



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 5

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL VICE MINISTRO  
DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI  
ROBERTO CASTELLI SULLA REALIZZAZIONE  
ED IL FINANZIAMENTO DELLE OPERE CONNESSE  
ALLA MANIFESTAZIONE MILANO *EXPO* 2015

105<sup>a</sup> seduta: mercoledì 27 maggio 2009

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Roberto Castelli  
sulla realizzazione ed il finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Milano Expo 2015**

* PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 8
CASTELLI, <i>vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti</i> . . . . .	3
VIMERCATI (PD) . . . . .	8

---

**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 vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Roberto Castelli.*

*I lavori hanno inizio alle ore 16,20.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Roberto Castelli sulla realizzazione ed il finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Milano Expo 2015**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Roberto Castelli sulla realizzazione ed il finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Milano Expo 2015.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e del segnale audio e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori. Avverto altresì che dell'audizione in titolo sarà disponibile a breve il resoconto stenografico.

Do il benvenuto al vice ministro Castelli e gli cedo immediatamente la parola per la sua esposizione.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Vorrei preliminarmente sottolineare che l'odierna audizione debba essere considerata un prosieguo dell'incontro che abbiamo avuto lo scorso mese di marzo, quando ci eravamo lasciati con l'impegno di trovarci periodicamente per verificare lo stato di avanzamento delle opere. Per tale ragione, la mia esposizione sarà circoscritta allo stato delle infrastrutture di competenza del Governo, ossia quelle rientranti nella procedura concertativa gestita dal cosiddetto Tavolo Lombardia: si tratta, precisamente, delle cosiddette opere connesse, secondo quanto previsto nel *dossier* di candidatura approvato dal BIE (*Bureau International des Expositions*), oltre ai parcheggi e alla linea metropolitana M6, che sono passati sotto l'egida del Tavolo Lombardia laddove precedentemente era previsto venissero seguiti direttamente dalla società EXPO 2015. Rimando pertanto per tutte le premesse alla seduta del 18 marzo scorso, soffermandomi oggi, se non vi è nulla in contrario, sugli stati di avanzamento delle opere e sulle novità rispetto all'ultimo nostro incontro.

Si è proceduto sulla falsariga di quanto avevo comunicato in quella sede. Con la delibera adottata dal CIPE nella seduta del 6 marzo scorso si è ritenuto di non mettere la camicia di forza alle singole opere, cioè

che non fosse produttore appostare un preciso stanziamento finanziario per ogni singola opera compresa nella delibera, considerato che le opere programmate registrano spesso ritardi nella realizzazione perché possono intervenire difficoltà in sede di Conferenza dei servizi e per quanto concerne i pareri dei Ministeri competenti, *in primis* del Ministero dei beni culturali e ambientali. Ciò fa sì che alcune opere avanzino più velocemente nella fase di progettazione e in quella burocratica rispetto ad altre, con la conseguenza che, molto spesso, nel nostro Paese ci si è trovati a stanziare appositi fondi per determinate opere senza poi utilizzarli. Questo modo di procedere non è razionale, ma in questo momento – in cui abbiamo dichiarato moltissime volte che le opere infrastrutturali servono non soltanto per il beneficio che recano dal punto di vista trasportistico – hanno anche una grande valenza di natura anticiclica. Più volte abbiamo ricordato che gli esperti valutano che per ogni miliardo che si riesce ad introdurre nel circuito delle opere infrastrutturali di trasporto si generano circa 20.000 posti di lavoro. Non c'è quindi la solita necessità di realizzare le infrastrutture, ma in questo caso si aggiunge anche quella contingente di cercare di spendere questi soldi, immettendoli il più rapidamente possibile nel circuito.

Abbiamo adottato lo stesso criterio anche nel caso delle opere dell'Expo, garantendo i fondi necessari nel momento in cui tutto l'*iter* progettuale e burocratico va a compimento, arrivando all'esame del Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), che ovviamente chiede – insieme alla Corte dei conti – che per queste opere sia garantita l'intera copertura finanziaria; e lo abbiamo fatto.

Cos'è accaduto? Il Tavolo Lombardia, che per legge valuta e sorveglia l'*iter* delle opere e prende le decisioni in funzione delle priorità, in questi mesi ha lavorato monitorando la situazione e rimodulando l'urgenza delle opere. Abbiamo visto infatti che alcune erano in ritardo rispetto ad altre, soprattutto sul piano della progettazione e della registrazione della Corte dei conti. Non essendo né in televisione né in un comizio, posso dire senza alcun intento polemico che è accaduto però che alcune delle opere approvate dal CIPE nella scorsa legislatura non siano state registrate dalla Corte dei conti: mi riferisco, *in primis*, alla M1, che fa parte delle opere connesse. Ci siamo quindi ritrovati in una situazione tale per cui la Corte dei conti ha respinto opere che invece ritenevamo pronte per essere appaltate: adesso sono ancora sotto esame, per cui devono essere riprogettate in funzione delle carenze verificate dalla Corte dei conti stessa, e siamo in ritardo.

Dal momento che, com'è ovvio che sia, non vogliamo che ciò accada, abbiamo verificato che alcune opere sono in ritardo di progettazione: il caso più significativo, sia per l'importanza sia per i fondi previsti, è quello della M6, per cui abbiamo ritenuto opportuno dirottare i fondi inizialmente previsti su altre opere. Ci siamo così concentrati su tutte quelle opere che per le funzioni burocratiche e progettuali è previsto venissero a maturazione nel 2009, garantendo i fondi per la loro realizzazione.

Il 25 maggio ha avuto luogo un importante Tavolo Lombardia cui abbiamo chiesto che intervenisse anche il ministro Matteoli, perché venisse solennemente stabilito e garantito che ci fosse la copertura finanziaria di queste opere: inutile dire che è stato compiuto uno sforzo molto rilevante, dato l'attuale, difficile momento finanziario.

Vorrei aprire una parentesi forse più di natura personale che istituzionale, anche se riguarda una mia osservazione istituzionale: sento dire che bisogna spendere e che lo Stato deve adottare politiche keynesiane, ma vorrei anche sottolineare modestamente un dato. Oggi, in Tesoreria, per ogni euro che esce, ne deve entrare uno: come fa allora a entrare quell'euro che esce? Non possiamo più stampare moneta né agire in alcun modo su questo fronte, che – com'è noto – ormai è di competenza europea, per cui chiediamo aiuto o ai cittadini italiani attraverso nuove tasse oppure al mercato: questo è il dato di fatto, cosicché, quando tutti parlano di introdurre più fondi nel sistema, andrebbe indicato dove devono essere reperiti.

Abbiamo stanziato 16,6 miliardi di euro (sempre con la delibera CIPE del 6 marzo 2009), trovando i fondi necessari per le quattro opere che dovrebbero arrivare all'esame del CIPE per il 2009. Si tratta delle seguenti opere: il potenziamento della linea Rho-Gallarate, fondamentale per il rafforzamento delle comunicazioni tra Malpensa e il sito espositivo, ma ovviamente anche con Milano; il raccordo Y-Busto Arsizio, che fa parte di questo sistema, e le linee metropolitane M4 e M5. Il tutto, per un totale di 1.321 milioni di euro, cifra assolutamente rilevante, che il ministro Matteoli intervenendo a Milano lunedì scorso ha garantito, dichiarando con estrema precisione che c'è la disponibilità di 1.271 milioni, per cui ne mancano 50.

Vi ricordo solo una cifra in proposito: proprio lunedì scorso sono stati consegnati i lavori del tratto dell'Arcisate-Stabio, altra opera importantissima non dal punto di vista finanziario, ma trasportistico, perché consente di costruire una connessione tra le ferrovie già esistenti che collegheranno in maniera molto comoda tutto il Sud della Svizzera a Malpensa. Su una base d'asta di 180 milioni di euro stanziati per la copertura, la gara è stata aggiudicata a 138, con un ribasso fortemente significativo, per motivi evidentemente intuibili: in un momento così difficile, in cui c'è poco lavoro, le aziende fanno i salti mortali per cercare di aggiudicarsi gli appalti andando anche al ribasso in modo assolutamente consistente. Questo ci fa prevedere che, attraverso le gare, quando andranno in appalto e poi in aggiudicazione, potremo ottenere notevoli risparmi, da cui ricavare anche quei restanti 50 milioni di euro.

Tutte queste opere, che è previsto arrivino all'esame del CIPE nel 2009, sono coperte: ormai è un dato ufficiale, statuito in maniera solenne dal Ministro; i soldi sono disponibili nell'ambito dei fondi stanziati dalla delibera CIPE e quest'informazione è codificata, incontrovertibile e indiscutibile.

Per vostra conoscenza, aggiungo che non sono queste le prime opere che arriveranno a compimento nel 2014, secondo le previsioni; quelle che

stanno seguendo l'*iter* previsto sono le seguenti: innanzitutto, la Brebemi (Brescia-Bergamo-Milano), per la quale da quando ci siamo trovati si è iniziata, ma anche conclusa, la Conferenza dei servizi, per cui arriverà sul tavolo del CIPE entro il mese di giugno (i più ottimisti dicono che i cantieri saranno aperti a luglio, anche se da un punto di vista meramente programmatico poco importerebbe se si trattasse di settembre, perché in ogni caso è certo che in tempi molto brevi si apriranno i cantieri); la Pedemontana, che aprirà la Conferenza dei servizi il 29 prossimo venturo (quindi anch'essa è assolutamente codificata dal punto di vista della copertura finanziaria; ricordo che si tratta di un'opera da oltre 4 miliardi di euro, e sarò presente là nella suddetta data, di ritorno da una missione in Germania per conto del Governo); infine, abbiamo consegnato la Arcisate-Stabio, che non fa parte delle opere connesse, ma comunque di questo sistema.

Sono allora tutte rose e fiori? No, com'è chiaro che sia nel caso di un'operazione così complessa, che riguarda ormai quasi 12 miliardi di euro di impegno, soltanto per le opere connesse. Come avete notato, tra l'altro, non parlo delle azioni relative alla ex So.ge (che ora ha cambiato nome in Società di gestione Expo Milano 2015 - So.Ge. S.p.A.), perché non fa parte delle competenze del Ministero delle infrastrutture e comunque è un'altra partita, estremamente complessa e a volte tribolata, come avrete potuto seguire dai giornali. Stiamo quindi al tema. È del tutto evidente che un'operazione così complessa e vasta, che credo in Lombardia non si sia mai vista in tutta la storia d'Italia (probabilmente dovremmo tornare ai tempi degli antichi romani, caro Presidente, che realizzarono opere veramente gigantesche), comporta normalmente criticità che sarebbe assurdo non vi fossero e che stiamo monitorando. Anzitutto, i tempi di progettazione: molti amministratori locali, impegnati su questo tema, riferiscono che, una volta terminate le progettazioni preliminari, il CIPE dovrebbe approvare immediatamente l'opera, ma questo ovviamente non è possibile poiché ci sono termini di legge da rispettare. Ciò fa sì che se una progettazione, per esempio, ci viene consegnata questa estate (si pensi alle linee metropolitane M4 e M5) dobbiamo per forza far passare i novanta giorni previsti dalla legge per i pareri dei Ministeri competenti e altri novanta giorni per l'esame presso il Ministero delle infrastrutture da parte della Struttura tecnica di missione. Stiamo quasi azzerando questi tempi per passare da novanta a pochi giorni per l'istruttoria, però i tempi tecnici non sono comprimibili ma tutti comunque ampiamente previsti per far sì che l'opera stessa possa essere consegnata entro la fine del 2014, che abbiamo definito come *deadline* per la consegna delle opere. Ciò per dire che il Governo fino a questo momento ha fatto completamente la propria parte; i fondi pubblici, come abbiamo detto più volte, sono sempre stati e sono garantiti.

Altro problema che vogliamo verificare - è un compito preciso da parte della Struttura tecnica di missione del Ministero delle infrastrutture - è il coinvolgimento dei finanziamenti privati, altrimenti non c'è possibilità di portare la pratica al CIPE per la relativa approvazione. Siamo

quindi in attesa che i piani relativi economico-finanziari per le opere in cui è previsto anche l'apporto dei privati vengano definiti. C'è poi il problema, che non conosciamo esattamente (attendiamo i numeri specifici, però riteniamo ci sia o quanto meno lo dobbiamo verificare) che laddove le opere prevedano un apporto degli enti locali è necessario garantire il rispetto del Patto di stabilità interno. Il sottosegretario Casero lunedì ha riconfermato che il problema è all'attenzione del Ministero dell'economia e delle finanze, però stiamo parlando ovviamente *de iure condito*; in questo momento non c'è alcuna possibilità da parte del Comune di Milano o della Provincia o della Regione, come per tutte le altre Regioni e Province d'Italia, tranne che per il Comune di Roma – beati loro – di sfiorare il Patto di stabilità. Quindi, ci stiamo muovendo su questo fronte, fermo restando che l'impegno del Governo è evidentemente di intervenire in un modo o nell'altro; finora non c'è stata la necessità di farlo.

Ci sono poi criticità relative alle delibere del CIPE non ancora registrate da parte della Corte dei conti. Si tratta di delibere – lo dico solo per verità storica e non per polemica politica – adottate nella scorsa legislatura, che oggi ci ritroviamo a dover gestire.

Se avete notato, ho parlato di potenziamento della Rho-Gallarate e non di quadruplicamento né di triplicamento, perché resta ancora qualche questione da verificare dal punto di vista della Regione Lombardia e delle Ferrovie, però anche in questo caso abbiamo garantito una provvista finanziaria che ci consente di intervenire comunque sull'opera, qualsiasi sia la scelta, che deve essere fatta in tempi celeri.

L'ultima questione che voglio significare, sulla quale si è impegnato il ministro Matteoli in prima persona, riguarda l'atteggiamento della Corte dei conti, che non registra le delibere CIPE se non nel caso in cui l'opera sia interamente finanziata. Ora, se questa è un'azione meritoria per opere che valgono qualche centinaio di milioni, perché questo garantisce che l'opera parte e arriva a buon fine, è chiaro che diventa irrazionale su opere come il traforo del Frejus, che costa 10 miliardi e dura vent'anni, o il Terzo valico, o il traforo del Brennero o l'Alta velocità.

È chiaro che è impensabile ed irrazionale appostare 5 o 10 miliardi e lasciarli lì per tanti anni; quindi, stiamo interloquendo con la Corte dei conti per risolvere la questione che si pone su determinate opere estremamente complesse, enormemente costose e che durano decenni. Vorrei far presente che gli svizzeri, che tra l'altro non hanno avuto mai problemi di fondi, hanno impiegato ventidue anni per forare il Gottardo e metterlo in condizioni operative. Pertanto, sono questi gli ordini di grandezza su cui dobbiamo misurarci in tema di grandi infrastrutture. Abbiamo chiesto alla Corte dei conti di deliberare non su lotti funzionali, perché una galleria diventa funzionale solo quando è completamente finita, bensì su lotti di natura finanziaria garantiti, in cui sia assicurata la copertura e quant'altro. Ciò ci consentirebbe di liberare ulteriori risorse rispetto a quelle previste nella delibera che ho più volte ricordato, da destinare anche ad altre opere di cui oggi c'è necessità e ci consentirebbe altresì di reperire risorse da destinare alle opere restanti all'Expo nel 2010, senza bloccare moltis-

simi fondi che poi non vengono tirati dalla cassa. Anche oggi, peraltro, su questo tema abbiamo ricevuto una critica dell'ANCE, che accusa il Governo di spendere troppo poco.

Dunque, questa è la situazione allo stato attuale.

Per quanto riguarda le vostre domande, non potendomi trattenere oltre per impegni di Governo, propongo al Presidente di aggiornarci ad altra data, anche la più ravvicinata possibile.

PRESIDENTE. Poiché la prossima settimana non sono previsti lavori dell'Assemblea e delle Commissioni a causa della campagna elettorale, ci riuniremo subito dopo in sede di Ufficio di Presidenza per decidere quando proseguire l'audizione, tenendo in considerazione il fatto che il Ministro ha manifestato l'intendimento di venire in Commissione per riferire anche sulla riforma delle autorità portuali e del sistema portuale.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, vorrei sapere se è possibile avere dal vice ministro Castelli una documentazione su quanto oggi ci ha esposto, in modo da valutare con più attenzione i temi trattati e formulare conseguentemente dei quesiti in occasione del prossimo incontro. Ci sono state infatti fornite tante indicazioni e cifre in riferimento alle opere di cui si è parlato, come ad esempio lo slittamento della linea M6 o il dirottamento di risorse su altre quattro opere.

PRESIDENTE. Intanto solleciteremo la pubblicazione del resoconto stenografico per avere rapidamente a disposizione i riferimenti esposti dal Vice ministro sugli stanziamenti e sulle opere. Oltre a ciò, penso che il Vice ministro ci farà avere una nota al più presto.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Entro la fine della prossima settimana.

PRESIDENTE. Ringraziamo ancora il Vice ministro per la sua disponibilità. Rinvio il seguito della discussione sulle comunicazioni del Governo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 16,45.*