



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 6

**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

*(Le Comunicazioni del Vice Ministro sono state svolte anche nella seduta del 27 maggio 2009)*

111<sup>a</sup> seduta (pomeridiana): mercoledì 24 giugno 2009

Presidenza del presidente GRILLO

**I N D I C E****Seguito delle 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, 7, 11 e <i>passim</i>
* BUTTI (PdL) . . . . .	13, 14, 15
CASTELLI, vice ministro delle infrastrutture e trasporti . . . . .	7, 8, 9 e <i>passim</i>
FILIPPI Marco (PD) . . . . .	6, 8, 9 e <i>passim</i>
GALLO (PdL) . . . . .	9, 11, 18
VIMERCATI (PD) . . . . .	3, 11
* ZANETTA (PdL) . . . . .	5

---

**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-IO SUD: Misto-IS; 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 14,40.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Seguito delle comunicazioni 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 il seguito delle comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Roberto Castelli sulla realizzazione ed il finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Milano Expo 2015, sospese nella seduta del 27 maggio scorso.

Colleghi, nel corso della precedente riunione, il Vice Ministro aveva esposto la propria relazione introduttiva, mentre oggi risponderà ai quesiti che vorrete formulare. Prima di lasciarvi la parola, desidero ringraziare il Vice Ministro per la sua presenza alla seduta odierna e per la sensibilità che ha dimostrato nel presentarci le tabelle di documentazione riguardanti lo stato di realizzazione e di finanziamento delle opere connesse alla manifestazione in titolo, che sono già state distribuite.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, questa è una telenovela che seguo ormai dall'inizio. Ringrazio il Vice Ministro per le schede che ci ha fornito: ho avuto modo di vederle solo adesso, ma rendono l'idea del quadro delle opere che riguardano l'Expo 2015.

Alcune delle sue risposte sono chiare, signor Vice Ministro, mentre altre, a mio giudizio, meritano di essere puntualizzate, per cui credo che anche certe nostre domande debbano essere riproposte.

Essendo stata accantonata *sine die* e scomparsa dall'elenco che ci ha inviato, è chiaro che la linea metropolitana M6 non si farà, anche se era stata prevista come un raccordo tra le altre linee di Milano (e lo dico per chi non è di quella città). Si trattava di un'infrastruttura importante, tanto che era stata inserita addirittura tra le opere essenziali per l'Expo, non tra quelle ad esso connesse, e come tale approvata dal BIE (*Bureau international des expositions*) a Parigi, tant'è vero che fa parte del *dossier* di candidatura n. 1.

Attendiamo naturalmente di capire anche le eventuali osservazioni del BIE in relazione al venir meno di una proposta che costituiva parte integrante del *dossier* della candidatura di Milano, perché ciò implica sostanzialmente un decremento del primo *budget*, in quanto si spostano risorse dalle opere essenziali a quelle connesse per circa 480 milioni.

Alle opere essenziali dobbiamo quindi sottrarre 480 milioni, che avevano seguito lo spostamento della linea metropolitana M6 dalle opere essenziali a quelle connesse, cui sono rimasti destinati, anche se la sua realizzazione è stata rinviata *sine die*. La situazione, quindi, mi sembra chiara: lo ribadisco, mi auguro che il BIE voglia confermare la propria opinione positiva, nonostante il venir meno di un'opera così importante.

Non mi è ancora chiaro, invece, il destino di altre opere (e me ne scuso, ma ritengo importante ribadire questi punti); non mi è chiaro perché vi sono le informazioni e le assicurazioni in ordine al mantenimento degli impegni su tutte le altre opere, che lei ha fatto qui e che il ministro Matteoli ha fatto al Tavolo Lombardia. Mi riferisco alle linee metropolitane M4 e M5, al collegamento ferroviario Gallarate-Rho, al raccordo Y di Busto Arsizio e ad altre che riguardano le Varesine, la strada provinciale Rho-Monza e così via: non mi tornano di nuovo i conti.

Riepilogando, dagli impegni che ci ha comunicato qui, che sembrano identici a quelli presi dal ministro Matteoli, mi pare escano sostanzialmente confermati 390 milioni per il secondo lotto della linea metropolitana M5, che è l'unica opera già avviata e il cui cantiere è l'unico aperto a Milano, perché il primo stanziamento fu fatto – se non ricordo male – con la finanziaria 2007. Innanzitutto, le chiedo se questo impegno di 390 milioni per il secondo lotto della linea M5 trova conferma, anche perché naturalmente poi attiva altre risorse di carattere locale.

Signor Vice Ministro, lei ci ha comunicato inoltre che 400 milioni verranno presi dal famoso *budget* approvato dal CIPE (pari ad 1,5 miliardi per i sistemi urbani). Quindi, se ho capito bene, di quel miliardo e mezzo, 400 milioni vengono destinati alle opere infrastrutturali dell'Expo e 480 finanziano le opere connesse (e si tratta di quei famosi milioni prima destinati alla M6). In totale, abbiamo 1,270 miliardi di euro stanziati, ma mancano 50 milioni per arrivare alla cifra di 1,321 miliardi e lei ha detto che non è un problema. Qui però subentra un'altra domanda: in una precedente seduta, ci aveva comunicato che vi era un fabbisogno – cui avrebbe dovuto corrispondere un impegno dello Stato – di 1,889 miliardi per le opere connesse. Lasciando perdere quei 50 milioni di cui sopra, vorrei capire come il Governo intenda risolvere il problema della differenza tra la cifra di 1,321 miliardi, indicati come fonte relativamente individuata, e il fabbisogno effettivo di 1,889 miliardi necessario alla realizzazione delle opere connesse. Guardando la tabella che ci ha fornito, infatti, mi pare che sempre di questa cifra si tratti: nella colonna che ha indicato come dedicata ai finanziamenti di Stato disponibili, ve ne sono alcuni già definiti dalle precedenti finanziarie (e penso a quelli dedicati alla Pedemontana, al primo lotto della M5 e al primo lotto della M4), mentre altri devono essere reperiti (e infatti nella colonnina bianca accanto è riportata la quota da reperire e alla fine, nell'ultima tabella che ci ha indicato, vi è una cifra non dissimile da 1,889 miliardi, perché ne abbiamo 1,881). Mancherebbe comunque oltre mezzo miliardo di risorse per dare tranquillità alle opere previste per l'Expo 2015 (quelle connesse del Tavolo Lombardia, per intenderci).

Questo punto è essenziale per il finanziamento più in generale, quindi vorrei capire nel dettaglio se, quando dice che la linea Rho-Gallarate è finanziata, intende riferirsi all'intero tratto, per un totale di circa 300 milioni, oppure no; parimenti, vorrei capire se è finanziato tutto il raccordo Y a Busto Arsizio, per altri 90 milioni, e se sono finanziate – com'era stato indicato – le linee M5 e, soprattutto, M4 che, lo ricordo ai colleghi, hanno un costo di poco inferiore a 1,7 miliardi, mentre il contributo a carico dello Stato dovrebbe essere intorno a 780 milioni. Se la memoria non mi inganna, di questi, 240 milioni sono già stati individuati dal precedente Governo con la finanziaria 2007, quindi mancherebbe l'ulteriore contributo di 540 milioni di euro. È un aspetto che ritengo sia da chiarire. Ripeto, nonostante lo spostamento di risorse, dalle opere essenziali a quelle connesse, di 480 milioni, anche volendo dare totalmente credito alle informazioni che lei e il ministro Matteoli ci avete fornito, i conti non tornano per una cifra di oltre mezzo miliardo.

Inoltre, non nascondo di essere molto preoccupato per la tempistica, perché, pur augurandomi che venga rispettata, essa è particolarmente stretta. In particolare, come indicato nella tabella che lei ci ha consegnato, bisogna realizzare un'intera linea di metropolitane (la linea M4, che va da Lorenteggio, passando per il centro, fino a Linate), entro il settembre 2014. Eppure, credo non sia stato ancora approvato dal CIPE il progetto definitivo. In meno di quattro anni si dovrà realizzare un'intera linea di metropolitana e completare la M5. Se la conclusione dei lavori per la M5 risulta più realistica, perché i cantieri sono aperti dal febbraio 2008 (quindi già si lavora da oltre un anno e mezzo), la tabella di marcia per la metropolitana M4 mi sembra irrealistica.

Desidero un ulteriore chiarimento, concernente la colonna (colorata in bianco nella tabella che ci ha fornito) relativa alle risorse da reperire. La cifra indicata (1.881 milioni) rappresenta le risorse che lo Stato deve reperire, oppure è da intendersi come la somma delle altre colonne? Nella colonna colorata in arancione, si parla di 1.000 milioni (invece che 1.889 milioni), che sono inferiori ai 1.321 milioni di euro di cui lei aveva parlato nella precedente seduta e menzionati anche dal ministro Matteoli. La questione è particolarmente complessa e le domande sono rivolte ad acquisire elementi utili per fare chiarezza e dare al Tavolo Lombardia la certezza di realizzare in tempo le opere.

ZANETTA (*PdL*). Signor Presidente, vorrei sollevare una questione che riguarda l'autostrada Torino-Milano, rispetto alla quale sono in corso dei lavori che fino a Novara si possono considerare conclusi. Più specificamente, vorrei conoscere lo stato dei lavori nel tratto Novara-Milano. Non vedo indicata tale autostrada nella tabella, probabilmente perché si tratta di impegni a carico dei privati. Sarebbe opportuna una sollecitazione affinché i lavori siano eseguiti e completati, anche alla luce di concessioni già disposte ed accordi già sottoscritti. Credo che l'impegno in tale direzione ci sia, quindi la mia intenzione è soltanto diretta ad aggiungere questa autostrada all'elenco che lei ci ha consegnato, perché la ricaduta su

Milano di tali lavori è rilevante e ritengo che abbia attinenza anche con l'Expo 2015.

Una seconda questione concerne l'accessibilità a Malpensa. Il collega Vimercati ha già ricordato il raccordo Y a Busto Arsizio. È evidente che l'intero schema e la stessa Pedemontana costituiscono dei servizi che alla lunga saranno favorevoli a Malpensa, ma l'accesso ferroviario a Malpensa è tuttora inadeguato. Tra l'altro, la sollecitazione del collega Vimercati per il raccordo Y a Busto Arsizio riguarda una questione che ha dei risvolti anche in Piemonte. Su questo punto chiedo al signor Vice Ministro un'informazione, ma soprattutto occorre sollecitare affinché i suddetti lavori abbiano inizio.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, desidero in primo luogo ringraziare il Vice Ministro per la sensibilità, l'attenzione e la disponibilità che sta dimostrando su questo tema, su cui credo si stia registrando una corretta ed opportuna attenzione. Del resto, l'Expo 2015 è un evento per il quale è giusto sentirsi impegnati reciprocamente e che può essere considerato un vero e proprio passaggio di consegne. Alcuni termini ci sfuggono, perché la vicenda è complessa ed articolata, ma occorre fare chiarezza ed ottenere informazioni sempre più precise; ciò è di reciproco interesse. Apprezzando la puntualità e la precisione dei quesiti posti dal collega Vimercati, sui quali il Vice Ministro sicuramente fornirà i chiarimenti dovuti, vorrei concentrare l'attenzione su due aspetti che considero essenziali. Il primo concerne la voce della tabella relativa ai finanziamenti disponibili dello Stato, perché non è sufficientemente precisa. Sarebbe opportuno avere un chiarimento circa i finanziamenti disponibili e sulla loro natura, per distinguere le risorse effettivamente disponibili, certe ed impegnate da quelle che invece rappresentano un impegno solo teorico.

Un ulteriore aspetto a cui sono particolarmente interessato riguarda la delibera CIPE del 6 marzo scorso. Prendiamo atto degli impegni, ma – e mi rivolgo anche al Presidente della Commissione – vorrei conoscere il merito di tale delibera. Un conto è infatti appostare delle cifre, un altro conto è avere certezza sulla loro destinazione effettiva. Comprendo le rappresentazioni che il Vice Ministro ha dato sulla flessibilità dell'assegnazione delle risorse. Faccio però notare, senza alcun tipo di polemica, che se nella scorsa legislatura avessimo fatto noi questo tipo di operazione, ci avreste duramente criticati, perché – lo ripeto – un conto è allocare delle risorse ma non assegnarle, ed un altro conto è imputare le risorse a progetti precisi. Non voglio dire che si stia facendo il gioco delle tre carte, ma il rischio è che tra i finanziamenti che si promettono a tutti e quelli effettivamente disponibili per finanziare le opere vi sia uno scarto abbastanza consistente.

Un'altra mia richiesta è già stata evidenziata nell'intervento del collega Vimercati. Vorremmo avere, per quanto possibile, maggiore certezza e puntualità rispetto all'entità dei costi delle opere da realizzare. Lei è il Vice Ministro, quindi deve esporsi al rischio di un contraddittorio. Mi rendo conto delle difficoltà, ma occorrerebbe acquisire una stima ragione-

vole e significativa, nonché un'identificazione delle opere, da quelle essenziali a quelle connesse. Il rischio che evidenziava il collega Vimercati è che, nel gioco del trasferimento dalle opere connesse alle opere essenziali, le risorse disponibili diventino risorse che si redistribuiscono, ma che sono comunque mancanti, oppure non si realizza l'opera.

Queste sono, in maniera schematica e un po' riduttiva, le tre questioni su cui volevo porre l'accento e sulle quali, nell'interesse reciproco e fuori da ogni vena polemica, vorremmo avere un'interlocazione attiva con lei.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e trasporti*. Rispondo anzitutto ai quesiti posti dal senatore Vimercati, illustrando la tabella che vi ho consegnato. Essa è infatti complicata e, alla luce dei quesiti posti, mi pare di capire che non sia stata ben compresa. In essa sono riportate le opere del Tavolo Lombardia: quelle fino al n. 17 sono le cosiddette «opere connesse», ossia quelle presentate al *Bureau International des Expositions* (BIE) e che non possono essere cambiate (rispondo così al senatore Zanetta). Non possiamo infatti aggiungerne altre, o meglio potremmo, però il BIE ci ringrazierebbe, ma non cambierebbe assolutamente nulla. Tenete presente che stiamo per far partire anche un'altra opera importantissima, che è la tratta ad alta velocità Treviglio-Brescia: ho insistito affinché essa fosse inserita in questo elenco e credo avremmo fatto una gran bella figura. Il sindaco Moratti si è però sempre rifiutata perché, in qualità di commissario, ci ha detto che questo è l'elenco che abbiamo dato al BIE e su cui abbiamo avuto la candidatura e che pertanto non deve essere modificato. Ripeto, quindi, che le prime 17 opere sono quelle connesse.

Le opere dalla n. 18 alla n. 20 sono indicate come «essenziali» e facevano quindi parte dell'altro pacchetto (tra l'altro, segnalo al senatore Vimercati che non è vero che la linea M6 è sparita, in quanto si trova al numero 18). Ciò è stato fatto perché si è ritenuto che, essendo opere piuttosto importanti, dovesse essere il Tavolo Lombardia a gestirle da un punto di vista tecnico e in ragione della sua capacità organizzativa, e non la società Expo 2015 (meglio nota come So.Ge).

PRESIDENTE. Vice ministro Castelli, scusi se la interrompo, ma ho bisogno di un chiarimento. Quando si parla del Tavolo Lombardia si intendono Comune, Provincia e Regione?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e trasporti*. No, il tavolo Lombardia previsto dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri è formato da Regione, Comune e Provincia di Milano, rappresentanti delle Province e Comune di Rho, più una serie di Ministeri interessati che decidono politicamente su queste opere e anche su altre azioni relative all'Expo 2015. C'è poi la società So.Ge (sempre prevista dal decreto del Presidente del Consiglio dei ministri e che oggi si chiama Società Expo 2015), che deve gestire l'evento fieristico in sé e che ha la responsabilità

delle altre opere essenziali (se volete vi fornisco l'elenco). Questa è una prima precisazione da fare.

L'elenco è rigido: non è stato mai cambiato né in un senso né in un altro; non è mai stata tolta, né aggiunta alcuna opera. È stata fatta una rimodulazione (nel senso che è stata trasferita dall'una all'altra responsabilità), ma le prime 17 opere continuano a chiamarsi «opere connesse» e le ultime tre a fare parte delle «opere essenziali», perché questo è quanto è scritto nel documento presentato al BIE e dallo stesso approvato.

La prima colonna della tabella indica il costo dell'opera e su questo aspetto bisogna aprire una parentesi. Mi sono state chieste le cifre, ma magari le avessimo! Vi spiego la ragione. La prima formulazione di previsione di costo viene fatta sul progetto preliminare (tale passaggio viene fatto al CIPE) e ultimamente, per vari motivi che sono sostanzialmente legati alle cosiddette opere di mitigazione che vengono fatte (cioè il risarcimento che si paga ai vari Comuni, oppure perché ci sono prescrizioni nell'ambito della valutazione di impatto ambientale – VIA – e altri motivi ancora), stiamo notando una preoccupante differenza tra i costi dei progetti preliminari e i costi dei progetti definitivi. Stiamo anzi verificando, con preoccupante continuità, differenze del 100 per cento, che stravolgono i piani finanziari e ci mettono in gravissima difficoltà.

FILIPPI Marco (PD). I costi indicati nella tabella sono quelli dei progetti preliminari?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e trasporti*. Dipende dal livello progettuale: laddove esso è definitivo e esecutivo ovviamente no, mentre nei casi in cui è preliminare questo problema ci può essere.

Dopodiché, anche all'interno dei progetti definitivi, una percentuale più bassa – possiamo immaginare del 10-15 per cento – varia (fortunatamente, in questi casi i costi spesso variano verso il basso). Ho ritardato a darvi le cifre a causa proprio di queste differenze (basta andare a vedere i documenti arretrati). Ad esempio, il costo previsto della Pedemontana era inizialmente di 4.190 milioni di euro ed è poi diventato di 3.800. Quanto alla Bre.Be.Mi, il progetto preliminare valutava il costo in circa 770 milioni, mentre con il progetto definitivo si è arrivati a 1.700 e con l'ultima stesura, che viene approvata oggi dal Pre-Cipe, a 1.611. Sussiste, quindi, una difficoltà di natura tecnica a individuare le cifre esatte e devo dire che c'è anche un'ulteriore preoccupazione da parte del Ministero: è infatti evidente che finché la variazione è del 10 per cento va bene, ma quando le cifre si modificano del 100 per cento ogni programmazione va in crisi. Questo è un problema che esiste e che, tra l'altro, il Ministero non ha la competenza a gestire perché, come sapete, ormai tutte le progettazioni vengono fatte a livello periferico. Non a caso, stiamo cercando di rivolgere raccomandazioni a tutti gli enti, soprattutto quelli che fanno le progettazioni.



GALLO (*PdL*). La gestione dei fondi è separata (ossia Provincia, Regione, Comuni)?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e trasporti*. Nell'ultima colonna della tabella trovate il soggetto attuatore: per ogni opera viene descritto il soggetto attuatore.

Questa è, dunque, la difficoltà oggettiva.

C'è poi un fatto positivo. Stiamo prendendo atto – di questo si dolgono moltissimo i concorrenti, mentre per noi è cosa positiva – che ci troviamo di fronte a ribassi di grande entità: le gare che stiamo facendo vengono infatti aggiudicate con ribassi notevoli. Ciò potrebbe essere patologico o fisiologico, a seconda di come lo si guarda, anche se non vorrei aprire adesso una discussione in merito.

La seconda colonna della tabella indica i finanziamenti statali disponibili: si tratta di finanziamenti certi, che sono già stati erogati o che sono in fase di erogazione. Ad esempio, con riferimento alla Pedemontana, tutti i finanziamenti sono stati fatti nella scorsa legislatura: essi sono quindi certi e non c'è nessun problema. Vi sono poi le risorse da reperire nel complesso, che – come avete visto – sono da reperire da parte dello Stato, dei privati o degli enti locali: le trovate indicate nella seconda colonna, poi suddivise tra le suddette tre fonti, e ammontano ad un totale di 1,881 miliardi di euro; in precedenza, come ricorderete, erano pari a 1,889 miliardi.

FILIPPI Marco (*PD*). Si tratta di risorse non ancora effettivamente disponibili, che quindi non ci sono.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non sappiamo se ci sono o meno, e ora le spiego perché. Osservate la quarta colonna, dedicata alle risorse da reperire dallo Stato, che sono gestite dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti: per tutte le opere che devono andare al CIPE nel 2009, non c'è neanche un euro da reperire, perché tutte le risorse sono state reperite. Spero sia chiaro: nella colonna dedicata alle risorse da reperire dallo Stato, la prima cifra che troviamo indicata ammonta a quei 140 milioni collocati al n. 13, il cui progetto definitivo si prevede venga approvato dal CIPE nel mese di maggio 2010.

FILIPPI Marco (*PD*). Ho capito, signor Vice Ministro.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Le risorse da reperire sono quelle provenienti da parte di privati ed enti locali, riguardo le quali il Ministero al momento non sa cosa sta accadendo.

FILIPPI Marco (*PD*). Se mi consente la semplificazione, ciò equivale a dire che ancora non ci sono, ma le troveremo?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, le abbiamo incluse.

FILIPPI Marco (PD). I 140 milioni di euro non ci sono, ma li troveremo.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Quelli non ci sono, ma adesso arrivo a spiegarle perché: ad esempio, la tangenziale est è tutta a carico di privati, per cui non sappiamo se questi finanziamenti privati in questo momento ci sono o meno, ma non è competenza del Ministero.

Lo Stato cos'ha fatto, quindi? Il Ministero ha compiuto la scelta di finanziare tutte le opere mano a mano che vanno in scadenza, allocando le risorse su quelle che arrivano al CIPE. E questo accade quando si sono compiute le varie fasi dell'*iter* burocratico: c'è un primo passaggio al CIPE, per l'approvazione del progetto preliminare, poi si apre la Conferenza dei servizi e, infine, si può elaborare il progetto definitivo – ma solo se è garantito il finanziamento – che ritorna sul tavolo del CIPE per l'approvazione dell'opera, la cui realizzazione a quel punto può prendere avvio. Abbiamo quindi utilizzato le risorse disponibili all'interno della famosa delibera CIPE del 6 marzo per finanziare le opere che mano a mano venivano a maturazione. Questo non dipende dal Ministero, ma dall'*iter* di progettazione, che è completamente avulso dal nostro controllo ed è gestito dai soggetti attuatori.

Ecco perché abbiamo collocato in fondo la linea M6: il soggetto attuatore, che doveva essere la Società Expo 2015, ci ha dimostrato che la progettazione si trova in una fase ancora molto arretrata, per cui non sarà mai possibile arrivare alla sua realizzazione nell'anno previsto. Per questo motivo, non aveva senso lasciare fondi dedicati al suo finanziamento, perché sarebbero rimasti bloccati e non sarebbe stato possibile far proseguire i lavori di un'altra opera la cui realizzazione invece poteva andare avanti. L'operazione non è stata di poco conto: voglio ricordare che, sommando le cifre dall'opera n. 6 alla n. 10, al netto dei 480 milioni che abbiamo stornato, lo Stato ha immesso più di un miliardo di fondi per queste opere, il che ci consente di farle partire entro il 2009.

Se la progettazione e gli *iter* burocratici procedono nei termini previsti, approveremo tutte queste opere al CIPE entro il 2009. Nella seconda tabella, dedicata ai finanziamenti disponibili da parte dello Stato, quei 540 milioni (come anche i 391 e i 292, fino ai 240) rappresentano soldi che ci sono.

FILIPPI Marco (PD). È chiaro, signor Vice Ministro.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Tenete presente che è vero che mancano 500 milioni, per cui il senatore Vimercati ha perfettamente ragione: vorrei però ricordare che – per quanto possa essere giusto un pessimismo tale da vedere il bicchiere mezzo vuoto anzi-

ché mezzo pieno – di 12,455 miliardi di investimenti e oltre manca solo il 4,5 per cento.

VIMERCATI (*PD*). Questo dato andrebbe collocato nella quarta colonna.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Abbiamo comunque messo in moto un sistema per cui riusciamo a mettere in piedi un'operazione di questo genere e manca solo il 4,5 per cento dei fondi. Questa è la realtà, che poi giustamente ognuno può girare come vuole, siamo in democrazia.

GALLO (*PdL*). E i ribassi?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non possiamo dire di poterli utilizzare, perché non ne siamo ancora certi, ma se potessimo farlo, li copriremmo assolutamente.

È chiaro che l'impegno sta nel trovare i finanziamenti per le opere dal n. 11 in poi della tabella, che si prevede arrivino al CIPE nel 2010: il senatore Vimercati li ha correttamente individuati in circa 500 milioni, necessari a garantire il finanziamento di queste opere mano a mano che arrivano al CIPE.

È stata quindi compiuta un'operazione volta a non ritardare nulla, ma a destinare i fondi alle opere che mano a mano arrivavano. Senza voler anticipare la volontà del Pre-CIPE di oggi e del CIPE di venerdì, posso dire però che il progetto della Bre.Be.Mi dovrebbe essere approvato: se questo accade, com'è del tutto probabile, dal momento che tutte le carte relative sono a posto, il 22 luglio apriremo i cantieri e consegneremo i lavori. A seguire, verrà la Pedemontana; stiamo aspettando che possano essere portate a termine tutte le operazioni relative alle linee M4 e M5; il potenziamento delle ferrovie ha preso avvio, perché nel contratto di programma, nella tabella A, è stato incluso quello del primo lotto della tratta Rho-Gallarate. Sono assolutamente d'accordo, per cui ho dedicato una particolarissima attenzione personale a questa linea, che, dal punto di vista proprio dell'Expo, è il cuore del collegamento Malpensa-Milano e ha una doppia valenza. In primo luogo, infatti, consentirebbe ai cittadini di arrivare a Milano con una linea moderna di metropolitana.

PRESIDENTE. Si tratta della linea Rho-Monza?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. No, si tratta della linea Rho-Gallarate e soprattutto del raccordo Y di Busto Arzizio, che consente di collegare le linee FNM (Ferrovie Nord Milano) e RFI (Rete ferroviaria italiana) delle Ferrovie dello Stato, tra la stazione di Rho (della RFI) e l'Aeroporto di Malpensa. Questo treno corre in parte sulle linee delle FNM e in parte sulla RFI, per cui il raccordo tra le due è fondamentale, in quanto consente di realizzare un potenziamento decisivo

per garantire un maggior numero di corse: già oggi ce n'è una all'ora che arriva a Milano, fino alla stazione Garibaldi, ma dopo la costruzione del raccordo il treno arriverebbe direttamente sul luogo della Fiera. Questa è l'opera che stiamo seguendo con la maggiore attenzione possibile, perché è quella fondamentale, in quanto ha la suddetta doppia valenza.

Questo è un altro progetto storico, perché portiamo la metropolitana a Linate, cosa che Milano attendeva da quarant'anni, ma che non è mai stata realizzata per tantissimi motivi, anche dovuti alla gestione del consenso, diciamo la verità, perché a qualche categoria non piaceva. In questo modo, rilanciamo l'Aeroporto di Linate e chiudiamo anche tutte le relative polemiche: queste opere, quindi, vanno ben al di là della valenza che hanno per la gestione in sé, questo è il dato importante. Chiaramente confidiamo di trovare le risorse mancanti, ma il mondo non si ferma quest'anno; e quest'anno, appunto, abbiamo impegnato solo le risorse attualmente disponibili.

Senatore Filippi, lei ha mosso un rilievo sulla questione relativa ai fatti di non aver allocato le risorse. Per dimostrare che stiamo cercando di fare le cose seriamente, il Pre-CIPE di oggi esamina una prima *tranche* di opere: non avremmo potuto fare diversamente, altrimenti avremmo rischiato di congelare soldi che poi il Ministero dell'economia e delle finanze ci avrebbe portato via – ed è garantito, perché tra l'altro è un'operazione che condivido – dal momento che norme di legge prevedono che, se entro una certa data non abbiamo impegnato le risorse, il Ministero dell'economia e delle finanze ce le sottragga. Lo trovo giusto: perché dobbiamo impegnare fondi che poi non vengono usati? Abbiamo fatto questo perché dovevamo farlo. Con il pre-CIPE di oggi e la riunione del CIPE del prossimo venerdì dimostreremo a tutti che non si tratta di un gioco delle tre carte, ma di un oculato sistema per utilizzare i nostri risparmi – consentitemi di definirli così – in cui si inizierà ad individuare una serie di opere, tra cui il ponte sullo Stretto di Messina ed alcuni tratti della Salerno-Reggio Calabria. Allora avevamo messo dei titoli; adesso inizieremo a descrivere le opere. Ad ogni modo, i fondi verranno destinati ad opere che siamo sicuri possano partire.

Per quanto riguarda la tempistica, condivido la preoccupazione del senatore Vimercati, ma su questo versante non abbiamo alcuna responsabilità, perché tutte le operazioni di progetto sono di competenza degli enti attuatori o degli enti a cui vengono appaltate le opere. Condividiamo tali preoccupazioni, al punto che ci sono state anche delle interlocuzioni con i soggetti attuatori. Ci è stato garantito, anche per iscritto, che la tempistica sarà rispettata. È un punto su cui siamo molto attenti, poiché siamo veramente al limite e non c'è tempo da perdere. Tuttavia, come ripeto, ci è stata data una garanzia in proposito e noi dobbiamo e vogliamo fidarci.

Stiamo lavorando anche per Malpensa. Abbiamo consegnato i lavori per l'Arcisate-Stabio, una linea fondamentale per l'accessibilità a Malpensa da Nord, perché tutto il bacino della Svizzera meridionale è molto interessante.

BUTTI (*PdL*). E per quanto riguarda le opere connesse alla Pedemontana e i secondi lotti delle tangenziali?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. A questo proposito, c'è un tale Bardaglio che mi ha ricoperto di insulti basati sul nulla; come si suol dire, dovrei sfidarlo a duello.

BUTTI (*PdL*). Tempo fa ho posto dei quesiti sui secondi lotti delle tangenziali di Como e Varese perché, come lei sa, sono strettamente connesse a tutto il sistema pedemontano, per cui va da sé che la realizzazione dell'una debba comprendere anche quella delle altre. Anche in un contesto europeo, la validazione della concessione, qualora la tangenziale dovesse procedere più celermente rispetto a quella di Como, avrebbe dei problemi in termini di approvazione. Lei molto attentamente ha colto la questione. Condivido ciò che lei ha dichiarato in questa e in altre occasioni; tuttavia, ciò che si legge sui giornali manda letteralmente in confusione gli enti locali coinvolti e, di conseguenza, anche i parlamentari che operano sul territorio. L'articolo del giornalista che lei ha citato è rimasto senza una replica, e questo mi ha lasciato un po' perplesso.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È molto semplice: la mia replica non è stata pubblicata; spero sia pubblicata domani, altrimenti vorrebbe dire che esiste un complotto contro di me. È un attacco alla mia persona.

BUTTI (*PdL*). Anche all'assessore Cattaneo.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non lo dimentico, perché si è trattato veramente di un attacco proditorio, che va considerato per quello che è.

BUTTI (*PdL*). Lei ha tutta la mia solidarietà. Al di là di ciò, le chiedo se è possibile fare chiarezza anche in una sede istituzionale, a prescindere da ciò che pubblicherà la stampa, relativamente alla realizzazione dei secondi lotti.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Secondo il progetto preliminare, il costo previsto per i secondi lotti della Pedemontana lombarda era di 442 milioni, ma è poi lievitato a 1.200 milioni. Oltre a ciò, il Presidente della Provincia di Como ha evidenziato che per questioni geologiche, legate alla natura del territorio in cui questa strada dovrebbe passare, la realizzazione della galleria prevista dal progetto preliminare rischia di svuotare un lago vicino Como; potete immaginare i risvolti di natura ambientale. Al Tavolo Lombardia ho quindi chiesto di fare attenzione e fare ulteriori valutazioni, perché da un progetto di circa 400 milioni siamo passati a 1.200 milioni; inoltre, il Presidente della Provincia di Como (che fa parte del Tavolo Lombardia) ci avverte del peri-

colo di creare gravissimi danni geologici e ambientali. Ho soltanto chiesto di riflettere meglio, ma sono stato oggetto di un attacco insultante e proditorio su un giornale locale. Anche se ne conosco le reali ragioni, credo si sia andati al di là della lotta politica, per entrare nel campo della diffamazione. Ho risposto all'attacco che mi è stato rivolto, ma il giornale non ha finora pubblicato la mia lettera. Aspetterò ancora, ma se non accadrà nulla costringerò il giornale a pubblicarla ai sensi della legge sulla stampa. Non è possibile progettare in questo modo: non si possono far partire opere con determinate previsioni di spesa, per poi raggiungere cifre di ben altra natura, che rendono impossibile una corretta programmazione. Questa è la verità. Senatore Butti, lei avrà altresì notato che su quell'articolo non compare nessuna mia dichiarazione, ma soltanto riferimenti. Credo di essere stato attaccato soltanto perché la Lega ha vinto troppo in quel di Como: questo è il dato fondamentale che penso di poter leggere nella vicenda.

Ad ogni modo, la ringrazio per la solidarietà, che mi fa molto piacere.

BUTTI (*PdL*). Vorrei comunque ricordare che il PdL ha vinto un po' più della Lega sui vostri territori.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sì, ma sono stato attaccato io.

BUTTI (*PdL*). A me da fastidio quando, in genere, la stampa attacca qualcuno senza ascoltare la versione istituzionale che lei ha fornito.

Vi è quindi una progettazione rispetto alla quale era preventivato un costo. Adesso lei fa opportunamente notare che i costi sono lievitati.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sono triplicati.

BUTTI (*PdL*). Per quanto riguarda la tangenziale di Como, sono forse quasi raddoppiati, ma per il motivo che lei ha addotto: è intervenuto il Presidente della Provincia di Como ed ha evidenziato i rischi di natura idrogeologica. Mi domando però perché tali rischi non fossero già presenti ai progettisti. Lei ha citato il lago di Montorfano, ma quest'ultimo esisteva anche al momento della progettazione. Dunque, è possibile risalire alla responsabilità di chi ha sbagliato il progetto? Devo ammettere che a Como siamo veramente molto stanchi di questa situazione. So che lei non ha responsabilità in proposito, ma se qualcuno sbaglia una progettazione è opportuno che si sappia, altrimenti il giornalista di turno se la prende con il parlamentare, con il Vice Ministro, con l'assessore regionale.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Se è un ignorante o se è in malafede.

BUTTI (*PdL*). Ma in questo caso un responsabile esiste; ci aiuti ad individuarlo. Chi ha sbagliato la progettazione in modo così evidente?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Chi ha fatto il progetto preliminare o il progetto definitivo. *Tertium non datur*. Uno dei due ha sbagliato; non è stata certamente colpa del Ministero.

BUTTI (*PdL*). Questo è ciò che volevo sentirle dire e la ringrazio.

PRESIDENTE. Poiché è stato messo l'accento su questo aspetto, vorrei sottolineare che il livello di progettazione nel nostro Paese è uno dei punti di debolezza; mi riferisco all'intero comparto. D'altro canto, come ricorderete, abbiamo ascoltato il presidente dell'Ordine degli ingegneri, che ci ha spiegato che in Inghilterra ci sono 20.000 studi professionali, mentre in Italia sono 110.000. Sappiamo bene come spesso, purtroppo, funzionano le cose: è vero che ci sono le responsabilità operative, ma spesso finiscono per essere privilegiati determinati studi rispetto ad altri in applicazione della logica degli «amici degli amici». Se così non fosse, certe cose così plateali non accadrebbero.

FILIPPI Marco (*PD*). Spero che il Vice Ministro apprezzi la nostra attenzione positiva, nel senso che evitiamo di entrare in una polemica che pure potrebbe essere facilmente strumentalizzabile. Ci stiamo infatti caratterizzando per avere un'attenzione positiva, volta a cercare di capire le cose e a renderle evidenti.

Molte spiegazioni che il Vice Ministro ci ha fornito sono apprezzabili e il senatore Butti mi ha anticipato sulla questione della variazione dei costi, che considero un elemento eccessivamente ballerino. Pur comprendendo la questione relativa alla differenza di costi tra un progetto preliminare e un progetto definitivo, l'alea che il Vice Ministro ci ha rappresentato è tuttavia cospicua e sarebbe pertanto opportuno fornire elementi di approfondimento.

Trovo inoltre giusta la programmazione temporale utilizzata in sede di appostamento delle risorse (da parte nostra non c'è alcuna volontà di speculazione rispetto a questi elementi), però confermo la nostra forte preoccupazione in ordine alla necessaria copertura dei costi per il futuro. Infatti, i 1.000 milioni di euro indicati come risorse da reperire dallo Stato rappresentano un elemento che, per quanto garantito, comunque ci preoccupa.

PRESIDENTE. Si tratta di un miliardo di euro negli anni a venire.

FILIPPI Marco (*PD*). Sì, sto dicendo esattamente questo. I toni sono pacati e allo stesso tempo anche estremamente precisi.

CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Quindi non è il 4 per cento.

FILIPPI Marco (PD). È un po' di più. Ripeto: non c'è nessuna voglia o volontà polemica.

Considero importante la manifestazione Milano Expo 2015 e su di essa l'avvicendamento dei Governi deve avvenire nel modo meno strumentale possibile. Siamo davvero interessati a capire come si articola questa partita complessa e difficile, su cui si può giustificare tutto, purché entro certi limiti. Nei finanziamenti già disponibili da parte dello Stato (mi riferisco alla seconda colonna, fino all'opera n. 10) sono compresi anche i 400 milioni che, a vario titolo, sono reperiti sul miliardo e mezzo della delibera CIPE del 6 marzo scorso?

CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Certo.

FILIPPI Marco (PD). Allora la nostra preoccupazione aumenta ancora di più, perché quel miliardo e mezzo, al di là dell'impegno formale da parte del Vice Ministro, non è stato ancora impegnato. Lo sarà.

CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Sì, ma oggi pomeriggio.

FILIPPI Marco (PD). Speravo che i 400 milioni di euro fossero ancora tra le risorse da reperire. Allora siamo ancora più preoccupati.

PRESIDENTE. Colleghi, cerchiamo di fare un po' di chiarezza, visto che le procedure del bilancio e della contabilità sono piuttosto complesse. Il Governo ha assunto una decisione politica con la delibera CIPE del 6 marzo scorso, riguardante le linee ferroviarie ad alta velocità Milano-Genova e Milano-Treviglio-Brescia, il Ponte sullo Stretto di Messina, le metropolitane.

FILIPPI Marco (PD). Diciamo che si trattava di una serie di sistemi metropolitani da finanziare, per un importo intorno ai 12 miliardi di euro. Quanta parte di quel miliardo e mezzo viene di fatto assegnata al sistema metropolitano?

PRESIDENTE. Senatore Filippi, glielo sto dicendo: in quell'occasione il Governo ha assunto una decisione politica, individuando alcuni segmenti del comparto infrastrutture (metropolitane, ponti, alta velocità, eccetera). Nel Pre-CIPE di oggi, e ritengo nella riunione del CIPE di venerdì prossimo, queste decisioni saranno formalizzate in modo più puntuale.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, ci siamo capiti benissimo e non c'è alcun equivoco. Vorrei sapere se in occasione del prossimo incontro con il Vice Ministro fosse possibile avere degli approfondimenti.



CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Senatore Filippi, le fornisco immediatamente dei dati: i 391 milioni di euro necessari per la realizzazione dell'opera n. 7 vengono presi da lì. Prima c'era un risparmio generale, mentre oggi ci sono altre metropolitane, tra cui una parte di quella di Roma.

FILIPPI Marco (PD). Lo sappiamo.

CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Avevamo messo da parte quella cifra e adesso cominciamo.

FILIPPI Marco (PD). È proprio questo l'elemento di particolare interesse. Signor Vice Ministro, le sarei grato se, in occasione del nostro prossimo incontro, potessimo avere maggiore cognizione della natura delle risorse già certe. Ciò potrebbe infatti rappresentare un elemento di ulteriore chiarezza, da aggiungere alla tabella che oggi lei ci ha efficacemente illustrato.

CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Lei vuole quindi sapere da dove abbiamo attinto le risorse?

FILIPPI Marco (PD). Sì, in quanto sono risorse impegnate già disponibili.

Quanto al resto, ripeto che è apprezzabile la programmazione temporale utilizzata in sede di appostamento delle risorse. Dico questo con la massima sincerità, a riprova non vi è alcuna volontà polemica o strumentale. È apprezzabile la spiegazione fornita dal Vice Ministro in ordine alla discrepanza tra i costi del progetto preliminare e quelli del progetto definitivo. Laddove si registra un raddoppio significativo, vorremmo però delle spiegazioni, non certo per l'individuazione del colpevole, ma soltanto per capire le motivazioni di una lievitazione così consistente.

Infine, rimane la nostra preoccupazione (che rappresenta una sfida positiva) circa la copertura dei costi futuri, in quanto 1.000 milioni di euro non sono poca cosa.

CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Questo vuol dire però che abbiamo già coperto oltre il 90 per cento delle necessità e non credo che sia un risultato da poco. Prima ho parlato del 4 per cento, ma stavamo ragionando su 500 milioni di euro; in realtà si tratta di 1.000 milioni e ciò significa che abbiamo coperto il 92 per cento del fabbisogno finanziario delle opere programmate.

FILIPPI Marco (PD). Vice ministro Castelli, le ripeto che su questo tema il nostro atteggiamento è positivo e volto a dare un contributo costruttivo lungo tutto il processo.

CASTELLI, *vice ministro per le infrastrutture e per i trasporti*. Senatore Filippi, le devo però dire una cosa importante. Sulla lievitazione dei costi non è possibile generalizzare, perché essa è riconducibile a tre motivi. Il primo consiste in errori di progettazione o comunque in valutazioni non troppo approfondite in sede di progetto preliminare. È questo il caso, ad esempio, della progettazione di una galleria molto lunga (dal punto di vista geografico non ha nulla a che fare con la Pedemontana, ma è stata compresa nel sistema perché è la prima parte), rispetto alla quale non è stata valutata bene la situazione geologica. Un altro motivo, cui si è accennato prima, è legato alle cosiddette opere di mitigazione, in quanto ci possono essere fortissime resistenze da parte della popolazione locale. Il caso classico è quello del Frejus, dove stanno emergendo cifre che definirei quasi irrealistiche per poter vincere la resistenza degli enti locali.

La terza è di natura oggettiva: ricordo infatti che, dopo la fase preliminare, vi sono la Valutazione d'impatto ambientale e il parere dei Beni culturali, insieme al quale vengono date anche delle prescrizioni.

FILIPPI Marco (*PD*). In quel caso, però (come lei, da ingegnere, saprà sicuramente molto meglio di me, signor Vice Ministro), le prescrizioni difficilmente raddoppiano i costi.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non li raddoppiano, ma in alcuni casi hanno conseguenze pesantissime. Le posso citare il caso di un'opera, considerata minore in quanto comportava un costo di 25 milioni di euro, i cui costi sono lievitati a 53 milioni di euro solo per le prescrizioni conseguenti alla Valutazione d'impatto ambientale. Il progetto prevedeva che parte dell'opera fosse da realizzare in galleria e parte a raso, ma in seguito alla VIA è stato prescritto di realizzarla tutta in galleria, con il conseguente raddoppio del preventivo.

Non si può generalizzare, ma bisogna vedere caso per caso cos'è accaduto; raccomandiamo di elaborare progetti preliminari il più possibile vicini alla realtà, altrimenti l'unica soluzione è non realizzare affatto l'opera, perché, nell'ambito di risorse sempre e comunque già scarse indipendentemente dall'entità dei fondi messi in campo, non si può prevedere un costo pari a 100 che poi si moltiplica fino ad arrivare a 200, poiché chiaramente il tutto diventa insostenibile.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, vorrei fare una riflessione: dando per scontato che i fondi previsti in quel programma ci sono, mi pongo solo una domanda. L'ultimazione dei quattro quinti delle opere è preventivata per settembre 2014, quindi entro gli ultimi mesi di quell'anno, mentre l'evento Expo 2015 avrà luogo a partire dai primi mesi del successivo.

Bisognerebbe riflettere sull'opportunità di imprimere un'accelerazione ai lavori, per non rischiare di arrivare in ritardo con la consegna delle opere rispetto all'inaugurazione dell'evento. Mi rifiuto di pensare che con l'arrivo della primavera e l'avvio della manifestazione fieristica

internazionale si debbano ancora completare i lavori a tappe forzate. Bisognerebbe pertanto riesaminare i progetti, visto che i soldi comunque ci sono, per arrivare ai progetti esecutivi, accelerando questa fase al fine di guadagnare sette od otto mesi. Ritengo che ce ne sia la possibilità, anche perché fra il varo dei progetti e l'avvio dei lavori vi è un lasso di tempo che si può comprimere, riducendo i tempi di realizzazione. Questa è la domanda che bisognerebbe porsi, sull'opportunità di accelerare i lavori per finirli prima, trattandosi di opere infrastrutturali i cui soggetti attuatori, tra l'altro, sono diversi (e vanno dal Comune di Milano – che cura la maggior parte delle opere – alla Provincia, alla RFI e alla concessionaria).

Avendo il tutto un'articolazione complessa, con soggetti attuatori diversi, mi domando anche come stiano le cose con riferimento al controllo e ai suoi ritmi: per la verità, in questa Commissione abbiamo già posto attenzione alla figura dei commissari alle infrastrutture e penso sia opportuno seguire la situazione anticipando i termini.

Mi sembra che le scadenze finali del programma infrastrutturale siano già state impostate leggermente in ritardo rispetto alla partenza dell'evento, visto che si tratta di opere ad esso legate. Se poi ce n'è qualcuna non correlata, ma inserita nel programma, se ne può ragionare; se invece è tutto collegato e si tratta di opere realmente necessarie, in quanto finalizzate al miglior svolgimento dell'Expo, bisognerebbe riflettere sulla tempistica, come ho già detto: si tratta di numerose opere da concludere entro il 2014.

**PRESIDENTE.** Prima di ridare la parola al vice ministro Castelli, perché possa dare la sue risposte conclusive, vorrei sottolineare il mio apprezzamento per la posizione assolutamente costruttiva dei colleghi Vimercati e Filippi della minoranza. Mi scuso con il secondo per la precedente interruzione, che voleva essere una sorta di recupero della memoria: lei, senatore Filippi, ha correttamente apprezzato la definizione del vice ministro Castelli, relativamente a questa logica legata alla programmazione temporale della cantierabilità delle opere, sicuramente gradita a tutti.

Ricordo che, nella legislatura durata dal 2001 al 2006, quando ancora lei non era senatore, la delibera CIPE del 21 dicembre 2001 ipotizzava una quantità notevole di opere pubbliche, per sovvenire alla realizzazione delle quali allora non c'erano tutte le risorse stanziare nel bilancio dello Stato. Si trascinò dunque per mesi una polemica sull'impossibilità di varare al CIPE tutta una serie di opere definite strategiche senza le risorse necessarie. La logica che muoveva tale decisione era valutare le risorse disponibili nell'anno in corso e nei due seguenti (quindi in tutti e tre gli anni presi in considerazione) e attribuirle alle opere che avessero dimostrato maggior tempestività di realizzazione. E infatti poi è andata così: alcune opere individuate come strategiche in realtà non sono partite, mentre sono state finanziate quelle che hanno avuto la capacità di procedere più velocemente

Mi consenta però, senatore Filippi, di dire ancora una cosa al Vice Ministro, per soddisfare una mia curiosità: anch'io credo ci siano fatti oggettivi per cui anche per il progettista più bravo, incaricato di redigere il preliminare, è difficile fare previsioni. Ho un'esperienza che mi ha visto anche come protagonista negativo, in quanto oggetto dell'attenzione della Procura di Milano: il Terzo Valico prevede una galleria di 38 chilometri; ma come si fa a immaginarne il costo, senza fare prefori e spendere centinaia di migliaia di euro – che allora erano miliardi di lire – per capire la natura del terreno che si va a bucare? Mi rendo conto che realizzare un'opera come un'autostrada in una pianura è cosa diversa, perché al massimo si può incontrare qualche ostacolo del tenore di un rigagnolo o di un ponticello; se si devono realizzare però gallerie lunghe chilometri, non è per nulla facile indovinarne con precisione il costo.

A proposito di gallerie, vorrei fare una domanda al Vice Ministro relativamente ad un punto che ha ricordato all'inizio, ma sul quale vorrei se possibile una precisazione, visto che in data odierna avrà luogo il Pre-CIPE, che è preparatorio del CIPE: con riferimento all'Alta velocità, globalmente sono confermate le somme previste dalla delibera CIPE del 6 marzo 2009?

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sicuramente, non c'è il minimo dubbio.

PRESIDENTE. Sul piano formale, indubbiamente ha ragione il sindaco di Milano, quando dice che queste sono le opere che sono state segnalate quando Milano si è posta nelle condizioni di essere candidata per l'Expo, ma il Terzo Valico della Genova-Milano e la Milano-Brescia per l'Alta velocità sono fondamentali, anche per l'Expo.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. È chiaro che, stante l'importanza dell'opera, il Terzo Valico non potrà essere realizzato entro il 2015, questo è ovvio; è però possibile realizzare la tratta Treviglio-Brescia, cosa che intanto mi permette di rispondere subito alla sua domanda. Sicuramente vengono confermati i preventivi globali, all'interno dei quali, anche attraverso varie trattative con le Ferrovie, stiamo cercando di indurre i realizzatori dell'opera a ridimensionare il costo dei progetti (perché chiaramente tendono a chiedere più fondi, mentre dall'altra parte tendiamo a risparmiare). Sicuramente siamo impegnati a portare al CIPE entro luglio queste due opere (il Terzo Valico e la Treviglio-Brescia): questo è il dato di partenza, vediamo se riusciremo a raggiungere l'obiettivo. Non siamo in grado di fornire una cifra precisa, ma solo un dato relativamente all'opera i cui lavori vorremmo far partire, e mi riferisco al primo lotto del Terzo Valico.

PRESIDENTE. Non è quindi in grado di dirci quale somma è disponibile, ma il Terzo Valico è l'opera più matura dal punto di vista dell'approvazione, dal momento che è andata tre volte al CIPE.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Confermo che il CIPE, nell'ambito dei 2.500 milioni di euro disponibili, ha stabilito di realizzare il Terzo Valico, ma adesso vogliamo fare di più e arrivare alla delibera che permetta la consegna dei lavori.

Con l'occasione, vorrei rispondere anche alle domande che mi hanno rivolto i senatori Filippi e Gallo, senza uscire dalle nostre responsabilità, ma rivelando alcune verità storiche. Abbiamo ereditato questo quadro quando il suo livello progettuale era quasi completamente allo stadio della fattibilità: quando è stato presentato questo programma, quindi, non dico che è stato commesso un azzardo, perché sarebbe troppo, ma – come si suol dire oggi, usando un'espressione alla moda – è stata lanciata una sfida.

FILIPPI Marco (PD). Non era una sfida completamente al buio, signor Vice Ministro: c'erano risorse anche abbastanza consistenti.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non era al buio, senatore Filippi, ma non è una questione di risorse: qui siamo alla progettazione, che è quello che ci preoccupa. In realtà, le risorse destinate ad un'opera possono essere impegnate dall'oggi al domani, mentre la progettazione ha dei tempi abbastanza incompressibili. Abbiamo fatto anche di più, poiché nel decreto-legge n. 185 del 2008 ci siamo messi al riparo, prefigurando la possibilità di nominare un commissario al fine di intervenire sui tempi burocratici. Ciò nonostante, i tempi di costruzione e di progettazione non possono essere compressi.

PRESIDENTE. Questo è un aspetto vero ed oggettivo, a mio parere.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Abbiamo ereditato una sfida e l'abbiamo accettata. Non per scaricare la responsabilità, ma per segnalarvi delle verità oggettive, vorrei farvi notare che, ad esempio, l'opera n. 4 sembrava interamente definita; essa è stata sottoposta all'esame del CIPE due anni fa, con l'allora ministro Di Pietro, ma la Corte dei conti non l'ha registrata, perché mancava il parere della Commissione competente. Come si fa a mandare al CIPE un'opera per la quale manca il parere della Commissione competente? Adesso dobbiamo ricominciare, speriamo non da capo, ma è chiaro che con quest'opera siamo in ritardo. Faremo alcune valutazioni; magari potrebbe essere una di quelle opere che necessitano di un commissario.

FILIPPI Marco (PD). Mi rivolgo a lei, Presidente, e specificamente alla sua digressione sulla legge obiettivo e sulla programmazione temporale delle risorse a disposizione. Al di là della nostra differente impostazione culturale – anche in questo caso vorrei sfuggire dalla facile polemica – vorrei far presente che nella scorsa legislatura un po' tutti abbiamo criticato il ministro Di Pietro.

CASTELLI, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ma noi eravamo all'opposizione!

FILIPPI Marco (*PD*). Sul tema delle infrastrutture c'è un passaggio inevitabile di consegne; solo un irresponsabile potrebbe pensare che una infrastruttura venga ideata, progettata e realizzata nell'ambito di una legislatura. L'emersione delle procedure e la trasparenza nel passaggio di consegne sono aspetti rispetto ai quali tutti guadagneremmo nel rapporto con i nostri cittadini elettori.

Nella scorsa legislatura, dicevo, un po' tutti abbiamo criticato Di Pietro poiché le uniche priorità assunte erano la fase di avanzamento dei cantieri e lo stato di finanziamento delle opere, mentre tutti rivendicavamo, credo a giusta ragione, una selezione delle priorità delle opere effettivamente strategiche. Il limite della legge obiettivo è stato quello di aver individuato un'ampia fascia delle opere strategiche; credo che invece il compito del legislatore e del Governo sia anche quello di indicare le priorità attese. Ovviamente, un margine di flessibilità è sempre necessario, per impegnare ad esempio le risorse sui lavori in fase più avanzata. Credo che il compito di seguire un doppio binario di lettura, da un lato la flessibilità e dall'altro saper indicare le opere davvero prioritarie, dovrebbe essere perseguito con maggiore coraggio.

PRESIDENTE. Concordo con lei, senatore Filippi. Vorrei chiarire solo un particolare: l'elenco cui lei ha fatto riferimento diventò praticamente infinito perché i Presidenti delle Regioni, sia di centrosinistra che di centrodestra, contribuirono ad allargare in modo notevole il numero delle opere.

Ringraziamo nuovamente il vice ministro Castelli per la sua disponibilità.

Dichiaro conclusa la discussione sulle comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Castelli sulla realizzazione ed il finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Milano Expo 2015.

*I lavori terminano alle ore 16.*



