



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 3

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici,
comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL SOTTOSEGRETARIO DI STATO
PER LE INFRASTRUTTURE E PER I TRASPORTI CASTELLI
SUGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI IN VISTA
DI MILANO EXPO 2015

85^a seduta (pomeridiana): mercoledì 18 marzo 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Comunicazioni del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Castelli
sugli interventi infrastrutturali in vista di Milano Expo 2015**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 9, 12 e <i>passim</i>
* BUTTI (PdL)	7, 20, 22
* CASTELLI, sottosegretario di Stato per le in- frastrutture e per i trasporti	3, 7, 8 e <i>passim</i>
CICOLANI (PdL)	17, 18
* DONAGGIO (PD)	23, 24, 29
FILIPPI Marco (PD)	15, 16, 18 e <i>passim</i>
GALLO (PdL)	26
VIMERCATI (PD)	8, 9, 12 e <i>passim</i>
* ZANETTA (PdL)	22

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.

Interviene il sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Castelli.

I lavori hanno inizio alle ore 14,45.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Castelli sugli interventi infrastrutturali in vista di Milano Expo 2015

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti Castelli sugli interventi infrastrutturali in vista di Milano Expo 2015.

Cedo la parola al rappresentante del Governo, che ringrazio per aver accettato il nostro invito.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Signor Presidente, non so se lo ritenete utile (per i colleghi potrebbe trattarsi di cose già note), ma ho pensato di fare un *excursus* sulla storia dell'Expo.

L'Expo ha radici molto lontane: nasce nel 1851, anche se non è strutturato come lo è attualmente, quando a Londra si organizza una grande esposizione. Nel periodo della rivoluzione industriale l'Inghilterra, infatti, era la grande Nazione produttrice di beni ed avvertì la necessità di fare una grande esposizione. L'evento ebbe un grande successo, al punto che queste manifestazioni si ripeterono periodicamente nel tempo senza una regolare cadenza, ma con grandi retaggi. Pensiamo, ad esempio, all'Esposizione del 1889 che ha lasciato in retaggio la Tour Eiffel, un manufatto che doveva semplicemente mostrare l'abilità delle aziende francesi nel campo metallurgico e metalmeccanico e che avrebbe dovuto essere smontata alla fine dell'Esposizione, ma che poi diventò addirittura il simbolo della città di Parigi. Queste esposizioni diventano molto importanti e se ne tiene una anche a Milano nel 1906. Anche in questo caso, ci sono dei retaggi architettonici in stile *liberty* di inizio XX secolo.

Nel 1928, nasce il *Bureau International des Expositions* (BIE) che diventa l'ente gestore di questa grande manifestazione. Le cose, quindi, vanno avanti sempre con maggior successo. Ricordo, a titolo di esempio, anche la realizzazione, a Roma, dell'Eur, che a mio avviso è il più bell'esempio di urbanistica che in Italia sia stato espresso nel XX secolo. Questo quartiere nasce proprio perché, nel 1942, avrebbe dovuto svolgersi un'Esposizione in Italia. Anche in questo caso, abbiamo ereditato un quartiere di grande rilevanza dal punto di vista architettonico.

Ho ritenuto di fare un brevissimo *excursus* per sottolineare quanto importante possa essere come catalizzatore questo avvenimento. Se viene utilizzato nel modo migliore, può veramente lasciare retaggi assolutamente significativi alle generazioni future. Siamo di fronte a un'occasione di straordinaria importanza; va riconosciuto, quindi, il merito di averla ottenuta ed è nostro dovere sfruttarla al meglio. Ricordo, per inciso, che l'Expo si svolge ogni cinque anni: nel 2010 sarà a Shanghai, mentre nel 2015 si terrà a Milano. Anche qui, per fare un breve *excursus*, ricordo che tutto nasce il 16 ottobre 2006, quando viene presentata ufficialmente alla Presidenza del Consiglio dei ministri la candidatura di Milano. Il Consiglio dei Ministri, il 27 ottobre, accetta questa candidatura; la ufficializza attraverso il sottosegretario Letta, il 30 ottobre viene sottoposta la lettera ufficiale di candidatura e il 19 dicembre 2006 viene presentato per la prima volta il *dossier* di candidatura contro Smirne. Il sindaco Moratti, il ministro Bonino, il sottosegretario Craxi e il presidente della Provincia Penati hanno presentato il progetto. Successivamente, si dipana tutta una serie di azioni e promozioni nei confronti dei Paesi che fanno parte del BIE e che sono circa 150. C'è, infatti, un serio lavoro di promozione e di attività volte a convincere i vari Paesi a votare Milano. Finalmente, il 31 marzo 2008, con 86 voti a favore di Milano e 65 a favore di Smirne, l'Italia ottiene la candidatura.

Il tema scelto è «Feeding the Planet, Energy for Life», che è il titolo ufficiale della candidatura di Milano.

Il *dossier* sostanzialmente presenta due grandi capitoli di opere. Milano si è impegnata a costruire opere che sono assolutamente fondamentali per indurre il BIE a scegliere Milano o meno. Sostanzialmente, si tratta di due grandi capitoli. Il primo è definito «opere essenziali» ed è rappresentato da opere infrastrutturali, legate alla vicenda stessa, per il collegamento, l'accesso urbanistico al sito e per ospitare l'Expo stesso. L'altro grande capitolo riguarda le «opere connesse», ossia tutta una serie di opere infrastrutturali (viarie, stradali, ferroviarie e metropolitane) che devono garantire un accesso moderno ai milioni di visitatori che si prevedono. Le previsioni, del resto, sono abbastanza facili da fare, sulla falsariga di quello che è accaduto nelle precedenti manifestazioni.

Per quanto riguarda le «opere essenziali», è previsto un impegno di 3.227.000.000 euro, di cui il 28 per cento è reperito presso privati, mentre il 46 per cento (pari a 1.486.000.000) deve essere invece garantito dallo Stato; gli enti locali si impegnano a garantire il 26 per cento circa, pari a 850,9 milioni.

Ci sono poi le «opere connesse», che sono 17 – le vedremo in seguito nel dettaglio – e che valgono complessivamente 11.718.000.000, di cui ne sono già disponibili 8.949, mentre sono reperibili da privati 570 milioni, dagli enti pubblici 323 e dallo Stato 1.889. Quindi, come è evidente, si tratta di un impegno assolutamente significativo, perché siamo ad una cifra molto importante, che supera i 12 miliardi di euro, tra l'altro destinata ad infrastrutture e dunque ad opere destinate a rimanere nel tempo.

A seguito della candidatura, si è dato vita a tutta una serie di atti e norme, al fine di garantire la buona riuscita dell'avvenimento. Il primo atto che va ricordato è il decreto-legge n. 112 del 2008, che all'articolo 114, garantisce i fondi previsti nel *dossier* da parte dello Stato per quanto riguarda le opere essenziali. Tali fondi sono cadenzati dal 2009 fino al 2015 con una serie di stanziamenti: sono quelli che lo stesso sindaco Moratti aveva indicato come necessari per le esigenze di cassa.

Con il comma 2 dello stesso articolo, il sindaco di Milano è stato nominato Commissario straordinario *pro tempore* del Governo per l'attività preparatoria urgente: è il primo atto normativo, che prevede anche il conseguente decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, che va a normare più puntualmente l'attività riferita all'Expo. Tale decreto viene pubblicato sulla *Gazzetta Ufficiale* n. 227 del 26 novembre 2008; con esso, fondamentalmente, viene nominato un Commissario straordinario delegato – individuato ancora nella figura di Letizia Moratti – e vengono costituiti una serie di organismi che devono fiancheggiarlo nella gestione delle questioni legate alle opere essenziali dell'Expo. Quindi tutto ciò che riguarda le opere essenziali viene normato nel decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. In sostanza, viene nominato un comitato di coordinamento che deve fiancheggiare la SOGE – la Società di gestione Expo Milano 2015 Spa – per la gestione delle opere essenziali. L'articolo 4 disciplina la composizione di questa società, che prevede un consiglio di amministrazione di cinque membri; il suo capitale è diviso tra il Tesoro (40 per cento), la Regione Lombardia e la Provincia di Milano (15 per cento), il Comune di Milano (20 per cento) e la Camera di commercio (10 per cento).

Viene inoltre istituito il tavolo istituzionale per il governo complessivo degli interventi regionali e sovraregionali – noto mediaticamente come «Tavolo Lombardia» – che si occupa delle opere connesse.

Al riguardo, voglio precisare che io sono qui come rappresentante del Ministero delle infrastrutture e trasporti con delega sull'Expo, ma solo per la parte che concerne il Ministero delle infrastrutture e trasporti, cioè per le «opere connesse». Esse, tra l'altro, rappresentano la partita fondamentale, perché, come abbiamo visto prima, sono le più importanti sia dal punto di vista dei trasporti, riguardando un po' tutta la Regione e non solo Milano, sia dal punto di vista dei finanziamenti, che ammontano ad oltre 12 miliardi di euro. Il Governo, quindi, si è trovato di fronte ad una grande partita, che, tra l'altro, si è notevolmente complicata. Io dico sempre che è cambiato il mondo: nel 2001 abbiamo avuto il settembre delle Torri gemelle ed è cambiato il mondo politico; poi, e siamo ai giorni nostri, abbiamo avuto il settembre delle Torri gemelle sul piano economico. Naturalmente, ognuno ne avrà tratto le proprie conclusioni; io faccio l'ingegnere nella vita e sono più portato alle considerazioni razionali. Fatto sta, che il mondo è cambiato dopo il mese di settembre 2008, con riflessi peraltro non solo negativi, ma anche positivi. E lo dico non a caso, ma perché ciò spiega perché sono state fatte certe scelte. Il Governo italiano ha assunto un certo tipo di politica per fronteggiare la

situazione di crisi; non è questa certo l'occasione per esaminarla tutta intera o per pronunciarsi su di essa, ma per la parte che ci riguarda è stata assunta la determinazione secondo la quale le opere pubbliche potevano diventare un fortissimo elemento anticongiunturale.

Quindi, nei limiti resi possibili dal nostro bilancio, con tutte le discussioni che ben conosciamo, è stata data una forte priorità alle opere pubbliche. Questo, per quanto riguarda l'avvio, la costruzione, la definizione delle opere connesse, è stato un vantaggio e si è risolto in ulteriori atti normativi. Ricordo, in particolare, il decreto-legge n. 185, che è un atto fondamentale da molti punti di vista, il cui articolo 20 prevede i commissari straordinari per le opere pubbliche fondamentali, che poi sono quelle individuate con il decreto del Presidente del Consiglio dei ministri. Dunque, si individuano alcune opere per le quali, nell'eventualità di ritardi nel corso dell'*iter* tradizionale, il Governo può nominare dei commissari straordinari, i quali possono avvalersi di procedure di natura straordinaria risalenti quasi tutte al decreto-legge n. 67 del 25 marzo 1997. È stata varata inoltre una norma per superare il problema dei ricorsi al TAR, o meglio non tanto dei ricorsi, quanto delle sospensive.

È stata altresì rifinanziata la legge-obiettivo, cosa assolutamente inderogabile, altrimenti non avremmo avuto fondi sufficienti per poter garantire il finanziamento delle opere. In particolare, sono stati stanziati – e vedremo che poi entrano nella partita – 960 milioni per le Ferrovie da utilizzare in parte per infrastrutture e in parte per l'acquisto di materiale rotabile. È un punto importante: poiché, come vedremo, nelle opere connesse ci sono anche alcune opere rientranti nel contratto di programma delle Ferrovie, si possono utilizzare quei fondi anche da questo punto di vista.

Oltre a ciò, sono intervenute due delibere del CIPE molto importanti. La prima è quella del dicembre 2008, che ha destinato alle infrastrutture una parte consistente, pari a 7.356 milioni, dei fondi FAS; questi ultimi sono da utilizzare, come prevede la legge, per l'85 per cento al Sud e per il 15 per cento al Nord e nelle altre Regioni del Paese e rappresentano una risorsa consistente: sono altri 1.100 milioni che sono stati resi disponibili. Poi c'è stata la delibera, direi importantissima, del 6 marzo 2009, che ha definito, diciamo così, in maniera «macro» la destinazione dei fondi infrastrutturali, che ammontano, in tutto, a 17 miliardi e 800 milioni, secondo una serie di destinazioni, tra cui anche le opere connesse all'Expo.

Un ultimo punto su cui vi devo riferire riguarda il «Tavolo Lombardia» del 23 febbraio. Come dicevo, è previsto che le opere essenziali siano gestite direttamente dalla SOGE, mentre le opere connesse sono gestite dai vari enti concessionari, che possono essere le Ferrovie dello Stato, la CAL (Concessionarie Autostradali Lombarde) o, comunque, i vari enti.

Si è visto che questo poteva portare a dei problemi legati soprattutto al fatto che la SOGE non è partita così rapidamente come si supponeva e, pertanto, si è deciso di trasferire due opere importanti, come la realizzazione di parcheggi e la linea metropolitana M6, al «Tavolo Lombardia»,

sotto l'egida della Regione e del Ministero delle infrastrutture e trasporti. Questo va detto per completezza di informazione.

Abbiamo dovuto, quindi, operare una scelta. Da un lato, abbiamo dovuto decidere se garantire che tutte le opere potessero essere rese disponibili per l'Expo. Noi ci siamo posti come *deadline*, in un primo momento, il settembre 2014 che, in realtà, è la *deadline* della Regione e dell'Expo. Per quanto riguarda il Ministero, abbiamo fatto, anche in vista di questa audizione, una puntuale ricognizione, opera per opera, molto analitica. Secondo noi – saremmo molto lieti se invece avesse ragione la Regione – la *deadline* può essere stabilita per la fine del 2014 e non per settembre di quell'anno. Naturalmente, se le opere verranno completate prima, non potremo che esserne lieti.

BUTTI (PdL). Chi ha posto questa *deadline*?

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. L'ha posta il «Tavolo Lombardia», ma in definitiva l'hanno posta le circostanze, perché se l'Expo comincia a maggio del 2015, le opere non possono che essere pronte prima, è *in re ipsa*. Diventa una diatriba tecnica stabilire se si deve terminare a settembre piuttosto che a dicembre. Noi stiamo facendo dei cronoprogrammi che non possono sgarrare di nulla, altrimenti l'opera non arriva in tempo.

Arrivando al punto che credo interessi di più i componenti della Commissione, cioè se le opere sono coperte interamente o meno, sottolineo che il sottosegretario Casero, sempre al Tavolo Lombardia del 23 febbraio, ha dichiarato espressamente che il Governo si impegna a stanziare in tempo tutti i fondi previsti per le opere connesse. Questo è – riporto ufficialmente la voce del Governo – anche l'impegno del Ministero delle infrastrutture e trasporti. In questo momento la copertura al 100 per cento di tutte le opere non c'è. Adesso vedremo in che termini e perché non c'è. Su 12.659 milioni di euro, che abbiamo previsto per le opere connesse, vanno recuperati ancora 1.888,7 milioni. Queste risorse verranno in parte reperite dalla delibera CIPE del 6 marzo. Le reperiremo, quindi, dai famosi 17,8 miliardi che la delibera CIPE ha definito come disponibili per le infrastrutture. Se non dovessimo reperirli tutti, il Governo si impegna a recuperare dei fondi con la finanziaria 2010 o provvedimenti di natura simile.

Ricordo che il ricarico della legge obiettivo è stato fatto, in maniera poco rituale per le vicende italiane, ma in maniera molto utile, attraverso un decreto-legge, anziché in finanziaria. Ovviamente, quello che conta è il risultato. Ci impegniamo, quindi, a fare questo.

Perché non abbiamo destinato subito le risorse a tutte le opere dell'Expo? Tra i 17,8 miliardi sarebbe stato abbastanza facile reperire i 1.800 milioni di euro che mancavano, però non lo abbiamo fatto compiutamente per un motivo molto semplice: prima abbiamo inteso individuare la priorità, che non era tanto di natura trasportistico-infrastrutturale quanto legate al momento congiunturale drammatico. Noi, quindi, ci siamo trovati

nella condizione e nella necessità di individuare e finanziare le opere che fossero il più rapidamente cantierabili.

La filosofia sottesa alla delibera CIPE del 6 marzo 2009 è quindi questa: è stata fatta una ricognizione delle opere più rapidamente cantierabili. Non uso l'avverbio «immediatamente» perché nel campo delle infrastrutture l'immediatezza va intesa in un'accezione diversa da quella comune, però le opere inserite nella delibera CIPE sono quelle che più rapidamente possono essere cantierate. Mentre quelle più immediatamente cantierabili trovano finanziamento all'interno della delibera CIPE, ve ne sono alcune dell'Expo che non figuravano in questa fattispecie. Non abbiamo, quindi, introdotto la filosofia del tutto e subito, che mediaticamente ci avrebbe magari fatto gioco, per scegliere questa via.

Delle opere più significative alcune stanno già partendo. Per esempio, la BreBeMi, che è un'opera molto importante perché vale 420 milioni, è già in fase d'avvio. Ricordo che il 26 marzo ci sarà la Conferenza dei servizi per approvare il progetto definitivo. Contiamo quindi di aprire i cantieri sicuramente per quest'anno, al massimo per la fine dell'anno. Lo stesso dicasi per i primi lotti della Pedemontana, che seguirà. Per la metropolitana M5 sono già in corso i lavori e il cantiere è già aperto. Le opere che prevediamo più rapidamente di avviare sono la M4 (il cui progetto definitivo dovrebbe essere esaminato dal CIPE quest'anno) e un altro tratto della M4, che sarà vagliato dal CIPE nel dicembre del 2009. Sulla M1 c'è, invece, un punto di criticità perché l'opera era già stata approvata dal CIPE, ma la Corte dei conti l'ha rimandata indietro – non voglio fare polemica politica, è solo una questione di cronaca – per motivi che non sto a sindacare e che, forse, sono anche facilmente intuibili: c'era il parere contrario della Commissione ministeriale *ex lege* n. 1042 del 1969.

VIMERCATI (PD). A me risultava che questo problema sussistesse sulla M2 e non sulla M1.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. No.

VIMERCATI (PD). Parliamo del collegamento Cologno Nord-Vimercate o Sesto-Monza?

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Dovrebbe essere la Sesto-Monza; ce n'è un'altra *in fieri*.

VIMERCATI (PD). La storia di cui lei parla me la ricordo per la Monza-Bettola.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. La Monza-Bettola l'hanno rimandata indietro.

VIMERCATI (PD). Anche questa?

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Sulla M2 c'era il parere contrario della Commissione ministeriale; abbiamo deciso di procedere, però la Corte dei conti l'ha rimandata indietro. Adesso, cosa stiamo cercando di fare? Se ripartiamo da zero non siamo più in tempo, quindi vediamo di adeguare il progetto alle osservazioni della Commissione ministeriale in maniera che non sia un progetto del tutto nuovo, ma venga considerato un adeguamento del progetto stesso e quindi possa consentire di non ripartire davvero da capo. Questa è la criticità più notevole che vediamo al momento.

In conclusione, possiamo dire che siamo di fronte a due questioni. Una è quella mediatica della SOGE, che abbiamo visto tenere banco sui giornali e sulla quale il Ministero delle infrastrutture e trasporti ovviamente non entra perché non è di competenza nostra; quindi, osserviamo con preoccupazione la questione, però non vi entriamo. Tengo invece a sottolineare che, al momento, per quanto riguarda il cammino delle opere connesse all'Expo che vanno sotto l'egida molto spesso della Struttura di missione (perché molte di esse fanno parte della legge obbiettivo) al momento non abbiamo perso nemmeno un minuto, siamo nella tabella di marcia, una tabella molto stringente; per questo, ci siamo preoccupati di premunirci anche di strumenti straordinari, come ho segnalato prima, previsti dal citato decreto-legge n. 185, affinché nel momento in cui si verifici un intoppo si possa intervenire. Io auspico di no naturalmente; personalmente – non porto qui la voce del Governo, ma la mia personale – sui Commissari ho qualche perplessità. Noi abbiamo una Struttura di missione che funziona molto bene, abbiamo un ottimo rapporto con la Regione Lombardia e sappiamo come si svolgono le cose. La figura del commissario è legata strettamente al commissario stesso, per cui se si fa la scelta giusta si ottengono risultati straordinari, come è accaduto in Veneto, mentre se si fa una scelta non proprio centrata, a quel punto, siccome tutto è nelle mani di una singola persona, ci possono essere anche dei problemi. Quindi, auspico che si possa dire che non c'è bisogno del commissario; nel caso in cui ciò dovesse avvenire, credo che il Governo farà la sua parte.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Castelli.
Procediamo con le domande dei commissari.

VIMERCATI (PD). Innanzitutto voglio ringraziare il Sottosegretario per la disponibilità a venire a discutere con noi e – spero – a fare chiarezza, almeno in parte; alcune cose che ha detto fanno già chiarezza su alcuni dubbi, mi permetterò, comunque, di fare delle domande a cui chiedo una risposta precisa. Condivido la premessa politica che ha fatto il Sottosegretario, cioè che si tratta di un'occasione importante non solo per Milano, ma per l'Italia in termini di rilancio economico, ancora più importante in questa fase di crisi, perché, ovviamente, gli investimenti

per infrastrutture rientrano tra le misure anticicliche, che, se non coincidono con l'emergenza primaria di assistere chi perde il posto di lavoro, sono però fondamentali per individuare almeno una parte di strada da percorrere per uscire dalla crisi. Vorrei aggiungere un altro aspetto. Non vorrei fare polemiche e non vorrei parlare nemmeno delle vicende un po' grottesche della società, di tutto quello che è successo, con il ritardo di un anno, lo metto tutto da parte perché vorrei fare il punto delle questioni. Vorrei ricordare però – di qui anche il nostro interesse non solo personale, essendo io milanese, ma come Partito Democratico – che questa è forse l'unica grande iniziativa in cui centrodestra e centrosinistra si sono trovati dalla stessa parte su un progetto nazionale, perché questo progetto è stato approvato dalle istituzioni locali, di cui due di centrodestra e una di centrosinistra, è stato approvato dall'allora Governo Prodi, di centrosinistra, e il lavoro è proseguito con l'attuale Governo Berlusconi. Quindi, se c'è un'opera per cui tutti vogliamo un successo questa è l'Expo di Milano. Lo dico perché le mie domande saranno poi forse più puntuali e più secche, perché credo che i milanesi vogliano una risposta e non solo delle promesse. Temo, purtroppo, che lei oggi abbia, come è già avvenuto all'ultimo «Tavolo Lombardia», fatto delle promesse ulteriori, ma non abbia risposte a delle domande. Ricordo, peraltro, che quando parliamo di «opere essenziali» e di «opere connesse» parliamo di opere che sono state già approvate dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, quindi non parliamo di proposte aggiuntive e vorrei capire opera per opera, almeno per le più importanti, se c'è un sì o un no in termini di finanziamento e qual è il finanziamento anche rispetto a quello che è stato deciso al CIPE qualche giorno fa.

Mi pare che lei abbia chiarito, per ciò che riguarda le «opere essenziali», e in particolare la linea metropolitana M6, che – ricordo – era nelle «opere essenziali» nel *dossier* candidatura, che il costo – lo dico per i colleghi che magari non essendo milanesi non hanno ben presente l'entità dei lavori – previsto nello stesso *dossier* candidatura era di 870 milioni di euro, di cui 480 a carico dello Stato e il resto a carico dei privati. Dalla sua risposta deduco, ma vorrei una conferma, che per la M6 c'è una conferma sulla sua realizzazione, ma viene spostata dalle opere essenziali a quelle connesse. Per me l'importante è che si faccia; vorrei però capire nelle opere connesse dove sono questi 480 milioni del finanziamento previsto nel *dossier* candidatura.

Per quanto riguarda le altre opere, mi è chiara la questione; io per la verità avevo un solo «ok», che era quello sul prolungamento della M1. Lei mi ha detto purtroppo che nemmeno quello sta in piedi perché la Corte dei conti ha detto di no e quindi c'è da rifare un pezzo di *iter* e dunque in realtà anche il prolungamento da Sesto San Giovanni a Monza ha un punto di domanda. Quindi a questo punto, siccome c'era già un finanziamento disponibile di 206 milioni di euro ed era già per un progetto definitivo, tra i più avanzati in termini di cantierabilità, vorrei capire se il ritardo nel dover rifare la procedura porta il Governo a spostare il finanzia-

mento su altre opere o se il finanziamento viene congelato perché si ritiene che si possa rispondere alla Corte dei conti molto rapidamente.

Sulla questione dell'M4, vorrei ricordare a noi tutti che i primi lotti M4 e M5 furono finanziati dal Governo Prodi e che ciò ha consentito all'M5 in particolare di aprire i cantieri già sei mesi o un anno fa, se non ricordo male. Per quanto riguarda l'entità del finanziamento, la M4 vale circa 790 milioni di euro, la prima parte della M5 ne vale 563. Ricordo che ci sono i completamenti, perché la M4 Lorenteggio-Policlinico deve poi arrivare a Linate e la M5 da Garibaldi – il finanziamento è fino a Garibaldi – deve arrivare a San Siro. Quindi, al di là di ciò che è stato già finanziato dal Governo Prodi – parliamo di 206 milioni, i primi due lotti sono già finanziati – vorrei capire se ci sono le risorse che riguardano i secondi lotti di queste opere. I primi due lotti sono già finanziati, ma vorrei sapere se ci sono le risorse per i secondi lotti di queste opere.

A me consta che per la seconda tratta dal Policlinico a Linate della prima opera il finanziamento a carico dello Stato dovrebbe essere di 360 milioni, mentre per il secondo lotto della M5 da Garibaldi a San Siro dovrebbe ammontare a 260 milioni. Mi riferisco alle quote a carico dello Stato, oltre quelle a carico degli locali o di altri attori.

Vorrei capire, visto che per la M4 non è iniziato nulla, se c'è una conferma di quest'opera da parte del Governo e come lo stesso intenda reperire le risorse. Siccome siamo già nel 2009 – quindi non abbiamo tantissimo tempo – e considerato che il progetto verrà esaminato dal CIPE alla fine di quest'anno per poi iniziare tutto l'*iter*, credo che difficilmente, ammesso che venga davvero finanziata, questa linea possa essere aperta per la fine del 2014, data ultima che lei ha indicato. In ogni caso, vorrei avere una conferma sugli stanziamenti. Volevo, inoltre, sapere se le prime risorse già stanziati sono congelate o se sono state spostate su altri progetti e perché non può partire, come per la M5, il primo tratto dei lavori. La prima parte infatti – ripeto – è già stata finanziata dal Governo Prodi.

Vi è poi il capitolo delle Ferrovie. Vado alle questioni importanti anche perché il tema Ferrovie in questo caso mette insieme due grandi progetti, quello dell'Expo di Milano e quello del rilancio di Malpensa. Il tema fondamentale è, infatti, il collegamento Malpensa-Busto Arsizio-Gallarate-Rho, cioè tra l'aeroporto di Malpensa con l'alta velocità nella stazione di Rho-Fiera e con la stazione centrale di Milano. Tra l'una e l'altra opera – cioè tra la realizzazione del terzo binario della Rho-Gallarate e il raccordo a Y a Busto Arsizio – parliamo più o meno di 350 milioni di euro.

Non so se ho capito bene, ma vorrei una risposta chiara in un senso o nell'altro: questa linea è finanziata con i fondi previsti nella delibera CIPE per le Ferrovie dello Stato? I finanziamenti, quindi, per questa opera sono confermati e verranno stanziati a partire dal 2010, come era previsto, oppure no? Questo non è assolutamente chiaro. Ricordo che tanta parte del rilancio di Malpensa sta proprio nella sua connessione con la linea ad alta velocità e con la stazione centrale di Milano.

Lei ha parlato di opere di cui sta iniziando la realizzazione, ma per fornire un chiarimento anche ai colleghi voglio ricordare che la BreBeMi

non ha un euro di finanziamento statale, ma giustamente il progetto che va al CIPE contiene anche i finanziamenti privati. Io sono un fautore della BreBeMi, ma ricordo che non ha finanziamenti statali.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. È una colpa?

VIMERCATI (PD). No, era solo per chiarezza. Quando, infatti, si sente dall'esterno che il CIPE ha approvato un piano di 17 miliardi di finanziamento, si pensa che il Governo abbia stanziato 17 miliardi. Volevo puntualizzare che non ne investe tanti perché, come lei sa, otto sono privati. Le dirò che, come lombardo, sono orgoglioso del fatto che questa opera venga realizzata solo con risorse locali. Lo stesso discorso riguarda la Pedemontana, anche se è un po' più critico. Oltre 900 milioni di euro sono stati reperiti dal Governo Prodi e questo ha consentito alla Pedemontana di rastrellare risorse private. Stiamo parlando di un'opera che vale oltre 4 miliardi di euro. Ricordo, però, che affinché l'opera possa dirsi pienamente finanziata, circa il 10 per cento (circa 450 milioni) del *budget* deve essere reperito dallo Stato. Siccome si stanno definendo i *budget* e in questi giorni si dovevano presentare i progetti definitivi – anche il presidente Grillo era stato invitato, ma c'è stato un rinvio di qualche giorno – vorrei capire se il Governo conferma quanto era previsto, cioè lo stanziamento di 450 milioni per il completamento della Pedemontana.

Per concludere, vorrei che lei ci svelasse l'arcano del finanziamento che il CIPE ha stabilito per le città. È vero che è stata citata Milano Expo 2015, ma – se non ho capito male – la delibera parla di un miliardo e mezzo di euro per otto città, tra cui anche Milano Expo 2015. Vorrei sapere quanto va a Milano del miliardo e mezzo e per quali opere verrà impiegata questa quota parte. Credo che siano informazioni indispensabili per l'opinione pubblica milanese per dare certezza al lavoro molto impegnativo che deve essere fatto.

Temo che, se non ci saranno risposte in tempi rapidi a queste domande, non riusciremo a realizzare le opere nei tempi indicati mettendo anche a rischio il successo di Expo.

PRESIDENTE. Volevo ricordare che in effetti sono stato invitato a partecipare ad un incontro, aggiornato al 3 aprile, per la Pedemontana e che, parlando con i due amministratori delle società BreBeMi e Pedemontana, ho preso atto con soddisfazione del fatto che, nel piano finanziario che sorregge queste iniziative, si è fatto ricorso al «Codice di appalti» e, soprattutto, alla nomina sul valore residuo. Si tratta, quindi, di un fatto positivo da registrare. Ricordo che l'impostazione originaria prevedeva, invece, il contributo dello Stato. Con mia soddisfazione constato che gli amministratori hanno avuto questa capacità: nella parte più ricca del Paese e d'Europa, verrà avviata la realizzazione di importanti infrastrutture autostradali senza che lo Stato contribuisca con un euro. Questo, secondo me,

è il vero federalismo solidale, perché consente di dirottare altrove le poche risorse pubbliche che abbiamo.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Sono un po' desolato, perché evidentemente sono stato *vox clamantis in deserto*. Sicuramente è colpa mia, per cui adesso cercherò di ripetere in maniera più chiara. La M6 resta un'opera essenziale e non esce dal pacchetto di opere così definite; solo la sua gestione viene riportata al Tavolo Lombardia perché ci sembrava anomalo il fatto che un'opera così importante venisse, in realtà, gestita da una società privata. Non c'era, infatti, un precedente e poi avrebbero potuto esserci problemi di tempo. Lo abbiamo fatto, quindi, proprio per garantire che la realizzazione dell'opera potesse avviarsi nei tempi più rapidi. Per rispondere a chi ha chiesto del finanziamento, dico che l'opera è interamente finanziata.

Vengo ora brevemente alla BreBeMi.

VIMERCATI (PD). Come? A noi non risulta.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. A noi risulta.

VIMERCATI (PD). Con quale delibera è stata finanziata?

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. La M6 costa 870 milioni, ma le risorse da reperire sono zero perché i finanziamenti sono già disponibili: per delibere precedenti fatte dal Governo Prodi ci sono 400,8 milioni, i finanziamenti privati ammontano a 269,7 e gli enti locali si sono impegnati per 120,2.

VIMERCATI (PD). Quest'opera l'ha finanziata il Governo Prodi? Non mi risulta.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. A noi risulta così. Farò un'ulteriore verifica, ma ci risulta. In ogni caso mi impegno a verificare.

La BreBeMi è un esempio assolutamente significativo di cosa vuol dire governare in Italia; infatti, ricordo che questo progetto nasce nel 1995-1996 e viene bloccato per cinque anni dai Governi di centrosinistra; non voglio fare polemica, ma solo storia. Quindi dal 1996 al 2001, malgrado non costasse una lira allo Stato e il costo previsto fosse di 770 milioni, l'opera non è potuta partire. Dopodiché, con il cambio del Governo, abbiamo dato via all'opera; il costo dell'opera, per i vari VIA, per tutte le modificazioni, i progetti di mitigazione e quant'altro, è praticamente raddoppiato. Ma se parte oggi e non è partita l'anno scorso – anche questo andrebbe ricordato per amore di verità – è perché finalmente è stata emanata la sentenza della Corte di giustizia della Comunità europea, relativa ad un ricorso presentato dal suo collega Brutti che si era opposto alla rea-

lizzazione di quest'opera. Fa piacere che lei come collega di partito veda invece con favore quest'opera, perché nel suo partito hanno fatto di tutto per bloccarla. Finalmente, con grande fatica, riusciamo a portarla avanti, con costi doppi.

VIMERCATI (PD). Il collega Brutti ha votato per la Pedemontana come tutti i senatori.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Lo dico per verità storica.

Per quanto riguarda i finanziamenti, voglio dire questo: anch'io ho fatto parte fin dal 1992 delle Commissioni competenti e siamo sempre stati convinti, noi parlamentari, che, una volta garantito il finanziamento, l'opera si potesse fare.

PRESIDENTE. Finanziamento di stanziamento.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Di competenza. In realtà, poi non è mai andata così: c'è il caso clamoroso dei fondi FAS che si sono accumulati via via nel tempo fino a formare il famoso tesoretto di oltre 60 miliardi, che meno male che c'era, perché ci ha consentito di sopravvivere quest'anno. Anche in questo caso sta accadendo la stessa cosa. Pertanto, come dicevo prima, e cerco di spiegarmi meglio, noi abbiamo privilegiato il fatto di spendere il più rapidamente possibile i fondi. Cosa significa questo? Significa che abbiamo preferito nella delibera CIPE non destinare i fondi opera per opera, perché ciò avrebbe significato che qualsiasi opera che si fosse bloccata avrebbe conseguentemente congelato dei fondi stanziati di competenza; poi la cassa è tutta un'altra cosa, i tiraggi di cassa per i prossimi anni saranno molto bassi inevitabilmente. Quindi, abbiamo fatto un'altra scelta preferendo nella delibera CIPE porre dei macrolotti. Cosa diventa importante, e infatti lo dicevo prima? Quando il progetto sarà definitivo, andrà al CIPE per l'approvazione definitiva che libera la cassa, perché l'approvazione del progetto definitivo libera la cassa. Non abbiamo inteso dare a ogni opera una cifra, perché questo avrebbe comportato un irrigidimento del sistema e quindi non le posso dire quanti soldi ci sono, le posso dire quanto manca.

VIMERCATI (PD). Per Milano di questo milione e mezzo quanto ci date? Lasciamo perdere il resto: quanto ci date per Milano di quello che avete già passato al CIPE, non di quello che ci andrà?

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Allora: al CIPE teoricamente, perché poi bisogna vedere; di queste opere, le dico quelle che possono arrivare al CIPE quest'anno, che sono la M4 Policlinico-Linate, a cui mancano 540 milioni, per cui speriamo possa arrivare il progetto definitivo al CIPE nell'ottobre 2009; la Pedemontana,

è fatta; la M5 Garibaldi-San Siro, di cui sono scoperti ancora 391 milioni. Poi abbiamo la M4 Lorenteggio-Policlinico che, per quanto riguarda lo Stato, è interamente coperta. Inoltre, per luglio 2009, abbiamo la Bre-BeMi, di cui abbiamo già detto.

Sulla Pedemontana non è vero che mancano soldi, non è assolutamente vero; mancano, ma per opere *a latere*. Sostanzialmente, sono due le opere su cui dobbiamo porre l'attenzione in questo momento: la M4 Policlinico-Linate e la M5 Garibaldi-San Siro, 540 milioni per la prima e 391 per la seconda, che noi speriamo arrivino al CIPE entro quest'anno, perché è in via di definizione la progettazione definitiva. È inutile che mettiamo i soldi per un'opera per cui magari c'è ancora la fattibilità, non so se mi sono spiegato. Quindi, per il 2009 dobbiamo stanziare questi fondi, teoricamente: dove andiamo a prenderli? Andiamo a prenderli all'interno della delibera CIPE che ha previsto, per quanto riguarda i sistemi metropolitani in cui è compresa anche l'Expo 2015, 1.537,5 miliardi.

FILIPPI Marco (PD). Non c'è solo quello.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Non c'è solo quello, però abbiamo scelto la via del «chi prima arriva meglio si accomoda», nel senso che noi vogliamo spenderli questi soldi. Quindi vedremo. Noi monitoreremo la situazione rendendo disponibili i soldi man mano che i progetti vengono definiti: non so se è chiaro.

VIMERCATI (PD). È chiaro, ma se è così è allarmante perché il progetto Expo è una priorità di tutti i Governi.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Ho capito, ma se io metto i soldi e il progetto non lo fanno cosa succede? Niente. Ergo, noi metteremo i soldi in funzione del procedere del progetto. Non mi sembra così strano, non so se sono stato chiaro.

VIMERCATI (PD). Chiarissimo. È chiarissimo che non c'è una lira.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Allora con lei rinuncio a discutere perché evidentemente non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire. Su 15 miliardi ne mancano – anzi, non mancano, li abbiamo previsti al CIPE ma non li abbiamo dati opera per opera – 1.500 non definiti. Lei dice che non c'è una lira; allora si tenga pure i suoi preconcetti e buona notte, vorrei discutere un po' più seriamente.

VIMERCATI (PD). Io ho posto delle domande a cui lei non ha risposto.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Come non ho risposto? Signor Presidente, la prego, siamo in una Commissione parlamentare, mica ad un dibattito televisivo!

FILIPPI Marco (PD). Appunto, siamo in una Commissione parlamentare, magari se si dà un po' ordine al dibattito, signor Presidente, credo sia la cosa migliore.

VIMERCATI (PD). Io le ho chiesto delle informazioni.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Le informazioni sono queste, se le ha capite, bene; se vuole gliele dico in un'altra lingua, ma sono le stesse. Se poi lei non vuole capire non è un problema mio.

FILIPPI Marco (PD). Ci basta l'italiano, Sottosegretario.

PRESIDENTE. Colleghi, vediamo un attimo di capire e di proseguire.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Per quanto riguarda la Pedemontana, non è vero che mancano i soldi, perchè sono da reperire, ma non c'entrano nulla con il progetto Pedemontana, nel senso che il progetto Pedemontana è finito e quindi può andare avanti. Ci sono due ulteriori progetti *a latere*, che sono i secondi lotti della tangenziale di Como e di Varese. Oltre tutto, sulla tangenziale di Como ci sono grossi problemi di progettazione, perché si sono accorti che nel progetto che hanno fatto forse c'è un rischio. Siccome si passa sotto un lago e c'è una situazione geologica abbastanza problematica, si rischia di vuotare il lago e forse si sta pensando di rifare il progetto. Allora, secondo lei, noi dovremmo mettere dei soldi lì per tenerli fermi *sine die* in attesa del progetto? Se questa è la sua logica, noi abbiamo una logica diversa. Spero di averla spiegata a chi mi vuole intendere, se poi lei non la capisce non so cosa dirle.

PRESIDENTE. Mi inserisco per fare un chiarimento e poi proseguiremo con gli interventi dei colleghi. Io vorrei che tenessimo un confronto sulle basi reali.

FILIPPI Marco (PD). E anche un po' più rispettoso.

PRESIDENTE. Mi sento io di fare da interprete avendo letto e riletto la delibera.

All'esterno è passato il messaggio che il Governo ha stanziato 17 miliardi; in realtà, la copertura finanziaria con risorse pubbliche è attorno ai nove miliardi, mentre otto miliardi, come si evince anche dal prospetto del rappresentante del Governo, sono le risorse che le concessionarie autostra-

dali private investiranno. Il merito del Governo, – interpreto il Sottosegretario e sottoscrivo la sua impostazione – sta, come voi sapete, nell'aver modificato l'articolo 12 del decreto legge n. 262 del 3 ottobre 2006, che il ministro Di Pietro volle e che produsse la paralisi del sistema infrastrutturale soprattutto con riferimento alle concessionarie autostradali, sbloccando questi investimenti privati nel settore delle concessionarie autostradali. Le risorse pubbliche però sono nove miliardi, come si deduce facilmente sottraendo dai 17 miliardi totali gli otto dei privati. Leggendo la delibera questo si capiva e il Sottosegretario, secondo me, ha il merito e il coraggio di averla esplicitata rendendola più comprensibile dicendo che siamo – se mi consente di interpretare il suo pensiero – in emergenza economica e che la delibera CIPE non è programmatoria perché si pone anche il problema di compiere decisioni anticicliche.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Forse sto parlando un'altra lingua, ma la ringrazio per l'interpretazione del mio pensiero.

PRESIDENTE. Ricorro ad un esempio per uscire dalle beghe milanesi. Per il comparto ferrovie ci sono tre citazioni: Terzo Valico, Pontremolese, l'alta velocità/alta capacità (AV/AC) Milano-Brescia-Treviglio-Verona. Per queste opere ci sono 2,750 miliardi. Il livello progettuale delle tre opere è diverso: la Pontremolese è partita da anni, per il Terzo Valico c'è un progetto definitivo, la Conferenza dei servizi è stata chiusa e non c'è da approvare più niente, la AV/AC Milano-Brescia-Treviglio-Verona è ancora a livello progettuale. Ancorché le Ferrovie e l'ingegner Moretti dicano che il collo di bottiglia in Italia sta sulla AV/AC Milano-Brescia-Treviglio-Verona, è evidentemente possibile che le prime risorse si impieghino per le opere che sono già cantierate. Questo mi sembra dire il Sottosegretario. Se, infatti, dicessimo di investire 1,5 miliardi sulla AV/AC Milano-Brescia-Treviglio-Verona quando ancora deve essere definito il progetto, lasciandoli poi nel cassetto, adotteremmo la logica di chi tiene tutto fermo. Questo credo sia ciò che ha detto il Sottosegretario, fermo restando che c'è l'impegno politico nel limite delle risorse individuate.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, per sdrammatizzare questa situazione, ricordo che quando approvammo nel 2001 la legge obiettivo n. 443 feci una scommessa con i senatori Brutti e Donati. Prevedemmo circa 12 miliardi e mezzo di euro per tre anni. Scommisi con la senatrice Donati e con il senatore Brutti, che ritenevano fossero il 10 per cento delle somme previste complessivamente nella legge obiettivo, che non li avremmo spesi tutti; così è successo. Questa è la verità, poi il ritmo del drenaggio di cassa e, quindi, anche della competenza è diverso.

PRESIDENTE. Posso aiutarla in una considerazione? In realtà, *ex ante* questa critica si poteva fare, ma *ex post* il tiraggio c'è stato, non nei limiti e nelle previsioni.

CICOLANI (PDL). Però quelle somme si rivelarono sufficienti per il periodo previsto e, addirittura, non furono consumate tutte ed è noto ormai che tra competenza e cassa c'è una differenza.

La mia domanda è abbastanza semplice, ovvero chiedo se è stata fatta una valutazione dell'impatto che l'Expo ha sul contesto economico che abbiamo davanti. Posto, infatti, che l'Expo mobilita una serie di risorse pubbliche abbastanza dettagliatamente esposte dal sottosegretario Castelli, mi domando quante risorse private invece mobilita sia dal punto di vista, ad esempio, della valorizzazione del nuovo *skyline* sia in generale. Se la mobilitazione di risorse pubbliche è dell'ordine di quasi 10 miliardi di euro oggi, il quadro della mobilitazione delle risorse private se non è altrettanto, secondo me, è forse maggiore. Mi chiedo, inoltre, se è stata fatta una valutazione della manovra anticiclica e di quale tiraggio ha l'Expo 2015 sull'attuale contingenza economica. Secondo me, potrebbe essere uno dei punti di forza del sistema Paese.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, credo che il collega Vimercati abbia dato dimostrazione della nostra attenzione alla realizzazione degli interventi previsti per l'Expo.

Anche la formazione degli atti che hanno portato all'ottenimento del riconoscimento dell'Expo per il 2015 dà ampiamente conto di un lavoro che è stato svolto in maniera *bipartisan* o senza distinzioni di parte. È, quindi, naturale che da parte nostra ci siano un'attenzione e una sensibilità particolari e che questa attenzione non venga meno. Non ritornerò, quindi, nel merito delle domande puntuali che sono state poste dal collega Vimercati, anche se chiaramente seguivo l'esposizione del Sottosegretario rispetto alle tabelle note, che, peraltro, sono tabelle del DPCM di ottobre.

Devo sinceramente dire, senza nessun tipo di arroganza, che però mi aspettavo una relazione un po' più esaustiva, anche in ragione del fatto che il sottosegretario Castelli è uno stimato ingegnere e anche un apprezzato politico, quanto meno dalla sua coalizione e senza dubbio dal suo partito politico, e, vorrei dire, un maggior rispetto nei confronti della Commissione parlamentare; sicuramente, una rappresentazione di una destinazione delle risorse, di uno stato di avanzamento, di una natura delle fonti di finanziamento previste un po' più rispondente alla complessità dell'intervento. Nel primo allegato vi sono opere ritenute assolutamente essenziali, opere connesse e un quadro di opere non incluse, ma che comunque danno un inquadramento all'intervento.

Presidente, innanzitutto chiederei per quanto possibile di avere un minimo di documentazione – nella giornata di oggi nessuno vuole nulla di più – anche perché da prassi generalmente si consegna sempre qualcosa su cui poi si testimonia un lavoro. Se è possibile e se disponibile in questo senso (lo ringraziamo di questo primo incontro per l'interessante rappre-

sentazione anche storica dell'evento; si tratta, comunque, di aspetti che accrescono e aumentano la nostra cultura generale), sarebbe opportuno avere una più dettagliata rappresentazione dello stato dell'arte. Vado oltre il quadro che il collega Cicolani tracciava e con cui concordo quando si parla delle potenzialità e del valore di questo intervento anche in termini di risorse private.

Senza nessun elemento di polemica, ma visto che in qualche modo il sottosegretario Castelli nella scorsa legislatura era anche uno dei più salaci e puntuti dal punto di vista della polemica politica e nessuno ha intenzione di replicare perché sicuramente non saremmo alla sua altezza, vorremmo avere dettagli sulle risorse che sono state stanziare nella precedente legislatura, quelle che sono state oggettivamente reperite, quelle potenzialmente disponibili. Perché si tratta di risorse potenzialmente disponibili: quando si destina un miliardo e mezzo per le tratte metropolitane io capisco e intuisco perfettamente il fatto che chi prima arriva prima alloggia, ma si tratta di interventi potenziali dell'ordine di 10 miliardi di euro. Parliamo delle risorse che sono previste, cioè le risorse come elementi di fabbisogno. Se le risorse stanziare sono pari ad un miliardo e mezzo, risulta assolutamente naturale cercare di capire quante poi vengono destinate a queste opere oppure semplicemente capire che potenzialmente possono essere queste. Quindi, credo che sarebbe opportuno uno schema un po' più leggibile rispetto a provvedimenti che ancora hanno il pregio se non altro dell'incertezza e dell'approssimazione; delle cifre stanziare sì, ma nella destinazione sicuramente l'approssimazione rimane per intero. Se fosse possibile replicare un'iniziativa analoga a quella di oggi, magari fornendo materiale che esemplifichi lo stato dell'arte nei termini più oggettivi, credo che sarebbe reso un servizio particolarmente gradito a questa Commissione.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al senatore Butti, devo scusarmi con il collega Filippi, ma in realtà il sottosegretario Castelli proprio nella giornata di ieri mi ha telefonato dicendomi che era assolutamente disponibile a fornire questo materiale anche prima della seduta. Ci siamo consultati e io ho detto: intanto è importante che oggi il Governo sia qui e che faccia una relazione. Ovviamente il Sottosegretario si riserva di farci avere il materiale con elementi di maggiore precisione rispetto al quadro finanziario delle opere.

FILIPPI Marco (PD). Anche perché oggettivamente, ripeto, ci interesserebbe anche, ma non si vuole arrivare in dettaglio sul cronoprogramma; vorremmo solo lo stato dell'arte rispetto ai finanziamenti, alle risorse già disponibili, e credo sia fattibile.

PRESIDENTE. Siamo partiti dalla considerazione che l'Expo è importante per il nostro Paese, per il Governo, per la maggioranza, per i Governi di oggi e di ieri, e quindi mi pare che su questi argomenti valga la pena di mantenere un clima di unità di intenti ed evitare se possibile fughe

in avanti e speculazioni. Certo, oggi diceva il Sottosegretario – e ne sono convinto anch'io, anzi, lo sono più di lui – che le Torri gemelle del 2001 hanno cambiato il mondo perché hanno fatto capire che c'era un problema, il terrorismo, che evidentemente fino ad allora era stato sottovalutato. Ma lo sconvolgimento finanziario ed economico a cui stiamo assistendo in questi mesi ha una valenza pari a cento volte le Torri gemelle perché qui è in crisi il mondo: le più grandi economie, i più grandi sistemi finanziari mondiali sono crollati. Noi no, però quella è un'economia che ha garantito trent'anni di benessere in Occidente.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, mi scusi, a maggior ragione.

PRESIDENTE. Non volevo fare il provocatore, un giorno discuteremo anche di questo pacatamente.

FILIPPI Marco (*PD*). A maggior ragione, forse, più che discettare e filosofare sulla situazione, che è pure interessante, sarebbe più opportuno tracciare un quadro oggettivo dello stato dell'arte. Questo è quello che chiediamo, in maniera molto cortese e composta.

BUTTI (*PdL*). Signor Presidente, anch'io desidero ringraziare il senatore Castelli. Avevo preparato alcuni quesiti, ma ad alcuni egli ha già risposto, relativamente alle domande del senatore Vimercati; ad altri ha risposto, anche entrando nel dettaglio, lo stesso Ministro, che recentemente abbiamo avuto l'onore di ospitare a Como, in occasione dell'incontro a Cernobbio della Confcommercio.

Come lombardo, quindi, potrebbe dire il collega Vimercati, come svizzero meridionale, visto che sono proprio sul confine, ho, come i miei conterranei, un'esigenza risalente ad oltre quarant'anni addietro, quella cioè di realizzare delle opere che non sono più rinviabili o rinunciabili. Lì c'è una regione di nove milioni e mezzo di abitanti – sono distante come sapete dal concetto e dal pensiero leghista, non se ne abbia a male l'amico Castelli – che veramente traina l'intero Paese, quindi questo è un fatto estremamente importante.

Condivido quello che ha detto il sottosegretario Castelli sulla questione del metodo, cioè del finanziamento delle opere già pronte, già progettate, e voglio precisare quello che diceva poco fa il collega Filippi, entrando un attimo nello scetticismo manifestato anche dal collega Vimercati: il «chi prima arriva meglio alloggia» di cui si diceva – mi corregga se sbaglio, Sottosegretario – si colloca comunque all'interno di un quadro già previsto di opere – quello che ci è stato illustrato – indicate dal Sottosegretario e credo anche nelle risposte che il Ministero delle infrastrutture e trasporti ha rivolto a tutti noi che lo abbiamo interrogato sulla questione dell'Expo. Quindi, il problema non lo vedo; trovo anzi che ci sia un elemento di immaturità politica in questo tipo di atteggiamento, stante la situazione che vediamo quotidianamente sul territorio nazionale, con pro-

getti che per essere realizzati impiegano mesi e mesi, con problemi nelle conferenze dei servizi, e via dicendo.

A mio avviso, quindi, il quadro è chiaro, e credo che il Governo si sia mosso intelligentemente anche sotto il profilo propedeutico per arrivare a dare delle risposte sull'Expo. Lo ha fatto realizzando alcune disposizioni contenute nel decreto n. 185 del 2008, su cui anche qui in questa Commissione ci siamo più volte interrogati; si tratta ora, con l'emergenza economica che è in corso, di utilizzare al meglio i finanziamenti statali che, come ci è stato detto, sono disponibili.

Ciò premesso, senatore Castelli, ho qualche quesito, in qualche caso forse anche *naïf*, però poi sul territorio dobbiamo andare tutti a raccontare cosa sta accadendo per quanto riguarda l'Expo, che – mi rivolgo al collega Vimercati – non è una questione solo milanese, perché Milano ha vinto con la presentazione di una serie di opere che riguardavano tutta la Lombardia, ha vinto anche per l'apporto di tutte le altre dieci province: è bene precisarlo, per essere molto chiari.

Vengo alla prima domanda. In Lombardia, e non solo in Lombardia, il sindaco Moratti sta firmando dei protocolli d'intesa con singoli Comuni e con amministrazioni provinciali: io ne ho letti alcuni e mi sembrano mirabolanti, in quegli accordi c'è davvero un po' di tutto. Vorrei capire che senso hanno questi protocolli d'intesa, che possibilità hanno di vedere la luce le opere che in essi sono inserite, soprattutto nel momento in cui non sono opere previste nel piano che lei ci ha illustrato. Lo chiedo, perché credo sia opportuno ragionare anche a volte con l'ingenuità degli amministratori, a volte, forse, con delle ambizioni che non potranno essere mai realizzate, e lei sa che ciò sta accadendo puntualmente sul territorio, soprattutto lombardo.

Sulla questione dei privati – la ricordava prima il collega Cicolani, con cui in mi sono confrontato – lo Stato ha fatto ovviamente la sua parte, ma ora ci sono due punti di domanda per quanto riguarda la prima parte degli investimenti – quelli che riguardano gli enti locali, quella percentuale che era destinata agli enti locali – e poi per la seconda, relativa ai privati. Vi è preoccupazione, sempre sul territorio, relativamente all'impegno dei privati: può dirci qualcosa in più a questo riguardo? Avete qualche elemento per essere ottimisti e dispensare un minimo di ottimismo anche sul territorio relativamente a quello che sarà l'apporto, nonostante la congiuntura sfavorevole, dei privati su questo tipo di interventi? Questo a noi sembra un punto piuttosto importante.

Lei ovviamente non ha responsabilità, però le dico che siamo seriamente preoccupati, ed è una preoccupazione *bipartisan*, relativamente alla vergognosa gestione della questione SOGE. Ormai è passato un anno da quando Milano ha vinto la sua battaglia con Smirne e noi abbiamo visto un consiglio d'amministrazione crearsi, poi abbiamo visto le polemiche, adesso non sappiamo se sarà Lucio Stanca o meno a fare il presidente o l'amministratore delegato; sta di fatto che tutto rimane bloccato finché SOGE non sarà in grado di gestire questo. È così o no? Abbiamo, infatti, letto su alcuni articoli di quotidiani importanti ed econo-

mici che si rimetteva nelle mani di SOGE anche l'attendibilità dei cronoprogrammi illustrati fino ad oggi.

Vorrei trattare altre due questioni. Lei ha parlato del secondo lotto della tangenziale di Como sul quale ci sono dei problemi di finanziamento. La questione riguarda il progetto o il finanziamento? Il secondo lotto sarebbe finanziato?

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. No, non finanziato.

BUTTI (PdL). È importante questo chiarimento.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Sarebbe finanziato «nella misura in cui», non so come altro spiegarlo. Finzieremo i progetti pronti.

BUTTI (PdL). Ho capito e le ho detto che concordo sul metodo, però bisogna spiegarlo meglio soprattutto sul territorio. Oggi lo abbiamo capito, però la prego di informare anche gli amministratori, altrimenti ne leggiamo di tutti i colori.

In conclusione, è vero che queste opere sono fondamentali anche per andare a scuotere la crisi. Credo che i problemi veri non ci saranno sulle infrastrutture – ho assoluta fiducia nel sottosegretario Castelli, nel ministro Matteoli e in questo Governo per come sta affrontando la situazione –, ma sulla questione dell'accoglienza di milioni di persone che francamente non sapremo dove mettere: le Province e la Regione stessa sono indietro rispetto ad una serie di progetti destinati proprio all'accoglienza. Mi riferisco ai percorsi turistico-culturali perché i turisti non verranno solo per visitare l'Expo di Milano, ma anche la Lombardia.

ZANETTA (PdL). Signor Presidente, dall'illustrazione, soprattutto per ciò che attiene alle opere connesse, credo che, rispetto al programma della legge obiettivo n. 443 del 2001, non mi sembra ci siano delle novità così importanti da assegnare con l'evento dell'Expo. È chiaro che si marcia su un programma già tracciato e su cui si vanno a recuperare delle risorse, agganciando ovviamente con logica l'evento dell'Expo.

Dico questo perché piacerebbe a tutti legare il concetto dell'Expo anche ad opere significative ed emblematiche. Lei citava la Tour Eiffel che aveva solo un valore emblematico, ma poi è diventata anche il simbolo di quell'evento. La domanda è: all'interno delle opere essenziali, quelle di competenza SOGE, cosa di emblematico e significativo viene lasciato al resto della città? È del tutto evidente che tutti questi sono interventi programmati e pianificati che rientrano nella legge obiettivo e, quindi, nell'intelligente operatività del Ministero e di cui, evidentemente, c'è da approvare solo la modalità con cui spendere le risorse nel momento in cui gli *iter* sono approvati.

Ho colto dalla relazione del Sottosegretario una certa perplessità sull'uso dei commissari. Noi la perplessità la rovesciamo. Questa Commissione, soprattutto in conseguenza di un importante incontro promosso dal presidente Grillo e dalla Commissione cui lei ha partecipato, ha avuto incontri con soggetti imprenditoriali di rilievo – ricordo ancora l'intervento dell'ex ministro Zamberletti che in quella sede, secondo me, ha parlato con autorevolezza – e i modi in cui viene riproposta la figura del commissario, come abbiamo verificato all'epoca delle misure sbloccacantieri, a me (e secondo un'altra riflessione fatta in Commissione) appaiono poco incisivi.

Credo che, invece, per un evento come l'Expo, condividendo le perplessità espresse giustamente dal Sottosegretario circa la necessità di trovare le persone giuste, andrebbe presa in considerazione la figura di un commissario con più poteri rispetto a quelli che abbiamo inquadrato con un provvedimento su cui non abbiamo neanche potuto discutere. Sarebbe, infatti, necessaria l'azione di un commissario con pieni poteri per superare problemi come quelli sorti, come lei ricordava, con la Corte dei conti per aspetti di difficile condivisione su quel tipo di intervento. Questo è almeno quanto mi è sembrato di cogliere dalle sue parole. Credo che su un evento come questo noi dobbiamo essere decisi e celeri; non bisogna perdere tempo; questo è proprio il caso in cui c'è bisogno di un commissario, che però, deve essere rivisto rispetto all'impostazione. Se avremo qualche spazio d'azione legislativa, vorremmo seguire i suggerimenti ricevuti quel giorno.

Piace anche a me dire che abbiamo l'esperienza della BreBeMi e della Pedemontana, che si reggono molto sulle risorse private, però ci sono anche concessionarie che vanno a beneficiare di consistenti risorse pubbliche, attraverso convenzioni, accordi di programma o contratti in essere in sostanza.

Se così è stato risolto per la BreBeMi, ci sono anche altre concessionarie che convergono su Milano – penso all'autostrada Torino-Milano – e che oggi richiedono risorse e sostengono che l'autostrada non si può allargare e si rallentano i lavori. Sappiamo però che ci sono anche impegni pregressi che dovrebbero essere attuati. Ci vorrebbe, allora, anche una vigilanza sotto questo punto di vista perché magari alcune opere sono già conseguenti a impegni precedenti che devono essere attuati.

DONAGGIO (PD). Signor Presidente, i miei colleghi hanno già posto delle domande a cui, credo, sia importante che il Sottosegretario dia delle risposte più precise, rispetto soprattutto alle esigenze di chiarimento su questa grande opera.

Sono d'accordo con il sottosegretario Castelli, quando dice che questo evento dovrebbe lasciare un segno nel futuro del Paese, in quanto non è solo un'opera a valenza locale, ma nazionale; tuttavia lei sa, Sottosegretario, che nel Veneto le grandi organizzazioni e le rappresentanze imprenditoriali e sociali hanno posto il problema che il Veneto abbia un qualche collegamento con il progetto che si sta portando avanti per l'Expo, anche

per una serie di ricadute nella nostra Regione. Prendendo in esame una tabella, noto che l'unica opera, tra quelle che non erano incluse nel *dossier* del Governo Prodi, ma che sono state aggiunte successivamente e che sembra interessare marginalmente il Veneto, è l'AV/AC fino a Verona. Ciò potrebbe anche andare bene, se non fosse che poi, alla voce «risorse», si legge che è tutta da finanziare, perché 1,825 milioni sono da reperire a fronte di un progetto che risulta definitivo e che dovrebbe chiudersi nel 2014.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Che tabella sta guardando?

FILIPPI Marco (PD). L'Allegato 3 delle opere non incluse.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Per guardare la situazione dell'AV/AC deve guardare la tabella approvata dal CIPE in cui sono previsti 2,745 milioni.

PRESIDENTE. La tabella del 2 marzo.

DONAGGIO (PD). Allora, ci sono dati discordanti rispetto a quelli che girano.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Non sono discordanti.

DONAGGIO (PD). Sarebbe interessante conoscere da parte del sottosegretario Castelli, se fosse possibile, in primo luogo le modalità di finanziamento di quest'opera e, in secondo luogo, se le richieste venute avanti dalla Regione Veneto, dal sistema imprenditoriale e dalle forze economiche e istituzionali (trovare un collegamento e rivisitare gli effetti a largo raggio dell'Expo anche su un completamento del sistema infrastrutturale veneto, per rendere la questione dell'Expo non più un problema di area lombarda, ma di un'area che invece comprende anche la Regione limitrofa, sulla base anche di una serie di convergenze che ci sono state con la Confindustria e con la Presidenza della Regione Veneto) sono state ampiamente rappresentate in sede di Governo.

FILIPPI Marco (PD). Mi dispiace che i colleghi Cicolani e Butti siano andati via, ma visto che erano intervenuti in tema di apprezzamento dell'appostamento delle risorse, nella delibera del CIPE, per macrofunzioni e non in dettaglio, francamente a me sorprende un po' questo apprezzamento e lo dico chiaramente non rivolgendomi al Sottosegretario e alle scelte che ha compiuto il Governo, ma proprio in relazione alla coerenza che abbiamo assunto con questa Commissione. Io lo avverto un po' come una reintroduzione, in termini surrettizi, della vecchia metodologia del nostro ministro Di Pietro, laddove, sostanzialmente, il criterio di scelta

veniva determinato, nel finanziamento delle opere, dal proprio stato di avanzamento e tutti avvertivamo chiaramente, rispetto ad una situazione drammatica del nostro Paese e rispetto allo stato di innovazione e di realizzazione delle infrastrutture, la mancanza di un disegno strategico. Devo dire, sinceramente, che l'allegato sulle infrastrutture presentato da questo Governo - l'ho detto ripetutamente in questa Commissione - aveva introdotto elementi significativi.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. L'allegato al DPEF?

FILIPPI Marco (PD). Sto parlando dell'allegato al DPEF; da parte del ministro Matteoli, secondo me, erano stati introdotti elementi significativi di novità e anche noi, come Commissione, avevamo cercato di dare un contributo con un ordine del giorno in cui si individuavano le priorità, cioè la capacità, da parte del Governo, e, comunque, da parte della politica, di selezionare e di scegliere. La sensazione che avvertiamo in termini molto forti (questa è una riflessione di carattere politico) è che, invece, con questo tipo di appostamento nella delibera CIPE, in realtà, non voglio dire che si fa il gioco delle tre carte, perché è una rappresentazione metaforica anche poco felice, però, indubbiamente, si fa credere che chi arriva prima prenda le risorse, ma non è detto che sia così, non è scritto che chi prima arriva a presentare al CIPE il progetto definitivo riesca a prenderle. Allora, è chiaro che c'è un problema, da un lato, di regole rispetto alle risorse che vengono appostate, e, dall'altro, di una capacità di scelta che (lo dico sinceramente, in termini diretti e leali, come in questa Commissione ci confrontiamo) mi sembrava la strada intrapresa dal Governo. È una riflessione tutta politica.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il DPEF è prima delle Torri gemelle di cui parlavo.

FILIPPI Marco (PD). Va bene, se si fa filosofia.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Lo dica ai disoccupati se è filosofia o meno.

FILIPPI Marco (PD). Lo dice a me?

La mia riflessione era questa. Quando si apposta un miliardo e mezzo su interventi che, approssimativamente, hanno un valore di 10 o 12 miliardi, perché ci sono gli interventi realizzati per l'Expo, la metropolitana circumvesuviana, le metropolitane al Sud, la metropolitana di Roma, allora davvero si pensa che chi prima presenta il progetto riesce a prendere tutti i soldi? Quanti? Qual è il criterio, qual è la regola? Non so se sono riuscito ad essere chiaro, era una riflessione che mi sono sentito di fare.

GALLO (*PdL*). Cerco di dare il mio contributo per riportare la discussione a quello che dovrebbe essere l'obiettivo comune. Credo che dobbiamo prendere atto tutti e siamo tutti convinti che l'Expo rappresenti un'occasione unica, non in termini solo di opere infrastrutturali, della strada in più o in meno, ma una grande occasione per scuotere l'orgoglio della Nazione in una azione di recupero a livello internazionale della competitività, dell'immagine dell'Italia. A me, da pugliese, da leccese, piace vedere la Lombardia in prima fila, come regione numero uno, a rappresentare un'Italia che vuole risorgere da tante difficoltà. Credo che i dati vadano in questa direzione. Non credo siano pochi 10, 12, 15 miliardi da spendere; a seconda di come li si voglia leggere, penso siano cifre importantissime che, in un momento congiunturale come quello che viviamo, rappresentano una misura anticiclica, un'altra misura anticrisi che si somma a quelle già approvate in Aula in questi giorni, perché i tempi sono 2009-2015 e ciò significa che queste opere devono essere completate in un lasso di tempo brevissimo. È una sfida che abbiamo davanti, specie quando le polemiche, lo dico da cittadino dell'Italia meridionale, riguardano il fatto che non si spendono i fondi; se guardiamo i fondi strutturali 2007-2013, per esempio, la mia Regione non ha speso i fondi per i primi due tre anni. Si dice che sia giusto ricalibrare gli investimenti, nell'ambito di un'intesa Stato-Regioni; sono d'accordo con l'impostazione che ci possa essere una correlazione tra Regioni o governo regionale e Governo nazionale, perché, in una programmazione contenuta nell'arco dei finanziamenti, le opere si realizzino. Io non ho dubbi, non li posso avere, perché significherebbe non fare l'Expo, che questi soldi saranno spesi in questo lasso di tempo. Credo che questo sforzo sia inserito nel sentimento nazionale di voler competere a livello intercontinentale, anche con investimenti privati, per avere, oltre che l'accoglienza, il recupero internazionale dell'immagine di un'Italia all'altezza del rango di potenza mondiale; vogliamo, anche in tema di opere, come giustamente diceva il collega Zannetta, che ci sia una immagine, anche in Italia, di una sinergia tra privato e pubblico, che abbia l'obiettivo di rilanciare l'economia da un lato e l'ottimismo dall'altro, per aprire un periodo di ripresa di tanti fattori che ci servono per risollevare anche l'occupazione. Guardiamo a tutto ciò in maniera collegiale (non è che qui ci sia uno schieramento a identificarsi con una logica di questo tipo) e diamo tutti il contributo perché, anziché rallentare, ci sia un'accelerazione, visto che abbiamo bisogno di accelerare le procedure. Mi auguro che non ci sia bisogno di commissari, però sta di fatto che, per un'opera, dal finanziamento alla realizzazione cinque anni non sono un'utopia: credo che tale aspirazione debba diventare realtà e io, in questo, ho fiducia.

VIMERCATI (*PD*). Sulla questione della connessione ferroviaria Gallarate-Rho, da Malpensa a Rho, i 300 milioni del progetto sono inclusi nello stanziamento generale delle ferrovie, per cui possiamo essere tranquilli che ci sono, oppure sono relativi sempre al pacchetto delle opere

connesse e quindi all'interno di quell'altro *budget* di cui abbiamo discusso?

PRESIDENTE. Voglio fare solo un'osservazione per non dividerci su questioni che, tecnicamente, hanno una loro complessità, ma che si spiegano contestualizzandole in un momento particolare. Io ho capito questo. Nel Documento di programmazione economica e finanziaria, il Governo ha elaborato delle proposte di pianificazione, inserendo delle priorità. Con la delibera CIPE del 6 marzo 2009, alcune di queste priorità sono state ribadite e consolidate.

A seguito di un percorso legislativo, abbiamo innanzitutto deciso, con provvedimento di legge, la riassegnazione di alcune titolarità in capo a concessionari – penso all'AV/AC Milano-Verona e Milano-Genova, tratte che erano state cancellate dal precedente Governo con atto del ministro Di Pietro – ed è stato riformulato, modificandolo, l'articolo 12 del decreto-legge n. 262 del 3 ottobre 2006, sulle concessionarie autostradali. Nel decreto-legge n. 185 del 2008, è stata approvata una norma che ha messo le società concessionarie nelle condizioni di fare quello che le stesse fanno in tutta Europa (lavori *in house* per una parte e lavori attraverso regolari bandi pubblici per un'altra). Messo a regime questo sistema, in questa delibera si dice che le società concessionarie sono in grado di attivare otto miliardi di risorse private, stante che le banche ci sono, perché il piano finanziario regge grazie alla redditività della tratta. Le società, non avendo soldi, li prenderanno in prestito dalle banche, per poi restituirli secondo un piano finanziario che – ha ragione il senatore Zanetta ed anch'io lo sottolineo – deve essere monitorato dall'ANAS. C'è, infatti, un fondo di verità, quando Di Pietro dice che alcune società concessionarie hanno guadagnato molto; però, evidentemente, non hanno funzionato bene i controlli che l'ANAS avrebbe dovuto fare negli anni passati. È vero, come abbiamo accertato, che molte società sostenevano di esser state pronte a investire, ma a loro dire erano poi state ostacolate dal Comune, dalla Provincia, dalla Regione e dall'ASL. Il risultato, comunque, è che il più delle volte i piani finanziari non hanno marciato come dovevano e, quindi, gli investimenti non sono stati fatti secondo gli impegni presi.

Detto questo, sui contributi pubblici chiariamo una cosa perché se no non ci intendiamo. Veramente si pensa che i 2,750 miliardi per l'alta velocità della delibera CIPE del 6 marzo, che sarà operativa dopo la registrazione della Corte dei conti e per la quale dovremo attendere metà aprile, verranno spesi tutti? Io realisticamente penso di no. È per questo che molto spesso, e anche in questo caso, a fronte di uno stanziamento di competenza che, comunque, ha un valore perché è un'ulteriore decisione che ne consolida un'altra pianificatoria del DPEF, ci sarà un tiraggio del 20 per cento.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Dipende dallo stato di avanzamento dei lavori.

PRESIDENTE. Non si tratta di fare il gioco dei bussolotti. Vi dico, avendo avuto responsabilità nella gestione del bilancio, che uno degli elementi che sulla carta non figurano è la riprogrammazione dei residui – non mi riferisco a quelli perenti, ma a quelli che ancora si possono programmare – che è una partita che non passa per il Parlamento o per nessuna legge; è una gestione che fa la Ragioneria generale dello Stato e che serve per rimettere in ciclo le risorse non spese che vengono reimpegnate. La gestione del bilancio non è un fatto statico; non è vero che se si dispone uno stanziamento così resta stabilito; siamo in presenza di una gestione dinamica. Anche questa delibera, quindi, che pure è importante sotto il profilo politico, va gestita. Questo vuol dire che tutti sono impegnati ad assumere le decisioni che servono per rendere operativi questi stanziamenti, perché c'è il consenso politico, c'è il Governo e ci sono i progetti pronti.

FILIPPI Marco (PD). Presidente, scusi l'irriverenza, ma ho una domanda: sono stati appostati un miliardo e mezzo di risorse per le metropolitane; secondo lei, come funziona l'assegnazione di queste risorse, visto che le metropolitane elencate nel provvedimento sono più di una e per esse è necessario più di un miliardo e mezzo? Davvero chi arriva prima e presenta il progetto riceve l'intero finanziamento o una quota parte? Questa è la riflessione.

PRESIDENTE. Stiamo parlando della delibera CIPE?

FILIPPI Marco (PD). Certo.

VIMERCATI (PD). È quello che ho detto anch'io al Sottosegretario.

PRESIDENTE. Ovviamente non conosco la situazione delle metropolitane interessate a questo stanziamento; bisogna vedere quale era il livello progettuale. Non so a che stadio siano la metropolitana C di Roma e quella campana. Nella maggior parte dei casi si tratta di opere già avviate; bisogna vedere il livello di maturazione. La gestione di queste opere non la fa questa Commissione o il Parlamento, ma l'Esecutivo. Certamente, c'è un'appostazione importante, che ha a riferimento tutto il sistema delle metropolitane, compreso l'Expo.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Per rispondere al senatore Filippi, forse ho alzato i toni, però sono qui per confrontarmi con la Commissione. Non siamo in un *talk show* televisivo o ad un comizio, ma in una Commissione, per confrontarci sulle questioni vere e non sulla propaganda.

Non posso accettare che mi si dica che il nostro Governo non ha stanziato una lira – testualmente è stato detto questo dal senatore Vimercati – quando basterebbe fare due conti che ho evitato di fare per rispetto verso di voi e perché ritenevo che ne foste perfettamente al corrente.

Nel decreto-legge n. 112 del 2008 abbiamo stanziato 1.486 milioni, con il decreto-legge n. 185 del 2008 abbiamo finanziato due impegni di spesa di circa 2.500 milioni, più altri 960 milioni per le Ferrovie che, in totale, portano i fondi stanziati ad almeno 4 miliardi. Non posso accettare – forse avrò reagito sopra le righe e, se questo è avvenuto, me ne scuso – che si crei un dibattito tra Governo e senatori in Commissione sul falso, perché questi sono dati di legge che sono incontrovertibili. Il Governo ha previsto ulteriori 4 miliardi. Su questo non c'è il minimo dubbio; chiedo allora di confrontarci sulle cifre vere.

Torno alla domanda, che credo interessi tutti, del senatore Cicolani, relativa alla percentuale di risorse private.

Faccio una premessa, che credo serva anche come risposta per la senatrice Donaggio. Il *dossier* di candidatura noi lo abbiamo ereditato e il commissario Moratti – forse non sono neanche tanto d'accordo su questo – ne è un custode intransigente. Per esempio, non capisco per quale motivo l'AV/AC Treviglio-Brescia non possa essere inserita nel *dossier* di candidatura, visto che sulle ferrovie produce un effetto speculare a quello che la BreBeMi ha sulla rete stradale. Avremmo potuto tranquillamente inserirla, ma abbiamo trovato questo *dossier* con le opere essenziali e quelle connesse e a questo ci siamo attenuti perché il commissario Moratti non accetta la minima rimodulazione. Lei, infatti, sostiene che, essendo questo il piano approvato dal *Bureau International des Expositions*, così deve restare. Conseguentemente, abbiamo anche ereditato i piani finanziari che sono stati elaborati in sede di presentazione. Si tratta di un lavoro già fatto che abbiamo raccolto dal Governo precedente e dalle amministrazioni precedenti, ma che ben volentieri portiamo avanti perché – dico una cosa banalissima – nel campo delle infrastrutture la discontinuità è la cosa più esiziale che esista.

FILIPPI Marco (PD). È la stessa linea di lavoro di questa Commissione.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Ci sono questioni di credibilità internazionale. Se pensiamo alle opere pubbliche e ai grandi trafori, che si realizzano nell'arco di decenni, risulta facile capire che ci sono vari Governi che si susseguono e che ciascuno deve portarne avanti una parte. Quindi, non abbiamo fatto altro che prendere atto del pacchetto e cercare di portarlo avanti al meglio e il più rapidamente possibile. In questo campo le risorse delle opere essenziali sono previste.

DONAGGIO (PD). Perché non si può in corso d'opera vedere di includerle o di allargarne l'effetto?

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Attenzione, vediamo di precisare bene le cose. Noi oggi siamo qui per parlare dell'Expo, altro è parlare poi delle opere pubbliche e del piano

infrastrutturale che riguarda la delibera CIPE. Io ho evocato la delibera semplicemente perché al suo interno c'erano anche le opere connesse all'Expo, ma la delibera CIPE è ben più vasta. Si può aprire, ma non lo vorrei fare oggi, mentre sono disponibilissimo a farlo in altro momento, tutto il discorso sulle priorità, se sono state tradite o meno, oppure se sono state abbandonate, ma in questo momento vorrei attenermi all'Expo.

Dicevo che, per quanto riguarda le opere essenziali, il 28 per cento del contributo è previsto dai privati, il 26 per cento dagli enti locali e il 46 per cento dallo Stato. Per le opere connesse, anche qui c'è un fatto molto interessante, perché il 56 per cento sono risorse private, anzi quasi il 57 per cento, il 7,5 per cento sono risorse degli enti locali e il restante 45,7 per cento sono risorse statali. Questo è un dato estremamente interessante: vuol dire che è possibile nel nostro Paese dare vita ad un importante programma infrastrutturale con larga parte di risorse di privati. Ho citato la BreBeMi come primo esempio in cui il 100 per cento dell'opera è finanziato da privati. Ciò ovviamente è possibile in quelle aree dove è possibile costruire un piano finanziario credibile. Quindi, dove c'è grande traffico, dove ci sono grandi volumi. Questo direi che è un dato estremamente interessante. Senatore Filippi, siamo disponibilissimi a fornirvi tutto il materiale che voi desiderate, però credo che anziché alluvionarvi con una massa di documenti, se per iscritto ci chiedete le cose puntuali a cui siete interessati, il Governo si informa ad un criterio di massima trasparenza, sono questioni di natura pubblica.

FILIPPI Marco (PD). Evitiamo deforestazioni. Ci basta una tabellina molto semplice, uno schema.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Per capirci bene, se non chiedo troppo, vi chiederei di farlo per scritto.

FILIPPI Marco (PD). Lei è un ingegnere, un tecnico, sa benissimo di cosa parliamo. Si metta nei nostri panni e immagini.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Per ciascuna opera abbiamo un *iter* in cui è scritto tutto: ve lo do per tutte le opere? Non ho nessuna difficoltà. O vi interessano alcune opere?

FILIPPI Marco (PD). Mi scusi, sottosegretario Castelli: basta riprendere i tre foglietti degli allegati.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Attenzione, però, perché le opere cosiddette necessarie non hanno nulla a che vedere con il *dossier*, non so neanche perché sono state messe nel DPCM. Le opere necessarie sono state indicate dalla Regione Lombardia ma fanno parte di un quadro programmatico estremamente vasto.

FILIPPI Marco (PD). Per quello ci saranno altre occasioni.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Non vorrei che poi mi si dicesse che mancano altri 12 miliardi.

FILIPPI Marco (PD). Lei è molto bravo ed abile. No, le prime due, lo stato dell'arte, le tabelle A e B.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Va bene. Cercherò di farvi un quadro.

FILIPPI Marco (PD). Le risorse potenziali, perché non le disprezziamo.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Entro la settimana prossima ve lo farò avere.

Per quanto riguarda le domande del senatore Butti, anche se adesso si è dovuto allontanare, ripeto, sulla questione della SOGE ovviamente ho una mia idea personale, anche il Governo ne ha una propria, ma non è materia del Ministero delle infrastrutture e trasporti, quindi mi astengo da ogni commento, così come mi astengo dal giudicare gli accordi di programma che il sindaco Moratti sta facendo con i singoli Comuni. Io li trovo per certi versi molto positivi, perché è un'occasione straordinaria per tutto il territorio, però non entro nel merito.

Per arrivare all'ulteriore domanda del senatore Vimercati, le confermo che i 490 milioni della Gallarate-Rho, al momento, fanno parte di quel pacchetto – chiamiamolo così – fluttuante, nel senso che, anche in questo caso, le Ferrovie non hanno ancora iniziato il progetto definitivo. Questo è il dato in questo momento. Quindi le Ferrovie sono in attesa di iniziarlo. Ripeto, è una scelta che è stata fatta, può essere criticabile o meno, io l'ho riassunta in maniera abbastanza brutale dicendo che chi prima arriva meglio si accomoda, ma questo vi posso garantire.

FILIPPI Marco (PD). Purché sia vero.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Il criterio è che, evidentemente, man mano che il CIPE si troverà nelle condizioni di approvare un'opera in cui tutto l'iter è pronto, credo che ben difficilmente si rifiuterà di dare il finanziamento a quell'opera. Ripeto, la linea globale del Governo, in questo momento, anche per quanto riguarda le infrastrutture, è quella di immettere nel circuito nazionale quanta più liquidità possibile nei tempi più brevi possibili. Questo è il *must*, all'interno del quale ci muoviamo anche per quanto riguarda le infrastrutture. Questa è una scelta che abbiamo fatto, può essere criticabile o meno.

FILIPPI Marco (*PD*). Quindi si torna su quello che voi avevate criticato.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Sarà ben difficile che se arriva un progetto pronto per essere cantierato il CIPE dica di no.

FILIPPI Marco (*PD*). Allora ha ragione Di Pietro.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Concludo dicendo: attenzione, questa delibera del CIPE è all'interno di un programma triennale, non è tutto il programma triennale. Quindi questo è quello che abbiamo varato con le risorse disponibili quest'anno. Se andiamo al DPEF, il DPEF addirittura adotta un programma decennale, quindi c'è una programmazione di natura decennale.

FILIPPI Marco (*PD*). Siamo consapevoli del quadro strategico nazionale; il mio riferimento è quello, i 112 milioni rispetto ai 91. Un pochino abbiamo studiato.

CASTELLI, *sottosegretario di Stato per le infrastrutture e per i trasporti*. Esatto. Quindi questa è una prima delibera.

FILIPPI Marco (*PD*). Ma non c'è critica: si tratterebbe di comprenderla meglio, perché oggettivamente le cose che ha detto sono state comprese. Non vorrei che il problema fosse mio, e allora direi io che non so come spiegarmi rispetto alle questioni che ho posto.

PRESIDENTE. È molto chiaro il quadro, che credo anche questo intervento abbia contribuito a chiarire. Restiamo così: il Sottosegretario fornirà un ulteriore quadro sintetico delle opere, dello stato dell'arte, noi lo valuteremo e, se è il caso, riconvocheremo il Sottosegretario per un ulteriore approfondimento.

Ringrazio il Sottosegretario Castelli per la sua disponibilità.

I lavori terminano alle ore 16,40.