

## COMMISSIONE VIII

## AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI

## I

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 LUGLIO 1992

*(Ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera)*AUDIZIONE DEL MINISTRO PER I PROBLEMI DELLE AREE URBANE, ONOREVOLE  
CARMELO CONTE, SULLE PROBLEMATICHE GENERALI DEL SETTORE

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE CERUTTI

## INDI

## DEL VICEPRESIDENTE GIANNI MATTIOLI

## INDICE DEGLI INTERVENTI

	PAG.		PAG.
<b>Audizione del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte, sulle problematiche generali del settore:</b>		Martinat Ugo (gruppo MSI-destra naziona- le) .....	11
Cerutti Giuseppe, <i>Presidente</i> . . . . .	3, 8, 9, 10, 20, 27	Mattioli Gianni (gruppo dei verdi) .....	12
Acciaro Giancarlo (gruppo misto) .....	13	Rapagnà Pio (gruppo federalista europeo) 8, 9, 22	
Bonomo Giovanni (gruppo repubblicano) ....	16	Rizzi Augusto (gruppo repubblicano) .....	16
Camoirano Andriollo Maura Giovanna (gruppo PDS) .....	20	Speranza Francesco (gruppo rifondazione comunista) .....	10
Conte Carmelo, <i>Ministro per i problemi delle aree urbane</i> .....	3, 9, 20, 22, 23, 25, 26, 27	Testa Enrico (gruppo PDS) .....	23
Formenti Francesco (gruppo della lega nord) .....	16, 26	Tripodi Girolamo (gruppo rifondazione co- munista) .....	11
Mantovani Ramon (gruppo rifondazione co- munista) .....	18, 19, 26, 27	Turroni Sauro (gruppo dei verdi) .....	14, 25

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 17,35.**

**Audizione del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte, sulle problematiche generali del settore.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca l'audizione, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del regolamento della Camera, del ministro per i problemi delle aree urbane, onorevole Carmelo Conte, sulle problematiche generali del settore.

Ringrazio, a nome di tutta la Commissione, il ministro che ci onora con la sua presenza; abbiamo deliberato questa audizione per tentare di capire quali linee programmatiche egli intenda sviluppare nel suo settore che consideriamo di particolare importanza per la presenza di notevoli problemi di carattere ambientale. Intendo riferirmi all'inquinamento dell'aria, a quello acustico, ai problemi della circolazione, nonché alle questioni relative ai parcheggi, alle interconnessioni ed ai sistemi rapidi di trasporto di massa.

Vorrei ricordare che l'onorevole Conte era già ministro per i problemi delle aree urbane nella passata legislatura, per cui la sua diventa una prosecuzione dell'opera già iniziata: di conseguenza, sono certo che egli saprà raggiungere quegli obiettivi che la fine della X legislatura non gli ha consentito di completare.

Nella mia qualità di presidente della Commissione ambiente, ho anticipato al ministro le linee che intendiamo seguire nei diversi settori, compreso quello che riguarda le aree urbane.

Signor ministro, non vogliamo assolutamente sovrapporci al Governo, ma ci auguriamo di avere — come è già accaduto

in passato — un interlocutore sensibile e sollecito nella presentazione di provvedimenti di legge, nella attuazione di programmi, in modo tale che quello ambientale non resti un discorso formale ma trovi una sua concretezza.

Poco fa ho accennato agli argomenti più strettamente collegati all'urbanistica: in proposito, vorrei ricordare che è ancora vigente una legge che risale al 1942 e che è stata utilizzata — con alcuni aggiustamenti che si sono resi necessari — per la ricostruzione postbellica. Nonostante ciò, questa normativa non è più adeguata ai tempi attuali: dobbiamo considerare che è stata attribuita una delega alle regioni per l'emanazione in questa materia di una legge quadro capace di evitare speculazioni di carattere urbanistico, spreco di territorio e quant'altro riesce ad insinuarsi nelle maglie piuttosto larghe di leggi ormai superate.

Ringrazio di nuovo il ministro Conte, pregandolo di svolgere la sua relazione.

**CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane.** Signor presidente, quello che si occupa dei problemi delle aree urbane è un ministero inquadrato nella legge n. 400 sulla organizzazione della Presidenza del Consiglio. Si tratta, pertanto, di un ministero prevalentemente con funzioni di coordinamento che interferiscono con le competenze di alcuni altri ministeri. In particolare, esso interseca funzioni e compiti propri delle amministrazioni comunali e regionali. Rispetto ad esse, naturalmente, non può svolgere né attività di intervento né, tanto meno, di interferenza, ma ha tentato — fin dalla sua istituzione — di realizzare coordinamento e

concertazione capaci di fargli raggiungere la parità nel rapporto con gli enti che ho appena ricordato.

Nel tempo, però, quello che dirigo è diventato un ministero se non di intervento, sicuramente di programmazione e di finanziamento, poiché sono state deliberate alcune leggi che affidano ad esso (pur restando nell'ambito della Presidenza del Consiglio dei ministri) la realizzazione di alcuni importanti provvedimenti.

Partirò proprio dalla illustrazione di questi ultimi per pervenire successivamente ad alcune risposte sui quesiti che mi ha rivolto il presidente Cerutti.

Vi è innanzitutto la legge n. 122 del 1989 relativa ai parcheggi che prevedeva stanziamenti per circa 3.500 miliardi: 2.000 erano destinati a 15 grandi città individuate dall'articolo 6 della medesima legge; di questi 2.000 miliardi (500 per il 1989, 500 per il 1990 e mille per il 1991) ne sono stati impegnati 936 per 127 interventi destinati alla realizzazione di 78.630 posti auto, 347 posti autobus e 2.830 posti per moto e biciclette. In relazione all'articolo 3, poi, per tutti gli altri comuni al di fuori dei quindici individuati sulla base della programmazione regionale autonoma, sono stati impegnati, per 292 interventi, 777 miliardi dei 1.500 miliardi disponibili, con i quali sono stati realizzati 95.610 posti auto, 1.122 *box* e 9.436 posti per moto e biciclette. Sono pronti per essere impegnati altri 259 miliardi, destinati a 128 interventi e 32.418 posti auto. È questo lo stato di attuazione della legge n. 122 del 1989.

Devo peraltro sottolineare che avendo il Consiglio dei ministri emanato venerdì scorso il decreto per il controllo della spesa pubblica, che blocca in capo alla Cassa depositi e prestiti e agli altri istituti di credito la possibilità di stipula dei mutui fino alla fine dell'anno, c'è il rischio che questi programmi possano subire un rallentamento, anche se il provvedimento prevede l'autorizzazione alla spesa da parte del Presidente del Consiglio dei ministri quando ne ricorrano motivate esigenze; ovviamente, in questo caso tali

condizioni sussistono e ritengo che questo debba essere uno dei comparti da escludere da quelle limitazioni.

Lascero agli atti della Commissione una dettagliata relazione su tutte le opere, anche quelle già in esecuzione, sul loro stato di attuazione, nonché sugli interventi ammessi a mutuo (con le adeguate motivazioni nei casi in cui i mutui non siano stati stipulati), oltre ad ogni altra evenienza che si sia verificata in questo sistema di spese al 10 luglio 1992.

Un'altra normativa che riguarda direttamente il dipartimento delle aree urbane è la legge n. 211 del febbraio 1992 relativa alle metropolitane. Il nostro paese era uno dei pochi dell'Occidente ad essere ancora sprovvisto di una legge che regolamentasse il trasporto pubblico di massa; siamo riusciti, sia pure negli ultimi giorni della passata legislatura, a varare un provvedimento che rimette la programmazione alle regioni e al piano nazionale dei trasporti, già avviato all'attuazione con una delibera di programmazione ed indirizzo del CIPE. Tuttavia, non sono ancora scaduti i termini per la valutazione dei programmi di massima presentati entro il 30 giugno dalle città, dai consorzi e dalle province aventi diritto. L'esame delle richieste di finanziamento sarà assegnato ad una apposita commissione che provvederà all'istruttoria; il CIPE deciderà poi il finanziamento. Si comincia, quindi, a dare attuazione ad una legge che reputo fondamentale, soprattutto considerando le condizioni del sistema dei trasporti nelle nostre città; non è possibile, infatti, tutelare l'ambiente soltanto con misure straordinarie senza tentare di rimuovere la causa principale di inquinamento costituita dal soverchiante numero di auto rispetto alle possibilità dei parcheggi urbani. Anche a tale riguardo lascerò a disposizione una relazione sullo stato di attuazione della legge, con la delibera CIPE del 31 marzo 1992 e il decreto che prevede l'istituzione della suddetta commissione con i nominativi dei componenti.

Un'altra legge importante, approvata nel giugno del 1991, riguarda le piste ciclabili. Anche in questo caso è stata avviata la programmazione, interamente incentrata sulla responsabilità delle regioni che devono coordinare le richieste avanzate dai comuni. Non tutte le regioni, però, hanno adempiuto a questo obbligo; abbiamo provveduto ad accogliere le indicazioni delle regioni che lo hanno fatto ed è stato emanato un decreto relativo alla programmazione regionale. Per quanto concerne le regioni inadempienti — che sono già state diffidate a provvedere —, è competenza del dipartimento per i problemi delle aree urbane sostituirsi ad esse alla scadenza del termine fissato.

Vi è poi la legge molto importante, a tutti nota, per Roma capitale per la quale sono stati svolti dal comune, dal dipartimento delle aree urbane e dalla apposita commissione, tutti gli adempimenti necessari per la spesa. Nel gennaio del 1992 è stato approvato e pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* il programma che mette a disposizione della città di Roma circa 1.000 miliardi, ma prevede investimenti per somme molto superiori (sono previsti circa 420 interventi di grande portata). I ministeri competenti, il comune di Roma, la provincia e la regione Lazio dovranno ora provvedere ad attivare le procedure per gli accordi di programma relativi alla spesa. Come emerge dalla relazione, sono state avanzate soltanto due o tre richieste di accordi di programma, peraltro subito evase. La scarsità delle richieste è probabilmente dovuta allo stato di crisi in cui si trova attualmente l'amministrazione capitolina. I quotidiani di ieri e di oggi riportano le polemiche per il blocco della spesa che riguarda anche questo finanziamento; l'allarme è giustificato solo in parte dal momento che il blocco è riferito a tutte le amministrazioni pubbliche dello Stato, ma bisogna tener presente — come ho già detto — la norma che prevede l'autorizzazione alla spesa, in caso di motivate esigenze, da parte del Presidente del Consiglio dei ministri. Va sottolineato che in questo caso non ricorre neppure l'urgenza perché non

sono state avanzate richieste di spesa. Il comune di Roma avvertiva l'esigenza immediata di procedere ad espropri per 100 miliardi e alla fine del 1991 questa somma è stata accreditata alla Tesoreria del comune di Roma, sebbene non sia stata ancora utilizzata. Anche in questo caso tutti gli adempimenti previsti dal piano sono stati svolti; occorre soltanto emanare il decreto relativo alla verifica di qualità degli interventi. Infatti, benché nella nostra legislazione non sia previsto il collaudo di qualità degli interventi nel corso della loro realizzazione, in sede di approvazione della legge ci impegnammo, a seguito di un ordine del giorno presentato dal gruppo verde, a predisporre comunque un decreto ministeriale al fine di introdurre questo sistema per Roma capitale. È allo studio un'ipotesi di decreto che abbiamo inviato al comune di Roma e alla regione Lazio per l'espressione del parere (come era previsto nel decreto di approvazione del programma) e che, se vorrete, potrà anche essere oggetto di discussione da parte di questa Commissione.

Un'altra normativa rimessa alla gestione del ministro per i problemi delle aree urbane è il famoso decreto per Reggio Calabria che si compone sostanzialmente, a parte le procedure, di due articoli. Il decreto, convertito poi nella legge n. 246 del 1989, prevede investimenti per circa 600 miliardi, dei quali 250 miliardi destinati ad interventi immediati a cura del comune di Reggio Calabria e 350 miliardi rimessi alla gestione di una speciale commissione nazionale interministeriale per la realizzazione di un piano di sviluppo complessivo della città. Per quanto riguarda i 250 miliardi rimessi alla gestione del comune di Reggio Calabria, una commissione, coordinata da un magistrato della Cassazione e composta da rappresentanti della Corte dei conti, del Consiglio di Stato oltre che da tecnici, ha approvato investimenti per 240.972 milioni: quindi sono stati accantonati e non impegnati circa 10 miliardi. I progetti sono stati predisposti e preparati dal comune, istruiti ed autorizzati dal dipartimento delle aree urbane. Di

tali progetti, però, ne sono stati avviati soltanto tre. Ho ripetutamente diffidato il comune di Reggio Calabria per questa inadempienza, ma per una serie di motivazioni — alcune burocratiche, altre dovute alla crisi locale e alla particolarità di questo comune, nonché ai giusti controlli che su di esso vengono espletati per ogni iniziativa — queste opere non sono decollate.

Recentemente, ho istituito con decreto una commissione ispettiva con il compito di accertare le cause della mancata attuazione del provvedimento e di riferire sulla possibilità di ricorrere ai poteri sostitutivi previsti dalla legge stessa. Proprio in questi giorni dovrebbe essere depositata la relazione; dopo averne preso visione, provvederemo di conseguenza. In altre parole, se la Commissione riterrà di voler essere informata prima della eventuale adozione di poteri sostitutivi, potremmo prendere accordi in questo senso.

Vi è poi l'articolo 3 di questa legge che rimette alla competenza del Ministero per i problemi delle aree urbane, e per esso a questa commissione speciale, la spesa di ulteriori 350 miliardi. In proposito il programma è stato integralmente redatto ed è stato altresì operato uno stralcio di finanziamento destinato alla università degli studi di Reggio Calabria, a scuole d'istruzione secondaria, all'aeroporto dello Stretto, al lungomare ed alla rete idrica e fognaria della stessa città. Per questi impegni non abbiamo disposto un finanziamento complessivo ed esclusivo in questa legge, ma abbiamo utilizzato uno dei suoi articoli che prevede la possibilità di coordinamento e di attrazione di finanziamenti di altre amministrazioni dello Stato per un solo obiettivo. È per questo che molti dei nostri finanziamenti hanno funzionato da volano. In particolare, per il lungomare di Reggio Calabria abbiamo avviato soltanto le procedure di snellimento, consultando l'amministrazione delle ferrovie dello Stato competente ad intervenire sia per il progetto sia per il finanziamento; abbiamo altresì individuato nelle stesse ferrovie dello Stato il soggetto attuatore per evitare

che si creassero, in quel comune, le condizioni note a tutti, dal momento che anche la stampa le ha riportate con notevole risalto. Infine, abbiamo aggiunto dei finanziamenti — ove necessario — per il completamento del progetto. Depositerò, comunque, una relazione completa ed aggiornata al 15 luglio 1992, con tutti gli interventi disposti e le iniziative adottate.

Il mio ministero, insieme a quello dell'ambiente, nel primo semestre del 1992, è stato protagonista di una serie di provvedimenti e di ordinanze che hanno interessato grandi città italiane quanto al contenimento dell'inquinamento ed alla circolazione.

Già nel corso della passata legislatura abbiamo discusso in Commissione ambiente di queste ordinanze; esse hanno esaurito i loro effetti lo scorso 30 giugno ed il nuovo ministro dell'ambiente, d'intesa con il Ministero per i problemi delle aree urbane, non ha ritenuto che esistessero le condizioni per prorogare la vigenza di queste ordinanze che, per altro, trovavano una giustificazione giuridica solo nella permanenza delle cause che le avevano preordinate all'inizio di quest'anno. Attualmente tali cause non ricorrono più dal punto di vista ambientale. Abbiamo conservato, tuttavia, la vigenza di tutte le disposizioni che riguardano la regolamentazione degli automezzi nonché la nuova strutturazione organolettica delle benzine.

Non ci sono novità, dunque, rispetto alle esperienze precedenti; abbiamo raggiunto l'intesa che in settembre verificheremo le condizioni generali e, se sarà necessario, provvederemo ad intervenire non più con ordinanze ma con provvedimenti di tipo diverso.

Sempre nella X legislatura era stata avviata una importante intervento di delocalizzazione per Genova, Piombino e Napoli in ordine a stabilimenti dell'Italsider. Era stato stipulato un protocollo d'intesa tra le organizzazioni sindacali, la siderurgia pubblica, i ministri dell'ambiente, delle aree urbane, del bilancio e dell'industria,

nonché con le tre amministrazioni interessate, vale a dire i comuni delle città che ho appena citato.

Poco prima che la legislatura si concludesse, erano stati compiuti tutti gli adempimenti relativi alle decisioni territoriali: mi riferisco alla programmazione da parte dei comuni nella eventualità di tale delocalizzazione. L'ILVA avrebbe dovuto presentare, entro il dicembre 1991 o il gennaio 1992, un piano di ristrutturazione della siderurgia italiana e di nuova ubicazione degli impianti sulla base della programmazione territoriale disposta dalle regioni.

Ebbene, questo piano è stato redatto: esso riguarda i livelli occupazionali, quelli produttivi e la spesa. Il Governo, dal canto suo, avrebbe dovuto approntare propri strumenti legislativi con riferimento sia agli ammortizzatori sociali sia agli investimenti per infrastrutture e la tutela dell'ambiente. Quest'ultimo atto è mancato per il sopravvenuto scioglimento delle Camere.

Riteniamo che si tratti di un grande progetto (che qualcuno ha considerato una utopia soprattutto per le due grandi città di Napoli e Genova) che potrà essere ripreso. Se la Commissione intende approfondire questo argomento, farò pervenire alla presidenza tutte le voluminose relazioni che lo riguardano.

Ancora nella X legislatura aveva assunto un particolare rilievo l'intesa intercorsa tra il comune e la provincia di Napoli, la regione Campania ed il Ministero per i problemi delle aree urbane per il famoso quartiere Scampia del capoluogo partenopeo. Si tratta di una zona notevolmente degradata che è salita agli onori della cronaca essendo stato più volte visitato dal Presidente della Repubblica *pro tempore*, senatore Cossiga. Per tale quartiere, dunque, abbiamo stipulato un accordo di programma che il comune di Napoli ha cominciato a realizzare. Non sono in grado di riferire sullo stato di attuazione ad oggi, poiché le notizie a mia disposizione sono ferme all'ultima scadenza elettorale in quanto lo stesso co-

mune di Napoli — come è noto — ha dovuto provvedere all'elezione del proprio consiglio.

Infine, vorrei svolgere alcune considerazioni sul provvedimento emanato dal Governo per il contenimento della spesa pubblica. Se verrà integralmente rispettato, esso non consentirà il prosieguo di moltissimi di quei progetti, almeno per quest'anno. Personalmente, invece, ritengo che si debba dare una qualche continuità agli interventi, selezionandone la parte più utile e necessaria ed avviando quelle procedure di richiesta di autorizzazione affinché almeno una parte di essi (e tra questi le metropolitane, i parcheggi, Roma capitale e Reggio Calabria) possa proseguire i propri effetti. Tuttavia, non è prevedibile che questi provvedimenti possano produrre — almeno nel giro di qualche mese — effettive esigenze di spesa e di cassa in misura stravolgente e, comunque, preoccupante per il Tesoro.

Quanto ai quesiti che ha posto il presidente della Commissione — che io ringrazio — posso senz'altro aderire alla proposta di una revisione delle leggi che governano la nostra urbanistica; anzi, il nuovo Esecutivo ha in cantiere l'istituzione di un comitato interministeriale, presieduto dal Presidente del Consiglio dei ministri e composto, oltre che dal ministro per i problemi delle aree urbane (che lo presiederebbe per delega dello stesso Presidente del Consiglio), dai ministri del bilancio, dei lavori pubblici, dell'ambiente, dei beni culturali e dei trasporti. Questo comitato interministeriale avrebbe il compito di redigere una ipotesi di riforma urbanistica per disciplinare in maniera unificata il sistema del trasporto pubblico di massa nel nostro paese. Si tratterebbe di un atto preparatorio ad una decisione del Consiglio dei ministri, così come è previsto dalla legge n. 400 istitutiva del Consiglio stesso.

Nell'ambito di questa Commissione, nel corso della X legislatura, era stata chiesta una corsia preferenziale per la discussione di un disegno di legge da me presentato ed approvato dal Governo che riguardava il piano integrato dei servizi nelle grandi

aree urbane italiane. Personalmente sono del parere che il Governo debba ripresentare il disegno di legge in questa legislatura, poiché si tratta di un provvedimento organico che non sconvolge le competenze dei ministeri e delle varie amministrazioni, anzi le armonizza, ricercando le sedi di coordinamento nei casi di conflitto e consentendo — esigenza propria delle nostre aree urbane — non solo di approvare piani di intervento strutturali (per le abitazioni o per altre strutture fisiche) ma anche di ordinare i servizi a cominciare, per esempio, dalla telematizzazione. Si tratta, quindi, di un'importante provvedimento il cui esame, a mio avviso, va ripreso con urgenza anche perché comporta una spesa non eccessiva la cui copertura è già prevista nel bilancio dello Stato. Esso, peraltro, potrebbe anche consentire una differenziazione nella gestione per regioni, avendo ciascuna di esse una peculiarità di servizi ed una propria disponibilità finanziaria che si potrebbe aggiungere a quella dello Stato.

Nella passata legislatura il Consiglio dei ministri aveva anche approvato un provvedimento che prevedeva l'arruolamento di vigili urbani di leva, il quale, però, non superò mai la barriera della Presidenza della Repubblica e non giunse pertanto all'esame dei due rami del Parlamento. Tale provvedimento venne approvato nel dicembre del 1991 a seguito di una discussione piuttosto approfondita in seno al Consiglio dei ministri circa la struttura e l'equilibrio della leva, nonché lo stesso problema dell'obiezione di coscienza. Si tratta di una normativa molto attesa dagli enti locali che riterrei opportuno riproporre, ovviamente adeguandola alla nuova circostanza determinata dall'approvazione, nel frattempo intervenuta, del nuovo codice della strada che introduce notevoli modifiche.

In linea di massima è questo il quadro generale dell'attività del dipartimento di cui sono responsabile, almeno allo stato delle deleghe preordinate nella passata legislatura, dal momento che le nuove non sono ancora intervenute. Si profila l'ipotesi

di istituire un comitato nazionale interministeriale per le aree urbane, al fine di coordinare, nelle grandi aree metropolitane, gli interventi ordinari e straordinari. Si tratterebbe di un elemento importante in quanto nel territorio italiano, specialmente in quello meridionale, gli interventi — speciali, straordinari, a seguito di calamità — realizzati dalla pubblica amministrazione o da altri sono piuttosto diffusi. Spesso, infatti, in una stessa città o negli stessi rioni si succedono, in tempi diversi, interventi di varia natura che ne sconvolgono la vita; è necessario, quindi, creare un centro di coordinamento attraverso un comitato interministeriale.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il ministro per la sua ampia illustrazione, nel corso della quale ci ha esposto l'attività svolta nella passata legislatura, fornendoci anche alcune indicazioni programmatiche.

**PIO RAPAGNÀ.** Innanzitutto, desidero anch'io ringraziare il ministro Conte per la sua esposizione. Come parlamentare neoeletto mi dichiaro soddisfatto delle schede che lei, signor ministro, ha messo a nostra disposizione, specialmente di quelle relative all'attuazione di alcune importanti leggi, primi tra tutti i provvedimenti sui parcheggi e sulle aree urbane. Sono curioso di leggere la documentazione che lei ci ha fornito al fine di verificare, anche se solo sulla carta, quale sia la situazione che si è determinata nelle città.

Pur non volendo affrontare tutti i problemi delle aree urbane, desidero sottoporle, signor ministro, un questione specifica.

Per quanto riguarda la mia regione, l'Abruzzo, la informo che alcuni interventi previsti dalla legge sui parcheggi hanno provocato dissesto in diverse zone importanti dal punto di vista archeologico; a tale proposito faccio l'esempio del megaparcheggio di Collemaggio all'Aquila, attualmente sotto inchiesta, del parcheggio di Papa Giovanni a Chieti, anch'esso dissestato, nonché dei megaparcheggi di Teramo, che si devono realizzare sul torrente

Vezzola e sul fiume Tordino. Mi spiace che il collega Tancredi si sia allontanato proprio quando parliamo di queste opere, comunque...

**PRESIDENTE.** Onorevole Rapagnà, lei non deve far riferimento nella sua attività parlamentare al collega Tancredi, ma al Governo e alla Commissione.

**PIO RAPAGNÀ.** Sta bene signor presidente. Al Governo chiedo se sia possibile riparare a questi guasti rispetto al piano parcheggi delle città metropolitane abruzzesi.

Vorrei poi evidenziare un altro problema gravissimo: in Abruzzo non abbiamo vaste aree metropolitane ma una grande fascia costiera che raggruppa lo stesso numero di abitanti di una grande città metropolitana. Questa fascia costiera, che si estende da San Benedetto a Vasto e Termoli, è popolata da migliaia di cittadini i quali hanno una serie infinita di problemi derivanti dallo spostamento di massa. Nella nostra regione, signor ministro, non è stato privilegiato il trasporto pubblico, ma si è scelto di realizzare una serie di strade, autostrade e superstrade a scorrimento veloce che, nei fatti, hanno aggravato la situazione del numero dei mezzi in circolazione. Ma questi problemi non vengono certo risolti aumentando il numero dei parcheggi. Le chiedo allora, signor ministro, se il Governo sia informato del fatto che in questa zona non riusciamo a risolvere il problema dello spostamento; a tale riguardo ho presentato alcune interpellanze che mi auguro siano portate alla sua attenzione.

Per illustrare meglio la gravità del problema le dico che alcuni treni vengono addirittura bloccati, talune tratte ferroviarie sono state chiuse e la stazione di Pescara altro non è che una cattedrale nel deserto: hanno impiegato trent'anni per realizzarla ma non serve a nulla perché il resto dell'Abruzzo non è collegato ad essa. Teramo, per esempio, aveva una tratta non elettrificata con delle « caccavelle »; sono stati chiusi tutti gli scali ferroviari, la

stazione stessa è stata fisicamente chiusa perché non si è riusciti a trovare cinque miliardi — come si dice da anni — per realizzare i passaggi a livello automatici e per elettrificare questa linea. La città di Teramo, signor ministro, non è collegata con la città di Pescara o con Chieti, sede dell'università. I nostri ministri ed i nostri politici locali hanno preferito costruire l'autostrada Teramo-l'Aquila, che passa sotto il traforo del Gran Sasso, anziché costruire la ferrovia; hanno preferito realizzare tre autostrade anziché far funzionare le linee locali del trasporto urbano; hanno preferito costituire società di trasporto su gomma piuttosto che far funzionare metropolitane di superficie o altri mezzi di trasporto veloce di passeggeri. Io stesso, signor ministro, per andare a lavorare impiego un'ora e quarantacinque minuti per percorrere i quarantacinque chilometri che separano Roseto degli Abruzzi da Chieti. Lavoratori pendolari e studenti devono cambiare tre volte treno per recarsi nel loro posto di lavoro o all'università; ecco perché gli abitanti di quelle città sono incentivati ad utilizzare le auto, ecco perché si costruiscono i parcheggi, con il conseguente aumento dell'inquinamento atmosferico ed acustico (Pescara è la città più rumorosa d'Italia).

Signor ministro, non so se lei ne sia informato, ma nelle nostre città costiere transitano quotidianamente diecimila TIR i quali, anziché percorrere le autostrade, attraversano le vecchie strade comunali e statali all'interno delle città. Non riusciremo ad avere una qualità della vita dignitosa fino a quando i TIR passeranno, notte e giorno, dentro le nostre città. Le farò avere, signor ministro, l'elenco degli incidenti mortali verificatisi negli ultimi quindici anni !

**CARMELO CONTE, Ministro per i problemi delle aree urbane.** Si tratta del famoso TIR di cui lei ha parlato anche nel suo intervento in Aula ?

**PIO RAPAGNÀ.** Certamente ! Le ripeto, signor ministro, non so cosa debba fare un

cittadino o un parlamentare per far comprendere questo problema ad un ministro che non trova sette miliardi per finanziare il dirottamento dei TIR sulla A14 che, tra l'altro, dovrebbe essere obbligatorio di per sé.

Parlare dell'area metropolitana di Chieti e Pescara, o di Teramo, Ascoli Piceno, Giulianova, L'Aquila, Lanciano, Vasto ed Ortona, senza risolvere i problemi cui ho fatto riferimento, significa condannare quelle popolazioni a non vivere. Informo lei, signor ministro, e la Commissione che nelle nostre città metropolitane vi sono quartieri-dormitorio nei quali la qualità della vita è davvero ridotta al minimo. Eppure sono stati spesi molti miliardi, le strade ci sono e l'intervento ordinario è calato con somme notevoli sulla nostra regione: ma tutto si è risolto a scapito della qualità della vita.

A questo punto vorrei chiederle se nei suoi programmi futuri esiste qualcosa che riguarda la nostra regione. È possibile che le nostre città vengano fatte oggetto di interventi in relazione alla stessa qualità della vita, anche per non essere costretti a sprecare tre o quattro ore al giorno per gli spostamenti o per non avere incidenti mortali a ripetizione all'interno delle nostre città attraversate dai TIR? Vorrei davvero che questi problemi venissero affrontati, dal momento che considero assurdo ed inumano essere costretti a protestare notte e giorno, magari bloccando treni che nelle nostre città non si fermano. Vi sono treni destinati ai lavoratori che non prevedono una fermata in città come Giulianova, Silvi, Pineto, Roseto, Montesilvano, Vasto, Lanciano. A seguito di questa carenza sono proliferati sistemi di trasporto altamente inquinanti, per iniziativa regionale o privata. Io stesso, che sono un parlamentare, prendo il pullman per venire a Roma, poiché non posso prendere il treno.

Come è possibile, dunque, ridurre l'inquinamento e rinunciare a parcheggi come quello di fronte alla basilica di Collemaggio a L'Aquila? Queste sono le cose che voglio segnalarle, signor ministro. Le au-

guro che i provvedimenti che lei ha ricordato vengano finanziati per risolvere questi problemi e non crearne degli altri.

**PRESIDENTE.** Il collega Rapagnà coglie sempre l'occasione per arrivare molto lontano anziché ridursi a semplici domande che possono comportare immediate risposte da parte del ministro. Pertanto, proprio nell'interesse dei nostri lavori, vi prego di formulare domande *flash*.

**FRANCESCO SPERANZA.** Non avendo esperienza di audizioni, mi risulta alquanto difficile porre questioni al ministro, il quale, nel corso della sua esposizione, si è limitato ad elencare una serie di interventi. Forse sarebbe molto più proficuo ed utile proseguire l'audizione dopo aver preso visione della documentazione che lo stesso ministro ha detto di voler mettere a disposizione della nostra Commissione.

Mi limiterò, quindi, a parlare di un tema che mi sta a cuore: quello che riguarda i finanziamenti per il progetto di Roma capitale. In proposito vorrei un chiarimento dal ministro Conte. Lungi da me e dal nostro gruppo difendere la capacità, la velocità e gli orientamenti di spesa del comune di Roma; certo è che quest'ultimo non ha utilizzato le risorse a disposizione per procedere sulla strada degli espropri (almeno delle zone interessate al sistema direzionale orientale). Noi siamo dell'avviso, in altre parole, che il programma per Roma capitale debba essere riscritto poiché esso non riguarda soltanto lo SDO: esso potrebbe essere l'occasione storica per riqualificare questa città, rendendola vivibile. In questo programma, in sostanza, si offre la possibilità di grandi operazioni speculative, con notevoli responsabilità del Governo il quale non ha provveduto a definire la riallocazione dei ministeri o, addirittura, quando lo ha fatto (come è accaduto per il Ministero della sanità e quello delle poste) esso contraddice l'orientamento contenuto nello SDO stesso, procedendo a « macchia di leopardo » e collocando i vari ministeri nei diversi quadranti della città.

In questo senso vorrei fare un'osservazione: è stata proposta una manovra che prevede una contrazione generale della spesa, compresa quella per certi interventi, quale quello per Roma capitale. Ebbene, ferme restando tutte le critiche che Rifondazione comunista muove al comune di Roma, osserviamo che si tratta di un metodo alquanto strano: da una parte si riconosce l'esigenza di andare ad un processo di riqualificazione della capitale con lo stanziamento di risorse insufficienti e dall'altra, nell'ambito della contrazione della spesa, si toglie quanto era stato già promesso. È vero che il comune di Roma non sta utilizzando le risorse a sua disposizione, ma non credo che la strada migliore sia quella della contrazione delle risorse destinate ad un progetto così ambizioso.

UGO MARTINAT. Desidero porre al ministro una sola domanda alquanto complessa. Mi riferirò solo a due provvedimenti per brevità di tempo e soprattutto per attenermi alla sostanza delle questioni: quelli sulle metropolitane e sui parcheggi hanno avviato alcuni processi tuttora in corso, pur mancando ancora una valutazione globale. In altre parole vorrei che il ministro fosse in grado di quantificare nel giro di poche settimane quale sia il costo totale per rendere operanti i servizi previsti da quelle norme. In sintesi, in Italia quanti parcheggi servono e quale sarà il loro costo finale? In quanti anni si prevede di risolvere questo enorme problema? Quante metropolitane servono? Come e dove si deciderà di realizzarle? Immagino, infatti, che tra poco anche piccoli paesi chiederanno la metropolitana dal momento che la legge prevede le cosiddette tratte funzionali. Ma, spesso, la tratta funzionale rappresenta il sistema surrettizio per far partire un appalto, anche se funzionale non è, trattandosi di un tratto di due o tre chilometri che non serve a niente e a nessuno.

Parlando di metropolitane funzionali, quale costo è previsto per servire città come Roma, Torino, Napoli o Genova? Siete in grado di effettuare una quantifi-

cazione? A mio avviso essa si rende necessaria se si vogliono affrontare seriamente questi grandi problemi assumendo, collegialmente o ciascuno per proprio conto, le iniziative necessarie a rendere le opere funzionali ed operanti non nei millenni a seguire ma nel prossimo decennio; altrimenti, signor ministro, continueremo ad aprire altri buchi e a costruire cattedrali nel deserto, i comuni continueranno a costruire piccole tratte, opere minori, autoindebitandosi, senza tuttavia risolvere il problema dei parcheggi, delle metropolitane e quant'altro.

In sostanza, il gruppo del movimento sociale italiano-destra nazionale chiede allo stato attuale un conto finale relativo a queste voci; naturalmente siamo disponibili ad ulteriori incontri al fine di discutere e confrontarci su questi importanti problemi. A noi non interessa approvare leggi che non servono a nulla e a nessuno se non — ripeto — a costruire piccole tratte o a far vincere qualche mini o maxi appalto, al contrario vogliamo le soluzioni dei problemi e a tal fine vogliamo conoscere le cifre finali.

GIROLAMO TRIPODI. Rivolgerò brevemente alcuni quesiti al ministro Conte. Innanzitutto ritengo opportuno sollevare la questione, a mio avviso molto importante, relativa allo stato di vivibilità ambientale delle città metropolitane, considerato che abbiamo vissuto un anno costellato di ordinanze di interruzione della circolazione, di targhe dispari e pari, tutte vicende che hanno allarmato enormemente le popolazioni.

Inoltre, di fronte a quanto sta accadendo nel paese, quali conseguenze derivano dallo sconvolgimento economico e sociale di alcune città? Contemporaneamente, in relazione al problema dell'abitazione, cosa comporta l'attuazione degli sfratti? Mi rendo conto che lei non è, signor ministro, l'unico responsabile di quel settore, tuttavia non vi è dubbio che ne sia il maggiore responsabile.

Un'altra questione che vorrei approfondire, da lei peraltro evidenziata, concerne

il decreto per Reggio Calabria. Non so se anche per quella città verranno sospesi i finanziamenti, se cioè essa rientri in quel terribile provvedimento generale a proposito del quale spero che lei, signor ministro, abbia evidenziato, nel momento in cui veniva approvato, le conseguenze che potrà arrecare all'economia, all'occupazione ed anche all'ordine democratico, soprattutto in alcune regioni del Mezzogiorno dove sono presenti organizzazioni criminali che potrebbero abusare del malcontento che si determinerà. Mi auguro che nel momento in cui ci troveremo a discutere di questi problemi — e la nostra Commissione ne è particolarmente interessata — non svolgeremo una discussione di rito volta a formulare un parere, ma lavoreremo con grande impegno su una questione che certamente muta strutturalmente l'assetto attuale del paese.

Tornando al merito del decreto per Reggio Calabria, dobbiamo constatare che esso è stato emanato per venire incontro alle drammatiche esigenze di una città dove imperversa il dominio totale della mafia, che è ormai entrata in tutti i settori del nostro ordinamento statale; tuttavia, il 35 per cento dei lavoratori reggini è disoccupato, senza contare che la città non dispone di adeguati servizi essenziali, quali l'acqua, le fognature e impianti di depurazione. Sono stato uno dei promotori di quel decreto che avrebbe dovuto costituire un elemento deterrente, un avvio, anche se non proprio la soluzione dei problemi; sono trascorsi tre anni dalla sua emanazione e lei, signor ministro, ha giustamente indicato le modalità degli investimenti; però nel decreto era anche prevista una norma in base alla quale, qualora fossero trascorsi inutilmente sei mesi, si sarebbero dovuti realizzare interventi sostitutivi. Mi sfuggono in questo momento tutti i passaggi procedurali, tuttavia devo constatare che fino ad oggi non è stato aperto alcun cantiere e la situazione si è ulteriormente aggravata. La maggior parte dei fondi non è stata neppure impegnata, o meglio, lo è stata solo sulla carta perché gli appalti a Reggio Calabria mi pare siano bloccati ed

in questo momento si stanno realizzando soltanto opere aggiuntive da parte di professionisti che percepiscono parcelle sbalorditive, che gravano sul bilancio comunale, per progetti di massima. In sostanza, che fine hanno fatto i 350 miliardi che doveva gestire il dipartimento per i problemi delle aree urbane? Quanti accordi di programma sono stati stipulati e quando inizieranno le opere?

Infine, lei ha parlato di una commissione che dovrebbe studiare le modalità per giungere all'approvazione di un provvedimento sul regime dei suoli e, naturalmente, sull'assetto urbanistico. Ma dal momento che non è stata ancora emanata una legge sull'indennità di esproprio, la situazione è disastrosa. I 16 mila miliardi, a causa dell'assenza della normativa, incidono sui bilanci dei comuni, quindi sulle popolazioni che dovranno pagare cifre stabilite da sentenze capestro, emanate per gli espropri realizzati in questi anni. Come si procederà? Quando si pensa di dare finalmente alla Repubblica italiana una legge per la normalizzazione dell'uso dei suoli e degli espropri?

GIANNI MATTIOLI. Signor ministro, in questo primo incontro mi permetto di non entrare nelle problematiche da lei espone, preferendo esprimerle il mio punto di vista rispetto al quadro da lei presentato come visione programmatica dei suoi intendimenti. Dico questo perché cerchiamo di vedere le cose dal punto di vista dei problemi che hanno assunto livelli di enorme gravità. Quello principale riguarda la salute della gente che non viene considerato quale particolare emergenza o tale da improntare tutto il programma.

Signor ministro, le stime che l'Istituto nazionale dei tumori e l'Istituto superiore di sanità danno della situazione della salute della gente a seguito dell'aggressione sanitaria proveniente dal traffico fanno impallidire e ricacciano indietro l'allungamento della vita. Man mano che vengono diffuse le statistiche sulla morbilità della popolazione che oggi si trova attorno ai 40 anni (non parlo degli ottantenni che ap-

partengono a ceppi cresciuti in condizioni ambientali di salubrità), si comprende quali siano gli effetti dell'ambiente nel quale viviamo.

Da questo punto di vista, al responsabile del dicastero competente dei problemi delle aree urbane chiediamo se sia giunto o meno il momento in cui si debba tener conto di questa gravissima emergenza, ponendosi concretamente il problema che non si può più convivere con l'incessante diffusione dell'automobile. Questo non è più possibile come non è più possibile l'abbinamento tra questo tipo di sviluppo e la tutela della salute: ci troviamo in condizione di operare una scelta. Lo sviluppo del mezzo privato deve essere drasticamente tagliato con una conseguente maggiore attenzione al mezzo pubblico.

Per queste stesse ragioni, lei signor ministro, può ben comprendere con quanta simpatia noi guardiamo ad una politica dei parcheggi che, soprattutto nelle aree urbane, non sono altro che una formidabile attrazione di enormi volumi di traffico.

Noi consideriamo quello della garanzia della salute della gente il problema centrale che presenta anche aspetti positivi: infatti, in una situazione in cui — per fare un esempio — il settore delle aziende elettromeccaniche è largamente in crisi, con drammatici fenomeni di cassa integrazione, una opportuna politica che propugni l'uso del mezzo pubblico elettrico può produrre una domanda aggiuntiva di energia elettrica. Essa può essere sostenuta dotando tutte le infrastrutture cittadine (scuole, ospedali, caselli autostradali) di pannelli solari fotovoltaici, grazie alle competenze che oggi sono presenti nel nostro paese. Il salto di qualità che l'ENEA ha operato nel settore del silicio amorfo, la capacità delle nostre imprese ove avessero una committenza che arrivasse a poche decine di megawatt, potrebbero assicurarci un costo del kilowattora fotovoltaico assai competitivo rispetto al kilowattora prodotto con metodi tradizionali.

Si tratta di ipotesi che collegano strettamente la salute della gente con le formidabili potenzialità delle imprese del set-

tore che, nella maggior parte dei casi, sono medie o piccole; sono, in altri termini, le componenti principali di quel tessuto che, nel nostro paese, è ricco di imprenditorialità e capacità tecnologica.

Il secondo punto che vorrei trattare non può non riguardare la vicenda delle tangenti che, in questo caso, signor ministro, tocca la disciplina delle variazioni d'uso nelle aree urbane. In tutte le grandi città assistiamo al sorprendente fenomeno per il quale, solo fino a pochi mesi fa, aree industriali caratterizzate da grandissima qualificazione tecnologica (come è accaduto per l'Ansaldo di Milano) e legate a produzioni di interesse strategico per il paese, oggi si candidano — collocando i propri addetti in cassa integrazione — a diventare aree destinate, nel migliore dei casi, ad un rigonfiamento abnorme del terziario e, nel peggiore, alla speculazione edilizia.

Anche in questo caso, non credo si possano adottare mezze misure, con politiche che tentino di salvare sia gli interessi del terziario sia quelli dei cittadini. È interesse di questi ultimi che tali aree, ove debbano essere dismesse perché le attività produttive non hanno futuro (non saremo certo noi a sostenere che settori decotti debbano essere artificiosamente tenuti in vita), divengano polmoni per le città e per la gente che ne hanno un bisogno vitale.

Come vede, signor ministro, il mio intervento è limitato alla salute dei cittadini ed alla riconversione delle aree sulle quali non sono possibili mediazioni: deve trattarsi di aree verdi perché la gente sente la necessità di recuperare salute anche attraverso queste destinazioni.

#### PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GIANNI MATTIOLI

GIANCARLO ACCIARO. Signor ministro, la ringrazio per la sua disponibilità, ma avverto anch'io l'esigenza di una ulteriore audizione, anche perché quanto ella ci ha comunicato ci ha dimostrato che le idee sono poco chiare. La delega deve

essere ancora adottata ed anche le disponibilità finanziarie, che stanno alla base di tutti gli interventi, debbono essere fissate.

Sarò brevissimo dal momento che sono d'accordo con quanto ha appena detto il collega Mattioli. Sono sardo per cui mi interessa sapere se la mia regione è stata adempiente o meno alle direttive che le leggi prescrivevano per quanto attiene le aree metropolitane e la metropolitana di superficie.

Desidero altresì introdurre un altro argomento che considero fondamentale in relazione con quello che sta accadendo nel nord del nostro paese ed anche in altre zone: mi riferisco al problema delle concessioni. È necessario fare chiarezza sull'uso di tale strumento, poiché troppe concessioni di società statali vengono affidate: esse, alla fine, costituiscono una sorta di blocco per i meccanismi che governano la loro copertura. Se per molti versi questo sistema facilita ed accelera determinati tipi di investimento, per altri rallenta le spese e, di conseguenza, la soluzione dei problemi. Ciò accade soprattutto nelle piccole città dove parecchie società di stato vanno a millantare rapporti privilegiati con i rappresentanti della struttura pubblica.

Se veramente si intendono affrontare i problemi che gravano sulle aree urbane (con ciò ritornando al discorso filosofico già affrontato dal collega Mattioli sulla salute dei cittadini ed il miglioramento della vita), è necessario chiarire in quale direzione debbano andare tali finanziamenti, indicando tempi limitati, ma nel contempo giusti, allo scopo di poter accelerare la richiesta di finanziamento e le necessarie progettazioni. In sostanza, si deve rimuovere ciò che può essere distortivo e fuorviante dalle necessità delle aree prese in considerazione. È evidente che i grandi problemi presenti nelle grandi metropoli del nord possono essere diversi da quelli esistenti nelle città del meridione e della Sardegna in particolare, dove sono presenti problematiche peculiari che vanno risolte con attenzione alle situazioni locali.

SAURO TURRONI. Signor ministro, sottolineo subito un dato: molti progetti, molti interventi, molta spesa, pochi risultati. Probabilmente tale situazione deriva dal fatto che gli interventi realizzati hanno scardinato quel minimo di regole che era rimasta a presidio delle nostre città. Ci troviamo di fronte ad aree urbane che, anche a seguito degli interventi effettuati, sono nelle condizioni di prima, se non peggio. Molti di questi interventi, peraltro, incidono pesantemente sul tessuto storico delle città e a tale proposito vorrei sapere quante sono state le varianti ai piani regolatori e quanti progetti sono stati localizzati, per esempio quelli relativi ai parcheggi, nel centro delle città storiche. Vorrei anche sapere quante aree sono state poi rivendute per realizzare *box*, quindi per consentire speculazioni edilizie all'interno dei centri storici attraverso nuove costruzioni.

Ho iniziato il mio intervento in questo modo perché alla fine della sua esposizione, signor ministro, lei ha fatto riferimento alla legge urbanistica e proprio su tale argomento tornerò in seguito più dettagliatamente.

Riprendendo la questione, da lei accennata, relativa alle piste ciclabili, vorrei ricordare che la legge è completamente bloccata e non mi risulta che i 50 miliardi siano mai stati spesi, proprio perché non è intervenuto un adempimento da parte del suo dipartimento che doveva stabilire le modalità attraverso le quali valutare i progetti. A mio avviso, 50 miliardi sono molto pochi; i comuni si sono sforzati di produrre progetti, ma certamente, in assenza di un quadro di riferimento, come avviene negli altri paesi, non esistono modalità di esecuzione di piste ciclabili e disposizioni in materia. Si dovrà adempiere, secondo quanto è già stato previsto dalla legge, alla spesa di 50 miliardi, ma sarà anche necessario fornire specifiche direttive perché le reti di piste ciclabili siano effettivamente tali e non balzane invenzioni del tecnico di turno che, dal-

l'aeroporto al cimitero, progetta di tutto senza che gli venga fornita alcuna indicazione.

Vorrei che a questo tipo di interventi venissero collegati quelli che riguardano le aree pedonalizzate ma, per cortesia, non più nei centri storici che hanno già una loro grande capacità di proporre luoghi nei quali si vive bene e si riesce a socializzare; questi interventi dovrebbero, a mio avviso, essere localizzati soprattutto nelle periferie nelle quali più gravi sono le condizioni di vita e soprattutto di pericolosità. Dobbiamo garantire, insieme alla salute, la sicurezza dei cittadini e, solamente intervenendo in maniera strutturale sulla rete urbana della viabilità, riusciremo a garantire sicurezza per le persone anziane, per i giovani, per tutti coloro che come pedoni utilizzano le strade. In questo senso la invito, signor ministro, qualora debba intervenire nuovamente sulla questione relativa alle piste ciclabili, a tener presente la pedonalizzazione, soprattutto — lo ribadisco — in riferimento alle periferie urbane che hanno una grande necessità di riqualificazione e di tutela dal punto di vista della sicurezza degli abitanti.

Per quanto riguarda le metropolitane, ritengo che dovremmo discuterne in maniera approfondita, soprattutto per verificare quale sia lo stato dell'arte e i sistemi proposti. Ho letto recentemente di una bizzarra proposta relativa ad una metropolitana da realizzare in una vasta area del Veneto, la quale rappresenta un'antinomia anche nei termini. Certamente ci troviamo di fronte ad una questione, quella delle aree metropolitane, che non è stata ancora risolta da nessuna delle regioni del paese. In questi giorni è stato emanato un decreto che prevede la proroga dei termini per la costituzione delle aree; quindi la questione delle aree metropolitane e dei servizi di massa che le riguardano dovrà essere affrontata per come realmente si presenta. Certamente il problema dovrà essere risolto, perché non è pensabile riproporre ovunque metropolitane di tipo tradizionale; si tratterà allora di verificare se sia possibile, attraverso tranvie veloci,

costruire nelle città un'effettiva rete per la mobilità dei cittadini, dal momento che nelle aree urbane di media dimensione un sistema di metropolitana di carattere tradizionale non è necessario né utile ed impone costi talmente alti che non siamo in grado di sostenere.

Ho accennato in apertura del mio intervento alla questione urbanistica. Le auguro, signor ministro, se sarà lei a doverne occupare con le nuove attribuzioni, di avere una migliore sorte politica di molti suoi predecessori che si sono avventurati in questa materia; vi è stata anche una situazione di grave allarme per la democrazia nel nostro paese quando qualcun'altro ci ha provato. Sono cinquant'anni che abbiamo una legge urbanistica; questo periodo, però, ne ha determinato un decisivo peggioramento.

Quando si predispose un piano regolatore — ho fatto per molti anni questo mestiere — generalmente si prevede una variante di salvaguardia, si adotta cioè uno strumento con il quale si cerca di bloccare tutte le aree disponibili per impedire che interventi dell'ultimo minuto compromettano zone strategiche per la città. Ebbene, negli ultimi anni abbiamo introdotto in ciascuna legge che veniva approvata — e molte di queste riguardano le aree urbane — procedure emergenziali che hanno comportato varianti molto spesso legate a provvedimenti di carattere settoriale, i quali hanno aggravato, come ho già detto, la situazione. Il Presidente del Consiglio nella sua dichiarazione programmatica è intervenuto su questo problema, ponendolo all'interno della questione morale, ed ha sottolineato la necessità di bloccare il ricorso continuo alla variante, suscitando le ire del presidente dell'istituto nazionale di urbanistica che due giorni fa mi diceva, sconsolato, che l'urbanistica è ben altro, ma a questo è stata ridotta probabilmente dalla mole dei problemi.

Abbiamo necessità di approvare una legge che dovrà riguardare — e mi chiedo se ciò rientri nella competenza del ministro Conte — la complessità dei fenomeni territoriali, ma non potrà essere riferita

soltanto alle città, perché ci sono ben altre questioni che riguardano il territorio della nazione, l'insieme degli elementi che lo costituiscono, siano essi fisici, di carattere naturalistico, culturali, relativi alla mobilità o all'inquinamento. Problemi così complessi hanno senz'altro bisogno di un concerto; per lo meno è necessario che le numerose competenze dei vari ministeri vengano finalmente fuse ed attribuite ad una sola amministrazione.

Tornando alle varianti, abbiamo attualmente sul tappeto una questione gravissima che riguarda soprattutto le aree demaniali dello Stato o quelle di proprietà delle ferrovie. Sono già state costituite due società: l'amministratore di una (Metropolis) è per fortuna in galera, mentre l'altra (Immobiliare Italia) è stata autorizzata e costituita da Cirino Pomicino proprio due o tre giorni prima di abbandonare la sua poltrona ministeriale. Se si concretassero le ipotesi contenute nelle leggi che ne prevedono la vendita, scatterebbe per tutte queste aree il meccanismo della variante, individuato non più dall'amministrazione pubblica, ma da coloro che hanno interesse ad utilizzare le medesime aree — come sosteneva il collega Mattioli — per attività di carattere terziario o che consentono la maggiore rendita possibile, aggravando in maniera drammatica la situazione delle nostre città. Le nostre città hanno bisogno di regole certe, di una visione di carattere generale che sia legata all'interesse collettivo e non a questioni di carattere puramente economico, come nel caso che ho prospettato.

Sono dell'avviso, pertanto, che si debba riflettere attentamente sulle questioni che ho indicato, valutando se sia opportuno, visto il programma del Governo, porre un blocco alle dismissioni ed alle vendite che potranno mutare, vista l'entità e la dimensione delle aree in gioco, il volto delle nostre città, aggravandone in maniera irreversibile i problemi.

GIOVANNI BONOMO. Signor ministro, vorrei darle atto di quanto ha detto con estrema chiarezza e concretezza, elencan-

doci una serie di problemi che sono stati o saranno affrontati nel futuro dal suo ministero: tuttavia, è necessario che sia ben chiaro quello che si può fare e quello che non si può fare o non si farà, indipendentemente dalla sua volontà, ma con riferimento alle potenzialità economiche dell'attuale situazione.

Quanto ha affermato il collega Mattioli mi pare fondamentale: lo stato della salute dell'uomo nelle città. Oltre che un cittadino, sono anche un medico, per cui pongo questi valori al primo posto, proprio per l'incredibile inquinamento che oggi dobbiamo subire.

La domanda che vorrei porle è la seguente: a Bari, la città nella quale vivo, è irrisolto da più di 40 anni un problema del quale si sono interessate quasi tutte le forze politiche. Si tratta della strozzatura della città da parte delle ferrovie dello Stato. Ciò ha determinato una impossibilità dello sviluppo omogeneo e razionale della città stessa: per questa ragione, vorrei sapere se questo problema verrà affrontato ancora una volta dal suo ministero e se vi è la possibilità che esso venga risolto per offrire a Bari spazi di vivibilità e la possibilità di creare — laddove la ferrovia dovesse modificare il proprio corso — delle aree verdi che consentano maggior respiro alla città.

AUGUSTO RIZZI. La mia sarà una domanda brevissima e, forse, un po' « cattivella »: signor ministro, ritiene che il suo ministero, in relazione ai suoi poteri effettivi, si giustifichi o no?

FRANCESCO FORMENTI. Ho ascoltato attentamente gli interventi dei colleghi ed ho rivisitato nella mente tutta una serie di leggi riguardanti il territorio che, negli ultimi decenni, hanno creato i presupposti della situazione attuale. Fatalmente ritorniamo al territorio a proposito del quale mi viene alla mente la legge urbanistica emanata nel 1942, che non risponde più alle necessità della società attuale. Qualcuno ha affermato che le varianti che vengono continuamente apportate ai piani

regolatori sono elementi destabilizzanti per un corretto sfruttamento del territorio, finalizzato ad una migliore qualità della vita. Constatiamo quotidianamente, invece, che i grossi sfruttamenti producono un peggioramento della qualità della nostra vita: ne è l'esempio più macroscopico la stessa città di Milano.

Il collega Mattioli ha accennato all'argomento delle aree dismesse che io conosco molto bene dal momento che sono consigliere provinciale proprio a Milano; abbiamo già affrontato questo problema poiché, anziché provvedere alla creazione di quel polmone verde tanto necessario soprattutto per collegare il parco nord al parco sud della città, si è pensato di trasformare questa zona nella cosiddetta Technocity. Non si capisce di cosa si tratti esattamente, ma sappiamo soltanto che milioni di metri cubi di cemento andranno a sostituire le vecchie fabbriche dell'Ansaldo, della Breda e della Pirelli.

Tutto ciò è stato possibile grazie all'istituto della variante in corso d'opera: attraverso questo sistema, qualsiasi amministrazione può vanificare i programmi definiti con i piani intercomunali o con quelli regolatori di settore che vengono fatalmente annullati.

Per quanto riguarda i parcheggi, voglio osservare che questa legge, invece di far fronte alle necessità del traffico privato, ha creato una situazione esattamente contraria a quella per la quale era stata concepita. Con questa normativa sono state coperte aree verdi senza considerare che, attraverso questi meccanismi di continua copertura del terreno, le fognature vengono gonfiate, l'acqua gettata nei canali, per cui ci troveremo di fronte ad una emergenza idrica sempre più pressante.

Per quanto attiene al passante ferroviario, nonostante siano molti anni che si trova in fase di realizzazione, esso resta sempre sulla carta, mentre aumenta il traffico privato. Milano era attraversata dai suoi famosi navigli: questi ultimi sono stati interrati, le linee tranviarie sono state abolite col conseguente aumento dell'inquinamento. I navigli costituivano una

sede naturale per la collocazione di una linea metropolitana: io ero ancora un ragazzo quando qualcuno pensava di trasformare i navigli interni in corsie di scorrimento per una metropolitana a cielo aperto, con poca spesa non essendo necessarie grosse opere di scavo. Si è preferito interrarli ed ora si avanza l'ipotesi di togliere il materiale depositato in questi alvei per ripristinare il tram o la metropolitana. In altre parole si pensa di realizzare una serie di opere che erano già presenti in natura. Ciò mi induce a ritenere che la legge urbanistica, approvata in tempi non sospetti per rispondere alle esigenze dell'epoca, oggi non sia più sufficiente; sarebbe pertanto opportuno riformularla al fine di renderla moderna, snella e vincolante. Ma fin tanto che esistono i presupposti della vecchia legge urbanistica e di tutta la pletora di leggi che ad essa si sono succedute, la normativa non può essere ritenuta assolutamente vincolante. Le ferrovie Nord, per esempio, hanno trasformato le aree che fiancheggiavano le sedi ferroviarie nei centri urbani in una sorta di *holding*; e inoltre, continuano a costruire centri direzionali, anziché preoccuparsi di allargare le sedi ferroviarie, di creare servizi — per esempio i parcheggi — all'interno dei centri urbani, dove pure dispongono di vastissime aree. Si è preferito, in sostanza, trasformare le aree in grandi centri commerciali, impedendo di fatto a chi si reca alla stazione ferroviaria di parcheggiare la propria auto in maniera adeguata. Nella stragrande maggioranza delle cittadine che dispongono di una stazione ferroviaria, gli utenti parcheggiano le loro auto dove capita, non potendole collocare in un luogo idoneo, creando una serie notevole di problemi che incidono pesantemente sulla qualità della vita quotidiana e sulla salute. Non vorrei dilungarmi troppo su questi problemi, ma ho ritenuto di evidenziarli perché essi dovranno essere affrontati se vogliamo risolvere in modo definitivo una questione ormai decennale.

A titolo di comparazione, voglio soltanto aggiungere che ho avuto modo di

esaminare la legge urbanistica di una nazione confinante con il nostro paese. Ho sinteticamente valutato che le leggi urbanistiche italiane, con annessi e connessi, pesano circa due o tre quintali, mentre la legge urbanistica di quella nazione pesa forse ventitré grammi. Si tratta di una normativa (mi riferisco alla legge federale svizzera) che risale *grosso modo* al secolo scorso ed è stata pochissimo emendata per adeguarla alla necessità dei tempi. Ho operato questo confronto non per proporre di imitare la legge di un altro paese, ma per studiare i meccanismi con cui gli altri risolvono un problema che noi non vogliamo affrontare. Dirò di più: mentre da noi a fronte di una quantità notevole di carta scritta appare scarsa la documentazione cartografica, gli altri paesi, quali la Germania, la Francia e l'Austria, rispetto ad una legislazione scritta molto ridotta dispongono di un supporto cartografico notevolissimo dal quale si può evincere una radiografia del territorio partendo, per esempio, dalle zone boschive, da quelle agricole o dai centri abitati. In questo modo si entra nel particolare non con la parola, che è sempre suscettibile di diverse interpretazioni, ma con la fotografia reale del territorio. Solo quando anche da noi entrerà nella mentalità generale la necessità di sostituire alle parole la documentazione, probabilmente eviteremo di ricorrere a tutte quelle varianti e « variantine », e di commettere quei grossolani errori di delimitazione che purtroppo l'attuale cartografia induce.

RAMON MANTOVANI. Signor ministro, sono un parlamentare neo eletto e non so ancora se posso sostenere a ragione di essere rimasto deluso dalla sua relazione ed in parte anche della discussione che conseguentemente si è sviluppata. Le mie aspettative erano altre: avrei voluto che lei avesse affrontato i problemi che affliggono le aree urbane nel nostro paese almeno a livello analitico, stabilendone le priorità. Ho ascoltato invece un interessante elenco di provvedimenti che sono già in corso di attuazione, ma non sono riuscito ad intra-

vedere una filosofia, se non proprio una politica, che sottenda i problemi delle aree urbane.

Non svolgerò il mio intervento per segnalare tutte le questioni sul tappeto perché ritengo che avremo senz'altro modo, nel prosieguo dei nostri lavori, di approfondirle ogni qual volta si renderà necessario. Mi limito a prendere le mosse da un'affermazione importante pronunciata dal Presidente del Consiglio dei ministri in sede di replica al dibattito che si è svolto in Aula sul programma del Governo. Affermando che l'Italia si avvia a diventare un paese dall'economia sostanzialmente fittizia, fondata sui servizi e sulla finanza e non più sulle attività produttive, il Presidente del Consiglio poneva proprio questa questione al centro dell'azione del Governo. Vi è stata anche qualche eco giornalistica, e qualche anticipazione, su questa affermazione; si parla di Disneyland, ma nella fattispecie mi permetto di dire che Milano, città da dove provengo, potrebbe essere descritta come uno di quei baracconi dell'orrore che popolano i luna park piuttosto che come luogo di svago o fantasia. Non credo si possa risolvere il problema delle aree metropolitane — faccio riferimento, per comodità di ragionamento, a Milano — senza affrontare la questione della natura economica delle medesime. Nel giro di vent'anni, Milano si è trasformata, e questo processo va avanti, da capitale industriale e produttiva del paese in capitale della finanza e, aggiungerei, della speculazione. Questa trasformazione economica è all'origine di molti dei problemi che attanagliano quell'area metropolitana, ivi compreso quello della corruzione, giacché non di bustarelle — che, ahimè, sono state sempre una prassi consolidata in questo paese — si tratta, ma di ben altro: comitati di affari si sono sovrapposti e sostituiti al governo democratico del territorio arrogandosi il diritto di decidere quali attività dovevano essere sospese per specularci e lucrarci sopra. In sostanza, non avrebbe potuto svilupparsi questo fenomeno se non si fosse realizzata una trasformazione eco-

nomica di quel genere. Le implicazioni che mi interessa sottolineare riguardano alcuni fatti precisi: innanzitutto Milano è la capitale della casa in proprietà, essendo forse la metropoli europea che vanta il maggior numero di proprietari. Ciò significa semplicemente che, nel corso di quindici anni il comune di Milano ha perso più di centomila abitanti che non hanno potuto permettersi di acquistare la casa ai prezzi che il mercato ha imposto nella città. Conseguenza di tale situazione è stato l'aumento del pendolarismo, quindi del traffico e dell'inquinamento, sia acustico che atmosferico. Vi è un altro grave problema sociale che insiste sulla città di Milano: mi riferisco a quello della immigrazione di cittadini e lavoratori provenienti sia dall'Europa sia da paesi extracomunitari che vengono nella nostra città, lavorano, regolarizzano la loro posizione, pagano le tasse e perfino i contributi Gescal e poi sono costretti a sborsare 350 o 400 mila lire ad individui che li collocano in appartamenti dove dormono fino a 20 persone, ognuna delle quali paga quella stessa cifra. In altri casi questi immigrati sono costretti a dormire nei centri di prima accoglienza che il comune ha provveduto ad istituire.

Non parlerò della legge sui parcheggi poiché già altri colleghi lo hanno fatto diffusamente; mi limiterò ad osservare che anch'essa ha favorito un processo intensivo di speculazione del suolo e del sottosuolo. A Milano vi sono *box* che costano fino a 120 milioni: non si capisce come gli abitanti di alcuni quartieri popolari riescano a pagare quelle cifre; si capisce, invece, quale speculazione vi sia dietro alla attuazione di quella stessa legge.

Lo stesso vale per il piano dei trasporti che appare assolutamente insufficiente, giacché non affronta i problemi reali che tutti riconoscono. Già qualche collega ha ricordato la questione della circonvallazione e quella dei navigli; solo ora abbiamo capito che il passante ferroviario è fermo perché qualcuno ha potuto lucrare in maniera notevole.

Insomma, signor ministro, vorrei capire quale sia la politica del Governo a proposito degli argomenti che ho appena ricordato. Alcuni interventi sono interessanti ma, se essi non si inseriscono in una logica globale e se non tendono ad intervenire sulla radice dei problemi, rischiano di raggiungere obiettivi esattamente opposti.

#### PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GIUSEPPE CERUTTI

RAMON MANTOVANI. Oltre ai temi ricordati dai colleghi che mi hanno preceduto, sui quali concordo pienamente, desidero sottolineare la necessità di porre al primo posto la questione urbanistica. L'onorevole Mattioli ha ricordato ciò che è accaduto per l'Ansaldo: ma nell'area di Milano non è questo l'unico caso. Nell'ambito del processo di deindustrializzazione esistono moltissime aree dal destino incerto. Ho il sospetto che qualcuno intenda tener fermi per lungo tempo enormi capitali, magari in attesa di qualche provvedimento straordinario.

Qualcuno si stava già entusiasmando all'idea che a Milano dovessero celebrarsi i giochi olimpici del 2000, ritenendo che essi avrebbero contribuito a sbloccare la situazione di molte aree industriali. Anch'io mi associo a quanto affermato dal collega Mattioli, nel senso non saremo certo noi a voler mantenere in piedi insediamenti decotti, ma ricordo che a Milano hanno chiuso i battenti decine di industrie che avevano prospettive di mercato ed una importanza strategica notevole. Segnalo, per tutti, l'Istituto sieroterapico che aveva grandi prospettive dal punto di vista industriale e di mercato. Ebbene, quelle stesse aree oggi sono in balia della speculazione.

Credo che il ministero che si occupa delle aree urbane non può prescindere da questo ordine di problemi. Vedremo, nel prosieguo dei lavori, quali dovranno essere i temi su cui porre di nuovo la nostra attenzione. Per il momento la ringrazio, signor ministro, e le auguro buon lavoro.

MAURA GIOVANNA CAMOIRANO ANDRIOLLO. Mi pare, signor ministro, che lei abbia caratterizzato il suo intervento mettendo a fuoco i numerosi provvedimenti che sono stati emanati, forse nel tentativo di dare una certa concretezza alle sue parole.

A questo proposito, vorrei chiederle se, nelle schede che ha consegnato alla presidenza della Commissione, vi sono tutti gli elementi di valutazione sullo stato dell'arte delle leggi che lei ha citato. Intendo riferirmi, in particolare, a quella sulle metropolitane ed a quella sulla delocalizzazione degli impianti siderurgici. Vorrei, in altre parole, che ci fossero forniti tutti gli elementi necessari per consentire alla Commissione di effettuare valutazioni approfondite sulla reale situazione dei programmi presentati dalle regioni e dagli altri soggetti interessati.

La seconda questione che vorrei sottolineare è di carattere più eminentemente politico. Mi auguro, signor ministro, che nella sua replica voglia tenere conto di alcune sollecitazioni avanzate nei numerosi interventi (ricordo anch'io quello del collega Mattioli) anche per l'impostazione politica del suo ministero rispetto all'esigenza, divenuta ormai inderogabile, di far sì che i tempi che avremo a disposizione per affrontare i problemi sul tappeto consentano di gettare le basi per una trasformazione dell'assetto delle aree metropolitane del nostro paese che, oramai, si pone come condizione *sine qua non*. Ci si è richiamati agli effetti sulla salute dei cittadini: io credo che esista anche un problema di ricaduta psicologica, nel senso che i tempi ed i modi con cui si vive nelle grandi città hanno una caratteristica disumanizzante.

Da questo punto di vista, vorrei sottolineare quanto lei ha affermato a proposito del piano integrato dei servizi delle aree urbane che, se fosse opportunamente concretizzato in un testo, potrebbe fornire una parzialissima risposta alle esigenze di vita diverse all'interno delle città.

PRESIDENTE. Signor ministro, mi pare che le domande poste siano nume-

rose. Le do la parola per svolgere la replica e per rispondere ad esse.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Mi congratulo, innanzitutto, per l'impegno che i colleghi parlamentari hanno profuso nel discutere su questo argomento, nonché per la ricchezza delle argomentazioni che io condido.

Da parte mia, mi sono limitato ad indicare quali siano gli intendimenti del Governo rispetto a questo argomento e quali siano stati i comportamenti nel passato. Io reputo questi ultimi in larga misura improntati — almeno per quanto riguarda il mio ministero — agli obiettivi che anche la discussione di oggi ha individuato.

Quando parlo di legge urbanistica, infatti, io penso (mi si consenta il bisticcio) ad una legge urbanistica dei « vuoti » e non del « costruito ». Quindi mi trovo in perfetta sintonia con le affermazioni che sono state espresse.

Non condivido molto, invece, le considerazioni relative alla città della produzione; vi è stato qualche intervento di rivendicazione delle attività produttive dismesse, benché riconvertite in attività dell'economia moderna. Credo che le nostre città si siano trasformate nel tempo in aree del produrre, mentre a mio avviso dovrebbero configurarsi come città delle abitazioni e dei servizi e la produzione dovrebbe essere, rispetto a questo obiettivo principale, strumentale, sia per quanto riguarda l'ubicazione, sia per quanto riguarda la qualità e la funzione. Non ho come la documentazione, ma è certo che le grandi città italiane assommano la produzione di oltre il 50 per cento del prodotto interno lordo, il 90 per cento del terziario avanzato e il 65 per cento degli scambi commerciali, in entrata e uscita, a carattere internazionale. In sostanza, vi è una concentrazione di attività tale da impedire qualsiasi miglioramento della qualità della vita. È questo il punto sul quale bisogna intervenire. Non condivido l'opinione secondo la quale dobbiamo seguire l'impostazione delle grandi imprese che propon-

gono la delocalizzazione quando la propria azienda va in passivo al fine di scaricare sullo Stato i costi ambientali e finanziari di ristrutturazione. Concordo, invece, sull'ipotesi di un programma complessivo, cadenzato nel tempo, di delocalizzazione anche per le attività in piena fioritura, perché considero la dismissione e la delocalizzazione un intervento di tipo urbanistico, non di ristrutturazione industriale. È stato proprio questo principio che ha contraddistinto il nostro dialogo a proposito di Genova e Napoli, quando abbiamo sostenuto che il problema principale era di ordine territoriale e non industriale, essendo quest'ultimo solo uno dei modi per intervenire sul sistema, mentre il rifinanziamento e la ristrutturazione della siderurgia erano indubbiamente esigenze produttive del paese. Dovendo ricreare per la città un nuovo ambiente, bisognava curare altrove il sistema produttivo e occupazionale, ma come conseguenza piuttosto che come obiettivo principale.

Sono favorevole alle delocalizzazioni e all'utilizzo delle aree dismesse, e proprio a tali ipotesi sono improntate quasi tutte le iniziative e le leggi. Sono stati richiamati provvedimenti legislativi di emergenza che hanno consentito varianti in corso d'opera, variazioni di strumenti urbanistici (si è fatto cenno, ma probabilmente voleva essere il riferimento principale, alla legge sui mondiali). Indubbiamente, tale modo di operare reca contraccolpi al sistema urbanistico, anche considerando che i piani regolatori di quasi tutti i nostri comuni sono più che superati (da qui derivano le vostre critiche). Occorre riaffermare con nuovi principi la legge urbanistica perché le gravi conseguenze di quegli interventi potrebbero ancora essere evitate. Probabilmente le Olimpiadi si terranno non a Milano ma da qualche altra parte, quindi si porrà il problema di predisporre le strutture necessarie allo svolgimento di quella manifestazione. È preferibile, allora, avere subito una visione d'insieme nella quale far calare poi gli investimenti perché non possiamo predicare una tutela meramente passiva o solo vincolistica. Del resto

i piani non possono contenere solo vincoli, né la semplice e chiara legge della Svizzera può essere riprodotta nel nostro paese perché bisogna anche considerare che, in quella nazione, vige un sistema sociale di intervento (basti considerare i referendum) che consente una dinamicità di cambiamento che non è propria del nostro ordinamento. Dobbiamo quindi offrire quella flessibilità che consenta di realizzare effettivamente i vincoli, senza tuttavia trasformare la legge urbanistica in un sistema di vincoli.

Su questi presupposti ci siamo mossi e se esaminate i provvedimenti che abbiamo presentato e quelli di cui ho parlato nella mia introduzione vi accorgete che vanno proprio in questa direzione.

L'obiettivo della tutela della salute del cittadino non potrà essere raggiunto se non si predispona un sistema di vigilanza del traffico nelle città e se non migliora il trasporto pubblico di massa. Personalmente sono del parere che vada fortemente contenuto il traffico urbano; al riguardo è in corso uno studio dal quale stanno emergendo dati preoccupanti che, insieme a quelli relativi alla salute forniti dall'Istituto superiore di sanità, costituiranno l'argomento principale di discussione all'interno del comitato interministeriale. Sarà opportuno discutere anche in questa Commissione quegli studi, prima ancora che essi forniscano al Governo materia di decisione.

Vorrei ora rispondere più specificamente ai quesiti che sono stati posti. All'onorevole Rapagnà faccio osservare che in Abruzzo sono stati realizzati piani di parcheggio come nelle altre regioni italiane, ma non ne abbiamo approvato alcuno che prevedesse modifiche degli strumenti urbanistici, tanto meno il dissesto dei beni culturali; se ciò è avvenuto si tratta di un'inadempienza specifica degli enti locali che hanno agito in difformità ai piani presentati. Una delle direttive, infatti, prevedeva proprio che il piano dei parcheggi non contenesse modifiche, ad ogni modo procederò ad accertamenti circa i dissesti di cui lei ha parlato.

Inoltre, per quanto riguarda le esigenze da lei poste circa i comuni della fascia costiera che realizzano nell'insieme un sistema di aree urbane, è possibile, come è avvenuto in altre zone d'Italia, realizzare protocolli d'intesa per aree urbane disomogenee a livello istituzionale, ma omogenee quanto alle esigenze territoriali di sviluppo e infrastrutturali. Su proposta della regione, delle province, di alcuni comuni, o anche di grandi organizzazioni, posso io stesso intervenire per promuovere protocolli di intesa funzionali alla stipula di accordi di programma come è già avvenuto, ripeto, per altre regioni d'Italia.

PIO RAPAGNÀ. E per quanto riguarda i TIR ?

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Anche quel problema si può risolvere sul piano della regolamentazione dei trasporti.

L'onorevole Speranza ha proposto di proseguire l'audizione dopo aver conosciuto le relazioni; per quanto mi riguarda, sono disponibile a farvi avere tutta la documentazione possibile e riparlarne dopo che ne avrete preso visione.

Mi è stato poi chiesto per quale motivo non siano stati ricollocati i ministeri a Roma. Sulla base di due leggi dello Stato sono state costituite apposite commissioni per procedere a tale riallocazione. Il comune di Roma ha individuato tredici ministeri che dovrebbero essere trasferiti nello SDO; le commissioni, da parte loro, hanno già compiuto l'esame analitico della struttura attuale di quei ministeri, e stanno studiando, sulla base di un piano volumetrico del comune, come allocarli. Si è accennato alla nuova localizzazione del Ministero della sanità. Non ho ancora dato l'assenso a questa scelta che era preesistente alla creazione dell'apposita commissione che ho recentemente interpellato e che si è dichiarata competente a pronunciarsi; pertanto, dovrò chiedere al Consiglio di Stato se potrà avvalermi o meno di questa commissione. Posso dire che il Presidente del Consiglio dei ministri auto-

nomamente, avendone facoltà, aveva dato un assenso di massima; a fronte di un'osservazione negativa dell'ufficio per Roma capitale presso il dipartimento delle aree urbane su questa ipotesi, il Presidente del Consiglio ha sospeso il provvedimento ed ha rimesso la pratica al ministro per i problemi delle aree urbane. Al riguardo, devo dire che è ancora in corso un approfondimento.

Per quanto riguarda l'insufficienza dei fondi per Roma capitale ed il blocco della spesa, osservo che i finanziamenti non sono insufficienti, considerata anche la particolarità del tipo di copertura. Si tratta di 1.038 miliardi, ma nella medesima norma abbiamo previsto che ogni anno la legge finanziaria assicuri a scorrimento tutti i fondi necessari per la realizzazione degli obiettivi del programma per Roma capitale. Su questo vi è stata una grande unità tra le forze politiche perché — ripeto — si tratta di una copertura piuttosto singolare, direi unica, nel sistema del nostro bilancio.

Come ho già detto il blocco riguarda tutta la spesa dello Stato e, per quanto riguarda Roma capitale, non vedo particolari urgenze ma, qualora ve ne fossero, credo sarebbero possibili ipotesi autorizzative da parte del Presidente del Consiglio.

Il collega Martinat chiedeva quanti parcheggi servano e quante metropolitane. Per quanto attiene ai parcheggi la legge di programmazione e di finanziamento (la n. 122 del 1989) prevede investimenti per 3.500 miliardi: questa è la previsione di intervento dello Stato, poiché viene lasciato al sistema delle autonomie ed a quello privato la possibilità di integrare questa somma.

Il collega chiedeva, altresì, quale sarà il costo finale delle metropolitane. Nel corso del dibattito che si è tenuto su questo argomento nel corso della passata legislatura, abbiamo ritenuto di emanare una legge di procedure con un primo finanziamento a copertura triennale. Tali procedure debbono essere avviate nelle grandi città, sulla base del piano regionale dei trasporti e di quello nazionale che, essendo

strumenti che vanno aggiornati ogni anno, presentano quella flessibilità di controllo necessaria in questo settore.

L'onorevole Tripodi ha osservato che nella mia relazione non ho fatto riferimento all'attuale dissesto ambientale delle nostre città. In realtà, ho citato l'insieme delle ordinanze che, con il ministro Ruffolo, abbiamo emanato nel corso del 1992. Tali ordinanze, accompagnate da una relazione molto allarmante, individuavano le città in cui la situazione era particolarmente preoccupante da questo punto di vista. Posso aggiungere che alcune città italiane, volontariamente, hanno richiesto di essere assoggettate alle regole di quelle ordinanze.

Ho già detto che nel prossimo mese di settembre faremo un consuntivo delle condizioni generali dell'ambiente nelle grandi aree, per valutare l'opportunità di emanare ulteriori provvedimenti.

A proposito degli sfratti e del problema della casa, ritengo che, nell'ambito del comitato interministeriale di cui ho parlato nella mia relazione, affronteremo anche il problema del regime dei suoli e della casa. Per gli sfratti, desidero ricordare che le organizzazioni sindacali hanno richiesto un apposito incontro con il Governo: in quella occasione faremo il punto della situazione. Naturalmente, se la Commissione ambiente lo riterrà opportuno, potremo riparlare anche in questa sede.

ENRICO TESTA. Avete già assunto decisioni a proposito degli sfratti e dell'equo canone?

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Questa è la richiesta che è stata avanzata!

ENRICO TESTA. La commissione interministeriale che lei presiederà per conto del Presidente del Consiglio dei ministri avrà ben poco da esaminare!

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. La commissione non si occuperà solo di questo. Inoltre,

poiché la norma che fissa in 50 milioni all'anno il limite oltre il quale è possibile derogare all'equo canone, si trova all'esame del Parlamento, quest'ultimo ha la sovranità di assumere decisioni di tipo diverso.

ENRICO TESTA. Poiché lei sta parlando a nome del Governo e non a nome del Parlamento, il fatto che le organizzazioni sindacali abbiano richiesto un incontro...

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Per la verità, la richiesta di incontro riguardava gli sfratti esecutivi; in sostanza, ci si chiedeva come si potevano attuare, nella città di Roma, 50 mila sfratti esecutivi stante la penuria di alloggi.

ENRICO TESTA. La legge sull'equo canone non regola soltanto l'ammontare dell'affitto, ma anche le modalità contrattuali che intercorrono tra proprietario ed inquilino, compresa la questione relativa allo sfratto. Ebbene, nel decreto non si dice che è libero l'affitto per quei nuclei familiari che superano un reddito di 50 milioni, ma che oltre quella cifra è abolito l'equo canone, comprese le altre norme contrattuali. Ciò significa che sia la scadenza dei contratti sia la giusta causa vengono abolite.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Questo è il motivo dell'incontro.

ENRICO TESTA. Signor ministro, se mi permette, le anticipo come finirà: che approverete, da una parte, la legge di abolizione dell'equo canone per i nuclei familiari con un reddito superiore ai 50 milioni e, dall'altra, a settembre, un blocco degli sfratti per far fronte ad una tensione abitativa che non riuscirete a governare.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. È possibile! Per evitare questo pericolo dobbiamo prevenirne le conseguenze.

Per quanto riguarda la legge per Reggio Calabria, ho già detto nella mia introduzione che abbiamo approvato progetti per 250 miliardi che fanno capo alle competenze del comune; ho detto altresì che solo tre cantieri sono attualmente operativi. Ho già nominato una commissione ispettiva per verificare se si debbano azionare i poteri sostitutivi. Ciò non è avvenuto ancora perché, mentre i progetti sono stati approvati nei primi mesi del 1991, una delegazione di parlamentari calabresi con le organizzazioni sindacali nazionali, ad una mia specifica richiesta, ha osservato che bisognava fare di tutto per evitare tali poteri sostitutivi. Mi sono attenuto a quella indicazione che, purtroppo, è stata contraddetta dagli avvenimenti.

Per quanto riguarda la competenza del mio ministero, abbiamo individuato programmi per cinque grandi comparti: due di questi sono già in esecuzione e riguardano l'edilizia scolastica e l'università di Reggio Calabria. Sono già state stipulate le relative convenzioni: credo che i lavori per l'università siano già in esecuzione.

In relazione agli altri tre programmi (fornitura idrica, ferrovie ed aeroporto), sono stati predisposti i relativi accordi di programma, attualmente all'esame dei competenti ministeri.

Ho condiviso in larghissima misura l'intervento del collega Mattioli perché, indubbiamente, quello della salute non può essere un obiettivo singolo, ma esso rappresenta un elemento basilare per tutte le scelte. In particolare, per quanto riguarda la sua osservazione secondo la quale i parcheggi avrebbero attratto altro traffico nelle città, compromettendo ulteriormente la salute della gente, vorrei in qualche modo tranquillizzare la sua opinione. Nella scelta dei programmi relativi, infatti, abbiamo dato priorità a parcheggi di interscambio, che fossero al servizio del grande trasporto pubblico di massa, dei centri storici e della grande viabilità centrale. Per questi motivi abbiamo finanziato le proposte delle regioni e dei comuni che fossero finalizzate in tale senso. In sede di controllo saremo in grado di verificare se

tutto questo ha trovato fedeltà di attuazione. Condivido, comunque, l'opinione che il megaparcheggio può essere un danno per la città piuttosto che un beneficio.

Per quanto riguarda le aree dismesse, ritengo che di esse si debba discutere solo nella loro qualità di aree libere o, al massimo, di aree sociali, poiché non si debbono prevedere forme di speculazione.

Anche l'onorevole Acciario ha chiesto una nuova audizione: offro nuovamente la mia disponibilità. Egli ha domandato altresì se sia possibile realizzare una metropolitana nella città di Cagliari. Ebbene, tutto questo è nel programma nazionale delle metropolitane; è stata presentata, in particolare, dal comune e dalla regione una proposta per la costruzione di una prima tratta da Valenziani a Monserrato. Esiste, allo stato, una delibera del CIPE — pubblicata sulla *Gazzetta Ufficiale* — del 31 marzo 1992: essa riguarda soltanto le grandi aree urbane e non le piccole realtà comunali.

Per quanto concerne l'area metropolitana di Cagliari, ho proposto io stesso al comune ed alla Regione di stipulare un protocollo di intesa: sono in attesa di una risposta prima di poter avviare tutta la relativa procedura.

A proposito delle concessioni, condivido totalmente l'osservazione fatta dal collega; da parte nostra non può essere fornita indicazione alcuna, dal momento che questo settore dipende dalla competenza esclusiva delle autonomie. Ove dovessimo fornire indirizzi, richiameremmo chi di competenza ad attenersi alle normative fissate in ambito comunitario europeo.

Anche l'onorevole Turroni ha chiesto quanti interventi per i parcheggi siano stati realizzati in variante agli strumenti urbanistici già esistenti. Ebbene, non abbiamo approvato alcuna variante in proposito; è vero che nella legge è previsto che l'approvazione di un progetto esecutivo possa avvenire in variante allo strumento urbanistico, ma anche in questo caso si tratta di una misura affidata al sistema locale. Al momento, comunque, non sono in grado di rispondere a questa domanda.

Sicuramente non sono stati rivenduti i parcheggi realizzati nei centri storici con il finanziamento dello Stato, perché ciò non è possibile; in quelle aree abbiamo controllato che non fossero in corso lavori in variante o che comunque sconvolgessero il sistema dei centri storici.

Per quanto riguarda le piste ciclabili, lei ha rilevato che non è stato emanato il regolamento; in realtà, da qualche giorno non è più così. Occorreva, infatti, un voto del *plenum* del Consiglio di Stato, che vi è stato, e la controfirma del ministro del tesoro, che è intervenuta una settimana fa. Quindi il regolamento, che consentirà la piena vigenza di questa legge, verrà pubblicato al più presto sulla *Gazzetta Ufficiale*. Peraltro abbiamo già approvato i piani presentati dalle regioni più solerti.

Per quanto riguarda il Veneto, non è stata avanzata una proposta di metropolitana quantitativa; è prevista una tratta che riguarda Venezia ed altre nel resto della regione, ma si tratta soltanto di una programmazione poiché non sono state ancora individuate le aree. Il progetto è stato presentato il 30 giugno e non è stato ancora esaminato.

SAURO TURRONI. Ma c'è un ricorso del comune di Venezia.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. È evidente che, a fronte di un ricorso del comune di Venezia, non daremo attuazione ad una proposta che avesse le caratteristiche da lei denunciate.

Circa la domanda sui tipi di metropolitane, devo dire che al riguardo non possiamo intervenire. Le metropolitane dovranno essere realizzate in conformità all'articolo 1 della legge che le prevede; naturalmente la propensione è per quelle leggere e in sede propria, ma si tratta di scelte che ciascun sistema locale compie e che devono essere rispettate perché un'ingerenza di carattere centrale potrebbe essere interpretata in maniera sbagliata. Nel nostro paese ci sono diversi tipi omologati, quindi si pone anche un problema rispetto alla Comunità europea.

SAURO TURRONI. Forse mi sono espresso male: io mi riferivo alle metropolitane e alle tranvie, quindi a sistemi diversi.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Sono sistemi previsti ma rimessi alla scelta locale. Nella legge, mi pare proprio su emendamento del gruppo verde, includemmo questa possibilità — era anche la mia opinione, ma non ero riuscito a farla passare in sede di Comitato ristretto — proprio perché in molte città sarebbe stato del tutto inutile realizzare metropolitane di tipo tradizionale. Ad ogni modo i progetti non sono stati ancora esaminati.

Concordo poi con lei nel definire un'impresa ardua la stesura della legge urbanistica, tuttavia dobbiamo affrontarla e non credo che ne risulterà compromesso l'equilibrio democratico del nostro paese. So che vi sono stati ministri che si sono dimessi di fronte a questo scoglio, ma un tentativo va comunque compiuto in maniera concreta.

All'onorevole Bonomo, che ringrazio per gli apprezzamenti che ha rivolto alla mia introduzione, rispondo che il problema di Bari esiste da quarant'anni. Abbiamo stipulato un protocollo d'intesa, con il comune e la regione, per affrontare la questione. È stato presentato un piano per la metropolitana che però non prevede interventi né per le ferrovie concesse né per quelle dello Stato. So che il presidente Necci è intervenuto in questo accordo di programma ed ha predisposto un piano di interventi per la sistemazione del tracciato della linea ferroviaria. L'accordo di programma deve essere ancora pubblicato (se ne occupa una commissione tecnica): pertanto, potranno essere accolte eventuali osservazioni.

L'onorevole Rizzi mi ha chiesto se sia giustificata o meno l'esistenza di questo ministero. A detta del Presidente del Consiglio e del Presidente della Repubblica pare di sì; personalmente ritengo che nella tradizionale disputa tra ministri senza portafoglio, in quanto ministri di dipartimento in base alla legge sulla Presidenza

del Consiglio dei ministri, e ministri con portafoglio di tipo tradizionale, propendo per la prima ipotesi, dovendo il ministro essere preposto al coordinamento, non agli interventi settoriali sul sistema delle autonomie locali. Auspico pertanto una riforma generale che preveda pochi ministeri, ma di dipartimento, non con poteri di spesa, ma di coordinamento e programmazione.

Ritengo di aver già risposto all'onorevole Formenti per quanto riguarda le aree dismesse. È stato detto che i parcheggi hanno invaso il suolo libero, ma se non si realizzano nel sottosuolo, necessariamente occupano suolo libero: non credo ci sia alternativa; può darsi che in alcune occasioni siano state compiute scelte sbagliate, ma...

FRANCESCO FORMENTI. Mi interessa anche il sottosuolo.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. È possibile, anzi è prevista nel regolamento una differenziazione di finanziamento nel caso in cui i parcheggi siano realizzati a raso, oppure in sottosuolo o in elevazione.

FRANCESCO FORMENTI. Il problema nasce per le infiltrazioni d'acqua.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. A causa delle condizioni generali di alcune città, i parcheggi possono essere costruiti solo nel sottosuolo. È stata criticata l'ipotesi della realizzazione di posti auto in alcuni cortili; indubbiamente in alcuni casi questa ipotesi è sconvolgente, mentre in altri è stata prospettata come un rimedio valido perché consente di liberare tutte le aree antistanti.

L'onorevole Mantovani mi ha chiesto quale sia la politica del Governo in questo settore; credo di averla rappresentato in larga misura; naturalmente non mi sono soffermato su analisi dettagliate, perché sarebbe stato del tutto inutile. Per quanto riguarda i provvedimenti già emanati, il Governo dovrà sottoporli alla verifica di attuazione, e dovrà emanarne altri. Le

relazioni ai provvedimenti sono importanti, ma la sostanza è data dai provvedimenti stessi.

Credo di aver già risposto sulla natura delle aree metropolitane. Concordo con chi sostiene che le città debbono essere anche strumenti economici, ma — come ho già affermato — non devono certo essere la sede della produzione, città dell'economia, per intenderci.

Lei, onorevole Mantovani, si è a lungo soffermato sui problemi di Milano; non credo che quella città abbia subito danni devastanti dalla delocalizzazione produttiva, piuttosto ritengo che li abbia subiti per il modo in cui è stata gestita la delocalizzazione, o per come si gestiranno le aree dismesse.

RAMON MANTOVANI. Non si tratta di delocalizzazione, ma di deindustrializzazione o di dismissione.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. La dismissione di attività produttive, com'è noto, è un fenomeno diffuso in tutto il mondo, poiché è in atto una trasformazione del sistema produttivo che riguarda in primo luogo — dovete consentirmelo, da meridionale —, le zone dove in passato è stata favorita l'industrializzazione. La dismissione può avvenire solo laddove vi siano insediamenti industriali, a Reggio Calabria non è possibile dismettere alcunché, perché le industrie non ci sono.

RAMON MANTOVANI. Non è detto che ciò che avviene in tutto il mondo sia di per sé giusto.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Certo, per carità!

Non credo, inoltre, che i parcheggi abbiano favorito la speculazione.

Quanto all'affermazione che Milano sia la capitale della casa di proprietà, non saprei cosa rispondere; certo è vero che l'Italia è il paese della casa di proprietà, considerato che circa i due terzi dei cittadini italiani sono proprietari. Questo è un

fenomeno stranissimo, che non ha riscontro in nessuna parte del mondo.

RAMON MANTOVANI. Non è stranissimo, si spiega facilmente.

CARMELO CONTE, *Ministro per i problemi delle aree urbane*. Probabilmente si connette alla nostra cultura, non è possibile spiegarlo unicamente con le leggi, perché normative per favorire l'edilizia economica e popolare, la proprietà collettiva, l'affitto, sono state pure emanate, ma non hanno avuto fortuna. Probabilmente si tratta di indirizzi generali che vanno cambiati, ma bisogna anche considerare — ripeto — la nostra cultura che propende per questo tipo di rapporto con la casa che senza dubbio non è moderno né coerente agli altri sistemi.

Infine, all'onorevole Camoirano Andriollo rispondo che tutte le schede per la relazione sono state depositate; provvederò ad inviare al più presto le rimanenti. Per le metropolitane, ripeto, vi è solo la delibera del CIPE del 31 marzo; posso farvi avere l'elenco delle proposte pervenute entro il 30 giugno per i programmi.

Per quanto riguarda le caratteristiche della politica del dipartimento, credo di

aver già risposto. Naturalmente accetto ben volentieri il suo apprezzamento in merito alla legge per il piano dei servizi che anch'io considero fondamentale perché rappresenta l'involucro entro il quale tutte le osservazioni svolte possono trovare ubicazione.

PRESIDENTE. Prima di concludere, vorrei osservare che si è trattato di una lunga ed interessante audizione che ha soddisfatto i commissari per le risposte che il ministro Conte è riuscito a fornire.

Si tratta soltanto del primo incontro con il ministro per le aree urbane: ci auguriamo che le condizioni e le scelte del Governo ci consentano di proseguire in questo rapporto.

A nome di tutta la Commissione, ringrazio il ministro Conte per la sua disponibilità.

**La seduta termina alle 19,55.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO  
STENOGRAFIA

DOTT. VINCENZO ARISTA

---

*Licenziato per la composizione e la stampa  
dal Servizio Stenografia il 20 luglio 1992.*

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO