2

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 APRILE 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **GIUSEPPE BOTTA**

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,30.

(La Commissione approva il processo verbale della seduta precedente).

Audizione del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, nell'ambito dell'indagine conoscitiva sullo stato di attuazione degli interventi per il campionato mondiale di calcio del 1990, l'audizione del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte.

Nel ringraziare il ministro Conte per aver aderito all'invito della Commissione, mi scuso, anche a nome dei colleghi, per il ritardo dovuto al protrarsi dell'audizione precedente che ha suscitato particolare interesse in tutti noi.

Dal ministro per i problemi delle aree urbane vorremmo conoscere una serie di valutazioni anche in riferimento alle notizie riportate dai giornali venerdì scorso in merito al mancato rispetto dei tempi previsti per la realizzazione di talune opere, precisando fin d'ora che, a mio avviso, si è inteso avvalorare una configurazione negativa rispetto ad una situazione di fatto che, in realtà, non è tale.

Il ministro Conte ha trasmesso al Parlamento la prima delle tre relazioni previste dall'articolo 3 del decreto-legge 1° aprile 1989, n. 121, convertito con modificazioni nella legge 29 maggio 1989, n. 205; vorrei rilevare che tale relazione è stata presentata in ritardo, ove si consideri che la commissione incaricata di riferire, con cadenze semestrali, sull'andamento dei lavori per il campionato mondiali di calcio del 1990, è stata nominata il 7 dicembre 1989. Tale ritardo, tuttavia, viene giustificato richiamando la circostanza che la commissione non è stata insediata nei termini previsti, per cui, ovviamente, non è stato possibile predisporre entro il mese di dicembre 1989 la prima relazione semestrale.

Vorrei anche precisare, sulla base delle visite effettuate dalla nostra Commissione, che molte delle opere per le quali la relazione avanza dubbi in ordine alla possibile ultimazione nei termini previsti, saranno senz'altro completate; penso, per esempio, a Torino, dove il parcheggio dell'aeroporto sarà ultimato tra 20 giorni ed altre opere sono in corso di definizione. Per una serie di altri interventi, inoltre, ritengo che non sia stato opportuno introdurre un richiamo nella relazione; mi riferisco, per esempio, ad una linea tranviaria di Torino per la quale si ritiene che non possa essere completata in tempo utile l'opera di inerbamento ad essa riferita. In definitiva, ritengo che la nostra attenzione debba essere concentrata in modo particolare sulla celerità con la quale sono state realizzate importanti opere.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane.* Signor presidente, onorevoli colleghi, le cifre, i dati e le considerazioni concernenti le opere finanziate per lo svolgimento del campionato mondiale del 1990 sono contenute nella relazione rimessa al Parlamento e già alla vostra attenzione. Mi limiterò, pertanto, ad alcune osservazioni, premettendo un richiamo al tormentato *iter* che ha accompagnato il varo della legge 29 maggio 1989, n. 205 (intervenuta successivamente alla reiterazione di ben tre decreti) e rimarcando i gravi disagi ai quali sono stati esposti i cittadini per la concomitante esecuzione di un notevole numero di opere.

Nel quadro già delineato vorrei evidenziare alcuni particolari aspetti. La rilevazione cui la commissione ha proceduto è abbastanza rappresentativa e si riferisce allo stato dei lavori al dicembre 1989-gennaio 1990; prima di tale periodo non è stato possibile predisporre una relazione, non solo perché la commissione si è insediata con ritardo rispetto alla previsione legislativa (non certo rispetto alle procedure), ma soprattutto perché non sarebbe stato possibile, data la disparità dello stato di avanzamento delle diverse opere, rappresentare una corretta omologazione dei dati.

La prima relazione, pertanto, offre una lettura oggettiva delle cifre ma non ne affronta una visione critica: sarà compito della relazione successiva integrare la rilevazione e proporre spunti di riflessione sui problemi emersi.

La terza e definitiva relazione, che sarà redatta a mondiali ormai ultimati, presenterà il quadro finale e le opere saranno valutate sia in riferimento al campionato mondiale sia in rapporto all'obiettivo di recuperare l'ambiente urbano, cioè con particolare riguardo ai due motivi ispiratori degli interventi.

Allo stato vanno evidenziate almeno due caratteristiche che emergono positivamente dalla lettura dei dati parziali. Innanzitutto il passaggio dalla logica della cooperazione Stato-regioni-comuni a supremazia statale, secondo l'intesa prevista dal decreto del Presidente della Repubblica n. 616, per la realizzazione di opere a competenze immutate – cosiddette pietrificate –, a quella della cooperazione libera e paritaria (accordo di programma), che ha ridotto la conflittualità ed ha semplificato i rapporti tra le varie competenze ed i diversi enti.

In secondo luogo, occorre tener presente il modello di decisione previsto dalla legge, in base al quale l'approvazione unanime dei progetti nell'ambito della conferenza dei servizi comporta, per quanto necessario, la variazione degli strumenti urbanistici, senza la necessità di ulteriori procedure; tale meccanismo ha introdotto un'innovazione che ha conferito maggiore speditezza alle decisioni, riducendo la conflittualità ed evitando i temuti stravolgimenti dei piani regolatori. Si tratta di un'esperienza che, meglio valutata alla fine dei lavori, dovrà far riflettere sull'esigenza di un nuovo rapporto tra la logica dell'urbanistica degli interventi e quella dei piani, volta a prevedere e ad anticipare gli interventi stessi in maniera più organica. In pratica, la riflessione dovrà riguardare in modo particolare le opere cosiddette sovracomunali, che non possono ubbidire alla logica di questo o di quel piano locale, ma devono ispirarsi a fattori macrourbanistici.

La conferenza dei servizi, oltre ad incidere sul delicato equilibrio della pianificazione urbanistica, costituisce anche un modello di semplificazione dei procedimenti amministrativi: attraverso la conferenza, in definitiva, lo Stato diventa maggiormente « autonomia locale » e quest'ultima maggiormente « Stato ». L'unanimità e la contestualità delle decisioni, peraltro, sono state, e sono, elementi di garanzia, sia per la rapidità sia per la trasparenza delle scelte.

Accanto a questi elementi positivi, introdotti dalla legge modificata da questa Commissione, i dati evidenziano i punti critici del processo di realizzazione delle opere, che riguardano la trattativa privata (peraltro inevitabile per i tempi ristretti a disposizione degli enti), la lievitazione dei costi, i subappalti e la sicurezza nei cantieri, che pure la legge aveva previsto e garantito.

Nel riportarmi per ogni altra questione alla relazione già rimessa all'attenzione del Parlamento, vorrei evidenziare che quest'ultima non rappresenta un'opinione dei rilevatori e degli ispettori incaricati dal ministro per le aree urbane, ma costituisce, anche o soprattutto, il risultato della valutazione fornita dagli uffici tecnici degli enti preposti alla realizzazione delle opere. Ciò, in qualche modo, corrisponde al primo rilievo: qui non c'è una visione dall'esterno dei lavori, ma un accertamento, concordato con gli uffici tecnici dei comuni e degli altri enti preposti all'esecuzione delle opere, sui ritardi

e sugli altri dati; non si tratta, quindi, di apprezzamenti dei miei uffici, ma di valutazioni effettuate dagli enti *in loco*.

Valga infine il richiamo ad un dato positivo: è in corso un grande sforzo dello Stato per la realizzazione di un complesso di opere che mai era stato previsto contemporaneamente per dodici città.

Non è certamente augurabile che si continui, nel nostro paese, a realizzare programmi per occasioni straordinarie, come gli eventi sportivi o quelli sismici (ciò che, comunque, avviene anche negli altri paesi), ma è certamente notevole che in poco tempo – meno di dodici mesi – siano stati avviati a realizzazione lavori di tale portata in dodici città. Tale constatazione, naturalmente, non ci esime dall'esaminare i fatti non soltanto con compiacenza, ma anche con senso della verità e con spirito critico e costruttivo.

Tali osservazioni mi consentono anche di rispondere al richiamo fatto dal presidente alle notizie apparse sulla stampa che, tra i vari elementi contenuti nella relazione, ha rivolto la sua attenzione soltanto agli aspetti negativi dell'andamento dei lavori, che pure esistono e che sono emersi anche in questi ultimi giorni; basti ricordare quanto è avvenuto a Genova durante la recente partita tra Genoa ed Inter. Tuttavia, la relazione non entra nel merito della qualità dei lavori eseguiti, né intendo farlo io in questo momento.

Voglio ricordare ancora una volta che le rilevazioni si riferiscono al periodo compreso tra il dicembre 1989 ed il gennaio 1990, quando le previsioni sul completamento delle opere erano quelle che risultano dalla relazione: non è escluso, comunque, che alcuni dei lavori la cui conclusione era indicata come poco probabile vengano invece ultimati e che, viceversa, non siano realizzate nei tempi stabiliti altre opere di cui era previsto il completamento.

Quanto al parcheggio dell'aeroporto di Caselle, all'epoca i lavori erano sospesi a causa di un incidente mortale che si era verificato nel cantiere: questo è ciò che risultò dai rilevamenti e che fu affermato dagli uffici preposti alla realizzazione del parcheggio.

PRESIDENTE. Non voglio entrare nel merito della questione, tuttavia a pagina 19 della relazione si parla di perplessità, emerse anche dagli organi di stampa, in relazione al completamento di alcune opere. Forse sarebbe stato opportuno replicare immediatamente alle « vistose » dichiarazioni dei giornali. Per caso, proprio ieri ho chiesto informazioni all'aeroporto e mi è stato risposto che i lavori non si sono mai fermati e che già al 31 marzo lo stato di avanzamento delle opere era dell'89 per cento. Voglio dire che, forse, si poteva affermare che alcune opere sembravano in ritardo e che, però, se ne prevedeva la realizzazione in tempo utile.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. È proprio ciò che si afferma a pagina 18 della relazione: « Tutte le dichiarazioni ufficiali concordano nel ritenere completabili, prima della fatidica data del 15 maggio, i lavori in cantiere. In verità, anche le valutazioni raccolte dalle prefetture, alla fine del mese di marzo 1990, lasciano intendere che, salvo imprevisti dell'ultimo mese, non dovrebbero sussistere dubbi sulla completabilità delle opere ».

PRESIDENTE. Successivamente si parla, però, di perplessità.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Certamente, si dice testualmente: « Perplessità – già emerse anche negli organi di stampa e nel dibattito acceso che caratterizza l'ultimo periodo di attesa dei campionati del mondo – riguardano alcune delle opere più grandi o alcuni sistemi complessi di opere ravvicinate ». Si accenna, quindi, ad alcune perplessità, però si afferma che le dichiarazioni ufficiali sono tutte nel senso che ho indicato.

PRESIDENTE. Mi sembra, comunque, che alcuni risultati degli accertamenti

non siano coerenti con l'andamento dei lavori.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane.* Vorrei ribadire che si tratta non di accertamenti svolti dal dipartimento per le aree urbane, ma di valutazioni basate su verbali degli uffici tecnici che stanno realizzando i lavori: infatti, gli ispettori recatisi sul luogo non hanno svolto personalmente le rilevazioni, ma hanno effettuato valutazioni in contraddittorio con le rappresentanze locali. Se, quindi, la relazione presenta delle pecche, queste consistono in un eccesso di ottimismo, in quanto essa riporta la versione degli enti locali, non quella degli ispettori, i quali, ripeto, non hanno offerto una propria versione, ma hanno concordato con lo stato di avanzamento dei lavori che risultava dai rilevamenti loro sottoposti. Il caso dell'aeroporto di Caselle è stato quindi citato come oggetto di perplessità a causa dell'infortunio mortale che aveva procurato la sospensione dei lavori: questi, evidentemente, in quel momento risultavano effettivamente sospesi.

PRESIDENTE. Ho voluto citare questo caso, ma sicuramente anche per altri si sono verificate le stesse condizioni.

GABRIELE PIERMARTINI. La relazione si riferisce al periodo compreso tra il dicembre 1989 ed il gennaio 1990.

PRESIDENTE. La relazione, però, è stata presentata al Parlamento in questi giorni: si doveva, allora, inserire un'analisi di prospettiva che indicasse la probabilità che i lavori si concludessero in tempo utile.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane.* Per i lavori che abbiamo citato, però, la commissione (che, ripeto, ha operato a prescindere dal mio ruolo, in quanto si tratta di un organismo previsto dalla legge) nutre effettivamente alcune perplessità e le ha confermate anche successivamente, quando è stata interpellata in proposito. La commissione, pertanto, ritiene che quanto è indicato nella relazione sia ciò che risulterà allo scadere del termine previsto per il prossimo 15 maggio.

GUIDO D'ANGELO. Vorrei innanzitutto richiedere alcune precisazioni.

È stato affermato che determinate opere non possono seguire la logica dei piani locali perché rappresentano fattori macrourbanistici che vanno al di là della pianificazione locale, per cui devono essere svincolate rispetto a questa. Mi sembra, però, che le variazioni degli strumenti urbanistici previste a pagina 15 della relazione riguardino soprattutto opere di interesse locale: si parla, infatti, di opere viabilistiche, parcheggi, linee metropolitane, spazi pubblici ed impianti sportivi; al contrario, le opere che presentano un maggiore raggio d'influenza, relative cioè a stazioni ferroviarie, strade di grande comunicazione e così via, non dovrebbero aver comportato variazioni degli strumenti urbanistici. Di fatto, quindi, le modifiche hanno riguardato opere di interesse locale che, in quanto tali, dovrebbero seguire la logica della pianificazione locale. Anche per le altre, comunque, pur rendendomi conto dell'urgenza della situazione, spero che si potrà quanto prima abbandonare il criterio dell'emergenza per avviare il metodo della pianificazione. Mi auguro che nella relazione definitiva che è stata più volte richiamata dal ministro si rilancerà, appunto, tale esigenza anche per le strutture di livello sovracomunale.

Per quanto riguarda, invece, la relazione che è stata presentata, per essere obiettivo devo dire che mentre a mio avviso le segnalazioni di Luca di Montezemolo relative allo stadio di Napoli erano ingiuste, le valutazioni riportate a pagina 19 del documento sono invece ottimistiche: concordo, in ciò, con quanto affermato dal ministro. Quando si parla, infatti, di linea tranviaria rapida a Napoli e di sistemazione viaria di piazzale Tecchio, credo che non sia sufficiente esprimere semplici perplessità. La realizza-

zione della linea tranviaria non sta infatti procedendo secondo le previsioni e in merito alla questione di piazzale Tecchio vorrei sollecitare il ministro Conte a svolgere un'indagine che consenta di comprendere chi abbia elaborato il progetto e per quali finalità. Si stanno infatti realizzando opere del tutto inutili, che dovrebbero rivestire soltanto un valore estetico, ma che hanno, a mio avviso, addirittura un effetto negativo, in quanto peggiorano un impianto progettuale che aveva una sua logica unitaria e che ora viene interrotto dalle cosiddette torri che, ripeto, non servono a nulla.

ANTONIO CEDERNA. Ho apprezzato le dichiarazioni dell'onorevole D'Angelo sull'opportunità di rilanciare una politica di pianificazione urbanistica; peraltro, lo stesso ministro Conte ha dichiarato che non si può continuare con interventi straordinari, vuoi per i campionati mondiali, vuoi per i terremoti, le alluvioni e così via.

Ritengo estremamente pericoloso quanto affermato a pagina 3 della relazione del ministro Conte, dove si legge: « Come è noto, questa procedura rientra nella logica dell'urbanistica degli interventi, che vede i piani urbanistici come strumenti della gestione, dalla quale trae le sue occasioni, piuttosto che nella logica dell'urbanistica dei piani, che tutto pretende, prevede e anticipa ».

Non capisco se queste affermazioni esprimano il consenso o il rammarico di chi le ha redatte nei confronti della cosiddetta urbanistica degli interventi.

FRANCESCO SAPIO. Esprimono la linea politica del ministro Conte: questa è la verità !

ANTONIO CEDERNA. Signor ministro, bisogna tornare all'urbanistica dei piani e non a caso è questa la politica che suggeriamo di adottare per Roma, proponendo interventi drastici, ma necessari, che, tuttavia, non trovano il consenso delle altre forze politiche.

Signor ministro, insisto sulla necessità di ritornare all'urbanistica dei piani, dopo 10 anni di *deregulation*, dopo una politica urbanistica contrattata. È importante progettare mentre si discute, sostengono gli operatori di Milano, dove nell'ultimo decennio sono stati « rovesciati » 12 milioni di metri cubi di cemento, che hanno determinato un avvenire disastroso per questa città nella quale sono nato.

PAOLO MARTUSCELLI. Concordo pienamente con i colleghi che ritengono indispensabile far cessare la politica dell'emergenza, rispettando, e non stravolgendo come è accaduto finora, gli strumenti urbanistici previsti dalla nostra legislazione.

Vorrei alcuni chiarimenti dal ministro Conte in merito alle affermazioni contenute a pagina 18 della sua relazione, dove leggo che tutte le dichiarazioni ufficiali concordano nel ritenere completabili, prima della fatidica data del 15 maggio, i lavori in cantiere.

Chi sono i soggetti che hanno rilasciato queste dichiarazioni ufficiali ?

PRESIDENTE. Si tratta di dichiarazioni contenute nella relazione del ministro per i problemi delle aree urbane.

PAOLO MARTUSCELLI. D'accordo, ma deve essere specificata la paternità di determinate affermazioni, affinché ciascuno se ne assuma la responsabilità.

Quando abbiamo effettuato il sopralluogo a Napoli ci è stato detto – ed è vero – che fino a Piedigrotta la linea LTR sarà funzionante entro i termini previsti; se tale assicurazione proviene da una fonte ufficiale non possiamo non crederci, anche perché il tratto Piedigrotta-Torretta è ininfluente rispetto al flusso passeggeri diretti allo stadio. Pur tuttavia il suo mancato completamento penalizza gli sforzi compiuti dall'amministrazione locale di portare a termine in un anno circa due chilometri e mezzo di linea ferroviaria rapida – premetto che ero contrario a tale progetto e non sono quindi un suo difensore –, quando nelle altre città i tempi di realizzazione sono stati

ben diversi. Quindi, bisogna innanzitutto evitare penalizzazioni del genere e quando determinate dichiarazioni sono ufficializzate in una relazione è necessario specificare il soggetto dichiarante.

Per quanto riguarda le obiezioni dell'onorevole D'Angelo a proposito delle tre torri e della nuova zona pedonale antistante allo stadio, vorrei rilevare che prima di sollevare questa questione sarebbe stato meglio evidenziarne altre, cioè quelle che hanno sconvolto l'urbanistica della città di Napoli: mi riferisco agli insediamenti di monte Sant'Angelo ed al cavalcavia di via Cintia. Mi sembra, infatti, che si voglia per forza penalizzare il progetto relativo alle Tre torri – non importa se realizzato da professionisti napoletani o di altre regioni – mentre esso, nella sua globalità, ha un obiettivo che vedremo più chiaramente dopo l'ultimazione dei lavori.

GABRIELE PIERMARTINI. Anch'io vorrei esprimere il mio compiacimento per l'esposizione del ministro Conte in merito all'opportunità di superare la logica dell'emergenza urbanistica; per troppo tempo in Italia siamo andati avanti in questo modo e credo sia arrivato il momento di tornare ad una politica dei piani.

Tuttavia, non dobbiamo mitizzare altre logiche, come quella dell'esproprio, indicata dall'onorevole Cederna, perché sarebbe sbagliato, essendo uno degli strumenti di attuazione della politica urbanistica. L'esproprio, ripeto, è soltanto uno strumento utile per attuare una politica di piano; l'onorevole Cederna commette un errore di impostazione se lo considera come « politica di piano ».

ANTONIO CEDERNA. La Francia ha espropriato 20 mila ettari di terreno!

GABRIELE PIERMARTINI. Non è questo il punto! L'esproprio non è la « politica di piano », bensì uno strumento di tale politica.

ANTONIO CEDERNA. Sono convinto che la proprietà preventiva delle aree sia la via maestra per una politica urbanistica moderna.

GABRIELE PIERMARTINI. Con i discorsi demagogici non risolveremo nulla.

Un altro aspetto apprezzabile della relazione del ministro Conte è il rilievo dato alle nuove procedure legislative, ossia l'accordo di programma e la conferenza dei servizi, che devono essere considerati strumenti di legislazione ordinaria; la conferenza dei servizi, in particolare, si è dimostrata un elemento fondamentale per procedere alla rapida realizzazione delle opere urbanistiche.

Inoltre, la relazione evidenzia, a pagina 18, la possibilità che i lavori siano terminati entro il prossimo 15 maggio, come peraltro abbiamo constatato nel corso dei sopralluoghi effettuati in alcune città, mentre a pagina 19 figurano le opere che difficilmente potranno essere completate.

Ricordo che quando abbiamo visitato la città di Palermo abbiamo tutti rilevato che la pista del velodromo realizzato nel quartiere Zen non sarebbe stata terminata alla scadenza prevista; peraltro, la sua realizzazione, estranea all'imminente manifestazione, è stata in qualche modo forzata e ora se ne pagano le conseguenze. Invece, a Milano i responsabili ci hanno assicurato, tanto per gli interventi relativi alla stazione di Cascina Gobba, quanto per quelli di Lampugnano, che i lavori sarebbero stati conclusi per tempo; anche a Roma in questi giorni gli amministratori hanno dichiarato che il parco di Monte Mario verrà completato con l'inizio dei mondiali, così come a Bari verrà ultimato, entro il 15 maggio, il collegamento dell'asse viario.

Rispetto alle indicazioni fornite dalla relazione a pagina 19, possiamo constatare l'avanzamento di alcuni lavori ed il rallentamento di altri per la presenza di particolari problemi, come per esempio a Verona.

Ritengo di poter confermare il giudizio recentemente espresso in merito al-

l'ultimazione delle opere nei tempi previsti, salvo qualche « coda » residua. In conclusione, sono convinto che l'allarmismo diffuso in questi giorni dalla stampa sia totalmente ingiustificato.

FRANCESCO SAPIO. Ho ascoltato l'intervento del ministro Conte ed ho preso visione della relazione relativa alle opere infrastrutturali per i mondiali di calcio 1990, compilata in attuazione dell'articolo 3 della legge n. 205 del 1989, su cui anch'io nutro qualche perplessità; devo riconoscere, tuttavia, che il tipo di impostazione dato alla relazione ha consentito di affrontare alcune delle questioni principali della nostra indagine conoscitiva.

Mi limiterò, pertanto, a puntualizzare la mia opinione sulla posizione poco chiara che il ministro ha assunto nei confronti di problemi ancora aperti.

Innanzitutto, ritengo che l'interrogativo posto dall'onorevole Cederna meriti una risposta.

Leggendo il paragrafo della relazione relativo ai rapporti tra pianificazione urbanistica e singoli progetti emerge la sensazione che il ministro sostenga (probabilmente lo sostengono i suoi relatori) la logica dell'urbanistica degli interventi, che sembrerebbe contraddire la perplessità manifestata dallo stesso ministro in ordine alla scelta di attuare interventi infrastrutturali, da parte degli enti locali, che, sicuramente, non saranno completati prima dell'appuntamento dei mondiali. Si tratta di capire se, effettivamente, il ministro intenda sostenere l'ipotesi dell'urbanistica degli interventi, anziché l'ipotesi dell'urbanistica dei piani, la quale, come è stato detto dal collega D'Angelo, appare invece sostenuta dalla maggioranza di questa Commissione; infatti, abbiamo verificato che la prima ha determinato non solo uno sconvolgimento dei livelli di programmazione e di pianificazione in atto, ma anche l'attivazione di cantieri che, senz'altro, creeranno più problemi di quanti non ne risolveranno quando le stesse opere risulteranno concluse.

Per quanto riguarda le procedure accelerate, in definitiva, è stato detto assai poco. Nel corso della nostra indagine abbiamo avuto modo di raccogliere valutazioni positive non solo da parte degli amministratori, e quindi degli enti locali, ma anche da parte degli enti di gestione e di programmazione che hanno fatto ricorso alla procedura accelerata proposta dall'ordinamento amministrativo. Voglio però chiedere al ministro se intenda o meno contribuire al perfezionamento delle norme che disciplinano le procedure e che, in alcuni casi, hanno creato qualche problema in più, soprattutto laddove, per esempio, il rispetto dei vincoli ambientali, paesistici e monumentali non è stato assicurato. Anzi, in talune circostanze abbiamo avuto modo di constatare come la valutazione dell'impatto ambientale delle opere – in verità non richiesta dalla legge n. 205 – abbia finito con il creare un contenzioso con le organizzazioni e con i movimenti ambientalisti (mi riferisco, in particolare, alle città di Palermo e di Bari). È anche vero, tuttavia, che le imprese si sono dovute attrezzare *ad horas* per dare una risposta alle domande di tutela e di salvaguardia di quei valori monumentali ed artistici che, in qualche modo, rischiavano di venir compromessi dalla esecuzione delle opere. Forse, è bene tener conto anche di ciò nel momento in cui esprimiamo un giudizio sostanzialmente positivo rispetto alle procedure che abbiamo introdotto.

Poco è stato detto a proposito delle questioni relative ai vincoli per il subappalto e alla sicurezza dei cantieri. Comunque, constato che la relazione denuncia – anche se non con la forza che sarebbe stata necessaria – i gravi incidenti verificatisi nei cantieri allestiti per i mondiali di calcio. Ho avuto modo di apprezzare la specificità di questa denuncia, ma ricordo quanto ha avuto occasione di sottolineare anche il ministro, e cioè che la legge n. 205 disciplinava specificamente il sistema di affidamento in subappalto delle opere. Quindi, si tratta di capire se tutte le imprese subappaltatrici fossero in possesso, effettivamente, dei requisiti previsti dalla legge suddetta, primo fra tutti l'iscrizione all'Albo nazionale costruttori

da parte di tutte le imprese subappaltanti. Finora, nessuno ci ha detto se tale requisito fosse posseduto dalle imprese interessate. In definitiva, mentre sembra di capire che siano state rilasciate le autorizzazioni prescritte, non è stato stabilito da alcuno se le imprese effettivamente subappaltatrici avessero o meno i requisiti necessari, in particolare quello dell'iscrizione all'Albo nazionale dei costruttori. Né è stato detto se anche in ordine al costo di gestione in subappalto sia stato rispettato il limite del 10 per cento introdotto dalla legge n. 205. Chiedo quindi al ministro se sia in grado di fornirci ulteriori spiegazioni in merito alle questioni suddette.

Non voglio soffermarmi sulla procedura della spesa pubblica – anche se è chiaro che la questione merita, comunque, una valutazione finale – ma desidero sottolineare una mia perplessità relativa ai tempi di realizzazione delle opere. Personalmente, non concordo con l'ottimismo manifestato dal collega Piermartini, perché se è vero – e lo abbiamo denunciato durante l'audizione del dottor di Montezemolo – che forti perplessità permangono sull'ultimazione, entro i tempi utili, dei lavori per gli stadi e per le opere ad essi interconnesse (i parcheggi esterni e la viabilità di accesso), è altrettanto vero che esse appaiono più che giustificate anche per i tempi di realizzazione e di consegna delle altre opere finanziate tramite la legge n. 205: mi riferisco, in particolare, alle opere citate nella relazione, cioè al parcheggio dell'aeroporto Caselle di Torino, agli impianti ferroviari di Milano, ai parcheggi di Firenze e, soprattutto, al complesso delle opere previste per Roma che, oltre a non essere sicuramente disponibili entro la data di inizio dei campionati mondiali di calcio, finiranno per aggravare ulteriormente il traffico proprio quando in città si registrerà il maggior numero di presenze.

GABRIELE PIERMARTINI. A quali opere per Roma fa riferimento, onorevole Sapio ?

FRANCESCO SAPIO. Mi riferisco al parco Monte Mario i cui lavori sono stati consegnati solo di recente, al progetto Tevere, all'anello ferroviario nord, al complesso delle opere del *terminal* Ostiense e alla linea tramviaria del Flaminio: tutte opere che, a mio avviso, non saranno completate. Ho già detto di non condividere il suo ottimismo, onorevole Piermartini. Auguriamoci, comunque, che esse vengano effettivamente consegnate nei tempi previsti.

Il ministro ha affermato che la relazione non affronta l'aspetto relativo alla qualità delle opere. Chiedo, allora, che qualcuno se ne assuma la responsabilità, perché è vero che esse possono anche essere consegnate entro i termini, ma non vorrei che ciò avvenisse a danno della qualità, visto che i tempi utili appaiono ormai ristrettissimi. È chiaro che il ministro per i problemi delle aree urbane non può rispondere per quanto riguarda l'ANAS, l'aviazione civile e le ferrovie dello Stato, ma sarà comunque utile, soprattutto nella seconda relazione, esprimere giudizi di valutazione sia in ordine al pacchetto delle opere scelte dai comuni, sia in ordine ai rapporti tra il ministro ed i comuni relativamente alla completa realizzazione delle opere non ancora ultimate.

Un'ultima questione che desidero evidenziare è relativa agli stadi in cui si giocheranno le partite dei campionati mondiali di calcio. Il ministro Conte ha affermato che non è compito specifico della commissione prevista dalla legge n. 205 relazionare sui lavori che attengono agli stadi, perché essi sono riferiti ad opere non elencate nella legge suddetta. A mio avviso, sarebbe invece opportuno richiedere alla commissione di interessarsene, dovendo il ministro stesso esprimere un suo giudizio sui costi e sulla resa qualitativa dei medesimi.

DINO MAZZA. Signor ministro, se le è possibile, vorrei che lei ci fornisse l'ordine di grandezza dei lavori delle opere citate come non concludibili entro il 15 marzo. Infatti, se è vero che la spesa

totale avrebbe dovuto assommare a circa 5 mila miliardi, qualora giungessimo a constatare che non risulteranno fruibili per il 15 di maggio opere il cui totale appare, in percentuale, piuttosto basso – e questo dato vorrei conoscerlo per poter dare conclusione al mio ragionamento –, dovrei dire, pur affrontando il problema senza aver partecipato ai lavori di questa specifica commissione, che ciò mi sorprenderebbe in modo positivo. Sin dal momento della sua approvazione, la legge sui campionati mondiali di calcio è stata oggetto di una forte polemica, in quanto a molti è apparsa come un provvedimento-*omnibus* comprensivo di questioni non pertinenti ai campionati stessi; sempre a proposito di questa legge, da più parti si parlò di strumentalizzazioni, sottolineando la convinzione che le opere in essa previste non sarebbero effettivamente servite allo svolgimento dei mondiali di calcio.

Certo, sarebbe stato il massimo se avessimo ottenuto un risultato perfetto ed ottimale, ma non dimentichiamoci che tutto è perfettibile.

Tuttavia, il fatto che i disservizi e le disfunzioni siano limitati a queste opere rappresenta una significativa risposta al polverone sollevato al momento dell'approvazione della legge, il cui *iter* – non dimentichiamolo – si è trascinato in modo strumentale a causa di posizioni ostruzionistiche, che hanno determinato notevoli ritardi nella concessione degli appalti, costringendo ad una accelerazione dei tempi di approvazione.

Infine, ribadendo la richiesta formulata da taluni colleghi, chiedo al ministro di fornirci chiarimenti in relazione alle procedure accelerate introdotte dalla legge, dal momento che, essendo queste ultime riprese – in tutto o in parte – nel recente provvedimento sulle autonomie locali (per cui si tratta di strumenti « a regime »), credo sia molto importante operare una verifica al riguardo.

Ricordo, infatti, che al momento dell'approvazione della legge se ne parlava come di un « grimaldello » teso a « disturbare », o addirittura a scardinare i valori storici, monumentali ed ambientali del nostro paese. Ritengo, pertanto, che risulterebbe utile acquisire una valutazione in merito (tra l'altro, analoga richiesta, seppure con toni diversi, è stata avanzata dal collega Sapio). Infatti, a me non pare che su questo versante gli esempi o, comunque, gli scardinamenti siano tali da giustificare gli allarmismi che, all'improvviso, la stampa ha cominciato a sollevare nell'ultimo periodo.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al ministro Conte per la replica, vorrei svolgere una serie di brevi considerazioni. Innanzitutto, desidero precisare che condivido le valutazioni espresse dal collega Mazza, nonostante vada tenuto presente che i fondi stanziati dalla legge non sono « nuovi », trattandosi del risultato di scelte operate principalmente nell'ambito delle disponibilità di bilancio sia delle amministrazioni centrali sia di quelle periferiche.

Probabilmente non abbiamo posto particolare attenzione, nel momento dell'approvazione della legge n. 205, al famoso articolo 3, in riferimento al quale il ministro ha proceduto a trasmettere la prima delle tre relazioni previste (l'ultima delle quali dovrà pervenire entro il 31 ottobre 1990). Tale relazione avrebbe dovuto essere presentata entro trenta giorni dall'entrata in vigore della legge. Non so se sia stato espresso il parere delle competenti Commissioni parlamentari...

FRANCESCO SAPIO. Sì, è stato espresso.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Le Commissioni competenti hanno espresso un parere unanime.

PRESIDENTE. Dobbiamo chiederci, inoltre, se la nostra debba essere una Commissione che si limiti ad una mera constatazione notarile, o se, invece, sia chiamata ad esercitare un'attività di « vigilanza » – lo dico tra virgolette – sull'andamento dei lavori. Penso, per esempio, ad un intervento sulla linea tranvia-

ria n. 19 di Torino, in riferimento al quale si afferma che non sarà possibile garantire il completamento dell'« arredo verde »; a mio avviso, rispetto a questa e ad analoghe fattispecie, l'opera può senz'altro considerarsi ultimata, a prescindere dalla mancata definizione dei lavori complementari. Probabilmente, se la commissione fosse stata insediata tempestivamente avrebbe potuto suggerire ulteriori « snellimenti », oltre a quelli già introdotti, soprattutto in riferimento alla lentezza che ha contraddistinto l'emanazione dei decreti di occupazione d'urgenza dei suoli in materia di espropri.

Alla pagina 19 della relazione si afferma che non « mancano nemmeno casi di opere, di cui è assicurata la agibilità o la funzionalità alla scadenza dei mondiali, per le quali sono, tuttavia, rinviati i lavori di definitivo completamento o finitura »; in particolare, ci si riferisce, per quanto riguarda Roma, alla linea tranviaria Flaminio, per la quale è previsto un ritardo di un mese nel completamento dei lavori e, per quanto riguarda Genova, agli interventi in Corso Italia e in Corso De Stefanis che, sebbene avviati, saranno ultimati per le Colombiadi. Mi chiedo se tali previsioni non facoltizzino la proroga dei lavori per le Colombiadi, evitando in tal modo di corrispondere le penali previste dalla legge. In particolare, desidero precisare che nessuno di noi intende, con una mera presa d'atto della relazione trasmessaci, sottoscrivere implicitamente una proroga dei lavori fino alle Colombiadi.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Mi accingo ad una breve replica, iniziando dall'osservazione svolta dal presidente circa il ritardo registratosi nell'insediamento della commissione. A tale riguardo vorrei ricordare che le Commissioni ambiente della Camera e del Senato hanno espresso il parere sulla nomina dei tre esperti nel luglio 1989, a termini abbondamentemente scaduti rispetto alla previsione legislativa; inoltre, vorrei precisare che la competenza relativa alla nomina dei componenti la commissione spettava all'allora presidente del Consiglio dei ministri e che solo con la delega conferita nel settembre-ottobre 1989 le competenze sono state affidate al ministero per le aree urbane. Inoltre, ricordo che il dipartimento per le aree urbane è stato istituito con decreto divenuto definitivo solo nel febbraio 1990, per cui la commissione, insediata ai primi di dicembre del 1989 – in tempi più che utili – ha dovuto attendere la definizione delle procedure previste.

Desidero sottolineare che non sarebbe stato possibile comunque pervenire ad una omologazione dei dati prima del dicembre-gennaio 1990, ove si consideri il diverso livello dello stato di avanzamento delle varie opere. Pertanto, all'omologazione definitiva è stato possibile pervenire solo due mesi dopo aver acquisito i dati di rilevamento.

Quanto alla constatazione circa i ritardi dei lavori, non credo che nella relazione sia contenuta alcuna giustificazione in riferimento alle Colombiadi; si è semplicemente rilevato, da parte degli ispettori, lo stato di avanzamento dei lavori, indicando il termine entro il quale questi ultimi avrebbero potuto essere ultimati. Le penali sono in ogni caso quelle previste dai contratti, per cui per i lavori non consegnati entro il 15 maggio scatteranno le penali previste dalla legge. Confermo che le previsioni elaborate dagli ispettori nel dicembre 1989-gennaio 1990 non sono pessimistiche, ma ottimistiche, avendo recepito le dichiarazioni dei dirigenti tecnici degli enti preposti alla realizzazione delle opere.

Quanto all'osservazione, che mi pare la più diffusa ed importante emersa nel corso del dibattito, riferita al rapporto tra urbanistica degli interventi ed urbanistica dei piani, mi sono limitato a dire che, sulla base delle esperienze acquisite nel corso del primo rilevamento, le varianti ai piani regolatori sono state approvate all'unanimità dalle conferenze dei servizi e che tale situazione ha notevolmente accellerato i lavori, senza determinare sconvolgimenti urbanistici. Ciò, come ho rilevato, ci deve confortare sul-

l'opportunità di riflettere a proposito del delicato rapporto che intercorre tra urbanistica degli interventi ed urbanistica dei piani. Questo potrà essere fatto, naturalmente, al termine dei lavori, quando avremo un quadro più completo e potremo verificare se tali incidenze vi siano state o meno. Vorrei chiarire che non è stata operata una scelta in favore dell'urbanistica degli interventi: mi sono limitato a rappresentare che si è deciso all'unanimità ed in conformità alla legge, il che ha prodotto buoni risultati in ordine alla speditezza dei lavori. Non vi sono stati sconvolgimenti del patrimonio artistico-monumentale né di quello ambientale e non si sono manifestate conflittualità eccessive o proteste a causa dei lavori.

Nel corso del mio intervento ho messo in evidenza (ma, d'altra parte, ciò era già indicato nella relazione) che le normative previste dall'accordo di programma e dalla conferenza di servizi introdotta dalla legge hanno avuto, fino ad oggi, esiti positivi; è necessario considerare che tale legge è stata approvata nel mese di maggio del 1989 e che, a meno di un anno di distanza, le opere sono in via di realizzazione; quindi, la normativa ha funzionato perfettamente, quanto a speditezza e trasparenza delle procedure.

Desidero rispondere ad un rilievo, che mi è stato mosso da quasi tutti gli intervenuti, in merito alle trattative private ed ai subappalti. Gli affidamenti a trattative private sono stati notevoli, avendo infatti interessato circa il 70 per cento delle opere: naturalmente, la responsabilità di tale scelta appartiene agli enti che l'hanno operata. Quanto ai subappalti, questi sono stati disciplinati dalla legge in questione in modo più restrittivo rispetto alle precedenti e, a quanto risulta, le procedure sono state rispettate; ancora più restrittiva, però, risulta la normativa contenuta nella legge 19 marzo 1990, n. 55, recante modifiche alla legge Rognoni-La Torre; è ovvio, tuttavia, che la realizzazione delle opere non poteva essere effettuata in ottemperanza ad una legge approvata successivamente al loro avvio.

In alcuni interventi si è sostenuto che non sarebbe stata rivolta la necessaria attenzione al problema della sicurezza negli stadi. L'argomento è stato già trattato circa un mese fa nel corso di una riunione della Presidenza del Consiglio dei ministri appositamente convocata, in seguito alla quale sono state impartite, previo incontro con le organizzazioni sindacali nazionali, specifiche direttive. Anche nella relazione, inoltre, si è posto l'accento sui fatti verificatisi nei cantieri. In questo caso, ne convengo, non sono state rispettate le norme previste dalla legge, la quale richiama in modo specifico tutte le regole che devono essere applicate per la sicurezza nei cantieri; tali regole, a quanto mi risulta, sono state anche riportate nei contratti di affidamento dei lavori: è evidente, quindi, che vi sono precise responsabilità nella gestione dei cantieri.

Si è poi osservato, in particolare da parte dell'onorevole D'Angelo, che è necessario svolgere un'indagine in merito ai lavori di restauro di piazzale Tecchio, a Napoli. Ho già chiarito nel mio intervento che quella presentata è una relazione, per così dire, « statica » su quanto è avvenuto, accompagnata da qualche considerazione iniziale sul funzionamento delle procedure; in una seconda relazione, che sarà presentata entro la fine di maggio, verranno poi completati i rilevamenti ed avviate riflessioni sui problemi emersi in seguito ad essi.

Per quanto riguarda la qualità dell'esecuzione delle opere, ribadisco che è difficile, al momento, effettuare un accertamento di tale natura, che sarà invece realizzato, in seguito al completamento delle opere stesse, anche in base ai verbali di collaudo.

È stato fatto qualche riferimento all'allarme che si è determinato nella stampa e nell'opinione pubblica in seguito alla relazione più volte ricordata. Non vi è dubbio che la stampa abbia evidenziato gli aspetti critici della vicenda, però non credo che vi sia stato

allarmismo, in quanto tutti hanno riconosciuto che, complessivamente, si è avviato un volume di opere straordinario, in un paese come il nostro, per dodici città: d'altra parte, ho già sottolineato tale aspetto nella mia breve introduzione all'audizione odierna.

Vorrei quindi dire, rivolgendomi in particolare all'onorevole Mazza, che complessivamente i lavori sono in via di esecuzione e saranno in gran parte completati e che soltanto una certa quota di essi non sarà portata a termine. Si è chiesto quanto incida tale quota sull'importo totale dei lavori: se la percentuale viene calcolata sui primitivi stanziamenti ha un'incidenza abbastanza cospicua, se invece è riferita all'ammontare complessivo delle spese, come sono venute determinandosi con l'aumento dei prezzi e con l'aggiunta di lotti o di opere, l'incidenza è indubbiamente minore e si aggira intorno al 10-15 per cento. Bisogna considerare, però, che i lavori non completati riguardano prevalentemente quelli relativi agli enti locali, mentre quelli dell'ANAS, delle Ferrovie dello Stato e della SIP sono stati per lo più portati a termine. Ho già detto in precedenza, ma è stato rilevato anche in questa sede, che durante lo svolgimento dei campionati mondiali i lavori nei cantieri dovranno essere comunque sospesi, per cui si cumuleranno altri ritardi.

Mi è stato rimproverato di non avere chiarito adeguatamente il buon esito raggiunto dalle procedure introdotte dalla legge ricordata: tutto ciò, invece, risulta da un capitolo della relazione ed è stato da me ribadito anche nel corso della presente audizione.

Quanto agli stadi, non abbiamo svolto accertamenti su di essi avendo ritenuto che sfuggissero alla competenza di questa Commissione; è stata però allegata alla relazione un'analisi sullo stato di avanzamento dei lavori e sui costi che, per quanto riguarda in particolare gli stadi, hanno subìto un aumento che sfiora il 53-54 per cento.

FRANCESCO SAPIO. Mi scusi, signor ministro, se mi permetto d'interromperla, ma sulla questione degli stadi vorrei segnalare a lei ed alla Commissione la circostanza che, al momento, non abbiamo un interlocutore nel Governo. Il ministro del turismo e dello spettacolo, infatti, dichiara di non volersi interessare della questione in quanto essa rientra nella responsabilità del COL; quest'ultimo afferma, per parte sua, di non avere competenza in materia; il ministro per i problemi delle aree urbane sta ora facendo un'analoga dichiarazione, mentre il ministro dei lavori pubblici ha ricordato di non essere mai stato chiamato ad intervenire sulla questione (e forse avremmo dovuto interpellarlo, almeno per quanto riguarda la sua competenza sull'ANAS), analogamente al ministro dei trasporti, che dovrebbe rispondere per le ferrovie dello Stato.

Vorremo capire, in sostanza, a chi dobbiamo rivolgerci.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane.* Confermo che la commissione si occuperà anche della questione degli stadi, che rientra comunque nel complesso delle opere realizzate in vista dei mondiali; per il momento, si può affermare che, in base a quanto mi risulta, tutti gli stadi verranno completati entro le date indicate, a meno che non sopraggiungano eventi imprevedibili; saranno tra gli stadi migliori del mondo quanto a sicurezza e ad organizzazione e costeranno molto più del previsto. I dati in proposito, che vi sono già stati forniti, si riferiscono allo stato attuale dei lavori, ma potrebbero anche subire ulteriori incrementi. In ogni caso, anche su tale questione la prossima relazione conterrà un'indagine molto precisa.

PRESIDENTE. Vorrei far osservare all'onorevole Sapio che la legge n. 65, relativa agli stadi, trae origine da un disegno di legge presentato dal ministro del turismo e dello spettacolo e che, pertanto, spetta a quest'ultimo riferire su di essa, prova ne sia che il ministro Tognoli ha

visitato lo stadio di Torino e risponderà ad interrogazioni su tale punto.

Per quanto riguarda, poi, le osservazioni fatte dal ministro Conte sulla lievitazione dei costi degli stadi, desidero far presente che il contributo stabilito dal Parlamento è rimasto fermo ai 400 miliardi complessivamente stanziati e non subirà modifiche. Rientra nell'autonomia degli enti locali la decisione di realizzare lavori suppletivi per il completamento degli stadi e non può essere mossa alcuna obiezione, se non si vuole incidere su competenze che non ci appartengono. Per esempio, il contributo relativo ai lavori dello stadio della città di Torino, dove ho effettuato un sopralluogo con i colleghi della Commissione, è bloccato; per tutti gli altri lavori appaltati si impiegano le somme inizialmente disposte e si chiede l'utilizzo dei ribassi d'asta, che hanno avuto una media del 22 e del 33 per cento nei settori ferroviari, per quanto la nuova normativa sulla Cassa depositi e prestiti non consenta di procedere con le modalità finora seguite. Quindi, se dobbiamo approfondire la conoscenza del problema degli stadi, a parte la buona disponibilità del ministro Conte, che interpreta in modo ampio l'articolo 3 della legge n. 205 del 1989, il referente deve essere il ministro del turismo e dello spettacolo.

PAOLO MARTUSCELLI. Bisogna tener presente che la lievitazione dei costi è stata determinata anche dall'approvazione della recente disciplina sulla sicurezza negli stadi, che ha portato alla realizzazione di interventi non previsti nei progetti iniziali.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il ministro Conte, che incontreremo nuovamente nel prosieguo dei nostri lavori.

La seduta termina alle 11,45.