

Maria Zegarelli

ROMA Il decreto sta sul tavolo del ministro delle Infrastrutture Pietro Lunardi, che ancora non l'ha firmato ma già ha provocato danni a valanga. Prevede l'istituzione del Coordinamento nazionale per fronteggiare le situazioni di emergenza legate al maltempo: il capo dovrebbe essere il direttore della polizia stradale. Una soluzione che ha provocato molte perplessità. Giudicata «inadeguata» persino dal presidente della Commissione Ambiente della Camera, Pietro Armani (An): «Ci sono contraddizioni nella bozza di decreto», ha detto ieri aggiungendo che lui ci vedrebbe bene «una figura politica, per esempio un sottosegretario». Ma dato che la firma sul decreto ancora non c'è, il coordinamento non esiste e il problema più che sulla figura che dovrà gestirlo, ieri si è spostato sul vuoto decisionale che si è creato.

72 ore di buio. Il primo a denunciare che i pesanti disagi agli automobilisti si sarebbero potuti evitare è stato il Capo della Protezione Civile, Guido Bertolaso. Infatti, ieri, mentre il ministro davanti al disastro dell'A3 scaricava la responsabilità sugli automobilisti («devono viaggiare con le catene in macchina... si devono informare prima di mettersi in viaggio») Bertolaso, era in audizione davanti alla Commissione Ambiente. Avrebbe dovuto parlare di sicurezza e corsi d'acqua, ma si è presentato con un altro ordine del giorno. Una cartellina piena zeppa di avvisi inviati all'Anas, alle società autostradali e agli altri organi competenti. «Abbiamo lanciato l'allerta meteo 72 ore fa - ha detto mostrando gli avvisi - invece la Salerno-Reggio Calabria è completamente bloccata e questo mi da molto fastidio». In mano anche quella bozza di decreto partorito dal ministero dell'Interno e da quello delle Infrastrutture in seguito ad una risoluzione adottata dalla Commissione congiunta Ambiente e Trasporti della Camera lo scorso luglio con la quale impegnava il governo a creare un centro di coordinamento da attivare per le emergenze causate dal maltempo. A quella risoluzione si era arrivati dopo indagini conoscitive sulla catena di responsabilità (mancate) che aveva portato l'anno scorso, a febbraio, al blocco dell'A1 in seguito ad una forte nevicata.

Passi indietro. «Allora dissi che bisogna cambiare registro - ha detto ieri Bertolaso - e a luglio fu approvata la risoluzione in commissione ambiente per la quale in caso di nevicata o altri eventi meteo eccezionali ad occu-

l'intervista

Fabrizio Vigni

capogruppo Ds commissione Ambiente

ROMA «Allibito». Così si definisce Fabrizio Vigni, capogruppo Ds in Commissione Ambiente alla Camera, davanti alle scene che arrivano dall'autostrada Salerno Reggio Calabria.

La Protezione civile punta il dito contro il governo. Lunardi si tira fuori... che sta succedendo?

Direi che la denuncia delle inadempienze che ha fatto oggi (ieri per chi legge, ndr) Guido Bertolaso alla Camera conferma che siamo di fronte a responsabilità gravi da parte del governo, soprattutto del ministero delle Infrastrutture. È bene ricordare che il ministro si era impegnato a costituire un centro di coordinamento nazionale per fronteggiare le

emergenze.

Quando arrivò questa decisione?

Dopo le dure polemiche esplose quando nel febbraio 2004 nevicò abbondantemente sul valico appenninico, coinvolgendo l'autostrada Firenze-Bologna. Questo centro ad oggi non è stato istituito, il decreto interministeriale ci risulta che sia ancora alla firma del ministro Lunardi. Il risultato è sotto gli occhi di tutti.

Per un verso la protezione civile ha fatto un passo indietro, come ha spiegato Bertolaso, per un altro verso è venuto allo scoperto il vuoto creato dal mancato coordinamento nazionale.

Ma come è possibile che dopo un anno si sia ricreata la stessa situazione? Non c'è l'organismo previsto dal decreto interministeriale, ma ci sono uffici, responsabili e addetti...

Il problema è che non funziona il sistema: per fronteggiare situazioni come queste servono responsabilità e compiti certi. Al primo fiocco di neve ognuno deve sapere cosa fare e dove intervenire. Un sistema efficiente richiede che gli automobilisti abbiano informazioni in modo tempestivo, che i gestori, dalle società concessionarie delle autostrade all'Anas abbiano la tempestività e i mezzi necessari per fronteggiare la neve, che

la protezione civile e la polizia abbiano i mezzi per intervenire. Insomma a capo di tutto deve esserci chi ha la responsabilità di guidare gli interventi, non ci si può affidare al caso.

Lunardi dice che su questa autostrada per la prima volta il governo ha investito risorse e ha stanziato 2,3 miliardi di euro...

A parte il fatto che la vicenda dell'ennesimo caos da neve sugger-

isce amare considerazioni sulla realtà delle nostre infrastrutture, il governo può anche continuare a fare proclami, ma i fatti sono altri. Berlusconi e Lunardi continuano ad annunciare grandi opere che restano sulla carta tanto più che siamo di fronte a una drastica riduzione degli investimenti pubblici: nel 2005 saranno del 6,4% in meno, nel 2004 erano stati il 19% in meno, dunque trend verticale. Grandi opere sulla carta e poi ec-

Lunardi al centro della bufera

Il ministro balbetta: «Chi viaggia si guardi prima il meteo». Bertolaso: che fine ha fatto il coordinamento nazionale?

un anno fa: doppio caos

• **Era il 29 gennaio 2004:** stesse scene, stesse voci: «Sono qui da 5 ore, al freddo, senza che nessuno mi dica nulla». Solo un po' più a nord: Autosole, tratto Firenze-Bologna, neve e gelo bloccano la circolazione, code fino a 12 chilometri. «Non è possibile che da ore Isoradio sia muta, non è compar-

sa nemmeno una scritta sui pannelli autostradali». E ancora: «Voglio denunciare questo scandalo: i soccorsi sono arrivati tardi, ho visto macchine spargisale dopo che la neve era caduta da tempo». Nel mirino finiscono ancora le Autostrade, che si difendono scaricando responsabilità sui camionisti

rei di non aver montato le catene.

• **Un mese dopo la situazione si ripete:** neve, ghiaccio. Mica un sisma. Ancora tilt, Italia spezzata in due, autostrade e ferrovie nel caos. Viaggiatori intrappolati, aggrappati ai telefonini per le informazioni minime. A

Modena nord la coda di automezzi arriva a 18 chilometri di lunghezza. Ping pong di responsabilità: ancora Bertolaso contro le Autostrade. Il capo della protezione civile minaccia anche le Regioni. Le polemiche non risolvono. Un anno dopo è tutto come prima.



Gli autisti di uno dei tir bloccati per il maltempo sulla A3 Salerno-Reggio Calabria si riparano all'interno del mezzo. Foto di Tano Pecoraro/Anp

ministero pericoloso

Aeroporti, treni, navi: viaggi da incubo

ROMA Viaggiare in Italia è un incubo: strade, mare, aria, treno, un terno al lotto. Il caos sulla A3 è solo parte del più generale sfascio della rete di collegamento che «unisce» l'Italia.

RADAR IMPAZZITI La memoria va al disastro di Linate, ottobre 2001: i morti per lo scontro in pista tra un Cessna e un aereo scandinavo furono 118. Nessun radar di terra a evitare la collisione. L'anno scorso i radar c'erano, ma sono andati in tilt troppe volte: 6 e 7 ottobre, il sistema si blocca, voli nel caos ancora a Linate, disastri sfiorati anche a Ciampino (3 gennaio), Malpensa (7 febbraio) e Napoli (28 aprile).

TRENI DELLA MORTE Meno di un mese fa la tragedia di Crevalcore, vicino Bologna: un convoglio di pendolari «buca» il semaforo rosso e si schianta contro un merci, 13 morti e decine di ferite. Sicurezza sui binari allo sbaraglio: in Finanziaria il governo ha tagliato 150 milioni di euro per pagarsi la riduzione - ai ricchi - delle tasse. Il 2004 è stato un anno nero: 1 morto per l'Euronight Roma-Milano-Parigi, idem per l'Interregionale Torino-Milano, a settembre la tragedia sulla Torino-Cuneo con due donne morte nel deragliamento. Per non dire dei ritardi - continui - e delle condizioni pietose di carrozze e scompartimenti. Per non dire di quanto pericoloso sia diventato fare il macchinista.

TRAGHETTI DI FUOCO Ma anche per mare non va meglio: a settembre in Sardegna il «Moby Magic» rischia di andare a picco per una falla in sala macchine. Tragedia sfiorata a dicembre a largo di Palermo: sul traghetto «Florio» incendio a bordo, 1472 passeggeri in balia di fiamme e onde per più di 5 ore, senza ricevere soccorso.

parsi dell'emergenza sarebbe stato un centro di coordinamento che gestisce tutta la viabilità stradale facente capo al ministero dell'Interno e a quello delle Infrastrutture. In seguito a questa decisione noi abbiamo fatto un passo indietro». In venti minuti di audizione il Capo della protezione civile non ha potuto far altro che ammettere che c'era un gigantesco caos. «Che dire di più, sono deluso e amareggiato». Poi se ne è andato, annunciando: «Non vi immaginate neanche cosa accadrà fra qualche ora».

Fuori tempo.

Gente in ospedale per assideramento, centinaia di automobili bloccate nelle ne-

ve, mezzi di soccorso in affanno. Alle ore 16 un'agenzia di stampa, invece, divulgava un comunicato del ministero delle Infrastrutture: «L'Anas ha attivato piani di emergenza neve fin dalla notte compresa tra il 25 e il 26 gennaio, mobilitando in tutte le regioni colpite dal maltempo 500 uomini e 170 mezzi operativi: tra questi sono stati inviati sulla Sa-Rc 250 uomini a turno rafforzato, 50 mezzi fra spargineve e spargisale, 8 gru pesanti...». Neanche una parola sulla denuncia fatta dal capo della protezione civile. Sull'emergenza invece il ministro ha definito «strategica» la costituzione da parte dell'Anas del «Centro nazionale di direzione di emergenza» riunito in via permanente e collegato tutte le sale compartimentali 24 ore su 24». Vale la pena di segnalare che il centro dell'Anas è stato istituito il 26 gennaio, cioè l'altro ieri. Ma il ministro Lunardi, a chi per tutto il pomeriggio gli ha fatto domande su cosa non ha funzionato ha risposto: «Esiste una regola: quando nevicava bisogna avere le catene a bordo. Non dico altro».

Sotto accusa. «La nevicata era prevista da giorni. Perché non si è intervenuti?», chiedono i diessini Raffaella Mariani e Fabrizio Vigni, che chiamano il ministro in Parlamento. «Quello che è successo sulla A3 è indegno di un paese civile, soprattutto perché non è una novità», aggiunge Ermete Realacci, della Margherita. Il verde Pecoraro Sciano torna sulle grandi opere: «È singolare che Lunardi e la Cdl continuino a parlare di Ponte sullo stretto quando non sono in grado di garantire nemmeno lo scorrimento del traffico su una strada importante come la Salerno-Reggio Calabria». Ammette il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mario Tassone: «È mancato il coordinamento delle misure di prevenzione», ecco perché adesso, aggiunge «è necessario e non può procrastinabile un esame immediato e diretto delle cause dell'accaduto, al fine di evitare la replica di una situazione così critica».

Ma prima cosa era stato fatto per questo tratto autostradale che è l'incubo degli automobilisti da anni e anni?

Intanto iniziamo con il dire che questo governo non ha trovato il deserto sulla Salerno-Reggio Calabria, come ama ripetere, ma una eredità di 200 lavori di ammodernamento già finanziati e avviati per 200 chilometri. È vero che il governo ha finanziato ulteriori lavori che però procedono con eccessiva lentezza.

I Ds hanno convocato Lunardi in Parlamento, perché?

Noi chiediamo di sapere di chi sono le responsabilità perché i responsabili devono pagare. Non è possibile andare avanti così: cose come quelle che abbiamo visto in queste ore sono indegne per un paese civile. Stiamo scivolando sempre più giù e lo si vede anche dai fatti che a prima vista sembrerebbero minori, come una nevicata, appunto.

m.z.e.

Gravissime responsabilità del governo, deve risponderne: infrastrutture allo sfascio, gli investimenti crollano ogni anno di più

«Altro che Grandi opere, basta una nevicata e va tutto in tilt»

Il procuratore Lalla: «Già ora è una corsa contro il tempo una riduzione della prescrizione sarebbe grave». Citati in giudizio i ministeri di Interni, Difesa e Giustizia in veste di responsabili civili

G8, parte il processo sull'inferno di Bolzaneto ma rischia di venir affossato

DALL'INVIATA

Susanna Ripamonti

GENOVA Infreddoliti, stanchi, diffidenti. Le vittime del G8 2001, i ragazzi e le ragazze massacrati alla scuola Diaz e deportati nella piccola Abu Ghraib di Bolzaneto, sono arrivati da Berna, da Avignone, da Londra e dalla Spagna per l'udienza preliminare del processo contro i 47 imputati, tra poliziotti, carabinieri, agenti di custodia e personale medico, responsabili dei pestaggi. Sono circa 150 quelli che hanno chiesto di costituirsi parte civile, in un procedimento che muove ora i primi passi e che nessuno sa dire se arriverà mai a una conclusione. La cosiddetta legge salva-Previti minaccia anche questo processo che già di suo è a rischio di prescrizione. «Già ora è una corsa contro il tempo - spiega il procuratore Francesco

Lalla, sfogliando il codice e fermandosi all'articolo 608 - Il reato che costituisce l'ossatura, la filosofia della nostra impostazione accusatoria è l'abuso di autorità, il ricorso a misure di rigore non consentite dalla legge, un reato che si prescrive in 7 anni e mezzo. Io non parlo delle leggi che non sono state ancora emanate perché fino a quando non sono pubblicate sulla Gazzetta ufficiale non possiamo sapere quale sarà il testo definitivo, ma certamente, un'ulteriore riduzione dei tempi di prescrizione non potrà che aggravare una situazione già critica».

La stessa preoccupazione la esprimono gli avvocati di parte civile e i loro assistiti, che prevedono tempi lunghi per questa udienza preliminare. Ieri hanno chiesto che vengano citati anche i ministeri della Giustizia, dell'Interno e della Difesa, come responsabili civili, ovvero come enti che

rispondono, anche economicamente, del comportamento rispettivamente di polizia penitenziaria, Polizia di Stato e Carabinieri. Richiesta che è stata autorizzata dal gup Maurizio De Matteis.

Fuori dal Palazzo di Giustizia genovese un piccolo presidio del Comitato Verità e Giustizia e tanti cartelli, che citano le testimonianze di chi è stato picchiato, insultato, minacciato. Centinaia di deposizioni messe a verbale, tutte riportate nel capo di imputazione, confermate dai referti medici e che costituiscono il voluminosissimo materiale probatorio che ha consentito alla procura di contestare i reati di abuso d'ufficio, lesioni, percosse, ingiurie, violenza privata, abuso di autorità, minacce, falso, omissione di referto, favoreggiamento personale. Il reato di tortura non è stato contestato semplicemente perché in Italia non esiste. Ma è un evidente eufemismo parlare di

lesioni o di abusi, quando ad esempio, nel capo di imputazione, si legge che l'ex dirigente della Digos di Genova Alessandro Perugini «quale funzionario della polizia di Stato più alto in grado nella caserma di Bolzaneto, ha tollerato, consentito o comunque non impedito che le persone ristrette fossero sottoposte a misure vessatorie, a trattamenti umani degradanti, non rispettosi della dignità umana, consistenti in percosse, sputi, minacce, risate di scherno, urla canzonatorie, insulti di ogni genere anche con riferimento alle condizioni sociali e alla fede politica». E ancora che «fossero costretti ad ascoltare espressioni e motivi di ispirazione fascista del tipo: «Uno, due, tre viva Pinochet, quattro cinque, sei, a morte gli ebrei». Ma ha anche infierito in prima persona sui ragazzi fermati, colpendo ai fianchi e in altre parti del corpo Luca Nencioli, percotendo Angelo

Rossumando e costringendolo a dire: «Sono una merda».

Il procuratore Lalla ha parlato di «sadismo». I ragazzi che ieri sono venuti a chiedere giustizia invece fanno fatica a parlare. Sono quasi tutti stranieri, non vogliono dire il loro nome perché non si fidano delle di un Paese che ha violato così clamorosamente le regole. C'è un giovane svizzero, arrivato da Berna, ricorda soprattutto la paura: «Era come se non ci fosse più nessuna legge, sentivo che potevano fare di noi tutto quello che volevano. Eravamo annientati. Io sono stato fortunato perché mi hanno picchiato, ma non mi hanno rotto niente. Ma era una situazione terribile e innaturale: vedevo gli agenti che picchiavano i miei compagni e non potevo fare niente, ero paralizzato dal terrore, non esisteva più».

Tra gli imputati c'è anche Aldo Tarascio, se-

gretario provinciale del Silp, il sindacato di polizia legato alla Cgil, lo «sbirro rosso» finito nelle indagini a un anno di distanza dai fatti, per accuse - dice - che gli arrivavano soprattutto dai suoi colleghi. È convinto che a inguainarlo siano state alcune dichiarazioni che rilasciò nei giorni immediatamente successivi al G8, quando disse che «nell'ordine pubblico nulla accade che il politico non voglia o non sappia».

È questo processo dovrà sciogliere anche questo nodo: da chi partirono gli ordini, cosa sapevano i ministri dell'Interno, della Difesa, delle Giustizie? E cosa sapeva il vice-premier Gianfranco Fini che come è noto rimase sempre nella cabina di regia? L'udienza preliminare è aggiornata al 19 febbraio e durerà qualche mese, al ritmo di due udienze a settimana. Al termine il gup deciderà se archiviare o rinviare a giudizio i 47 imputati.