

4

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 23 MAGGIO 1990

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE BOTTA



PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 16,15.

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

Audizione del ministro dei trasporti, professor Carlo Bernini.

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 dei trasporti, professor Carlo Bernini.

Nel ringraziare il ministro Bernini per avere immediatamente aderito all'invito della Commissione, vorrei precisare che, con l'audizione odierna e con quella che si svolgerà domani, si completerà la serie degli interventi in materia.

Nel ricordare le visite svolte nelle città sedi del campionato mondiale e l'insieme dell'attività conoscitiva della Commissione, vorrei chiedere al ministro dei trasporti se questa legge sul campionato mondiale abbia funzionato bene, particolarmente per quanto riguarda le procedure di accelerazione. Vorrei inoltre sapere se l'impostazione seguita in questo settore possa essere messa a regime così come quella procedura, ai sensi dell'articolo 5 della suddetta legge, che consente all'Ente ferrovie dello Stato di contrarre mutui per una cifra di 430 miliardi nell'arco di due anni con una serie di interventi in tutte le sedi del campionato mondiale, con l'eccezione delle città di Palermo e di Cagliari.

Qual è lo stato dei lavori che erano stati previsti? È possibile, a questo punto, l'utilizzazione delle strutture realizzate?

Per quanto riguarda l'ordine dei lavori, vorrei precisare che dopo lo svolgimento dell'audizione del ministro dei lavori pubblici nella giornata di domani, venerdì 25 maggio, avrà luogo una conferenza-stampa oltre alle relazioni che i colleghi Sapio e D'Angelo dovranno redigere.

Auspichiamo che il provvedimento di legge sul CIPET possa procedere nel suo iter legislativo; ricordo che sono stati presentati alcuni emendamenti dal relatore sui quali la Commissione dovrà esprimere il proprio parere. Credo che tale provvedimento di legge possa prendere in considerazione in modo obiettivo la politica complessiva dei trasporti.

Ricordo che due giorni or sono a Gattinara – alla presenza anche del collega Cerutti – si è parlato della costruzione di un interporto sul quale, peraltro, esistono alcune perplessità.

I rappresentanti delle ferrovie hanno precisato che oggi il sistema combinato raggiunge il 4 per cento con la prospettiva di arrivare, entro l'anno duemila, ad una percentuale del 43 per cento. Vorrei invitare – qualora fosse possibile – il ministro, o il Consiglio dei ministri a sollecitare al Senato un rapido iter della proposta di legge sulla politica dell'intermodalità, approvata nel novembre del 1989 dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti.* Onorevole presidente, onorevoli deputati, vorrei innanzitutto ringraziare la Commissione per l'invito che mi ha rivolto per aggiornarla sull'applicazione della cosiddetta legge sul campionato mondiale di calcio per quanto riguarda le opere di competenza del Ministero dei trasporti e,

in particolare, delle ferrovie dello Stato, dell'aviazione civile e – con alcune prestazioni collaterali – della motorizzazione civile.

In risposta all'invito formulato dal presidente della Commissione, mi permetto di dire che anche noi riteniamo molto importante procedere al varo del provvedimento di legge sul CIPET. Preciso che la sua riformulazione è avvenuta attraverso una perfetta intesa tra la Commissione e il ministro, e che tale operazione ha corrisposto ad una necessità molto pratica e molto « italiana ». Si è più volte discusso sull'opportunità di pervenire alla costituzione di un « superministero »; personalmente riterrò opportuno, invece, pervenire all'istituzione di un normalissimo Ministero dei trasporti dello stesso tipo di quelli esistenti negli altri paesi della Comunità europea. Si tratterebbe, quindi, di un normalissimo ministero, di tipo europeo, che si occupa della materia dei trasporti: credo che questa potrebbe rappresentare la soluzione più opportuna.

Devo aggiungere, peraltro, non con animo rinunciatario, ma per dovere di realismo, che ritengo che anche questo normale assetto non sia politicamente a portata di mano, tant'è che noi ci stiamo attrezzando per modificare le strutture attualmente esistenti, vale a dire le varie direzioni di questo « mezzo Ministero », lasciando ad un disegno di riformulazione istituzionale – che deve prendere le mosse da una sede più alta e qualificata – l'ipotesi di accelerare il momento in cui il Governo della Repubblica potrà disporre di un Ministero dei trasporti come quelli esistenti negli altri paesi europei.

Nel frattempo, credo che il ruolo del CIPET, così come è stato riformulato, sia indispensabile. Esso potrebbe rappresentare una sede unitaria e collegiale di decisione per i numerosi ministri interessati alla complessa vicenda dei trasporti, coordinare le politiche dei vari ministeri, a cominciare dall'aspetto più sensibile, quello finanziario, nel senso che si dovrebbe arrivare alla costituzione di un fondo unico per i trasporti, per dare una

sorta di coerenza effettiva alle scelte programmate nel comparto. Dall'altro lato, esso dovrebbe garantire una conformità alle indicazioni del piano generale dei trasporti, direttamente sui piani regionali, e indirettamente (per il tramite delle regioni medesime) per assicurare le stesse compatibilità e conformità anche ai progetti degli enti locali subordinati. Si tratta quindi di un impianto estremamente semplice e snello, che dovrebbe consentire di mettere ordine nell'esistente e di scegliere in modo organico, con priorità concordate, i nuovi investimenti.

Le assicuro inoltre, signor presidente, per la sua autorevole sollecitazione di poc'anzi, ma anche per una vistosa coincidenza di interessi, che continueremo a premere presso il Senato perché venga tempestivamente approvata la proposta di legge sull'intermodalità, la prima a tradurre in concreto una delle grandi indicazioni, confermata come essenziale e positiva, del piano generale dei trasporti, e cioè l'interportualità. Abbiamo motivo di ritenere che vi saranno alcune modifiche rispetto al testo approvato nello scorso novembre dalla Commissione trasporti della Camera, che dovrà quindi di nuovo essere sottoposto al nostro vaglio: è una delle conseguenze dei confronti avuti con le categorie degli autotrasportatori nel corso della nota vertenza.

Inoltre, sarà nostra preoccupazione accelerare nel concreto la realizzazione del trasporto combinato, in questo momento, ferrovia-strada per le merci, esplicitata in alcune iniziative assunte congiuntamente dall'ente ferroviario e dagli autotrasportatori, che stanno dando lentamente i loro frutti. Penso che sia la prima volta, nella storia della nostra Repubblica, che ferrovieri e autotrasportatori si siano riuniti per modificare certe mentalità e forme organizzative del trasporto, intaccando profondamente l'attuale struttura. Per fare un solo esempio, si tratta di sostituire gran parte degli autocarri esistenti nel nostro paese con altri mezzi (casce mobili e semirimorchi), in grado di proseguire il viaggio in treno, una volta compiuto il segmento stradale. Una sostitu-

zione del genere comporta investimenti, un cambiamento dell'industria e dell'organizzazione del lavoro, nonché un cambio delle dimensioni d'impresa, perché il « padroncino », che non si capisce bene come sia sopravvissuto finora con un camion, certamente non potrebbe sopravvivere con un semirimorchio o un trattore, perché questa modalità di trasporto implica tutta una nuova organizzazione del lavoro.

Si tratta di un'impresa cospicua anche se fortemente necessitata, che rappresenta la chiave di volta pratica dello spostamento del traffico da strada a rotaia. Non bisogna dimenticare che questo risultato non si ottiene *tout court* sostituendo il trasporto ferroviario all'autotrasporto, ma combinando i due sistemi. Un trasporto interamente ferroviario in sostituzione del trasporto attuale su strada non vi sarà mai; ogni modalità dovrà, segmento per segmento, concorrere secondo regole di efficienza e convenienza economica ad una soluzione appunto combinata, che ora dovrebbe risolvere i nostri problemi.

A questo proposito, poiché considero mio dovere, quando ho occasione di parlare in Parlamento, anticipare ciò che sta per accadere, vorrei dire che l'INT rappresenta un'altra grande occasione, come la CIT, per perdere dei soldi. Tale istituto è in fase di revisione e credo che arriveremo ad un suo profondo cambiamento, se non alla soppressione, di fronte ad esigenze nuove, non ultima quella di avere una struttura con una presenza pubblica, ma con una efficienza privata, per cominciare ad effettuare dei trasporti anche via mare. Siamo un paese che non ha cabotaggio marittimo, e quindi questo potrebbe costituire in qualche modo uno degli spazi da occupare.

Venendo al merito, desidero rispondere in modo molto pratico alla seconda domanda formulata dal presidente relativamente alle procedure. Nella legge di accompagnamento alla legge finanziaria, riguardante il settore dei trasporti, abbiamo mutuato questa procedura sia per le opere ferroviarie, sia per quelle aereo-

portuali. Siamo convintissimi che si debba mantenere questa procedura, anche se non ci nascondiamo che alcuni aggiustamenti sono necessari. Gli inconvenienti che abbiamo rilevato sono stati tutti di ordinaria amministrazione, anche se, ad esempio, con riguardo all'aeroporto di Milano abbiamo trovato, nella rotta di avvicinamento alla pista, un cavalcavia attraverso la strada e abbiamo dovuto scegliere tra questo e quella. Problemi del genere se ne verificano anche con le procedure ordinarie e pertanto raccomandiamo massimamente il mantenimento della procedura agevolata. Credo che le stesse conferenze dei servizi potranno costituire un nuovo modo di lavorare dell'amministrazione, che non fa perdere nulla né della specificità, né della diligenza, né della possibilità di riflettere. Il nostro parere è pertanto favorevole.

Ho predisposto, per quanto concerne gli aspetti più specifici, una relazione in cui esprimo soddisfazione per l'andamento dei lavori delle ferrovie dello stato, dell'aviazione civile, nonché per le prestazioni combinate della motorizzazione civile. In merito alle opere di competenza dell'Ente ferrovie dello Stato, in linea generale può dirsi che tutti i lavori direttamente interessanti la clientela sono stati realizzati o lo saranno entro la data d'inizio del campionato mondiale di calcio del 1990. Potranno slittare nel periodo immediatamente successivo talune rifiniture o interventi minori, che non comportano comunque alcun disagio per la clientela.

Nella relazione è contenuta poi una lunga descrizione dei lavori relativi ai diversi compartimenti.

Nel compartimento di Roma insiste l'opera più importante, cioè il collegamento con l'aeroporto, però essa è accompagnata da una serie di altre opere, per cui si può dire che tale compartimento ha avuto risorse e possibilità veramente notevoli. In particolare, il *terminal* di Roma Ostiense cambia completamente l'articolazione del servizio aereo con riguardo alla città, e probabilmente esso offrirà anche l'occasione per una nuova formula di gestione delle stazioni - con

indirizzi di tipo privatistico —, la quale dovrebbe consentire maggiore efficienza ed anche non lievi vantaggi economici. Ricordo che sono stati inoltre realizzati interventi nell'ambito delle stazioni di Roma Termini, Roma Tiburtina e Roma Ostiense.

Anche negli altri compartimenti sono state realizzate opere di notevole impegno. A Torino gli interventi più significativi previsti sono quelli riferiti alla stazione di Torino Porta Nuova (pensiline, pavimentazioni, restauro conservativo del fabbricato viaggiatori, realizzazioni della sala disco verde, ristrutturazione di ambienti vari), e nella relazione vi è la descrizione della loro attuazione.

A Milano, i principali interventi si riferiscono alla stazione di Milano Centrale (sabbatura delle pareti marmoree, costruzioni di nuovi varchi di accesso, scale mobili, eccetera). Nello stesso compartimento sono stati inoltre finanziati interventi di riclassamento e velocizzazione della Torino-Milano; a causa dei ritardi nell'assegnazione degli appalti, si ritiene però che alcuni degli interventi slitteranno oltre la data prevista. Tali ritardi, tuttavia, non comporteranno alcun disagio per la clientela (si noti che una volta si parlava di « utenza », mentre adesso si usa il termine « clientela »: è una nuova impostazione, però i soldi restano quelli di prima).

Nel compartimento di Trieste vi sono stati interventi per la stazione di Udine, ed in quello di Verona i principali lavori sono riferiti alla stazione di Verona.

Alla stazione di Bologna i lavori principali riguardano la sistemazione ed il potenziamento dei servizi alla clientela, la sala disco verde, la riqualificazione dei piazzali est ed ovest, la segnaletica di stazione, il nuovo parcheggio in aree di Bologna Ravone; è previsto solo uno slittamento dei lavori per il servizio informazioni, ma si garantisce comunque l'agibilità della stazione e la chiusura dei cantieri durante il periodo di svolgimento del campionato di calcio.

Nel compartimento di Genova, i lavori principali risultano essere concentrati

nella stazione di Genova Brignole, dove sono stati realizzati interventi per l'abbattimento delle barriere architettoniche, il rifacimento della stazione, le nuove sale di attesa e la sala disco verde, l'adeguamento dell'illuminazione ed il miglioramento degli impianti telematici. I lavori hanno avuto uno svolgimento regolare, e se ne prevede l'ultimazione nel corso del mese di maggio.

Nel compartimento di Firenze, i lavori principali hanno interessato la velocizzazione della Firenze-Pisa, mediante la realizzazione della variante di tracciato « La Rotta », la cui apertura all'esercizio è già avvenuta, come pure la riqualificazione della stazione di Firenze-Santa Maria Novella nelle aree a servizio della clientela.

Nel compartimento di Napoli i lavori principali hanno riguardato la riqualificazione ed il potenziamento degli impianti della linea metropolitana di Napoli, nonché l'ampliamento ed il rinnovamento degli ambienti ad uso della clientela della stazione di Napoli centrale. Sono stati inoltre realizzati interventi di riqualificazione diffusa nella stazione di Napoli Mergellina. I lavori hanno avuto uno svolgimento abbastanza regolare, e ne è prevista la regolare conclusione entro il 5 giugno prossimo, sostanzialmente per gli impianti di maggiore impatto con la clientela.

Per quanto riguarda il compartimento di Bari, i lavori principali sono stati effettuati nella stazione di Bari Centrale, soprattutto negli ambienti ad uso della clientela. Sono stati inoltre realizzati interventi negli impianti tecnologici di stazione tesi al miglioramento delle informazioni al pubblico, ed altresì interventi propedeutici alla velocizzazione della linea Foggia-Bari. I lavori concernenti la stazione di Bari Centrale sono regolarmente conclusi.

Nel compartimento di Palermo, i principali lavori sono riferiti in primo luogo alla realizzazione di un servizio ferroviario di tipo metropolitano nel tratto Palermo Notarbartolo e Palermo marittima, con fermate intermedie di cui una (Federico Imperatore) nelle vicinanze dello sta-

dio della città. Quest'opera dovrebbe essere conclusa, poiché mi hanno invitato ad inaugurarla: certo, ciò non rappresenta una garanzia assoluta, dato che alle volte si inaugurano anche opere non compiute ...

GIANCARLO GALLI. E che poi restano incompiute !

PRESIDENTE. Anzi, l'inaugurazione è fatta per confermare che l'opera è conclusa, anche quando di fatto non lo è.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Poi qualche altro ministro torna per l'inaugurazione definitiva !

Nello stesso compartimento, sono stati effettuati lavori di riqualificazione del fabbricato viaggiatori di Palermo Centrale, con particolare riguardo al potenziamento degli impianti al servizio della clientela. I lavori in questione hanno avuto andamento regolare, e se ne prevede l'ultimazione entro la fine del corrente mese di maggio. Non sarà invece completato il servizio ferroviario metropolitano fino alla stazione terminale di Palermo Marittima per difficoltà occorse nel rapporto con l'Ente porto (si tratta di un motivo reale, come ho potuto rilevare andando a Palermo la settimana scorsa).

Per quanto riguarda il compartimento di Cagliari, non era previsto, a norma della legge n. 205 del 1989, alcun intervento infrastrutturale agli impianti ferroviari.

Con riferimento alle opere di competenza dell'aviazione civile, ricordo che quelle aeroportuali sono state in parte realizzate direttamente dal Ministero dei trasporti (Civilavia), ed in parte affidate in concessione di sola costruzione alle società o agli enti di gestione aeroportuali.

Le opere risultano regolarmente ultimate nei termini previsti (salvo limitati interventi di finitura, che non ne inficiano comunque l'operatività), fatta eccezione per i lavori di ristrutturazione ed ampliamento delle aerostazioni passeggeri di Bergamo e di Ronchi dei Legionari; i lavori da eseguire per l'aerostazione di

Bergamo non influiscono comunque sulla funzionalità degli impianti. Apro qui una parentesi per dire (si tratta di un problema a loro senz'altro ben noto e familiare) che, al riguardo, si è avuta una pressione molto motivata perché si consenta di applicare la stessa procedura ad altri lavori non finanziati in questo modo. Vi è il rischio di formulare consistenti programmi, mentre noi abbiamo preferito che il lotto funzionale finanziato fosse comunque ultimato, pur favorendo la predisposizione per il proseguimento dei lavori, ed auspicando che anche per quest'ultimo possano essere nuovamente applicate quelle norme che fin qui abbiamo riscontrato utili.

Tornando agli interventi di cui prima parlavo, ricordo che la loro quasi totalità è stata oggetto di adeguamenti in corso d'opera, derivanti essenzialmente da talune indifferibili esigenze che non si sono potute completamente valutare in fase di elaborazione dei progetti, essendo stati questi elaborati, per motivi di urgenza, da enti diversi - principalmente enti e società di gestione aeroportuali - ed in tempi ristretti.

L'incremento dei costi per gli adeguamenti in corso d'opera è risultato mediamente, per il complesso delle opere in gestione diretta, di poco superiore al 18 per cento rispetto alle previsioni del progetto, mentre per le opere in concessione di sola costruzione esso è risultato leggermente superiore al 35 per cento (probabilmente le gestioni locali hanno fatto anche dell'altro, nel senso che hanno riaccomodato a quelli preesistenti gli impianti nuovi). In quest'ultimo caso, l'incremento è derivato principalmente dalla sopravvenuta necessità di anticipare in parte lavorazioni previste in lotti successivi di opere: e molte volte si sono avuti anche interventi diretti di queste amministrazioni.

Vengo a fornire ora dei dati riassuntivi riguardo all'impegno di spesa. Per le opere a realizzazione diretta, l'importo totale dei lavori, come da progetto, è stato di lire 57 miliardi e 60 milioni, gestiti direttamente, con un incremento

per adeguamenti in corso d'opera che ha portato ad un totale finale di lire 64 miliardi e 254 milioni. Per le opere affidate in concessione, l'importo totale dei lavori, come da progetto, è stato di lire 31 miliardi e 759 milioni, con un incremento per adeguamenti in corso d'opera che ha portato ad un totale finale di lire 43 miliardi (si tratta di quell'aumento del 35 per cento di cui parlavo prima). Complessivamente - cioè per le opere a gestione diretta e per quelle affidate in concessione - l'importo totale dei lavori, come da progetto, è stato di lire 88 miliardi e 819 milioni, con un incremento per adeguamenti in corso d'opera di lire 107 miliardi e 525 milioni.

Tutte queste opere sono state completate. Per quanto riguarda quelle a gestione diretta (Civilavia) la realizzazione è stata, al 15 maggio, del 100 per cento negli aeroporti di Bergamo, Verona, Milano Malpensa, Bologna, Venezia, Bari e Palermo, del 97 per cento in quello di Pisa, mentre con riferimento all'aeroporto di Cagliari la realizzazione è stata al 100 per cento per l'ampliamento dell'aerostazione passeggeri (con l'83, 22 per cento di incremento lavori) e del 97 per cento per il parcheggio multipiano (con il 37,20 per cento di incremento lavori).

Per quanto riguarda le opere affidate in concessione, la realizzazione è stata del 100 per cento negli aeroporti di Torino e Verona, del 93 per cento in quello di Bergamo e dell'87 per cento in quello di Trieste-Ronchi dei Legionari.

Nella relazione sono poi riportate le prestazioni della motorizzazione civile, riguardanti ovviamente soprattutto il rilascio dei nulla osta in sede di conferenza dei servizi, i quali hanno poi dovuto essere seguiti da altri controlli, per il rilascio dell'autorizzazione definitiva, per quanto concerne i sistemi di trasporto su rotaia e gli impianti vari.

In questo documento sono descritti dettagliatamente anche tutti quegli aspetti riguardanti l'esercizio, suddivisi area per area. Per quanto riguarda l'area di Torino, si fa riferimento al prolungamento della linea 3 della metropolitana

leggera in direzione dello stadio della Continassa ed alla ferrovia Torino-Ceres; sottolineo tuttavia che, per quanto concerne tale opera, mancano le designazioni dei rappresentanti degli enti locali nella commissione di agibilità, e che le verifiche e le prove avranno inizio il 27 maggio 1990 ...

PRESIDENTE. Si è pervenuti ad una percentuale di realizzazione del cento per cento!

CARLO BERNINI, Ministro dei trasporti. Infatti, si tratta di dati molto soddisfacenti. Anche gli aumenti registrati non devono impressionare perché si sarebbero riscontrati lo stesso con le procedure normali, soltanto con un diverso decorrere del tempo.

Avendo fornito alla Commissione un documento molto dettagliato sullo stato di realizzazione delle opere relative al campionato mondiale di calcio 1990, credo sia inutile procedere alla sua lettura integrale.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bernini per la sua relazione così esauriente e dettagliata.

GIUSEPPE CERUTTI. Desidero anch'io ringraziare il ministro dei trasporti per la sua relazione, che ci consente di disporre, anche nel settore dei trasporti, di un quadro puntuale e preciso degli interventi e delle realizzazioni operati in funzione del campionato mondiale di calcio del 1990.

Pur ritenendo che il ministro non abbia bisogno di precisazioni o di puntualizzazioni da parte nostra, credo opportuno sottolineare alcuni aspetti che considero fondamentali.

Nel settore del trasporto ferroviario sono stati eseguiti una serie di lavori che definirei - almeno in gran parte - di abbellimento, ma certamente non sostanziali per quanto riguarda l'ammodernamento della struttura ferroviaria e, pertanto, la effettiva efficienza del sistema del trasporto, sia dei passeggeri, sia delle merci.

Devo dare atto al ministro Bernini di avere recepito immediatamente questa sensazione, e del fatto che la sua nomina a titolare del Ministero dei trasporti ha coinciso con una coraggiosa proposta di piano ferroviario che – se non vado errato – ha concluso il suo *iter* e, salvo alcune puntualizzazioni di carattere tecnico, consentirà di avviare i lavori nel settore e, di conseguenza, di riprendere quelli rimasti in sospeso. Per tali ragioni, signor ministro, mi sento di ringraziarla in modo particolare per quanto è stato fatto a Torino. In questa città vi sono stati lavori iniziati, sospesi, annullati, ripresi e programmati nuovamente, e poi inseriti nel piano triennale e considerati dal ministro indispensabili e fondamentali.

PRESIDENTE. Si riferisce al « passante » ?

GIUSEPPE CERUTTI. Non uso tale espressione perché è stata eliminata dalla nostra lingua (infatti, in Italia ogni tanto vengono modificati alcuni vocaboli, che non si possono più pronunciare): in questo caso, si parla di quadruplicazione dell'asse ferroviario.

Sarei interessato a che il ministro Bernini venisse nella città di Torino – se è possibile, come ospite della nuova giunta che si sta formando dopo la recente tornata elettorale – per far riprendere questi lavori.

PRESIDENTE. Si sta riferendo al nuovo progetto di legge sulle autonomie locali che dovrà essere esaminato dal Senato ?

GIUSEPPE CERUTTI. Certamente.

Sono molto fiducioso, signor presidente, perché il nostro è uno Stato che non può limitarsi a riconoscere che qualcosa bisogna pur fare; visto che io credo ancora nelle istituzioni, auspico che anche i più importanti partiti – quelli che hanno la maggiore responsabilità nella guida sia degli enti locali, sia del Governo – si rendano conto che non possono

più perdere tempo. Tale auspicio riguarda anche la città di Torino per una serie di aspetti, che non si possono ricondurre, per la loro complessità, al solo momento, pur importante, del campionato mondiale di calcio; essi infatti devono giustamente trovare considerazione e riscontro sia in un piano triennale, sia in un piano decennale di più ampio respiro.

Vorrei quindi sapere se sia possibile conoscere i tempi tecnici occorrenti affinché questo piano ferroviario triennale, approvato dai due rami del Parlamento, produca un reale ammodernamento nel settore delle ferrovie.

Signor ministro, abbiamo *in itinere* – questa è la seconda questione che intendo affrontare – un provvedimento di legge riguardante le linee metropolitane, che rappresentano un altro sistema fondamentale integrato e di supporto reciproco fra trasporto ferroviario ed assetto delle aree urbane. Ricordo che, a tale riguardo, avevamo avuto l'assenso per l'avvio dell'*iter* in sede legislativa presso le Commissioni riunite ambiente e trasporti: ma, al momento attuale, non si sente più parlare di questo impegno. Vorrei perciò sapere dal ministro se i motivi che frenano l'*iter* di questo provvedimento di legge (che è altrettanto importante, soprattutto per il trasporto nelle grandi aree e per l'ammodernamento del trasporto di massa) siano solo di carattere finanziario oppure se sussistano ragioni di natura politica.

Vorrei, infine, avere alcuni chiarimenti sulla questione degli aeroporti per i quali, con la legge sul campionato mondiale di calcio 1990, sono state garantite reali possibilità operative: cito il caso di Torino dove si è realizzata un'area per i parcheggi (ho letto con molta soddisfazione sui giornali che l'aumento dei costi è stato soltanto del 2 per cento, rispetto alle previsioni iniziali: questo dato fa onore all'amministrazione della città di Torino). Vi sono poi alcuni aspetti che gradirei venissero chiariti, legati alla realizzazione (come si sta registrando nel caso di Roma con il collegamento con il *terminal* di Roma Ostiense) di un collegamento dell'aeroporto di Caselle con il

centro della città di Torino, attraverso la linea ferroviaria Torino-Ceres. Vorrei sapere se vi sarà la possibilità di completare i relativi lavori che, come risulta dal documento fornito dal ministro Bernini, sono in uno stato di avanzata realizzazione e, soprattutto, di raggiungere quell'obiettivo di inserire questo tronco nel famoso progetto di quadruplicazione dell'asse ferroviario, che consentirà di giungere nel centro di Torino e, pertanto, di rendere operante il trasporto.

PRESIDENTE. Credo che l'onorevole Cerutti, risentendo della sua passata esperienza di assessore regionale ai trasporti, sia andato oltre gli argomenti delineati nella relazione del Ministro, incentrata sulla problematica dei trasporti.

Ritengo, in ogni caso, che, il ministro non rinuncerà a venire presso la nostra Commissione nel momento in cui un fatto straordinario diventerà ordinario nell'ambito di un Ministero con una visione complessiva dei problemi.

Vorrei precisare che, per quanto riguarda quell'esame congiunto delle Commissioni VIII e IX, a cui faceva riferimento l'onorevole Cerutti, l'ufficio di presidenza della nostra Commissione da tempo ha espresso la nostra piena disponibilità a riprendere l'esame in sede legislativa di quel provvedimento di legge.

Ritengo però che vi sia un problema da risolvere, relativo al fatto che con il provvedimento di legge sul campionato mondiale di calcio, abbiamo previsto l'erogazione ai comuni interessati di 900 miliardi di mutui per la realizzazione e l'ulteriore prosecuzione dei lavori per le metropolitane. Ci chiediamo quindi come quel sistema interconnesso - richiamato dall'onorevole Cerutti - sviluppandosi dalle ferrovie in concessione ai « passanti », o alle quadruplicazioni, si inserirà nell'ambito della nuova legge sui trasporti rapidi di massa e se rientrerà nelle competenze del Ministero per i problemi delle aree urbane o in quelle del Ministero dei trasporti, poiché credo che, in questo caso ci troviamo di fronte ad una visione assai più ampia di quella relativa alle aree urbane.

La nostra Commissione è da tempo in attesa di dare il proprio contributo sul tema dell'assetto del territorio, e mi auguro che il ministro offra la propria disponibilità in questa sede, per cercare di coordinare nel modo migliore, insieme con le altre Commissioni, la politica complessiva dei trasporti.

PAOLO MARTUSCELLI. Desidero rivolgere al ministro, che ringrazio per la sua ampia esposizione, alcune brevi domande.

Innanzitutto vorrei sapere da lui, a proposito della Conferenza dei servizi - dato che ne è stato a suo tempo uno dei fautori - quali siano gli inconvenienti che ha incontrato nella gestione dei lavori per il campionato mondiale di calcio, in modo da poterci aggiornare sugli esiti della relativa norma che, se pur frettolosa, ha dato dei risultati positivi.

Vorrei sapere, inoltre, per quanto riguarda i tratti metropolitani, se siano stati predisposti orari diversi, per soddisfare la maggiore utenza che si avrà durante il periodo in cui si svolgeranno le partite di calcio. Le chiedo poi se questi orari potranno eventualmente essere mantenuti, proprio per alleggerire il traffico urbano in città, come Napoli, considerate « a rischio ».

Sempre in riferimento a Napoli, vorrei sapere se sia possibile concordare con il Ministero dell'interno, dato che si sono effettuati lavori di una certa importanza anche dal punto di vista finanziario, un piano di sicurezza per l'utenza delle stazioni metropolitane le quali, trovandosi il più delle volte sotto il livello di superficie, non vengono usate per paura di scippi o rapine.

Ella, signor ministro, ha inoltre sostenuto che vi sono perplessità per quanto concerne il tratto eseguito della linea tranviaria rapida di Napoli (2 chilometri, sui 2,3 previsti). A mio avviso, le perplessità non derivano tanto dal fatto che non siano stati completati per inconvenienti tecnici gli ultimi 300 metri, ma concernono l'impostazione progettuale. Oppure vi sono altri tipi di perplessità?

Infine, nella zona di Napoli esiste un piano dei trasporti, per il collegamento dei tratti metropolitani delle ferrovie con le funicolari, il quale, pur iniziato, non è mai stato ultimato. Esso certamente agevolerebbe l'uso del mezzo su ferro e alleggerirebbe il traffico dai mezzi gommati, in una città, come Napoli, di difficile vivibilità.

GUIDO D'ANGELO. Il presidente ci ha richiamato all'ordine del giorno, e pertanto mi riservo di intervenire su particolari problemi in una prossima occasione. Mi farà piacere incontrare di nuovo il ministro Bernini, che dimostra una capacità di sintesi e un modo chiaro di esporre i problemi, e poter esaminare questioni diverse da quelle concernenti l'argomento oggi in discussione, come quella delle ferrovie nel Mezzogiorno (per quanto concerne le ferrovie in generale, il ministro Bernini con qualche battuta ci ha già fatto capire quale sia la sua opinione).

Per quanto riguarda specificamente l'oggetto dell'indagine, credo che l'intervento più importante relativo all'area napoletana sia quello della linea tranviaria rapida, certamente più importante degli interventi dell'Istituto nazionale dei trasporti: quelle opere eseguite nelle stazioni, di cui si parla nella prima parte della relazione, sono infatti ben poca cosa rispetto alla linea tramviaria rapida, nonché a tutti i principali interventi decisi per il campionato mondiale di calcio. Ritengo quindi quest'opera essenziale per Napoli, anche se non è sicuro che si possa ottenere nei termini il nulla osta della motorizzazione civile ai fini della sicurezza dell'impianto, che potrebbe quindi non risultare utilizzabile per il campionato di calcio.

Ricordo inoltre che vi è stata una riduzione dai 3,2 chilometri del progetto originario a 2,3, ed è stato finora eseguito solo un tratto di 2 chilometri. Mi auguro che il Ministero possa svolgere una precisa indagine in proposito.

Mi sia consentito tuttavia notare che il tratto eseguito, avrà o meno il nulla

osta della motorizzazione civile, è sostanzialmente inutile, pur essendo costato circa 250 miliardi. Spero che il Ministero possa approfondire l'argomento e dare un contributo valido, di carattere non tanto economico, ma promozionale, affinché la linea tranviaria rapida venga realizzata nel suo progetto globale, altrimenti avremo praticamente sperperato 250 miliardi.

Questo discorso va collegato con quello relativo al progetto delle metropolitane leggere: anche in tal caso bisognerebbe evitare una dispersione dei fondi cercando di concentrarli affinché non si aprano centinaia di cantieri che poi non riescono a chiudersi, quindi con un capitale fisso sociale che non produce nulla finché l'opera nel suo complesso non sarà realizzata.

PRESIDENTE. In merito ai ritardi lamentati per il completamento della linea tranviaria rapida di Napoli e di altre opere, vorrei ricordare che la legge prevede, una volta fissate le procedure accelerative, non solo di approvazione ma anche di affidamento, che se le opere non vengono ultimate entro una certa data debba essere pagata una penale.

FRANCESCO SAPIO. Ho ascoltato attentamente l'esposizione del ministro e prendo per buoni i dati che ci ha fornito. Domani dovremo concludere la nostra relazione su questa indagine conoscitiva della Commissione e sicuramente le informazioni e le cifre fornite dal ministro in ordine alla realizzazione delle opere di competenza dell'Ente ferrovie dello Stato e dell'aviazione civile costituiranno un punto di partenza determinante.

Dobbiamo prendere atto che sostanzialmente i lavori di competenza dell'Ente ferroviario sono quasi completamente ultimati e consegnati; a quanto si intende, le ultime opere di completamento consistono in finiture. Il ministro, infatti, ha avuto modo di specificare di che cosa si tratti quando ha affermato che le opere erano in corso di completamento e restavano da realizzare solo al-

cune finiture. Ritengo allora che queste siano da ritenersi comprensive dei dispositivi speciali per la regolazione dell'afflusso dei passeggeri in uscita dagli stadi, che dovranno accedere ai marciapiedi delle fermate attraverso gallerie pedonali già in parte ultimate, come pure delle opere di segnaletica e di miglioramento del servizio alla clientela (nella maggior parte dei casi, si tratta di adeguamenti delle sale disco verde).

Non mi soffermerò a chiedere ulteriori specificazioni, anche se dovrei esplicitare meglio alcune considerazioni di dettaglio. Infatti, la nostra Commissione si poneva come obiettivo non tanto e non solo quello di vedere come i finanziamenti degli enti di gestione e di programmazione fossero stati utilizzati, e se effettivamente le opere poste in cantiere sarebbero state ultimate in tempo utile per lo svolgimento del campionato mondiale di calcio, ma anche quello di verificare la congruità dei costi per la realizzazione di queste opere, nonché la qualità di quelle effettivamente realizzate.

Invece, il ministro solo marginalmente ha fornito informazioni sui sistemi di affidamento, soprattutto per quanto riguarda le opere di competenza dell'aviazione civile; mi pare che nella sua relazione manchi un quadro complessivo anche per ciò che concerne le opere di competenza dell'Ente ferrovie dello Stato, che non siano quelle aeroportuali.

Se ho capito bene, la quasi totalità delle opere ha subito adeguamenti in corso d'opera, per difetti di progettazione. Inoltre, per lo meno per la realizzazione delle opere aeroportuali, si sono utilizzati il sistema della realizzazione diretta e quello dell'affidamento in concessione. Nel primo caso, l'importo totale dei lavori è stato di lire 57 miliardi; in proposito, nella relazione le cifre vengono citate in milioni di lire, ma ritengo che si faccia riferimento alla «lira pesante», per cui in realtà si tratta di miliardi: è così, signor ministro?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*.
Sì, si tratta di miliardi.

FRANCESCO SAPIO. Per questi interventi si è avuto un incremento dovuto ad adeguamenti in corso d'opera, che ha portato ad un totale di 64 miliardi.

Nel secondo caso, si rileva una concessione abbastanza anomala, poiché il ministro ha ripetuto varie volte che si tratta di una concessione di sola costruzione; ora, voglio ritenere che si tratti di concessione di progettazione ed esecuzione delle opere, in quanto la concessione di sola costruzione si configura come un appalto, e pertanto non sarebbe stata possibile.

Ritengo che non vi sia da compiere una valutazione molto critica circa l'incremento dei costi, quando si pensi che l'importo totale dei lavori, previsto intorno a 89 miliardi, è aumentato di poco, raggiungendo i 107 miliardi. Vorrei invece che il ministro fugasse con una breve risposta una mia perplessità, cioè mi chiarisse se le cifre riportate si riferiscano solo ad opere di competenza dell'aviazione civile, ovvero se esse riguardino anche opere interessanti le ferrovie dello Stato.

A proposito della stazione Roma Ostiense si dice nella relazione che si stanno realizzando gli interventi necessari per l'interscambio modale con il servizio metropolitano ed il parcheggio sotterraneo; vorrei quindi capire a che punto siano i lavori. Infatti, esistono perplessità e critiche sull'*air terminal* di Roma Ostiense (che nella relazione si dice entrerà in funzione entro il 27 maggio prossimo: pare anzi che ieri vi sia stata una prima inaugurazione dell'opera, la quale comunque non è ancora nemmeno in pre-esercizio), ma addirittura niente si sa con precisione sull'interscambio modale con il servizio metropolitano (consistente in un *tapis roulant* che dovrebbe essere attivato a chiamata).

Vorrei quindi sapere se entrerà in funzione di fatto questo tipo di intermodalità. È vero che si tratta di un'opera curata dal comune di Roma, ma noi avevamo già richiesto, durante i sopralluoghi effettuati, forme di coordinamento tra le

ferrovie dello Stato, la società di gestione degli aeroporti di Roma ed il comune di Roma.

È necessario avere anche assicurazioni sulle altre opere che si stanno realizzando, e che sicuramente hanno un accertato ritardo; si tratta di opere di spertanza della motorizzazione civile, ai soli fini dell'agibilità, e quindi in tal senso rientranti nella competenza del Ministero dei trasporti.

Desidererei avere maggiori assicurazioni circa lo stato di attuazione della linea A della metropolitana di Roma, per quanto riguarda sia i costi, sia i tempi di ultimazione dei lavori, così come mi interesserebbe conoscere con più precisione lo stato di attuazione delle opere concernenti la ferrovia Roma-Viterbo e la tranvia veloce Piazza Mancini-Piazzale Flaminio, la cui realizzazione è valutata (lo si afferma nella relazione) intorno al 75 per cento: l'opera, quindi, non sarà sicuramente pronta in tempo utile per lo svolgimento del campionato mondiale di calcio.

Il collega D'Angelo è già intervenuto sulle opere interessanti l'area di Napoli; mi associo alle perplessità da lui manifestate, formulando gli stessi auspici. Dovremo successivamente discutere con il ministro affinché la prevista linea tranviaria rapida venga opportunamente completata e sia nuovamente presa in considerazione nel suo complesso. Abbiamo già avuto modo di sottolineare che quest'opera – che non doveva assolutamente essere programmata, sia di per sé, sia a causa dell'esiguità dei tempi disponibili per la sua realizzazione – finirà per produrre più impacci che altro, soprattutto alla viabilità.

È poi anche discutibile (ma ciò non rientra nelle competenze del ministro) l'aver messo in cantiere un progetto avente costi tanto elevati, ed un'opera per la quale non erano state eseguite le opportune indagini (mi riferisco soprattutto alle prospezioni geognostiche), sicché al primo imprevisto i lavori sono rimasti pericolosamente bloccati.

Gradirei dal ministro informazioni circa le procedure di affidamento, nonché una sua considerazione in ordine alla sicurezza nei cantieri: in alcuni di essi, infatti, (appartenenti sia alle ferrovie dello Stato, sia all'aviazione civile) si sono verificati gravi incidenti, di cui uno addirittura mortale.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Nel ringraziare i deputati intervenuti, vorrei intanto precisare che sono sempre disponibile a collaborare con la Commissione ogni volta che essa lo riterrà necessario.

Dividerò ora le risposte in due parti, e quindi risponderò immediatamente agli argomenti principali, mentre, per quanto riguarda le altre questioni, mi riservo di inviare un documento scritto alla Commissione.

Informo la Commissione, e in particolare modo l'onorevole Cerutti, che mi recherò a Torino nella prima decade di luglio per un importante appuntamento internazionale. Sottolineo che la scelta di questa città non è casuale: infatti, essa è nata dalla convinzione che, nella prospettiva del mercato unico europeo, doveva essere evidenziato quel ruolo che, potenzialmente, Torino ha in quel contesto.

PRESIDENTE. Vorrei ricordare al ministro Bernini che nella prima decade di luglio si celebrerà l'anniversario dell'apertura del traforo del Frejus, con l'intervento di due Capi di Stato.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Entrando nel merito delle domande che mi sono state poste, inizierò rispondendo alle richieste dell'onorevole Cerutti sul piano delle ferrovie. Si tratta di un piano decennale che prevede una disponibilità finanziaria di 93 mila miliardi; preciso che per le opere ferroviarie sono stati stanziati 21.150 miliardi ai quali vanno aggiunti 4 mila miliardi per i rinnovi. Tale piano si realizzerà « a scorrimento », anno per anno, con piani annuali che l'Ente ferrovie dello Stato ha il dovere di sottoporre al Ministero fondamentalmente

per una valutazione di conformità al piano stesso. Il primo di questi piani è stato già trasmesso *ante litteram*; quindi si tratterà di una modifica in corso d'opera e di una occasione per garantire un giudizio di conformità e un continuo aggiustamento, per far corrispondere i tempi politici della programmazione con quelli tecnico-progettuali di realizzazione: nel senso che, visto che annualmente si aggiunge un anno al triennio, attraverso la legge finanziaria, annualmente è anche possibile correggere la riallocazione delle risorse. Così facendo si eviterà di tenere ferme delle risorse per opere la cui realizzazione non procederà e di bloccare dei cantieri per mancanza di disponibilità finanziarie.

Nella sostanza, quindi, quella contenuta nel piano è un'indicazione essenziale pur essendo soggetta ad aggiustamenti a scorrimento annuale.

Preciso che la città di Torino rientra per il passato nel primo triennio, per un importo — se non erro — di 300 miliardi.

Per quanto riguarda la questione delle metropolitane, devo dire che al momento del mio insediamento al Ministero dei trasporti ho riscontrato che si stavano svolgendo due dibattiti. Il primo era di tipo lessicale-letterario sulla dizione « ferrovie metropolitane »: bisognava, cioè, stabilire se far risultare — come ci hanno insegnato sia l'analisi grammaticale, sia quella logica — prevalente il sostantivo rispetto all'attributo (in quel caso si sarebbe trattato di « ferrovie ») oppure se — volendosi modificare quei due tipi di analisi — far prevalere l'attributo « metropolitane ». In ogni caso, ribadisco che, fino a prova contraria, si trattava delle ferrovie; credo comunque che quella fosse una disquisizione molto accademica che, prima o poi, troverà una compensazione o una soluzione.

Il secondo dibattito era, invece, di carattere istituzionale, tra coloro che prevedevano di tale questione una visione accentrata o, al contrario, decentrata.

Mentre ritengo che il « premio letterario » se lo aggiudicheranno il ministro Conte e il sottoscritto, per quanto ri-

guarda il secondo problema, essendo di competenza del Parlamento, a nulla sarebbe servita la mia opinione. In ogni caso, essendo un regionalista incallito e recidivo, riterrei più opportuno che ogni città si scegliesse il tipo di metro che preferisce.

Fatta questa premessa, vorrei ricordare che disponiamo di alcune risorse che sono inutilizzate e che devono essere sbloccate. Pertanto, l'impegno che intendo assumere è quello di chiarire in sede di Governo questa « vicenda letteraria » (ricordo che l'attuale Presidente del Consiglio è molto sensibile in materia letteraria: quindi, collaborerà alla risoluzione del problema), mentre per quanto riguarda la seconda questione, ribadisco che la soluzione verrà affidata al dibattito parlamentare.

Per quanto riguarda la questione della Conferenza dei servizi — sollevata dall'onorevole Martuscelli —, vorrei precisare che essa risale ad un periodo precedente al mio insediamento presso il Ministero dei trasporti e che ho trovato qualcosa « a futura memoria ». Credo che tutti i ministri dovrebbero ricorrere a questa « figura giuridica » del lasciar scritto « a futura memoria », visto che la nostra presenza alla direzione dei dicasteri è molto fugace. Vorrei precisare che gli inconvenienti che noi abbiamo avuto modo di riscontrare sono fondamentalmente di due tipi: il primo riguarda la disparità di preparazione esistente tra gli interlocutori. Si verifica, infatti, che ad un'amministrazione e ad un relatore proponente molto preparati in una singola materia si contrappongono altri interlocutori, alcune volte, privi di una preparazione adeguata. Da ciò si evince chiaramente che se lo stesso tempo venisse utilizzato con pari opportunità per la preparazione dei vari interlocutori, forse potrebbero essere eliminati tutti i residui inconvenienti.

Il secondo tipo di inconveniente che ho avuto modo di registrare è determinato dalla necessità di dover pensare, anche dal punto di vista delle clausole contrattuali, ad una serie di congegni di ag-

giustamento. Infatti, è evidente che un'opera approvata in tempi estremamente rapidi, da realizzarsi altrettanto celermente, ha bisogno di qualche momento di aggiustamento al contrario di quelle opere che invece, per così dire, hanno l'eternità davanti, per cui possono essere bloccate e riprendere dopo un anno, quando è stata approvata la perizia di variante.

- Vorrei assicurare l'onorevole Martuscelli sul fatto che noi abbiamo soffermato la nostra attenzione anche sulla questione dell'esercizio dei servizi. Infatti, nel corso di alcuni incontri appositamente indetti con i rappresentanti del COL, abbiamo illustrato - soprattutto da parte dell'esercizio ferroviario - come sarà intensificata l'organizzazione delle prestazioni. Indubbiamente, stiamo vivendo un anno che rivestirà anche un carattere sperimentale, al termine del quale sarà possibile valutare un allargamento dei tempi a seconda delle sperimentazioni effettuate

Il problema della sicurezza è stato evocato sotto un duplice aspetto. Il primo è quello relativo alla sicurezza vera e propria degli impianti, citato quando si è fatto riferimento alla motorizzazione civile. Da questo punto di vista devo dire che credo si possa far tutto per il campionato mondiale di calcio, tranne che premere troppo per una accelerata agibilità; perché poi, se si verificasse un sinistro, le polemiche potrebbero essere anche superate, ma nessuno restituirebbe la vita alle vittime di quell'eventuale incidente. Pertanto, è opportuno avere pazienza perché non è sempre possibile fare tutto in fretta e bene.

Il secondo aspetto per cui è stato sollevato il problema della sicurezza è quello relativo alla questione della delinquenza e della criminalità; non potrò però rispondere a tale quesito perché, avendo espresso in precedenza l'intenzione di dirigere un ministero « normale », se parlassi anche di tale questione il collega Gava potrebbe pensare che nutro il recondito obiettivo di disporre di un « superministero ».

L'onorevole D'Angelo mi ha chiesto implicitamente quando si arriverà a dare soluzioni concrete al problema delle ferrovie nel Mezzogiorno. A questo proposito, vorrei precisare che (invertendo di 180 gradi la politica precedente del piano di risanamento delle ferrovie in questo settore) la Camera ha recentemente stabilito che le ferrovie del sud - che avevano subito i principali tagli per un ammontare complessivo di oltre 1.050 chilometri - rappresenteranno una delle principali priorità del piano di settore. Devo inoltre precisare che, a conti fatti, dei 93 mila miliardi previsti dal piano quasi il 42 per cento può essere direttamente ascritto al sud, percentuale cui si devono aggiungere taluni investimenti ad efficacia « non ripartibile ». Quando si arriverà a realizzare l'intermodalità nei grandi centri del nord di Italia o le gallerie di valico, gli investimenti mirati che verranno attuati renderanno possibile l'attraversamento di quelle gallerie da parte dei treni provenienti da tutte le zone del paese.

Aggiungo inoltre che anche per quanto riguarda le ferrovie in concessione si registra una netta prevalenza di investimenti per il sud e per ciò che concerne il trasporto locale ed i piani regionali discuteremo con le regioni e gli enti locali sulle tratte da eliminare. Anche in quest'ultimo caso si avrà un occhio di riguardo per il Mezzogiorno.

L'onorevole Sapia ha posto problemi di carattere sia generale, sia particolare, come quello relativo al *tapis roulant* di collegamento tra l'opera di competenza municipale e la nostra e l'altro concernente il modo con cui si è realizzato il coordinamento.

Per quanto riguarda questi ultimi problemi è opportuno, per una questione di serietà personale, rispondere per iscritto; per ciò che concerne, invece, gli argomenti di carattere generale, credo che l'onorevole Sapia abbia fatto una giusta osservazione quando ha sostenuto che il quadro relativo alle risorse, ai tempi e alle spese risulta già completato per le opere di competenza dell'aviazione civile

e ancora da definire per quelle spettanti alle ferrovie dello Stato. A tale riguardo vorrei precisare che il dettaglio delle spese ferroviarie è più complesso perché è più complessa, per così dire, la partita; ma è opportuno ricordare che, in realtà, i dati essenziali – salvo le integrazioni che non mancherò di fornire – si riferiscono ad una cifra complessiva di 430 miliardi previsti e a circa 300 miliardi spesi. Per essere maggiormente precisi, devo dire che quest'ultima cifra si aggira attorno ai 290 miliardi anche se, nel momento in cui parliamo, potrebbe aver superato i 300 miliardi. Sono questi i dati che mi sono stati forniti.

FRANCESCO SAPIO. Ciò significa che vi è un ritardo nell'esecuzione delle opere?

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Sì. Voglio precisare che a tutt'oggi sono state realizzate opere (a prescindere dal punto a cui siano gli ordinativi di pagamento) per circa 300 miliardi. Quando si è parlato di concessione di pura costruzione, evidentemente ci si riferiva alla costruzione complessiva dell'opera progettata.

FRANCESCO SAPIO. Purtroppo non è sempre chiaro!

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. Anche questo lo definiremo. Quindi non si tratta di una pura sostituzione dell'appalto. Inoltre, molte volte si lavora in connessione con opere già esistenti o che vanno ad aggiungersi a queste. Ricordo il caso clamoroso di Bologna, dove è prevista la costruzione di un *garage* a quattro piani, di cui ne abbiamo finanziati due: va da sé che abbiamo affidato i lavori a chi deve costruire gli altri due piani; ciò che si voleva escludere era la concessione di esercizio, in quanto rientra nel normale sistema.

FRANCESCO SAPIO. Desidero avanzare una richiesta aggiuntiva, cioè se sia possibile avere una breve relazione in cui si motivino le opere che sono state selezionate per la realizzazione.

CARLO BERNINI, *Ministro dei trasporti*. D'accordo.

PRESIDENTE. Ringrazio il ministro Bernini per il contributo recato alla nostra indagine.

La seduta termina alle 17,20.