

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
DELLA IX COMMISSIONE
GIORGIO BORNACIN

La seduta comincia alle 9,10.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna 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, sulle questioni connesse ai disagi verificatisi al sistema dei trasporti stradali ed autostradali a seguito dei recenti fenomeni meteorologici avversi.

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, sulle questioni connesse ai disagi verificatisi al sistema dei trasporti stradali ed autostradali a seguito dei recenti fenomeni meteorologici avversi.

Do la parola al viceministro Ugo Martinat, ringraziandolo per la sua presenza.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Con l'approssimarsi della stagione invernale, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, tramite il Dipartimento per le infrastrutture stradali, l'edilizia e la regolazione dei lavori pubblici — Direzione generale per le strade ed autostrade, ha richiamato in

data 16 novembre 2005 l'attenzione di tutti i soggetti interessati (ANAS SpA e società concessionarie) sull'importanza della pianificazione della gestione della circolazione stradale in emergenza, a causa di condizioni meteorologiche avverse, in particolare di fenomeni nevosi; questo nell'intento di mantenere la funzionalità delle infrastrutture viarie e di garantire la sicurezza e la fluidità della circolazione.

L'esperienza delle intense nevicate avvenute nel gennaio scorso, in particolare sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, ha evidenziato che condizione essenziale alla prevenzione e comunque alla gestione dell'emergenza è una corretta pianificazione, che individui procedure standardizzate in funzione di ruoli e responsabilità ben delineati, partendo da possibili scenari di rischio attraverso la definizione delle risorse e delle misure necessarie a fronteggiare l'insorgere della crisi.

È opportuno ricordare che il codice della strada (articolo 14) e i vigenti atti convenzionali (articolo 3) già affidano alla concessionaria il compito di provvedere al mantenimento della funzionalità delle infrastrutture viarie concesse, assicurandone la sicurezza e la fluidità della circolazione.

Pertanto, nel rispetto dei piani di intervento predisposti dalle concessionarie, la società ANAS, in data 21 novembre 2005, ha comunque opportunamente evidenziato, richiamando le società concessionarie, la rilevanza di alcuni aspetti che negli anni scorsi si sono manifestati particolarmente critici.

In particolare, occorrerebbe prevedere un'adeguata organizzazione per la rapida rimozione dei veicoli intraversati che, ostacolando la circolazione, possono rendere difficoltoso anche l'intervento dei

mezzi sgombraneve; inoltre, bisognerebbe definire precisi accordi tra concessionarie confinanti (per la corretta gestione dei problemi legati alle operazioni invernali in corrispondenza delle interconnessioni) in generale con altri enti interessati a tali problematiche, anche alla luce delle « linee guida per la gestione coordinata delle emergenze invernali » predisposte da AISCAT e Polizia stradale, nell'ambito delle attività del « Centro di coordinamento nazionale per le situazioni di crisi in materia di viabilità ». Sarebbe altresì opportuno assicurare la tempestività, la correttezza e l'efficacia dell'informazione all'utenza, da fornire sia tramite pannelli a messaggio variabile che a mezzo radio, curando anche la connessione tra i sistemi informativi delle concessionarie contigue, e approntare un servizio che assicuri la praticabilità delle aree di servizio, la cui agibilità, in presenza di condizioni meteorologiche avverse, è importante non solo per l'assistenza all'utenza, ma anche per rendere disponibili aree nelle quali eseguire verifiche sui veicoli (ad esempio, montaggio o possesso di catene).

L'argomento in discussione porta ora ad evidenziare un'ulteriore attività che sta svolgendo il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti relativamente alla proposta di un nuovo sistema di misurazione della qualità, al fine di migliorare il servizio all'utenza; infatti, la legge n. 47 del 2004 ha previsto l'integrazione dei parametri di qualità. L'articolo 21, comma 4, della predetta legge prevede che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sottoponga al CIPE una proposta intesa ad integrare gli standard di qualità del servizio, attraverso l'individuazione di ulteriori parametri oggettivi ed oggettivamente misurabili.

Il documento predisposto unitamente da ministero, ANAS ed AISCAT è attualmente in fase di avanzata elaborazione e a breve verrà trasmesso al CIPE per la sua definitiva approvazione. Tale documento va ad introdurre ulteriori parametri di qualità da incorporare nel sistema di adeguamento tariffario, di cui alla delibera CIPE del 20 dicembre 1996.

Per quanto riguarda il dettaglio degli avvenimenti verificatisi tra il 2 e il 3 dicembre del 2005, si rinvia alla relazione del presidente dell'ANAS nell'audizione al Senato del 7 dicembre 2005.

Si fa presente che il ministero, nell'ambito dei suoi compiti di indirizzo e vigilanza nei confronti dell'ANAS, ha istituito, in occasione dei recenti eventi nevosi, un'apposita commissione tecnica di verifica delle azioni poste in essere dall'ANAS stessa.

PRESIDENTE. Ringrazio il viceministro Martinat. Do ora la parola ai colleghi che intendano intervenire.

GRAZIANO MAZZARELLO. Innanzitutto ringrazio il viceministro per la sua relazione. Ricordo che domani ascolteremo il sottosegretario di Stato per l'interno e in quella sede potremo approfondire ulteriormente la questione. Ciò che colpisce, infatti, è che ciascun ministero, attraverso i suoi rappresentanti, illustri le proprie iniziative, ma spesso è l'insieme che non funziona. Perché, dunque, non vi ponete — forse lo state già facendo — il tema del funzionamento di questo sistema nel suo insieme? Pensando all'impegno relativo alla costituzione di un tavolo, impegno assunto in occasione della famosa nevicata sull'autostrada Salerno-Reggio Calabria, devo dire che non è possibile ipotizzare di costituire un tavolo in ogni occasione, perché si rischierebbe di restare sempre seduti...!

Chiedo dunque al viceministro se esista davvero un tavolo cui prendano parte più soggetti e diversi ministeri. La prima questione che sollevo riguarda quindi la necessità del coordinamento tra diversi soggetti, al di là dell'iniziativa del Ministero dei trasporti.

Una questione molto importante, citata anche dal ministro, è quella della relazione tra le concessionarie e gli enti che gestiscono le strade contigue, che secondo me non funziona. A questo riguardo, occorrerebbe compiere qualche atto forte, come è stato proposto dall'ANAS.

Prima degli eventi verificatisi sulla Torino-Savona, ne sono avvenuti di analoghi

sulla Milano-Genova, che improvvisamente è stata chiusa dalla concessionaria Autostrade per l'Italia SpA, convogliando così tutto il traffico sulle strade provinciali, che nel frattempo, grazie all'avviso meteorologico, erano state pulite e cosparse di sale, a differenza di quanto accaduto in autostrada.

Chiedo, infine, se il viceministro non ritenga necessario introdurre delle penalizzazioni.

UGO MARTINAT, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. L'ho detto.

GRAZIANO MAZZARELLO. Chiedo scusa, mi è sfuggito. Queste penalizzazioni possono riguardare sia la durata della concessione che il sistema dei pedaggi. Ormai siamo di fronte a situazioni così gravi da richiedere misure altrettanto gravi. Chiedo, pertanto, di compiere un passo avanti sul sistema delle penalizzazioni.

FABRIZIO VIGNI. All'intervento del collega Mazzarello, con il quale concordo, aggiungo due domande, se possibile ancora più puntuali. A quanto ci risulta, è stata istituita la struttura di coordinamento per la gestione delle emergenze sulla viabilità. Si ricorderà che lo scorso anno, quando si verificò il blocco sulla Salerno-Reggio Calabria, il decreto istitutivo di quella struttura era già stato predisposto, ma era fermo da mesi e fu firmato nei giorni successivi. Comunque, tutti pensavamo che da mesi quella struttura fosse non solo formalmente istituita, ma anche operativa. All'epoca avevamo espresso — mi riferisco non solo ai gruppi dell'opposizione, ma a gran parte dei colleghi della VIII Commissione — qualche dubbio sulla composizione e soprattutto sulla cabina di comando di quella struttura. Tuttavia, quella era stata la scelta del Governo.

Oggi, però, siamo al punto di partenza. Ebbene, tale struttura quante volte si è riunita in questi mesi? Si era riunita prima degli ultimi eventi, peraltro prevedibili (se arriva l'inverno arriva anche la

neve)? In caso affermativo, quali disposizioni erano state emanate nei confronti delle società concessionarie?

Premetto che riproporremo queste domande anche nell'audizione del sottosegretario di Stato per l'interno, programmata per domani, in quanto il Ministero dell'interno ha la responsabilità primaria di quella struttura. Tuttavia, pongo tali quesiti anche oggi, dal momento che di quella struttura il Ministero dei trasporti fa parte. Le mie domande non nascondono alcun intento polemico, ma riflettono solo la volontà di capire cosa non funziona e cosa deve essere corretto. È inutile, del resto, fare commenti sul fatto che ogni anno si verifica sempre la stessa situazione.

Stando alle informazioni in possesso del Ministero delle infrastrutture, quante volte — ripeto la domanda — questa struttura si è riunita? Quali disposizioni sono state emanate? Risultano essere state applicate o sono state disattese dai soggetti, in primo luogo dalle società concessionarie, che dovevano applicarle?

Un'ulteriore domanda, che può apparire leggermente più polemica — ma la formulo ugualmente — riguarda le misure che bisognerebbe introdurre nel rapporto con le società concessionarie, per garantire che, nel caso di loro inadempienze, sia salvaguardata la garanzia dei diritti degli automobilisti, nonché dell'interesse pubblico. Se questa intenzione sembra essere comune, perché pochi giorni fa il Governo ha espresso, se non erro, un parere contrario rispetto a una proposta di legge all'esame di questa Commissione, che va esattamente in quella direzione?

MASSIMO ZUNINO. Aggiungerò alcune brevi considerazioni, condividendo le valutazioni e le domande degli onorevoli Mazzarello e Vigni. In particolare, credo che il caso della Torino-Savona sia emblematico rispetto alle questioni che sono state poste. In questa vicenda esiste un problema evidentissimo di responsabilità della concessionaria, se non altro perché i ritardi nella segnalazione di quanto stava avvenendo hanno impedito a buona parte

degli automobilisti, che sono entrati in autostrada ignari della situazione, di scegliere strade diverse. La tempistica, in questo caso, ha prodotto se non altro l'effetto di aumentare il numero dei soggetti disagiati. Non c'è stata, infatti, alcuna segnalazione che comunicasse per tempo ciò che stava succedendo a chi si accingeva ad imboccare l'autostrada.

È evidente, pertanto, che esiste un problema di ritardo nell'informazione. Sono passate alcune ore da quando l'autostrada era effettivamente bloccata (cito per tutti l'esempio del casello di Altare) al momento in cui la segnalazione è stata diffusa attraverso i pannelli luminosi. Ciò ha creato uno stato di disagio che ha coinvolto centinaia di automobilisti, che sono rimasti bloccati per 12-14 ore ed hanno trascorso in autostrada tutta la notte.

C'è un problema, dunque, che riguarda la società concessionaria e concordo con le proposte che tendono ad introdurre forme di penalizzazione, obbligando così il concessionario a prestare molta attenzione al modo in cui affronta le situazioni di emergenza.

L'altro aspetto evidente, almeno per quanto accaduto sull'autostrada Torino-Savona, emerso nel corso di quella famosa notte, è quello del coordinamento, che ha dimostrato di intervenire concretamente con molte difficoltà e, soprattutto, con grave ritardo. Ricordo che i problemi si sono manifestati fin dalle prime ore del secondo pomeriggio e, in maniera molto drammatica, in serata, ma le fasi vere del coordinamento sono iniziate tra la mezzanotte e l'una del mattino.

Ritengo pertanto che occorra riflettere su come tutti i soggetti interessati, che fanno riferimento a ministeri diversi, siano in grado di mettersi in campo di fronte ad un'emergenza sul territorio, emergenza che nel caso citato non era peraltro così grave, come non erano così devastanti i problemi che si sono manifestati. Sarebbe bastato poco per intervenire e risolvere almeno le questioni più drammatiche.

A mio parere, i due aspetti da mettere a fuoco, naturalmente per il futuro, ri-

guardano sia il rapporto con il concessionario che una verifica di responsabilità, insieme ad una revisione attenta dei meccanismi di coordinamento di tutte le forze interessate all'emergenza sul territorio.

FRANCO RAFFALDINI. Esprimerò anch'io alcune brevi considerazioni, condividendo pienamente le riflessioni svolte finora.

La mia prima domanda è molto semplice. In una situazione di questo genere, di fronte, ad esempio, a persone che si sono trovate per ore e ore bloccate in mezzo alla neve, chi decide di intervenire? Chi mette in moto la macchina degli aiuti? Non credo che qualcuno, di propria iniziativa, decida di portare coperte e bibite calde. Chi stabilisce questo intervento? La protezione civile? Il prefetto? Le concessionarie, per i tratti di loro competenza? Insomma, chi decide - mi riferisco alla persona fisica - di intervenire per non abbandonare al loro destino per otto ore le persone bloccate in autostrada?

In secondo luogo, considerato che tutti hanno assicurato che una situazione del genere non si ripeterà più, richiamo un episodio analogo che ho avuto già modo di raccontare, verificatosi dalle mie parti, nelle realtà emiliano-romagnole e lombarde. Personalmente fui salvato da un brutto ingorgo grazie alle radio locali, che continuavano a trasmettere, di loro iniziativa, informazioni, invitando gli automobilisti a non imboccare l'autostrada e a rimandare eventuali viaggi.

Insomma, credo che sarebbe opportuna una funzione permanente dell'informazione. In molti paesi, come ho già riferito, esistono addirittura canali dedicati esclusivamente all'informazione meteorologica ventiquattro ore su ventiquattro; non deve più verificarsi che tra l'allerta e la comunicazione di Isoradio trascorrono cinque ore. Non solo: avanzo nuovamente la proposta di prevedere un canale dedicato all'informazione meteorologica - il nostro paese, peraltro, soprattutto al nord, è soggetto a fenomeni atmosferici, come neve e nebbia - che assicuri un'informazione continua e puntuale, con le relative

indicazioni di massima circa l'utilizzo o meno delle autostrade.

Ho assistito al dibattito tra le concessionarie sull'opportunità di far pagare il pedaggio agli automobilisti che si sono trovati in questa sgradevole situazione; addirittura qualcuno sostiene che un eventuale buon gesto, non previsto dalla legge, sarebbe l'esenzione dal pagamento. Il problema, a mio avviso, non è se far pagare o meno il pedaggio. Quegli automobilisti non devono pagare, non già perché hanno subito un danno, ma perché devono poter uscire dall'ingorgo. È tecnicamente necessario far defluire dalle autostrade le persone rimaste bloccate.

Infine, sulle altre questioni, concordo pienamente con quanto osservato da chi mi ha preceduto.

PRESIDENTE. Intervengo brevemente, innanzitutto per ringraziare il viceministro Martinat per la sua puntuale relazione.

Vorrei sottolineare la responsabilità del concessionario dell'autostrada Torino-Savona, che a mio parere è alquanto recidivo da questo punto di vista. Del resto, se non nevica sull'autostrada Torino-Savona o sulla A26 tra Voltri e il Turchino, mi piacerebbe sapere dove dovrebbe nevicare. Mi chiedo, dunque, se questi soggetti siano pronti ad affrontare l'emergenza neve.

Tra l'altro, ricordo che il concessionario dell'autostrada Torino-Savona quest'estate è incappato in un'analoghi vicenda. In una domenica di luglio l'autostrada è rimasta completamente bloccata, dal casello di Ceva a quello di Altare. Questo significa che, estate o inverno che sia, quell'autostrada qualche problema lo presenta.

Il sottosegretario Uggè, cui confermo la mia stima e la mia amicizia, ha affermato che i conducenti dei TIR non devono essere penalizzati. Personalmente, invece, ho l'impressione che i TIR abbiano una concezione alquanto particolare della strada, della quale spesso si sentono i padroni.

Per quanto riguarda la protezione civile, mi risulta che questa, sull'autostrada Torino-Savona, sia comparsa intorno alle

sei del mattino, dopo che gli automobilisti erano bloccati dalle cinque del pomeriggio. Fino a quel momento nessuno l'aveva vista. Chi coordina la protezione civile? Dov'era quando è scoppiata l'emergenza? Bertolaso sostiene che qualcuno dormiva, e può anche darsi che le cose siano andate in questo modo, ma mi risulta che Stato, regioni ed enti locali destinano spesso numerosi interventi alla protezione civile.

Infine, onorevole Raffaldini, è vero che non compariva alcuna segnalazione sui cartelli, ma Isoradio non mancava di comunicare l'esistenza di alcune situazioni di difficoltà. Personalmente appena entro in autostrada, e finché non ne esco, mi sintonizzo su Isoradio. Vi è però un piccolo particolare da tener presente: sulla Torino-Savona non si riesce a ricevere il segnale di Isoradio; lo so perché percorro spessissimo quell'autostrada. Anche questo è un problema di cui, in qualche modo, le concessionarie si devono far carico.

Do nuovamente la parola al viceministro Martinat per la replica.

UGO MARTINAT, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Anni fa - sono un vecchio parlamentare - al verificarsi di situazioni analoghe si coglieva l'occasione per capire qualcosa in più.

Entrando nel merito, dico subito che il presidente Bornacin ha in parte ragione. È evidente che esiste una responsabilità della società concessionaria. Non a caso, ho affermato che stiamo per riportare al CIPE la delibera del 1996 sulle concessionarie, per verificare la revisionabilità delle tariffe, che potrebbero salire o scendere, in caso di mancata funzionalità delle infrastrutture. In alcuni casi, in base all'articolo 3, è il concessionario ad avere la responsabilità della fruibilità e della funzionalità delle strade.

Del resto, non basta apporre il cartello di divieto di sosta, senza stabilire le penalità in caso di infrazione. In effetti, la penalità esiste, ma è talmente estesa, o talmente pesante, che forse dobbiamo individuare al suo interno una certa gradualità. È prevista, infatti, solamente la possibilità di revoca della concessione per

gravi inadempienze. Credo che sarà necessario rivedere proprio l'articolo 3, introducendo delle gradualità. Al momento, o si procede alla revoca oppure non si applica nemmeno la multa. È necessario individuare, lo ripeto, delle forme di gradualità, anche perché non si arriva mai alla revoca della concessione. L'onorevole Raffaldini parlava di una riduzione degli anni della concessione, che può anche essere una soluzione, ma è necessario prevedere una gradualità. Al momento, o si revoca la concessione o non si fa nulla.

Certamente esistono delle responsabilità oggettive. Sulla Salerno-Reggio Calabria, sulla Torino-Savona e via dicendo, i TIR occupano l'autostrada mettendosi di traverso. È previsto l'obbligo delle catene a bordo, ma il problema è che qualcuno dovrebbe controllare che, oltre ad essere a bordo, le catene vengano montate all'occorrenza. Finché è una macchina a mettersi di traverso sull'autostrada, gli spazzaneve possono continuare a lavorare, ma se a farlo è un TIR non si può più

intervenire. Certamente su queste problematiche è necessario lavorare e noi, come ministero, ci adopereremo in tale direzione.

Per quanto riguarda il problema del coordinamento, considerato che domani è prevista l'audizione del rappresentante del Ministero dell'interno, sarà opportuno da parte vostra rivolgere a lui una precisa domanda sull'argomento.

PRESIDENTE. Ringraziamo il viceministro Martinat per la relazione svolta. Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 9,40.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. FABRIZIO FABRIZI

*Licenziato per la stampa
il 23 gennaio 2006.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

