

# SENATO DELLA REPUBBLICA

XII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

13° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 12 SETTEMBRE 1995

Presidenza del presidente BOSCO

### INDICE

#### INTERROGAZIONI

PRESIDENTE .....	Pag. 2, 3
GIBERTONI ( <i>Lega Nord</i> ) .....	3
PUOTI, <i>sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione</i> .....	3

*I lavori hanno inizio alle ore 18,30.*

#### INTERROGAZIONI

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca lo svolgimento della seguente interrogazione:

**GIBERTONI, COPERCINI.** - *Al Ministro dei trasporti e della navigazione.* - Premesso:

che come riportato nel «dossier alta velocità» - luglio 1994, Senato della Repubblica, Commissione 8ª (Lavori pubblici, comunicazioni) - il progetto alta velocità delle Ferrovie dello Stato, nella sua interezza, comporta un costo complessivo, compresi gli innesti nei nodi ed il materiale rotabile, pari a circa 36.000 miliardi di lire;

che detto costo, relativamente alle tratte considerate già definite, Napoli-Roma-Firenze-Bologna-Milano-Torino, ammonta circa a lire 24.000 miliardi, per cui è di gran lunga superiore al costo afferente le tratte ancora da definire;

che la stampa ha attribuito al Ministro dei trasporti critiche alla formula attuata dalla società TAV per l'ingresso dei privati nel finanziamento delle opere, in quanto penalizzante per il socio pubblico;

che nel corso delle «comunicazioni del Governo» all'8ª Commissione del Senato, nella 84ª seduta di martedì 28 marzo 1995, è stato dal Ministro dei trasporti dichiarato che «per quanto concerne le tratte non ancora in fase di realizzazione, appare prioritario perfezionare il meccanismo di finanziamento dei progetti», dal che può trarsi una conferma del parere negativo circa il meccanismo applicato alle tratte già definite;

che da quanto sopra è lecito dedurre - anche - che il Ministro non ritenga sufficiente, a riequilibrare il meccanismo in questione, la recente reintroduzione di un tetto agli interessi intercalari a carico dello Stato, approvata dal Parlamento con la legge finanziaria relativa all'anno 1995,

si chiede di sapere:

se non si consideri, alla luce di quanto dal Ministro in indirizzo affermato, difficilmente condivisibile la conclusione che lo stesso Ministro trae, che i predetti perfezionamenti debbano essere apportati solo per le tratte ancora da definire; se così si facesse, infatti, verrebbero a sottostare alla formula finanziaria di cui il Ministro contesta la validità proprio quelle tratte che rappresentano per lo Stato l'impegno più elevato;

se non si consideri - invece - doveroso trarre le logiche conseguenze di quanto dal Ministro affermato e pretendere che le necessarie modifiche vengano apportate anche al *project financing* riguardante la tratta Napoli-Milano-Torino, a tutela dei legittimi interessi del socio

pubblico, cioè i cittadini contribuenti, sui quali gravano i maggiori oneri conseguenti agli accordi societari assunti nella TAV dalle Ferrovie dello Stato, socio pubblico che il Ministro rappresenta nella duplice funzione di Ministro nel governo della Repubblica e di azionista di riferimento nella Ferrovie dello Stato spa, giusta delibera del CIPE del 12 agosto 1992.

(3-00824)

PUOTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Ministro dei trasporti e della navigazione ha più volte espresso l'auspicio che nel meccanismo finanziario alla base del progetto di alta velocità sia reso più incisivo l'apporto del capitale di rischio, limitando l'importo dell'investimento dello Stato e la quota di obbligazioni emesse da Ferrovie dello Stato e TAV con la garanzia dello Stato. Sono anche ipotizzabili modifiche alla procedura di selezione dei soggetti portatori del capitale di rischio, nell'intento di rafforzare il principio di concorrenza consentendo di far ottenere a Ferrovie dello Stato e TAV e, dunque, allo Stato azionista i massimi benefici.

Non ritengo tuttavia che si possa intervenire ora per modificare il meccanismo finanziario per i programmi di più immediata realizzazione o già avviati, pena un grave ritardo nella consegna di opere fondamentali per l'assetto dei trasporti ferroviari e pena gravi oneri per la rescissione di contratti già firmati. Viceversa per le opere non ancora deliberate è allo studio, seguendo le indicazioni implicitamente contenute nella revisione contrattuale in corso tra TAV e Ferrovie dello Stato, un assetto più concorrenziale e più vicino alle esperienze internazionali di *project financing*, che prevedono una più incisiva presenza del capitale di rischio, o, in alternativa, meccanismi contrattuali incentivanti.

GIBERTONI. Sono parzialmente soddisfatto della risposta avuta testè dal Sottosegretario. Questa interrogazione era stata presentata in Commissione per polemizzare non tanto con il Sottosegretario quanto con il Ministro ed il Ministero in relazione a ben 25 interrogazioni circa con risposta scritta le quali, purtroppo, sono finite nel dimenticatoio.

Aver seguito questa prassi, se non altro, mi ha permesso di avere una risposta orale, che ha la stessa valenza della risposta scritta. Vorrà dire che le prossime interrogazioni che avrò modo di presentare, visto che la velocità di risposta orale in Commissione supera di gran lunga quella della risposta scritta, richiederanno tutte la risposta in sede di Commissione.

PRESIDENTE. Lo svolgimento dell'interrogazione è così esaurito.

*I lavori terminano alle ore 18,40.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

DOTT.SSA GLORIA ABAGNALE

