

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIV LEGISLATURA

COMMISSIONI 5^a e 10^a RIUNITE

5^a (Programmazione economica, bilancio)

10^a (Industria, commercio, turismo)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLA COMPETITIVITÀ DEL SISTEMA PAESE SOTTO IL PROFILO DELLA PROGRAMMAZIONE ECONOMICA

1° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 25 GIUGNO 2003

Presidenza del presidente della 5^a Commissione
AZZOLLINI

INDICE**Audizione di rappresentanti di Infrastrutture S.p.A.**

PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 14	* MONORCHIO	Pag. 3, 9, 11 e passim
MARINO (<i>Misto-Com</i>)	9, 12		
* MORANDO (<i>DS-U</i>)	10, 13		

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democratica e di Centro: UDC; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti Italiani: Misto-Com; Misto-Indipendenti della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici Italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

Interviene il professore Andrea Monorchio, presidente di Infrastrutture S.p.A..

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti di Infrastrutture S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla competitività del sistema Paese sotto il profilo della programmazione economica, svolta in sede riunita dalle Commissioni programmazione economica, bilancio e industria, commercio, turismo. Ricordo, al riguardo, che, nell'ambito dell'indagine conoscitiva avente ad oggetto il medesimo tema, avviata dalla Commissione programmazione economica, bilancio, hanno già avuto luogo il 3, il 17 e il 18 giugno 2003, le audizioni, rispettivamente, dei rappresentanti della Confindustria, dell'ABI e dei sindacati della CGIL, CISL e UIL, i cui relativi atti, sulla base di quanto convenuto nella seduta degli Uffici di Presidenza allargati ai rappresentanti dei Gruppi delle Commissioni riunite, che si è tenuta lo scorso 24 giugno, vengono acquisiti nell'ambito della presente indagine delle Commissioni riunite.

Comunico quindi che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È in programma oggi l'audizione del presidente di Infrastrutture S.p.A., professor Monorchio, al quale cedo subito la parola.

MONORCHIO. Signor Presidente, vorrei anzitutto sottolineare come tutte le volte che mi è capitato di parlare in Parlamento è stato per me un grande onore. A tale riguardo, l'altro giorno, leggendo la proposta di legge per l'istituzione di una Commissione di vigilanza sulle società Infrastrutture S.p.A. e Patrimonio S.p.A., ho sorriso quando ho visto che tra i compiti della Commissione vi era quello di poter audire i vertici delle due aziende. L'ho trovata una cosa assolutamente pleonastica, perché il Parlamento può chiamare chiunque ad essere audito, e credo che chiunque venga chiamato in Parlamento possa essere gratificato da questa chiamata. Per me, che sono un vecchio funzionario dello Stato, ciò è molto importante e vi sono grato di avermi chiamato.

Come sapete, sono il presidente della società Infrastrutture S.p.A., che è stata costituita ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge n. 63 dello scorso anno, convertito nella legge n. 112 del 2002. La società è stata costituita nel dicembre 2002 ed è divenuta operativa sotto il profilo societario soltanto nello scorso mese di gennaio, dopo l'omologazione del tribunale. Il primo consiglio di amministrazione si è svolto il 7 gennaio. Abbiamo ancora una struttura molto modesta, in tutto siamo sette persone, però questo non ci ha impedito di operare al fine di effettuare la gara per la selezione dell'*arranger* della prima emissione di titoli obbligazionari del programma di finanziamento dedicato all'alta velocità ferroviaria (TAV). Infatti, l'articolo 75 della legge finanziaria dello scorso anno ha attribuito ad ISPA (abbreviativo di Infrastrutture S.p.A.) il compito di finanziare l'alta velocità. Abbiamo quindi fatto la gara per il primo *bond*, che dovrebbe essere nell'ordine di 3 miliardi di euro, ed essa è stata vinta da un consorzio bancario composto da Mediocredito Centrale, UBS Warburg e Morgan Stanley; le banche stanno lavorando per la strutturazione della prima emissione. Nel frattempo, per garantire le risorse a RFI (Rete ferroviaria italiana) per la prosecuzione dei lavori della TAV, è stata anche prevista la possibilità di un finanziamento «ponte» per sopperire alle esigenze finanziarie fino al momento in cui non saranno emessi i titoli obbligazionari.

La società sta diventando operativa, anche perché il Ministro dell'economia e delle finanze ha firmato il decreto che ne approva le linee strategiche e, contestualmente, ha disposto l'aumento del capitale, che inizialmente ammontava a un milione di euro. L'azionista unico è la Cassa depositi e prestiti e quest'ultima, attraverso la cartolarizzazione di una parte dei suoi crediti, ha previsto di elevare il capitale sociale a 3,2 miliardi di euro. Può sembrare una cifra modesta (in vecchie lire sono poco più di 6.000 miliardi), però, tenuto conto anche delle modalità di intervento di ISPA sul mercato, è una cifra importante. Infatti le società di *rating* generalmente concedono cinque-sei volte il capitale di indebitamento sul mercato; supponiamo che sia sei volte, si tratterebbe di 18 miliardi di euro, vale a dire circa 35.000 miliardi di vecchie lire, e siccome ISPA partecipa ai finanziamenti non *in toto* ma sempre in cofinanziamento con altre società, ipotizzando che ISPA partecipi per un terzo del finanziamento di un'opera, significa finanziare nell'ordine di 100.000 miliardi di vecchie lire, ossia 50 miliardi di euro, quindi una cifra importante. Non esiste nessuna società italiana che abbia un capitale sociale di 3,2 miliardi di euro interamente disponibile, anche se poi di fatto questo è un capitale che serve soltanto per le garanzie, perché tutte le risorse saranno sempre acquisite attraverso l'emissione obbligazionaria.

Mi sono permesso di fare una piccola sintesi dei compiti dell'ISPA prima di passare specificamente a parlare delle questioni sulle quali le Commissioni 5^a e 10^a riunite hanno chiesto la mia audizione.

Il nostro Paese, anche per la sua struttura produttiva, necessita di infrastrutture. Non esito ad affermare che il basso livello di crescita regi-

strato in questi anni è dovuto essenzialmente alla carenza di infrastrutture. L'Italia necessita di infrastrutture molto più di altri Paesi perché la nostra struttura economica è composta da piccole e medie imprese, la cui presenza diffusa sul territorio rende necessaria una quantità di infrastrutture maggiore che se fossimo caratterizzati dalla sola presenza di grandi imprese. La carenza infrastrutturale maggiormente avvertita, proprio per questo tipo di situazione, è quella stradale e ferroviaria, e il primo compito che la legge ha affidato a Infrastrutture S.p.A. è stato quello di finanziare la TAV. Inoltre, ha stabilito una nuova modalità di finanziamento, perché ha prescritto che la TAV venga finanziata con il sistema del «patrimonio separato»; in tal modo, l'impegno di Infrastrutture S.p.A. nel finanziamento della TAV non influisce sulla disponibilità del capitale sociale di 3,2 miliardi di euro. Mi spiego. La modalità del patrimonio separato è un'innovazione nel nostro sistema di finanziamento, nel quale non è stata mai compiuta un'operazione con patrimonio segregato. Saremmo i primi ad usare questa modalità di finanziamento. Patrimonio segregato (o separato) significa che il sottoscrittore di obbligazioni TAV è garantito nella restituzione del capitale e nel pagamento degli interessi dai flussi di cassa provenienti dall'utilizzazione economica della linea ad alta velocità e, per la parte che non fosse sufficiente, dalla garanzia dello Stato. Questo insieme di diritti rappresenta il patrimonio segregato. Il codice ha stabilito che su tale patrimonio non possono essere compiute azioni giudiziarie, pignoramenti o altro. Quindi, il patrimonio segregato è destinato a uno scopo specifico, e ciò è importante perché garantisce il sottoscrittore dell'obbligazione circa la restituzione del capitale. Si possono fare altre operazioni, però la prima concerne la TAV, operazione che speriamo di poter portare a termine entro la fine dell'anno.

Sono pervenute numerose richieste di finanziamento ad Infrastrutture S.p.A., che ancora dobbiamo esaminare. Mi sono permesso di fare una tabella nella quale ho diviso le richieste di finanziamento non soltanto per settore, ma anche per aree geografiche (Nord, Centro e Sud), e ho definito nazionali quei finanziamenti che dovrebbero avere una valenza, appunto, nazionale senza poter essere attribuiti specificatamente a un'area. Per esempio, abbiamo i settori sanità, ambiente, immobiliare, perfino difesa, con un sistema di telecomunicazione. Poi ce ne sono anche altri, soprattutto i finanziamenti autostradali.

L'Istituto di Losanna, che ogni anno stila la classifica sulla competitività, assegna all'Italia una posizione di coda: il 45° posto su 49. Abbiamo, quindi, una competitività che ci porterà presto ad essere fuori mercato. In più, dopo l'allargamento dell'Unione europea, il nostro Paese rappresenterà la cerniera, non soltanto per l'Africa, ma anche per il Medio Oriente. Da qui anche l'esigenza di assumere decisioni, alcune già intervenute (e so che questo è un tema molto delicato e dibattuto), come la costruzione del ponte sullo Stretto di Messina, il quale, a mio modo di vedere, non rappresenta l'unificazione di due Regioni italiane, la Calabria e la Sicilia, ma un passo avanti dell'Europa verso l'Africa. La crescita dell'Europa, in questo secolo che è appena iniziato, sta a Sud del trentotte-

simo parallelo, che passa per Reggio Calabria e Messina. Per poter capire l'importanza strategica di un'opera di questo genere, occorre rifarci alla vicenda del porto di Gioia Tauro, il quale, sorto nel deserto, è diventato nello spazio di pochi anni il secondo porto per il *infrashipment* del Mediterraneo, grazie alla sua posizione geografica. Credo che queste cose siano importanti. Inoltre, il Sud verrebbe avvantaggiato, perché la costruzione del ponte renderà ineluttabile il prolungamento dell'alta velocità e anche un sistema autostradale più adeguato di quello odierno.

Sempre a livello di competitività sono altre le cose, oltre alle opere stradali e ferroviarie, delle quali il nostro Paese ha bisogno. Per esempio, la sistemazione idrica. Il problema dell'acqua negli anni a venire sarà drammatico, quindi occorre per tempo muoversi affinché i sistemi idrici delle varie Regioni, in particolare di quelle più esposte al fenomeno di carenza idrica, siano adeguati.

Nel panorama delle infrastrutture e di ciò che serve al nostro Paese per cercare di superare questo *gap* infrastrutturale, dobbiamo guardare con preoccupazione a taluni fenomeni. Ritengo che nel momento in cui tutti i cantieri dell'alta velocità saranno in funzione, non ci sarà manodopera per gli altri cantieri, per cui il programma di infrastrutture resterà in parte inattuato se non si predisporranno per tempo le necessarie risorse umane, che non sono soltanto ingegneristiche, ma anche specialistiche.

Nell'appunto che mi è stato mandato mi si chiedeva quali potrebbero essere le modalità di intervento dello Stato. Io credo che la modalità di intervento tramite ISPA sia la più efficiente, intanto perché ricorrendo determinate condizioni si evita l'aumento del debito dello Stato. Vi faccio un esempio: Ferrovie dello Stato – alta velocità. Il modello matematico delle Ferrovie che ho esaminato nell'estate dello scorso anno, e che ora stiamo approfondendo, contiene una serie di variabili (PIL, eccetera) e ci fa vedere che con la concessione estesa al 2061 si ha interamente la restituzione del capitale: fino al 2038 quello impegnato dalle Ferrovie, dal 2038 al 2061 quello impegnato dallo Stato. È uno di quei casi in cui l'erogazione delle obbligazioni che assume TAV non vanno a finire nel debito pubblico, perché ISPA è al di fuori del settore pubblico. Però se queste risorse non si ha la certezza che vengano restituite, Eurostat le considera facenti parte del debito. È una modalità importante. In passato i senatori si ricorderanno dei limiti di impegno delle rate di ammortamento che venivano segnate per l'assunzione di mutui da parte dello Stato. Ma sono modalità di finanziamento inefficienti rispetto alla modalità che è stata immaginata. Voi sapete che ci sono altri Paesi che hanno strutture analoghe a quella di ISPA. Noi abbiamo copiato interamente il modello tedesco, che si chiama KfW, ma che è simile a quello adottato in Spagna (ICO), Austria (OKB) e Francia (CDC). Quindi, è una modalità sperimentata. Le suddette società hanno sempre agito al di fuori del settore delle pubbliche amministrazioni e senza effetti sul debito pubblico, prima che Eurostat fornisse le indicazioni su come contabilizzare le operazioni di ISPA.

Per tornare alla modalità di intervento dello Stato, faccio innanzitutto riferimento al *project financing*. Anche su questo dovremo essere precursori, perché l'argomento fino ad adesso è stato solo oggetto di convegni e non abbiamo né esperienza né tradizione, anche perché in passato mancavano i presupposti legislativi perché il *project financing* potesse trovare applicazione. La legge obiettivo e il decreto legislativo attuativo possono, a mio parere, consentirne l'adozione, tenuto conto che uno dei compiti fondamentali di ISPA è di rendere conveniente la partecipazione di privati nella costruzione di infrastrutture. Tale partecipazione può divenire economicamente vantaggiosa se, nell'erogazione dei finanziamenti, il soggetto non ha la limitazione temporale di un normale istituto di credito (sette anni); ISPA può erogare per 20, 25 o 30 anni. In più, visto che il *rating* non ci è stato assegnato e le apposite società stanno allo scopo lavorando, ci attendiamo che venga concessa la tripla A (AAA) che comporta, in aggiunta, una raccolta del risparmio a condizioni molto vantaggiose con un costo molto contenuto. La Repubblica italiana ha la doppia A (AA), quindi quantomeno ci verrà dato il *rating* sovrano, altrimenti ne sarà dato uno superiore. Ovviamente, vi sono società di *rating* che pretenderanno la diversificazione del rischio, e quindi interventi non limitati soltanto al settore stradale e ferroviario ma anche ad altri settori; questo è anche il motivo per il quale stiamo cercando di verificare quali sono gli altri investimenti che possono essere utilmente effettuati da ISPA.

Una particolarità importante che voglio sottolineare all'attenzione dei senatori è che ISPA è sottratta per legge – ma lo sarebbe stata anche se la legge non lo avesse espressamente previsto – all'articolo 2362 del codice civile, vale a dire alla responsabilità dell'azionista unico. Ciò vuol dire che ISPA, nella deliberazione dei finanziamenti, deve operare nell'equilibrio economico, patrimoniale e finanziario, altrimenti nello spazio di pochi anni perderebbe il capitale. ISPA non concede finanziamenti a fondo perduto, concede finanziamenti con la verosimile aspettativa che il finanziamento concesso venga restituito. Proprio per questa responsabilità di gestione del pubblico denaro, il consiglio di amministrazione di ISPA si sottrae anche alla direttiva politica, nel senso che se la direttiva politica, che è impartita dal CIPE e poi recepita dal Ministro dell'economia con proprio decreto, prevedesse interventi che non garantiscono la restituzione del capitale investito, non credo che un consigliere di amministrazione di ISPA, né tanto meno il sottoscritto, voterebbe a favore di tale finanziamento. Questo è un aspetto molto importante.

Non vi sono rapporti tra Patrimonio S.p.A. e Infrastrutture S.p.A.. Nei mesi di dicembre e gennaio scorsi sono stato audito dalla Commissione lavori pubblici del Senato. Già in quella sede ho fatto presente che una società che si qualifica intermediaria o finanziaria non bancaria, sottoposta alla vigilanza della Banca d'Italia e del Ministero dell'economia, iscritta nell'elenco generale e nell'elenco speciale di cui agli articoli 106 e 107 del testo unico delle leggi bancarie, non può non avere un patrimonio adeguato per garantire le obbligazioni che emette. Infrastrutture S.p.A. ha un

capitale sociale, già deliberato con decreto del Ministro dell'economia, di 3,2 miliardi di euro, eppure ogni volta che si parla di Infrastrutture S.p.A. si fa riferimento al Colosseo o chissà che altro; ho sentito parlare anche di quadri e, a tale proposito, vorrei fare una precisazione. Sono professore ordinario di contabilità di Stato presso l'università di Siena e conosco la disciplina dei beni dello Stato, di cui agli articoli da 822 a 831 del codice civile. Tale disciplina non è stata modificata dal decreto-legge n.63 del 2002, né tanto meno da altri atti legislativi. Quindi, i quadri non possono essere toccati perché sono considerati «universalità di mobili» alla stregua dei beni immobili: in termini giuridici, godono dello stesso trattamento del bene immobile demaniale: non sono disponibili, non sono alienabili, non sono espropriabili.

Inoltre, per chi ha un minimo di conoscenza societaria, il conferimento di beni di Patrimonio S.p.A. a Infrastrutture S.p.A. renderebbe la prima società, azionista della seconda. Ma tutto questo giro che significato ha? Il Ministro dell'economia, se vuole, assegna direttamente a Infrastrutture S.p.A. i beni. Questo non è stato fatto perché credo che il Ministro sapesse fin dall'inizio che un soggetto che è intermediario finanziario non può andare sul mercato se non ha un capitale sociale in grado di offrire garanzie a chi sottoscrive obbligazioni.

Prima di concludere, vorrei ricordare ancora una volta che Infrastrutture S.p.A. non finanzia opere da sola, bensì opera in cofinanziamento con altri istituti finanziatori. Lo stesso finanziamento della TAV, giuridicamente, è affidato alla responsabilità di ISPA, ma di fatto sarà realizzato ad opera degli istituti di credito. Ecco il motivo per il quale anche le banche vedono con favore ISPA. Inoltre, nelle linee strategiche è indicato che ISPA debba far conoscere nei bandi per le concessioni delle grandi opere pubbliche e delle infrastrutture la propria disponibilità finanziaria, mettendo in condizione di parità tutti i soggetti che partecipano alla gara, evitando così di ledere il principio di concorrenza.

L'altra condizione che è sempre presente nella decisione di finanziamento è che l'opera che si va ad eseguire sia un'opera economicamente valida, economicamente produttiva. Non si può finanziare una strada statale per il cui attraversamento non è necessario il pedaggio; si può finanziare l'opera se l'ANAS o un altro soggetto iscrive nel suo bilancio una rata di ammortamento e la paga. La partecipazione pubblica, a mio modo di vedere, sarà sempre necessaria, salvo due o tre opere che posso immaginare si paghino da sole grazie ai flussi di cassa che sono in grado di generare. Mi riferisco, ad esempio, alla variante di Mestre che, a mio parere, rappresenta un punto nodale nella competitività del nostro sistema: nel momento in cui sarà costruita la variante di Mestre, la produttività del Triveneto o della Brescia-Bergamo-Milano aumenterà del 30, del 40, del 50 per cento. Lo stesso vale per la variante di valico Firenze-Bologna; l'Italia è divisa in due non per motivazioni ideologiche o altre storie, ma perché non abbiamo il valico appenninico, né ferroviario né stradale. Tutte le altre opere necessiteranno del contributo di qualche istituto che possa

ripagare l'investimento in quanto non riescono a generare, almeno in un tempo ragionevole, un flusso di cassa tale da poter garantire l'investimento stesso.

Ho cercato di essere quanto più possibile esaustivo. Negli appunti che vi ho consegnato ci sono ulteriori considerazioni, ma ho cercato di fare una sintesi e di mettere in rilievo gli aspetti che mi sembravano più importanti per stimolare le considerazioni e le domande dei senatori presenti.

PRESIDENTE. La ringrazio, professor Monorchio, anche a nome di tutti i commissari, per le gentili parole che all'inizio della sua relazione ha voluto dedicare al Parlamento. Questa è una cosa assolutamente importante per noi e di ciò la ringraziamo.

MARINO (*Misto-Com*). Signor Presidente, abbiamo oggi una ghiotta occasione ma pochissimo tempo a disposizione, perché tra pochi minuti inizierà la seduta dell'Assemblea. Vorrei pertanto sapere se il professor Monorchio è eventualmente disponibile a tornare in questa sede per completare la sua audizione.

MONORCHIO. Sono sempre disponibile.

PRESIDENTE. Senatore Marino, intanto comincerei con il raccogliere le domande, così come abbiamo fatto in altre occasioni. Per quanto riguarda la possibilità di audire nuovamente il professor Monorchio, è un'eventualità che abbiamo espressamente previsto proprio nella programmazione dei lavori di quest'indagine conoscitiva. Riteniamo infatti che quest'ultima possa rappresentare uno strumento di monitoraggio periodico sullo stato di attuazione degli interventi più importanti inerenti la competitività del sistema Paese. Pertanto, non c'è dubbio che avremo sicuramente, nel prosieguo, un'altra occasione di audire il professor Monorchio.

MARINO (*Misto-Com*). Signor Presidente, so benissimo che il *deficit* infrastrutturale riguarda anche il Centro-Nord, però credo sia a tutti noto che quello del Sud è ancora più grave per le ragioni che il professor Monorchio ha esposto e che condivido.

Comincio dalla sua prima affermazione, ossia che bisogna rendere più efficace la normativa del *project financing*. A Napoli la funicolare del Vesuvio, la ferrovia cumana, l'acquedotto vesuviano e la tangenziale sono state realizzate senza usare questa parola inglese, ma con il vecchio sistema delle concessioni. Certo, se la mia città, non la mia Regione, è dotata di un certo tipo di infrastrutture è perché ciò è stato fatto in epoche storiche lontane senza che fosse necessario intervenire in continuazione con strumenti normativi. Oggi ci troviamo di fronte all'esigenza di rendere più efficace la normativa.

L'acqua è al primo posto per il *deficit* infrastrutturale. Lascio ai colleghi della Sicilia approfondire l'argomento per essere sintetico nella mia esposizione.

La TAV si ferma a Napoli. Riguardo al ponte sullo Stretto di Messina, condivido quanto da lei detto, cioè che il problema non è solo tra Sicilia e Italia, ma tra Europa e Mediterraneo. Si prevede un consorzio. Tra l'altro, a fine dicembre è stata fatta un'operazione, a lei non sarà sfuggita, volta a vendere nel giro di tre giorni alla Fintecna tutti i beni dell'ex Manifattura tabacchi, le centrali telefoniche e altri beni per una cifra, a mio avviso, cinque volte inferiore al prezzo di mercato o a quello effettivamente realizzabile. Se la Fintecna partecipa al consorzio per la costruzione del ponte e se ha avuto in regalo una massa di beni per un valore di 1.000, che valeva 5.000, si può dire che essa finanzia direttamente il ponte, oppure è più corretto dire che lo Stato lo finanzia indirettamente.

Intervengo sul fatto tecnico. Mi sembra sia stato fatto tutto, anche quello da me non condiviso, in termini di trasparenza, contabilità, per mettere in moto certe cose. Il dato di fatto è che alla data odierna ci troviamo ancora una volta di fronte a questo tipo di difficoltà. Mi rendo conto che nella fattispecie delle autostrade, degli acquedotti, dove è previsto un canone, un pedaggio, questa parola inglese – *project financing* – la possiamo utilizzare, spero però che con la sua gestione le cose possano procedere più speditamente, perché sono arrivato ad una conclusione, per cui pur di prendere il topo, non mi interessa neanche più il colore del gatto. Malgrado questo mio sforzo di comprensione dei problemi, ci troviamo di fronte ad una situazione di stallo. Si deve fare un discorso di competitività serio, a partire dal *deficit* infrastrutturale, come rilevato anche recentemente dal governatore Fazio, per proseguire con i fondi per la ricerca scientifica e le risorse umane di alto livello culturale. Ma con l'ultima legge finanziaria, ma non voglio fare un comizio, perché siamo in sede di audizione, rispetto a quegli obiettivi non ci siamo. Bisogna superare questa situazione di stallo. Più che una domanda, volevo fare una riflessione sul tutto per cercare di capire dove andremo a finire.

A quanto ho già detto, vorrei aggiungere i problemi riguardanti l'autostrada Salerno-Reggio Calabria.

MORANDO (*DS-U*). Professor Monorchio, lei ha detto che non c'è rapporto tra Infrastrutture S.p.A. e Patrimonio S.p.A.. Questo significa, in via di fatto, cioè in fase di concreta realizzazione del decreto-legge n. 63 del 2002, che ha dato origine alla formazione delle due società, che si è agito senza ricorrere a quanto previsto, in particolare, dal comma 12 dell'articolo 7? Ricordo infatti ai colleghi che quel comma prevede che i beni della Patrimonio S.p.A. possano essere trasferiti, esclusivamente a titolo oneroso, alla società di cui all'articolo 8, cioè ISPA. Le pongo una domanda, che per metà ha bisogno di una risposta da parte del Presidente di ISPA e per metà di una risposta nella sua vecchia veste di Ragioniere generale dello Stato: se non si applica il comma 12, come si fa a sostenere in maniera tecnicamente corretta che la dotazione di patrimonio che avviene interamente a carico della Cassa depositi e prestiti non abbia a che fare col bilancio dello Stato e, per questa ragione, non rientri nel

conto delle pubbliche amministrazioni? Tenga conto che su questo punto si è svolta una lunghissima discussione, che è terminata senza che mi fosse stata data risposta ad una banalissima domanda. Nel momento in cui il bilancio di ISPA e Patrimonio S.p.A., latamente inteso, reca, come minimo, questo si può dire certamente e lei oggi lo ha ribadito, risorse che sono teoricamente destinabili a copertura di emissione di obbligazioni sul mercato, rispetto alle quali l'obbligazionista ha comunque la certezza di avere una garanzia finale da parte dello Stato, come si può sostenere che il bilancio stesso non debba rientrare nel conto delle pubbliche amministrazioni? Lo dico in particolare per quel che riguarda il ponte sullo Stretto, progetto nei confronti del quale sono favorevole, se esistono le giuste condizioni. Anche nell'ipotesi che non esistano rapporti tra ISPA e Patrimonio S.p.A., che erano fonte di preoccupazione, non lo nego, nel momento in cui era previsto esplicitamente dalla legge che Patrimonio S.p.A. potesse fornire, sia pure a titolo oneroso, beni patrimoniali a ISPA, con riferimento al ponte, si può dire che a condizioni di mercato e senza questo intervento di una garanzia finale da parte dello Stato, l'opera non si farebbe? E se così fosse, non sarebbe la riprova che almeno una quota di rischio dovrebbe essere quantificata e posta a carico del bilancio dello Stato?

La seconda domanda riguarda il piano di lavoro di ISPA. I grandi interventi – TAV, ponte, iniziative di caratura finanziaria e di impatto territoriale analogo – richiedono un'attentissima verifica delle condizioni di fattibilità sotto il profilo finanziario. Ne discutemmo approfonditamente nella scorsa sessione di bilancio e alla fine si decise di non mettere in norma un'indicazione che più correttamente avrebbe dovuto far parte delle indicazioni che vi dà il CIPE tramite il Ministro dell'economia. La domanda riguarda la possibilità che ISPA si faccia diffusamente coprotagonista sul territorio nazionale di iniziative di risanamento, prima, e di collocazione sul mercato, poi, di aree industriali dismesse che si trovano nei centri delle principali città italiane. Si tratta di un'attività che, a mio avviso, particolarmente in questa fase, potrebbe essere garantita dalla redditività dell'operazione in sé. Di conseguenza, credo che tale attività potrebbe garantire ad ISPA quella tranquilla operatività a condizioni di mercato che può poi offrire un supporto a operazioni più complesse e anche un po' più ardite sul terreno finanziario, come quelle che riguardano le grandi infrastrutture.

Mi chiedo se su questo punto non si possa pensare a una sorta di definizione di priorità: a chi abbia risorse disponibili per un impegno di questo tipo ISPA potrebbe fornire un supporto tecnico finanziario di grande livello, che potrebbe consentire all'Italia di risolvere un problema che ritengo sia strategico per l'assetto delle nostre città. Vorrei sapere se lei condivide questa impostazione oppure no.

MONORCHIO. Il senatore Marino ha sottolineato che in passato tutte le infrastrutture di Napoli sono state costruite senza la finanza di progetto

e, nonostante questo, sono state fatte molte cose. Però quelle opere hanno impegnato in maniera massiccia il bilancio pubblico, si trattasse di quello dello Stato o di quello della Regione. Oppure tali opere sono state realizzate con il sistema della concessione. In alcuni casi il sistema della concessione può essere un sistema valido, in altri casi no. Anche l'Autostrada del Sole è stata realizzata con il sistema della concessione, però c'era una disponibilità di capitali sulla base di una concessione a lungo termine. Oggi la concessione pura e semplice incontra difficoltà a livello comunitario e di conseguenza bisogna escogitare altri mezzi. Ecco il motivo per il quale si vanno a cercare nuove strade. Innanzitutto, si vuole cercare di alleviare il bilancio pubblico di alcuni oneri infrastrutturali, ma lo scopo principale – che ho sottolineato nella nota che ho distribuito – è quello di favorire il partenariato, vale a dire la partecipazione di privati che possono essere invogliati dalla partecipazione di un soggetto che fornisca risorse a basso prezzo e per un lungo periodo di tempo, così da rendere economicamente vantaggioso l'investimento (e questa è la stessa risposta che darò anche al senatore Morando).

Il ponte sullo Stretto di Messina, anche alla luce delle esposizioni dei responsabili dell'opera che hanno illustrato nelle grandi linee il piano finanziario, necessita di un contributo pubblico importante perché la stima dei flussi di cassa non ripaga il capitale investito. Lei sa, senatore Marino, che la capitalizzazione che fanno Fintecna, ANAS e Ferrovie porta a circa 5 miliardi di euro le disponibilità. Mi pare che Fintecna abbia stabilito un aumento di capitale di 2,5 miliardi; non vi è però connessione tra l'operazione e l'acquisizione dei beni di Fintecna, perché questa ha una disponibilità finanziaria congrua. Inoltre, la stima di quei beni è stata fatta con decreto-legge e deve essere nuovamente eseguita da due valutatori, scelti uno dal Ministero dell'economia e uno da Fintecna. È quindi in corso una riconsiderazione di tutti i valori di stima perché fu stabilito un prezzo pattuito a corpo, ma nella disposizione è contenuta la precisazione che i valori verranno rivisti a seguito della stima di due valutatori.

MARINO (*Misto-Com*). Chiedo scusa, ma Fintecna ha il 100 per cento del capitale pubblico. Quindi è lo stesso soggetto che sceglie il terzo arbitro.

MONORCHIO. Scusi, senatore Marino, sono presidente del collegio sindacale di Fintecna e mi sono preoccupato che venissero fatte delle stime a norma di codice civile.

Per rispondere al senatore Morando, ricordo perfettamente la norma di legge che fa riferimento ai trasferimenti di Patrimonio S.p.A.. Credo sia stata una di quelle cose che ha causato dichiarazioni irresponsabili. Di fatto, a parte quello che è scritto nella legge, oggi come oggi non c'è assolutamente alcuna connessione. Non so se domani vorranno trasferire qualche cosa ma, come ho detto, se il trasferimento deve avvenire, è logico che avvenga direttamente dal Ministero dell'economia a Infrastrut-

ture S.p.A.. Il capitale che ISPA possiede rende assolutamente superflua ogni attribuzione di ulteriori capitali. Ho considerato quella disposizione alla stregua delle previsioni che si rinvengono negli statuti societari. Ad esempio, se guarda lo statuto della società da me presieduta, questa può fare un sacco di cose, tra cui partecipare a società, tanto che a un certo punto si è sentito dire che avremmo sottoscritto il capitale della FIAT e io ho dovuto fare subito una smentita perché, tra l'altro, la FIAT è quotata in borsa e si sarebbero potute avere turbative sul mercato.

MORANDO (*DS-U*). Non è detto che qualcuno non ci avesse pensato davvero.

MONORCHIO. Può darsi pure che ci avessero pensato. Così come sono predisposti lo statuto di ISPA, le linee strategiche e anche il livello di responsabilità del consiglio di amministrazione, lei capisce perfettamente che la cosa sarebbe stata alquanto complicata.

Circa il conferimento alla Cassa depositi e prestiti, va tutto nel debito pubblico. I 3,2 miliardi di euro di conferimento aumentano in misura corrispondente il debito pubblico perché Eurostat, sebbene consideri ISPA un soggetto estraneo alla pubblica amministrazione, include nel debito il conferimento di capitale per 3,2 miliardi, ancorché questi resteranno sempre giacenti in tesoreria. L'aumento a 3,2 miliardi del capitale sociale è stato già autorizzato ed è stato già accantonato in un apposito conto dalla Cassa depositi e prestiti; procederemo concretamente all'aumento man mano che se ne presenterà la necessità, in modo da evitare che si abbia immediatamente sul debito pubblico l'impatto della cifra di 3,2 miliardi di euro. Quindi i conti pubblici vengono interessati da questo conferimento, così come vengono interessati ogni volta che lo Stato, attraverso la modalità del conferimento di capitale, paga degli interessi. Non gravano sull'indebitamento perché il conferimento è una partecipazione finanziaria e quindi viene escluso dai conteggi, però influenza il fabbisogno di cassa. E tutte le quote per le quali lo Stato interviene a titolo di garanzia e che iscrive nel bilancio, vanno a finire nei conti pubblici. Quindi, se i conti saranno a zero non succederà niente, se non saranno a zero, influenzeranno l'indebitamento netto per la cifra in cui saranno iscritti. Questo è il sistema di contabilizzazione secondo le regole di Eurostat.

Il risanamento dei centri storici è un'idea molto interessante, che può essere fatta in tante maniere; ISPA però può finanziare, se ha prospettive di avere un ritorno. Tante le possibilità, dalla costruzione di parcheggi in su. Comunque, non è ISPA che sceglie le opere da finanziare. La strategia dell'investimento è deliberata annualmente dal CIPE e poi recepita in un decreto del Ministro. Se immaginiamo che occorra investire negli schemi idrici, acquedotti, dighe e quant'altro, cercheremo di operare in quello specifico settore.

Credo di aver risposto a tutte le domande.

PRESIDENTE. Considerata l'ora, siamo costretti a terminare l'audizione. Nell'ambito di queste Commissioni riunite, come voi sapete, mercoledì prossimo è prevista l'audizione di rappresentanti di Autostrade S.p.A.. Appena si aprirà una nuova finestra sulla questione delle infrastrutture, chiederemo al professor Monorchio di essere disponibile per poter continuare il nostro dialogo. Cercheremo soprattutto di avere più tempo a disposizione.

Ringrazio il nostro ospite per la sua partecipazione e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,35.

