrato tutta la tratta che da Sibari raggiunge Cosenza, per una serie di collusioni che riguardavano i lavori autostradali. Da due anni a questa parte, su quella

tratta autostradale vi è il fermo completo e i cantieri, ormai, sono completamente chiusi, senza che nessuno si faccia carico di riaprirla. Addirittura, ci sono alcune entrate, in alcuni comuni di quella tratta, alle quali è impossibile accedere perché, per ordine dell'autorità giudiziaria, sono state sbarrate. Inoltre, come l'onorevole Tassone sa, è stato apposto un pericoloso segnale di limite di velocità di sessanta chilometri orari, che difficilmente gli automobilisti possono rispettare. Anche a tal proposito, le chiedo di fare di tutto, signor ministro.

Infine, ho ascoltato le affermazioni del collega Lupi e di molti altri, secondo i quali questa strada è una vergogna e non è più degna del nostro paese. Sono orgoglioso del fatto che, trent'anni fa, quella tratta autostradale sia stata progettata da un grande meridionalista come Giacomo Mancini e dell'idea, che si ebbe allora, di farla transitare per zone - me ne rendo conto - tortuose. Tuttavia, quella autostrada ha salvato le aree interne di tutto il Mezzogiorno d'Italia, soprattutto in quelle zone. Certamente, oggi si richiedono quelle opere ma su questo, signor ministro, le chiedo una prova di coerenza rispetto a quanto affermato, alcuni giorni fa, non dall'ultimo cittadino italiano ma dall'ex ragioniere generale dello Stato, Monorchio. Questi ha sostenuto che l'unica soluzione non è costituita dai mega lotti ma dal dirottamento dell'autostrada lungo la costa tirrenica. Signor ministro, credo che sia necessario fare chiarezza all'interno del Governo e tra coloro che lo rappresentano in alcune società: Monorchio, infatti, è il presidente della Società infrastrutture SpA, l'ultima creatura lasciataci in consegna dall'allora ministro Tremonti. Perciò, anche in questo ambito, emergono contraddizioni - lasciatemelo dire, signor ministro - che rendono poco credibile l'azione del Governo e, soprattutto, danno ulteriormente l'idea di una mancanza di coordinamento. Invece, su questo terreno bisogna essere chiari; gli italiani, i cittadini hanno bisogno di chiarezza. Anche le dichiarazioni, gli annunci che lei ha ripetuto ultimamente, e anche