



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 29

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

COMUNICAZIONI DEL VICE MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI MARIO CIACCIA IN MERITO ALLA REALIZZAZIONE E AL FINANZIAMENTO DELLE OPERE CONNESSE ALLA MANIFESTAZIONE *EXPO* MILANO 2015

385^a seduta: mercoledì 4 aprile 2012

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E**Comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia in merito alla realizzazione e al finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Expo Milano 2015**

* PRESIDENTE	Pag. 3, 10, 12 e passim
CASTELLI (LNP)	12, 23
* CIACCIA, vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti	4, 10, 16 e passim
DE TONI (IdV)	14, 15
FILIPPI Marco (PD)	15, 22, 23
VIMERCATI (PD)	10, 17

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: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.

Interviene il vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia, accompagnato dal dottor Domenico Crocco, capo dipartimento per le infrastrutture, gli affari generali e il personale, e dal dottor Carmelo Rucci, Ufficio stampa.

I lavori hanno inizio alle ore 8,35.

PROCEDURE INFORMATIVE

Comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia in merito alla realizzazione e al finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Expo Milano 2015

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti Mario Ciaccia in merito alla realizzazione e al finanziamento delle opere connesse alla manifestazione Expo Milano 2015.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, sono state chieste l'attivazione dell'impianto audiovisivo a circuito interno e la trasmissione radiofonica e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non si fanno osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Onorevoli colleghi, desidero innanzi tutto dare il nostro benvenuto al vice ministro Ciaccia, che ringrazio vivamente per aver fatto tutto il possibile per essere presente oggi, nelle veci del ministro Passera, che invece non ha potuto garantire la propria partecipazione a causa di impegni istituzionali.

L'appuntamento odierno è stato richiesto per ricevere un aggiornamento sullo stato dei lavori e sulle vicende relative alla grande scommessa che il Paese deve affrontare, l'Expo Milano 2015. Come è noto, questa audizione si inserisce in un ciclo di incontri tenuto dall'8^a Commissione del Senato negli ultimi anni al fine di verificare il processo di realizzazione delle opere relative alla manifestazione. Protagonisti sono stati, nel tempo, prima il sindaco Moratti, poi più di recente il sindaco Pisapia, il presidente della Regione Lombardia Formigoni e l'amministratore delegato di Expo 2015 Sala.

Abbiamo ben chiari i compiti demandati al Comune, alla Provincia e alla Regione dato che a suo tempo audimmo almeno tre volte il sottosegretario Castelli (che adesso ci onora di essere membro della Commissione) e teniamo presenti le funzioni del Governo in questa partita.

Non intendiamo dunque fare carico a lei, signor Vice ministro, o al Governo dei compiti che dovranno svolgere – ci auguriamo – nel migliore dei modi gli enti preposti a tale incarico ossia il Comune, la Provincia, la

Regione ed il Commissario. Ci interesserebbe però ricevere da parte sua un aggiornamento sulla tempistica e sulle questioni fondamentali concernenti l'evento: a tal fine, mi sono permesso di farle pervenire una nota riguardante le questioni infrastrutturali più rilevanti, come quelle relative alla Tem (la Tangenziale Est esterna di Milano), alla Bre.Be.Mi. (l'Autostrada Brescia-Bergamo-Milano) e all'Autostrada Pedemontana Lombarda.

Secondo la prassi consolidata, lascio subito la parola al Vice ministro, per poi aprire il dibattito e lasciare lo spazio per interloquire ai numerosi colleghi che si sono già iscritti a parlare.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, vi ringrazio per consentirmi di svolgere questa esposizione, che tra l'altro si muove sulla scia dei discorsi già prospettati e portati avanti dal senatore Castelli, durante la sua esperienza di vice ministro nel precedente Governo.

Tutti, nelle diverse funzioni che esercitiamo, teniamo presente il tema dell'*Expo 2015*, che parte da lontano, da quando l'Italia presentò la propria candidatura. La manifestazione ci espone notevolmente sia per la sua realizzazione e per il suo effettivo svolgimento, che dovranno dimostrarsi consoni ad un Paese come il nostro, sia per le potenzialità di sviluppo economico che porta con sé. Si tratta dunque di un tema di massima importanza, per noi e per le generazioni future. D'altra parte, l'evento si sviluppa intorno al grande ed importante concetto di «*Feeding the planet, energy for life*».

Stando quindi all'essenziale, nonostante avessi portato con me questa relazione che nella sua parte iniziale contiene una ricostruzione storica, preferirei saltare tale punto per lasciare lo spazio – com'è logico che sia – agli onorevoli senatori, se il signor Presidente lo consente. Come si direbbe in Cassazione «la storia la conosciamo, avvocato»: eviterò dunque di ripercorrere i passi sull'istituzione della Commissione di coordinamento per le attività connesse all'*Expo 2015* (Coem) e sulla designazione del direttore generale per le infrastrutture stradali e vice capo di Gabinetto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (Mit), dottoressa Barbara Marinali come rappresentante del Mit, se siete d'accordo. Mi limiterò invece a ricordare alcuni tratti essenziali, che sono rilevanti in quanto confermano l'azione che si intende perseguire con riferimento a questo importante evento, che fa parte del patrimonio degli italiani, oltre che ovviamente della Regione nella quale in particolare si dovrà svolgere nel migliore dei modi.

Il finanziamento complessivo, per la parte di competenza dello Stato, ammonta a 1,486 miliardi di euro: si tratta di risorse poste a carico dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per gli esercizi finanziari a decorrere dal 2009 fino al 2015.

Con riferimento alla suddivisione dei finanziamenti, il quadro delle competenze finanziarie statali per gli anni 2009-2015, al lordo delle competenze per il funzionamento delle Segreterie tecniche del Commissario straordinario e del Commissario generale, prevede la seguente ripartizione

tra i principali enti territoriali direttamente interessati: per il Comune di Milano, 536 milioni di euro; per la Regione Lombardia, 117,4 milioni di euro; per *Expo 2015 SpA*, 832,6 milioni di euro.

A quanto ammontano finora le somme impegnate e trasferite nella disponibilità di cassa di ciascuno dei soggetti attuatori? Per il Comune di Milano, dal 2009 ad oggi, a 10,748 milioni di euro; per la Regione Lombardia a 5.182.480 euro; per *Expo 2015 SpA* a 67.278.692,97 euro. Come ho detto, si tratta di risorse destinate alla predisposizione delle opere e delle attività connesse all'*Expo*, soprattutto con riferimento alle infrastrutture necessarie a favorire l'accessibilità dei visitatori alle sedi dell'evento e agli spazi espositivi. Si tenga sempre presente che tali opere sono state ripartite in tre gruppi: pertanto abbiamo 13 opere essenziali, 17 connesse e 36 necessarie. Le prime riguardano la mobilità e l'accessibilità diretta al sito; le seconde sono ritenute indispensabili affinché l'area sia collegata alla rete infrastrutturale esistente o le vie di accesso già presenti siano potenziate per adeguarsi ai volumi di affluenza previsti; le ultime, infine, richiedono interventi finalizzati a garantire la mobilità nell'area del sito espositivo e del territorio contiguo.

Il presidente Formigoni, nel corso della sua ultima audizione presso questa Commissione, ha reso noto che è stata costituita una società veicolo, denominata *Arexpo*, che ha il compito di acquisire le aree, seguire con la Società *Expo 2015* i processi e gli interventi di trasformazione del sito e curare il coordinamento del piano urbanistico post-evento. Ad oggi, è stato messo a disposizione circa l'83 per cento del totale delle aree interessate dai lavori; per le restanti si prevedono consegne differenziate nel corso del secondo semestre di quest'anno.

Con riferimento alle interferenze presenti nell'area, l'importo totale dei lavori ammonta a 97,3 milioni di euro, mentre quello dei lavori a base d'asta si attesta sui 90,5 milioni di euro, cui si devono aggiungere gli oneri della sicurezza che si aggirano sui 6,8 milioni di euro. I lavori sono stati affidati e la loro ultimazione è prevista per il mese di novembre 2013. Peraltro, entro la fine del 2012 è previsto il completamento del primo tratto della nuova viabilità perimetrale, con conseguente parziale spostamento di via Cristina di Belgioioso, il completamento della vasca di laminazione del torrente Guisa, la deviazione dello stesso e del cavo Viviani, la realizzazione del nuovo tratto di fognatura Ia.No.Mi. (Infrastrutture acque Nord Milano SpA) e il prolungamento del ponte Belgioioso.

Per quanto riguarda le infrastrutture di base, i lavori per la cosiddetta piastra espositiva ammontano ad un importo totale di 272,1 milioni di euro e saranno appaltati attraverso una procedura ristretta, il cui bando è stato pubblicato recentemente (il 20 dicembre 2011). Il progetto esecutivo, completato il 19 marzo ultimo scorso, è stato affidato alla società Metropolitana Milanese SpA e l'organismo accreditato per la validazione ha emanato il nullaosta pochi giorni fa (il 23 marzo). Le imprese qualificate, che hanno presentato istanza di partecipazione e sono risultate in possesso dei requisiti richiesti dal bando, potranno presentare l'offerta en-

tro l'8 maggio 2012, mentre l'aggiudicazione definitiva è prevista entro la fine di luglio e l'inizio dei lavori nel mese di agosto. L'intervento – va da sé – dovrà comunque concludersi entro il mese di gennaio 2015.

Le analisi ambientali condotte hanno consentito di individuare le aree che dovranno essere assoggettate a bonifica prima dell'avvio dei lavori e le relative operazioni verranno eseguite a partire dal luglio di quest'anno.

Sotto il profilo della via dell'acqua, il progetto di realizzazione è stato completato a febbraio 2012 e ammonta complessivamente a 175 milioni di euro. La società *Expo 2015 SpA* ha approvato la convenzione-quadro per la progettazione e la direzione lavori delle tratte prioritarie (Canale Villoresi, Canale secondario Via d'Acqua Nord, collegamento sito-Villoresi, Anello verde-azzurro, collegamento Dighe di Panperduto-Porto Torre e coordinamento idraulico di tutta la Via d'Acqua). Entro il mese di aprile verrà sottoscritta la convenzione con la Metropolitana milanese SpA per la progettazione e la direzione dei lavori del Naviglio Grande in Milano, della Dorsale ciclopedonale, del Canale secondario di Via d'Acqua Sud; a seguire, verranno sottoscritte le convenzioni con il Comune di Milano per il recupero della darsena. Il termine della progettazione esecutiva di tutti i progetti sopra menzionati è previsto entro luglio 2012, in modo da avviare le gare d'appalto entro dicembre ed iniziare gli interventi entro marzo 2013, per concluderli entro dicembre 2014.

Naturalmente, oltre alle opere che si avvalgono delle risorse stanziare nell'ambito della legge n. 133 del 2008, sono previsti ulteriori interventi per il potenziamento e la modernizzazione della rete infrastrutturale viaria e ferroviaria per favorire l'accessibilità al sito. Per tali opere il Ministero ha mantenuto gli impegni assunti, sia di natura procedurale (come pareri, Conferenze di servizi, confronti con le istituzioni competenti in sede locale e nazionale), sia di natura ingegneristica (come dimostra il fatto che tutti gli interventi sono stati istruiti dalla Struttura tecnica di missione – che conoscete molto bene – sono stati sottoposti all'Unità tecnica finanziaria di progetto, inoltrati al Cipe e seguiti fino alla registrazione della Corte dei conti).

Vi è poi la parte relativa all'attività finanziaria.

Tutti gli interventi sono stati garantiti per oltre il 70 per cento dalla legge obiettivo, per il 20 per cento da fondi Fas, sempre relativi al Fondo infrastrutture della legge obiettivo, e per il 10 per cento da fondi del Contratto di programma delle Ferrovie dello Stato.

La Struttura tecnica di missione del Ministero sta monitorando in maniera capillare l'avanzamento dei lavori di un numero cospicuo di interventi.

Le risorse per tali interventi, supportati parzialmente o totalmente dalla legge obiettivo, sono pari ad oltre 5,5 miliardi di euro ed i finanziamenti disponibili ammontano a circa 4,1 miliardi di euro.

In particolare, per scalettare l'impegno programmatico e finanziario del Ministero, esso può essere così rappresentato: 1,1 miliardi di euro derivanti da fondi Fas; 1,3 miliardi di euro derivanti da finanziamenti pubblici vari; 523 milioni di euro derivanti da finanziamenti di legge obiet-

tivo; 611 milioni di euro derivanti da finanziamenti Enti locali e 581 milioni di euro derivanti da finanziamenti privati.

Tali risorse hanno consentito la copertura finanziaria degli interventi per il potenziamento della Gallarate-Rho, relativi alla realizzazione del terzo binario, primo stralcio, per 401 milioni di euro; della Metropolitana di Milano, linea M4 Lorenteggio-Linate, prima tratta funzionale Lorenteggio-Sforza/Policlinico, dell'importo globale di 788,6 milioni di euro e tratta Policlinico-Linate secondo lotto, dell'importo globale di 910 milioni di euro, tutti già disponibili e con lavori consegnati; della Metropolitana di Milano, linea M5 Garibaldi-San Siro lotto 2, dell'importo globale di 781 milioni di euro (lavori già in corso); della Metrotramvia di Milano-Parco Nord Desio/Seregno, dell'importo di 214 milioni di euro, già in gara.

Non fanno parte del Piano Expo, ma sono strettamente funzionali ad esso, i seguenti interventi: collegamento stradale, in variante alla SS 341 Gallaratese, tra Samarate e confine provinciale – tratto A8-SS 527 – dell'importo globale di 163 milioni di euro (di cui programmaticamente garantiti 71 milioni di euro); il collegamento tra la SS 11 e la Tangenziale Ovest di Milano, variante di Abbiategrasso sulla SS 494, dell'importo globale di 418 milioni di euro, di cui programmaticamente disponibili 281 milioni di euro; SS 33 – variante del Sempione – dell'importo globale di 281 milioni di euro, allo stato garantiti programmaticamente solo per 42 milioni di euro.

Ulteriori interventi che interagiscono direttamente o indirettamente con il quadro infrastrutturale milanese, sempre a supporto del sistema Expo, sono quelli relativi a tre tratte autostradali che conosciamo da lungo tempo, la prima delle quali è la Pedemontana Lombarda, per l'importo globale di 4,1 miliardi di euro, di cui garantiti da fondi pubblici 1,3 miliardi di euro. Ringraziando il Cielo (oltre che voi tutti e noi tutti), i lavori sono in corso per il primo lotto e appaltati per il secondo lotto.

Vi è poi la Bre.Be.Mi., per un importo di 1,8 miliardi di euro garantiti da fondi privati. I lavori sono in corso, con un avanzamento del 35 per cento.

Infine, vi è la Tangenziale Est di Milano (Tem), dell'importo di 1,7 miliardi di euro garantiti da fondi privati, della quale è previsto l'avvio dei lavori entro il prossimo trimestre. Al riguardo, avuto contezza dell'allarme sollevato anche da alcuni organi di stampa in ordine al possibile ritardo nell'avvio dei lavori, segnale che l'amministrazione è da subito intervenuta nei confronti della Provincia di Milano, che ha assicurato la ferma intenzione di definire rapidamente gli aspetti finanziari sottesi all'avvio dei cantieri, al fine di garantire l'inizio dei lavori nel rispetto del cronoprogramma.

Infine, ricordo l'asse ferroviario Brescia-Treviglio, dell'importo di 2,1 miliardi di euro garantiti da fondi pubblici, con lavori in corso attualmente in stato di avanzamento per il 5 per cento.

Da questo quadro di investimenti si determina un valore globale di risorse programmaticamente assegnate al sistema milanese pari a 11 mi-

liardi di euro, di cui 5 con copertura pubblica e i restanti con copertura privata e degli Enti locali.

L'evento *Expo* 2015 presenta molti aspetti che non possono non coinvolgere il Ministero dello sviluppo economico, anche in qualità di membro del Tavolo Lombardia. Sotto l'aspetto dello sviluppo economico e della promozione internazionale lo stesso presidente Monti ha dichiarato la piena disponibilità a richiamare in ambito internazionale il tema dell'*Expo*, come ha fatto nel corso della visita in Giappone e farà in occasione del G20 di maggio.

Da parte del Ministero dello sviluppo economico va anche menzionato il Protocollo d'intesa *Mise-Expo* SpA, tra l'*ex* Ice ed *Expo* 2015 SpA, il quale, tra l'altro, prevedeva che l'Istituto nazionale per il commercio estero si impegnasse a: realizzare una costante attività di promozione dell'evento all'estero; mettere a punto iniziative per favorire la ricerca di piccole e medie imprese straniere che prendessero parte all'Esposizione; collaborare nel reperimento di *main sponsor* per l'Esposizione; sostenere la creazione di sportelli informativi sulle attività dell'*Expo* 2015 presso gli uffici della rete estera dell'Ice ed in particolare in Cina.

In proposito desidero evidenziare come, ciascuno nelle rispettive funzioni (il presidente Monti, il ministro Passera ed il sottoscritto nell'area del Mediterraneo), perseguiamo l'idea di trasferire nell'immagine estera la realtà di un grande Paese, che ha una grande potenzialità ed una importante filiera di piccole e medie imprese e di attività produttive, e come a tal fine l'appuntamento dell'*Expo* 2015 costituisca un punto di riferimento importante per l'intero Paese.

Nel concreto, ciò che è stato intrapreso e realizzato ha riguardato iniziative quali la sottoscrizione, da parte del Ministro *pro-tempore*, di una serie di accordi di collaborazione con i Governi di Siria, Egitto, Libia, Costarica e Israele, con le difficoltà che ora vi sono in quest'area del Mediterraneo che non hanno bisogno di essere illustrate.

Ricordo poi la sottoscrizione, nel settembre 2009, di un Protocollo con l'*Expo* Yeosu – in calendario in Corea dal 12 maggio al 12 agosto 2012 – siglato dal presidente dell'Ice, dal sindaco di Milano, dal presidente del comitato organizzatore dell'*Expo* di Yeosu e dal presidente di Kotra, agenzia coreana di promozione del commercio e degli investimenti.

Ancora, ricordo la messa a punto di uno spazio all'interno del padiglione della città di Milano in occasione dell'*Expo* svoltosi a Shanghai, sempre nel quadro del Protocollo di intesa firmato il 28 gennaio 2009 dal Ministro *pro-tempore* del Mise, dal presidente dell'Ice e dal sindaco di Milano.

Per promuovere l'evento nel mondo il Mise sta lavorando in varie direzioni che contemplano la presenza di *Expo* 2015 SpA nelle principali missioni di sistema all'estero, l'organizzazione di *road show* e seminari di promozione dell'evento, utilizzando a tal fine la rete dell'*ex* Ice, con l'inserimento del logo *Expo* Milano 2015 in tutte le agenzie di comunicazione attivate dalla rete estera dell'agenzia sui vari mercati, compreso naturalmente il canale delle Camere di commercio italiane all'estero e di Eu-

rochambres (*network* delle Camere di commercio, industria e artigianato europee).

Altro veicolo di promozione, utilizzando a tal fine la cabina di regia della nuova agenzia Ice, sarà rappresentato dal coordinamento tra la strategia promozionale di *Expo 2015 SpA* e le attività promozionali delle Regioni e degli Enti locali, con evidenti ricadute in termini di sinergie ed economie di scala.

Riteniamo che sia opportuno tornare ad utilizzare progetti promozionali già realizzati e cofinanziati in passato, ad esempio il progetto sulla dieta mediterranea in USA (è di oggi la pubblicazione di un interessante articolo sul problema della nuova obesità), quelli sui marchi di origine e sulla certificazione di qualità alimentare o quello sulla meccanizzazione agricola in India.

Riteniamo opportuno altresì utilizzare l'occasione della Presidenza italiana del Consiglio dell'Unione europea (luglio-dicembre 2014) per coinvolgere i *partner* europei e fare in modo che, in questa fase particolare della congiuntura economica, l'*Expo 2015* possa divenire l'evento non solo del nostro Paese ma dell'intera Comunità.

In tale contesto, verranno previste occasioni di sviluppo attraverso eventi ed iniziative volti a: organizzare incontri specifici per Paese e/o per settori; creare *link* di partenariato industriale e penetrazione commerciale tra l'Italia ed i Paesi nei quali è qualificante e centrale il settore agroalimentare (Cina, India, Brasile, Indonesia, Turchia e altri); coinvolgere la FAO, che ha sede a Roma, con un accordo di cooperazione finalizzato ad una strategia di valorizzazione comune di elementi strategici quali i livelli nutrizionali, la biodiversità agricola ed alimentare; organizzare programmi di formazione imprenditoriale e tecnica per operatori stranieri in collaborazione con le associazioni dei produttori, che ci tengono molto, specialmente nelle aree a noi vicine. Il tutto va fatto investendo in una logica di *public procurement* per realizzare in occasione dell'evento prodotti e servizi innovativi e sostenibili.

Uno degli obiettivi principali che il Ministero dello sviluppo economico verrà a porsi in occasione dell'*Expo* milanese sarà l'esposizione delle eccellenze italiane, anche attraverso proposte e programmi mirati ad evidenziare all'attenzione internazionale i progetti più innovativi sviluppati nel Paese in materia di biotecnologie, nutraceutica, sistemi di conservazione, processi di trasformazione e *packaging*, tracciabilità della filiera agroalimentare e certificazione di qualità dei prodotti, meccanizzazione agricola, logistica, turismo enogastronomico e così via.

Lo scopo è anche presentare e valorizzare, in una logica di *smart city*, i dimostratori di soluzioni innovative di mobilità (come metrobus ibridi ed elettrici) e la produzione di energia da fonti rinnovabili. Siamo abbastanza avanti nella cultura della produzione di energia da fonti non dipendenti da materiali tradizionali, come quella fotovoltaica, la termodinamica, l'uso delle biomasse e la sostenibilità dei biocarburanti, il cui *target* di impiego si dovrà attestare sul 10 per cento entro il 2020. Saranno anche da valorizzare la bioedilizia e la tutela dell'ambiente, affiancando i

territori, in raccordo con il sistema delle Regioni, a farlo con le proprie eccellenze: a differenza dell'*Expo* cinese (pensato per mostrare quello che il Paese voleva diventare), l'ambizione e l'obiettivo di quella di Milano sono mostrare l'eccellenza già diffusa nelle produzioni e nei territori italiani.

Infine, in connessione con il sistema delle Camere di commercio e le associazioni di categoria, si intende avviare un percorso di accompagnamento delle imprese – in particolare di quelle piccole e medie – verso l'evento, visto come straordinaria opportunità per allargare i confini del proprio mercato.

Signor Presidente, con questa sintetica relazione spero di aver fornito in breve tempo l'aggiornamento necessario agli onorevoli senatori.

PRESIDENTE. Signor Vice ministro, la ringrazio per la sua esposizione introduttiva, ma le sarei ancora più grato se volesse lasciare una copia della relazione che ha predisposto agli Uffici della Commissione, affinché possa essere conservata in atti.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Sarà fatto, signor Presidente.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, ringrazio il vice ministro Ciaccia per la sua esposizione, della quale mi riservo però di leggere il testo integrale, dal momento che, se ho ben compreso, a vantaggio dell'economicità dei tempi, è stata illustrata la relazione predisposta in modo parziale o comunque ne sono stati dati per scontati diversi elementi.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Ho ommesso di leggere esclusivamente le prime due pagine, in cui si tracciava la storia della formazione della Coem e della designazione della dottoressa Marinali al MIT, ma non si tratta di nulla che abbia a che vedere con i contenuti generali del testo.

VIMERCATI (PD). Meglio ancora: ritengo opportuno approfondire la sua relazione, che temo sia troppo ottimistica, almeno per quanto riguarda il confronto con le osservazioni sul campo che come senatore milanese posso riportare in questa sede.

In particolare, mi limiterò alle questioni infrastrutturali, perché abbiamo trattato tutte le altre – che mi sembrano più in sicurezza e con meno problemi – con l'amministratore delegato di *Expo* 2015, l'ingegner Sala. Le ricordo, comunque, che proprio questa parte è stata defanziata per 300 milioni di euro per aggiornare il *budget* alle ristrettezze del bilancio pubblico e dare un contributo alle questioni più generali.

Mi concentrerò dunque sulle infrastrutture, rispetto alle quali mi preme sottolineare due questioni di fondo. Innanzi tutto, nessuna linea di metropolitana verrà conclusa integralmente prima dell'*Expo*? È una domanda che ho già rivolto all'allora sindaco Moratti e all'allora presidente

della Regione Lombardia, che ripropongo a lei. A quanto mi consta, nel giugno di quest'anno – e per fortuna verrà il Papa – sarà stata completata solo metà della linea M5. Forse – e ne sottolineo la probabilità – verrà completata, ma certamente non lo sarà la linea M4, della quale non è ancora partito nemmeno il cantiere di Linate, per non parlare di tutto il resto. Sono certo di quanto dico, perché per ragioni varie viaggio partendo da lì tutte le settimane: se dunque vi fosse un cantiere aperto, lo vedrei. Il massimo previsto ad oggi dall'ente appaltatore (il Comune) è la realizzazione di due fermate di metropolitana da Linate a viale Forlanini, cioè un chilometro e mezzo dopo Linate, senza neanche la connessione con il centro cittadino. Si tratta di un punto cruciale: non so quali informazioni le abbiano dato al riguardo, ma la situazione è critica perché stiamo parlando del collegamento dall'aeroporto di Linate, non da un punto qualunque della città. Questo aspetto richiede un approfondimento.

Per quanto riguarda le opere stradali e autostradali, mi risulta vi sia una sorta di mega *credit crunch* sulla parte di finanziamento privato di Pedemontana Lombarda, Bre.Be.Mi. e Tem che ritengo lei possa esaminare, approfondire e spero anche risolvere meglio di me. Anche al riguardo ha dato un'informazione molto tranquillizzante, ossia che tutto verrà concluso entro gennaio 2015. A me risulta, invece, che ad oggi non siano ancora stati definitivamente risolti i problemi di bancabilità di tali opere e che ci troviamo di fronte solo a parziali avanzamenti e aggiustamenti, nonché a prestiti ponte. Come saprà, stiamo parlando di opere che nel loro complesso valgono circa 8 miliardi di euro e creano un'occupazione diretta di almeno 15.000 lavoratori e di altrettanti nell'indotto. Come ha giustamente sottolineato anche lei, si tratta non solo di una vetrina per l'Italia e per l'Europa in tutto il mondo, ma anche di una delle leve per il rilancio economico del nostro Paese.

Cosa sta facendo dunque il Governo per mettere in sicurezza queste opere? Ad oggi, permane il grande problema del loro finanziamento, per ciò che riguarda sia la messa in sicurezza del contributo privato sia la richiesta di aumento di capitale sociale che graverebbe sulle istituzioni pubbliche, in particolare sulla Provincia di Milano, a carico della quale è stato chiesto un raddoppio del contributo, anche se non credo sia nelle condizioni di ottemperarvi (l'azionista di riferimento, come saprà, è Milano Seravalle-Milano Tangenziali SpA).

La situazione è grave, come ho già avuto modo di segnalare in una precedente occasione al ministro Passera e come oggi ribadisco a lei (che per la «giacca» che indossava prima, immagino conoscerà queste problematiche meglio di me). Mi auguro dunque che meglio di me le sappia affrontare, dal momento che, essendo l'ultima ruota del carro, mi limito a segnalare una questione di grande momento, sulla quale mi aspetto alcune risposte da lei.

La Cassa depositi e prestiti verrà mobilitata per mettere in sicurezza questi interventi? Quale ruolo avrà il *project bond* al riguardo? Trattandosi di questioni di somma rilevanza politica ed economica, ritengo importante dare alcune risposte, altrimenti nessuna di queste opere – né la Pedemon-

tana Lombarda, né la Tem, né la Bre.Be.Mi. – verrà realizzata in tempo, con un conseguente, enorme danno per l'*Expo*, ma, più in generale, per l'economia lombarda.

Ne scaturisce un'ulteriore domanda di ordine politico: ritiene che nelle condizioni in cui si trova attualmente la Regione Lombardia il ruolo di Commissario per le opere infrastrutturali per il presidente Formigoni sia ancora compatibile? Dopo quanto accaduto in questi ultimi mesi – sostanzialmente un azzoppamento del ruolo della Regione Lombardia – ritiene che costui sia ancora in grado di garantire il successo e l'efficacia di tale coordinamento? Questa domanda è molto politica, ma il Governo deve rispondere: non pensa sia il caso di avocare al Ministero il coordinamento delle opere infrastrutturali, sia per dare risposta alle questioni di *credit crunch* che indicavo prima sia per uscire dalla difficoltà politica di carattere locale? Ovviamente occorre dare una risposta sulla questione del Patto di stabilità, altrimenti il Comune di Milano non è in grado di realizzare le opere.

Infine, vi è un'ultima questione. Ho letto con attenzione l'intervista del Ministro pubblicata nei giorni scorsi su «la Repubblica», secondo il quale il Governo è impegnato a creare le condizioni per lo sviluppo, per la crescita, per il rilancio ed il presidente Monti è andato in Europa. Come si concilia tutto ciò con il diniego, ancora una volta, ad aprire il mercato aeroportuale milanese? Con la risposta, che appare solo parzialmente positiva, alla Singapore Airlines rispetto ad un volo in prosecuzione Milano-New York, che mi risulta sia stato autorizzato per tre tratte settimanali (immagino quelle nelle quali non viaggia Alitalia)? Come si concilia questa chiusura rispetto ad un investitore? La Singapore Airlines vuole investire a Milano ed il Governo dice di no: di fronte a questa risposta Singapore Airlines non può effettuare l'investimento. Sono queste le condizioni «favorevoli allo sviluppo e al rilancio»? Se non c'è un collegamento forte dall'Asia e dagli Stati Uniti su Milano Malpensa, come si pensa di far arrivare la gente a Milano?

Queste sono domande che credo richiedano una risposta.

PRESIDENTE. Prego i senatori che desiderano intervenire di fare in modo che il Vice ministro abbia poi almeno 10 minuti a disposizione per rispondere.

Do atto che il senatore Vimercati è da lungo tempo che solleva il problema della bancabilità sulle infrastrutture strategiche come la Tem e la Bre.Be.Mi.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, cercherò di essere brevissimo anche perché il senatore Vimercati mi ha anticipato su molti temi, che sono quelli oggettivamente sul tappeto.

Ringrazio anche io il vice ministro Ciaccia per la relazione, che conferma l'importanza di questa azione che impegnerà numerosi Governi.

Mi soffermerò sulle criticità e non sulle positività, com'è naturale.

Il primo tema che vorrei sollevare è lo stato dell'arte della Rho-Monza, che mi risulta sia abbastanza indietro nelle operazioni propedeutiche all'apertura dei cantieri.

Con riferimento alle metropolitane, vorrei anche io domandare se siano stati risolti i problemi inerenti al Patto di stabilità relativamente al Comune di Milano dal momento che, come dicono tutti i sindaci che si sono succeduti, il Comune non è in grado di erogare le somme a proprio carico, perché bloccato dal Patto di stabilità. È necessario, come in parte già avvenuto per le opere essenziali, che si deroghi dal Patto di stabilità: è inevitabile, altrimenti almeno una metropolitana non si realizzerà; chiediamo quindi che venga fatto il più rapidamente possibile.

Vi è poi il grande problema, cui ha accennato il senatore Vimercati, dei fondi privati rispetto a tre opere autostradali, che sono quelle che maggiormente interessano il Paese. Infatti, l'*Expo* è un evento molto importante ma che passa, mentre queste tre opere autostradali sono fondamentali non soltanto per la Lombardia ma per l'intero Paese, atteso il ruolo che la Lombardia gioca nella produzione del PIL nazionale. Al riguardo, ci sono alcuni problemi, il primo dei quali non dipende dal Governo ed è relativo alle vicende dell'aggiudicazione del secondo grande appalto sulla Autostrada Pedemontana Lombarda. In maniera abbastanza inusitata, essendo in atto un ricorso alla giustizia amministrativa (di cui peraltro vorrei sapere quali notizie abbia il Governo), mi risulta che nelle more del giudizio definitivo sia stato aggiudicato l'appalto della seconda tratta, fatto abbastanza curioso ancorché consentito dalla legge.

Infine, vi è la questione dei finanziamenti che, come ha ricordato il senatore Vimercati, è fondamentale.

Vorrei sapere quali notizie abbia il Governo in merito, atteso che nessuno in questo momento conosce la situazione come il Vice ministro, perché credo che questi piani economico-finanziari siano una sua creatura. Una dichiarazione del ministro Passera mi ha enormemente preoccupato: abbiamo sempre dato per scontato che i fondi privati, quando avrebbero dovuto, sarebbero stati disponibili, mentre il Ministro ha dichiarato che sono da reperire. Questo mi ha fatto capire che forse non si riesca a reperirli e che quindi i piani economico-finanziari non siano bancabili.

Mi risulta che uno dei nodi fondamentali sia che la Provincia di Milano, attraverso tutta la catena di controllo che ha (che arriva fino a Seravalle, per poi giungere alle tratte di cui stiamo parlando), non sia in grado di reperire e mettere a disposizione sotto forma di *equity* le centinaia di milioni di euro che deve fornire. Vorrei sapere se al Vice ministro risulti esattamente quale sia la cifra, perché si parla cifre diverse, dai 200 fino addirittura ai 400 milioni di euro, e soprattutto quale sia la *deadline* entro la quale questi fondi debbano essere messi a disposizione. Infatti, ormai il tempo stringe e non si capisce come la Provincia possa reperire tali fondi, mentre ho sentito notizie di fantomatici fondi sovrani arabi e quant'altro. Vorrei quindi capire dal Governo quale sia lo stato dell'arte in questo momento.

In ultimo, richiamo anche io un tema che non ha direttamente a che fare con le opere previste ma che non costa nulla allo Stato, anzi porterebbe incassi sotto forma di imposte, e sul quale c'è una resistenza del Governo. Me lo lasci dire, signor Vice ministro: è del tutto evidente da cosa nasca il fatto che viene impedito ad una linea di grande importanza di arrivare a Malpensa, lo sappiamo tutti. Il Governo deve per forza dar retta alle sirene della *lobby* fortissima di una compagnia, che peraltro neanche è più nazionale, e bloccare l'economia di un Paese, soprattutto in vista dell'*Expo*? Infatti, in questo caso i fondi arriverebbero allo Stato centrale.

I primi a dover recitare il *mea culpa* in proposito siamo noi, perché quando c'era il nostro Governo era lo stesso, a dimostrare quanto sia forte questa *lobby*. Tuttavia voi siete il nuovo, siete i professori: date un colpo d'ala e liberalizzate veramente, con un gesto piccolo ma simbolico!

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, signor Vice ministro, la mia domanda sarà molto semplice, altrimenti si rischia anche oggi di fare come sempre: ci sarà uno sbrodolamento di tanti argomenti ma dopo una settimana le cose saranno rimaste uguali!

In qualità di membro della Commissione che controlla le illegalità nella gestione dei rifiuti sono stato in prefettura a Milano ed è emerso un problema molto serio in merito alle bonifiche. Vorrei capire quale sia la posizione del Governo rispetto al protocollo della legalità e come intenda fronteggiare il rischio di infiltrazioni della criminalità organizzata in un *business* quale l'*Expo*.

La mia seconda domanda è ancora più semplice. Chiedo al presidente Grillo di «istituzionalizzare» l'incontro di oggi, almeno su base semestrale, se non quadrimestrale, fino alla fine del nostro mandato, affinché si conosca ufficialmente lo stato di avanzamento dei lavori. Diversamente, dopo aver stilato l'elenco delle problematiche da affrontare, ci limiteremo ad uscire da qui pieni di appunti: mi piacerebbe invece che con riferimento ad ogni punto indicato vi fosse la garanzia di una concreta attuazione degli obiettivi posti. Altrimenti, avremo scritto un mucchio di cose, che non si realizzeranno nella loro interezza: come è stato detto da tutti, dal momento che come sistema Paese non vi sono colori su questo versante, cerchiamo di arrivare a quell'appuntamento con un'Italia rinnovata e capace.

PRESIDENTE. Senatore De Toni, accolgo la sua proposta: dal momento che la nostra Commissione ha rivestito un ruolo importante in sede di approntamento del piano finanziario per lanciare l'*Expo*, credo che potremo decidere l'eventuale calendarizzazione di questi impegni in sede di Ufficio di Presidenza, ma fin d'ora preannuncio di essere favorevole.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, innanzi tutto desidero ringraziare il vice ministro Ciaccia per la sua disponibilità ad essere presente qui oggi e per la relazione che ci ha illustrato.

L'intervento del collega Vimercati mi sprona a muovere alcune considerazioni di carattere generale e mi costringe a porre alcune questioni in primo luogo a lei, signor Presidente. A mio avviso questa volta il garbo e la gentilezza consueti del senatore Vimercati non hanno reso ragione alla gravità ed alla delicatezza della situazione.

Nel sottoporre al Vice ministro e a voi tutti le tre questioni che ritengo questa Commissione debba approfondire nel merito, mi spiegherò meglio: la disponibilità effettiva delle risorse, private e pubbliche, costituisce una tematica talmente delicata da non consentire – mi sia passata l'espressione – di lasciarla trattare soltanto ai colleghi dell'ambito milanese, perché tra le competenze di questa Commissione rientra anche un approfondimento nel dettaglio di tali problematiche. Un evento internazionale come l'*Expo*, infatti, è sicuramente un grande onore ed un'occasione di esposizione internazionale, ma anche una responsabilità per il Paese.

Non posso dunque fare a meno di sottolineare – forse in maniera brutale, ma con l'intento di comprenderci meglio – che, ferme restando le responsabilità dell'attuale Governo, bisogna evitare da parte di tutti che per l'*Expo* Milano 2015 possa ripetersi una situazione simile a quella verificatasi in occasione dei mondiali del '90. Ci siamo capiti? A volte i cicli si ripetono.

La seconda questione che desidero porre è relativa allo stato d'avanzamento dei lavori, sul quale ho percepito come lacunoso lo *speech* preparato dal Vice ministro rispetto alle osservazioni formulate dal collega Vimercati. Anche a tal riguardo, oltre alla rendicontazione trimestrale o quadrimestrale cui daremo vita, chiedo esplicitamente che la Commissione effettui un sopralluogo, che ritengo sarebbe utile a valutare e verificare l'effettivo avviamento dei lavori.

DE TONI (IdV). Sono d'accordo.

FILIPPI Marco (PD). La terza questione che mi preoccupa, che è di altrettanta delicatezza, è relativa all'affidabilità delle garanzie che a questo punto devono essere date da parte delle *governance* di gestione del progetto.

PRESIDENTE. Nel complesso?

FILIPPI Marco (PD). Sì, signor Presidente, e non perché mi interessi la diatriba tra Comune e Regione (nella quale non voglio entrare, anche se purtroppo la sentiamo riecheggiare in questa Commissione, e non da ora). La cosa può forse essere giustificata dalla differenza di posizioni e colore politico, ma dal momento che si tratta di un fatto che era già presente anche quando vi era omogeneità di Governo politico, credo di poter dire a futura memoria che l'estremo valore della posta in gioco richieda una va-

lutazione attenta dell'eventuale opportunità di una gestione commissariale dell'evento stesso.

Sarebbe opportuno da parte nostra, signor Presidente, anche per accelerare alcune questioni che mi hanno particolarmente preoccupato rispetto alle risorse private, valutare la possibilità di audire a breve i rappresentanti delle tre società concessionarie. Lo scopo sarebbe ovviamente porre in maniera brutale la necessità, che valuteremo insieme, di avviare un'indagine conoscitiva, questa volta preventiva. Credo infatti che abbia poco senso dar vita a indagini conoscitive come quelle che la nostra Commissione si propone di fare, a volte anche in maniera molto puntuale e attenta, sempre *ex post*, dopo il verificarsi degli eventi. Dal momento che le situazioni che in più circostanze abbiamo sentito riguardo all'*Expo* a questo appunto sono allarmanti, perché i tempi stringono e il tema delle infrastrutture di collegamento non è banale per un evento così significativo, per il merito e la competenza della nostra Commissione ritengo che sulla vicenda dobbiamo puntare i riflettori al massimo e con molta attenzione. Ovviamente, signor Vice ministro, non è lei ad esser messo sul banco degli imputati, ma questo intervento vuole essere il più possibile diretto e franco rispetto ad una forte preoccupazione che, non da oggi, stiamo registrando sull'evento.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, le questioni sollevate sono numerosissime.

PRESIDENTE. Alcune però hanno priorità rispetto ad altre.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Innanzi tutto, formulo le mie scuse agli onorevoli senatori se la relazione introduttiva, che intendeva essere espositiva delle questioni sul campo, è sembrata ottimistica, in quanto si è avvalsa di una puntualizzazione in forma di elenco motivata dall'esigenza di brevità richiesta dal rispetto che nutro verso questo consesso. Figuriamoci se sono ottimista. Mi ritengo anzi una persona molto attenta – per costituzione e formazione, nonché per deferenza verso il Parlamento – in particolare nei confronti di una tematica così rilevante quale l'*Expo* Milano 2015, che da anni stiamo seguendo con passione e attenzione.

Dal momento che l'ordine logico dello svolgimento della seduta prevedeva prima la mia relazione e poi le vostre domande, non potevo rispondere ad esse prima di averle ascoltate, ma intanto apprezzo il fatto che abbiate manifestato l'esigenza di venire periodicamente aggiornati.

PRESIDENTE. Lo faremo ogni quattro mesi.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Questo rientra tra l'altro in un rapporto collaborativo, che è cosa utile e costituisce una necessità per tutti quanti.

Non a caso, a tal fine avevo predisposto un documento, che desidero consegnare al Presidente affinché sia allegato agli atti della Commissione, perché contiene un aggiornamento a pochi giorni fa di tutti gli interventi regionali e sovraregionali previsti e in atto. Tra di essi, senatore Castelli, si iscrive anche il tema della Strada Provinciale 46 (Rho-Monza): non posso far altro che riportare che in questo documento la sua ultimazione si dà come prevista per l'aprile del 2015.

Da parte del Governo, naturalmente, vi sono l'attenzione ed il rispetto verso le diverse posizioni istituzionali, dal punto di vista ordinamentale, dei soggetti che concorrono a tale grande evento. Cercherò, però, di non eludere alcuna delle domande poste, che penso di aver trascritto nella loro interezza.

Per quanto riguarda la questione sulla Singapore Airlines, che sto seguendo personalmente, ho dato indicazioni – che sono in corso di lavorazione sia per la parte ministeriale sia per quella del possibile sviluppo futuro – affinché venga data l'autorizzazione alla massima espansione realizzabile. Non sono quindi fermo ai tre giorni alla settimana di cui si è parlato, ma desidero tranquillizzare sia il senatore Vimercati sia il senatore Castelli che, per quanto mi riguarda, se potessi dilatare il tempo in questione e lo spazio utilizzabile me lo permettesse, estenderei l'attività ad otto giorni su sette. Mi riferisco ovviamente a tutto il potenziale di sviluppo dell'attività che può essere svolta nel rispetto della normativa (che consente intanto 18 mesi di avvio a titolo sperimentale). Questo posso assicurarvelo e lo confermerò anche in occasione della prossima visita.

VIMERCATI (*PD*). La prendiamo in parola su questo aspetto, signor Vice ministro.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Fatelo, perché sono abituato per costume a non fare affermazioni di tipo generico, così come sono molto sensibile al tema sollevato dal senatore De Toni. Non a caso, il 13 febbraio ultimo scorso è stato sottoscritto un protocollo di legalità tra la Prefettura di Milano e la società *Expo 2015* in relazione alle opere infrastrutturali strategiche da realizzare nell'ambito del grande evento dell'esposizione universale di cui stiamo parlando, per il contrasto al fenomeno delle infiltrazioni mafiose nei lavori afferenti.

Questo protocollo è previsto dalle linee guida per i controlli antimafia sui contratti, dettate dal Comitato di coordinamento per l'alta sorveglianza sulle grandi opere, e impegna la società *Expo 2015*, quale società appaltante, ad una piena collaborazione con la prefettura di Milano, competente al rilascio delle certificazioni antimafia per tutti gli esecutori, indipendentemente dalla sede delle singole società, per contrastare i fenomeni di infiltrazione criminale negli appalti e garantire una rapida e corretta esecuzione delle opere con la previsione di ulteriori misure per renderle stringenti.

Quanto al Patto di stabilità, il presidente Monti ha assicurato che sul tema della deroga a tale Patto dovranno essere effettuati – e li sta svolgendo sotto la sua regia – tutti gli approfondimenti perché il problema venga risolto. Conosciamo il problema del Patto di stabilità e non è semplice, però c'è un impegno del presidente Monti, che ribadisco in questa sede, per seguire e approfondire il tema affinché possa arrivare a soluzione.

PRESIDENTE. Per svincolare la Provincia?

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Parliamo degli Enti locali interessati al Patto di stabilità. Mi pare che il senatore Castelli evocasse, in particolare, il Comune di Milano. Per la Provincia ponevo un altro termine, che è lo stesso, più o meno, evocato anche dal senatore Vimercati.

Non mi addentro nei ruoli politici, nei rapporti di coordinamento e quant'altro: so soltanto che il presidente Formigoni, che presiede il tavolo Lombardia, ha assicurato che per il 2015 tutte le opere saranno completate. Non credo rientri nella mia possibilità esplorare se vi possa essere una diversa composizione politica o quant'altro: io chiedo, come cittadino oltre che come Vice ministro, che ciascuno di coloro che sono impegnati in questo lavoro, tra i quali anche il presidente Formigoni, facciano il loro mestiere in nome del Paese.

Per quanto riguarda altri termini che pure sono delicati, quale quello delle metro, vorrei evidenziare al senatore Vimercati che non ho detto che le metro siano tutte realizzate; ho parlato di copertura finanziaria degli interventi, come potrà leggere nella relazione che depositerò agli atti della Commissione.

Non a caso ho precisato, con riferimento alla linea M4 (di cui il senatore ha giustamente maggiore cognizione, passando quotidianamente in aree vicine al percorso), che i soldi sono disponibili e i lavori sono stati consegnati; poi spetterà alla autorità territoriale seguire con la determinazione necessaria i tempi per la esecuzione di tali lavori. Così come, per la linea M5, ho detto che ci sono lavori in corso e non a caso lei stesso ha ricordato che probabilmente, in occasione di un prossimo evento, una parte di questa linea verrà consegnata.

Auspico che, fatte salve le competenze proprie di altri enti, il Ministero, oltre a fare quello che sta facendo, possa continuare a seguire attraverso la Struttura tecnica di missione le opere di legge obiettivo, in particolare quelle della Expo 2015, affinché possano essere sollecitate e verificate, per quanto di propria competenza, svolgendo oltre che la necessaria collaborazione istituzionale anche una funzione maieutica affinché tali opere si realizzino in tempi ragionevoli.

Vi è poi il tema del *credit crunch*, di cui si è fatta menzione.

PRESIDENTE. Sta parlando delle tre grandi opere, quelle più delicate?

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Esatto. Al riguardo, c'è un tema dei privati, uno della Cassa depositi e prestiti ed uno di soldi pubblici.

Per quanto riguarda l'andamento delle opere, bisogna tenere presente che hanno avuto tempi lunghi dovuti alle approvazioni e agli atti aggiuntivi che si sono resi necessari, secondo vicende che anche il senatore Castelli conosce bene. Al riguardo, seguendo tale andamento in base alle competenze che mi sono state attribuite (che «bene» o «ahimè!» sono molto vaste), vorrei comunicare notizie utili da conoscere.

Con riferimento agli aggiornamenti intervenuti nelle concessioni in questione, per l'Atto aggiuntivo n. 2 alla Convenzione tra Concessioni autostradali lombarde S.p.A. (CAL) e Bre.Be.Mi., il 6 marzo 2012 è stato adottato un decreto interministeriale, inviato alla Corte dei conti per la registrazione in data 8 marzo. Stiamo seguendo tale decreto e speriamo che in tempi brevissimi sia esitato. La stipula di atti aggiuntivi si rende necessaria perché i tempi trascorsi portano, oltre che a modifiche dei percorsi, anche ad un diverso piano economico finanziario. Essi seguono una trafila che parte da lontano e che finalmente si sta concludendo: anche per quanto riguarda la Convenzione tra CAL e Tem, la delibera Cipe del 3 agosto 2011 è stata registrata alla Corte dei conti – la seguiamo da vicino, nel rispetto dei compiti istituzionali di ciascuno – il 24 febbraio 2012. È stato di conseguenza sottoscritto, in data 8 marzo 2012, l'Atto aggiuntivo n. 1 che deve essere approvato con decreto interministeriale. Il Ministro delle infrastrutture ha provveduto a firmare il decreto di approvazione che ora si trova alla firma del Ministro dell'economia. Poi vi è l'Atto aggiuntivo n. 1 alla Convenzione tra CAL e Autostrada Pedemontana Lombarda, che è stato approvato con decreto interministeriale del 24 marzo del 2011 e finalmente è divenuto efficace il 24 giugno dello scorso anno, a seguito della registrazione da parte della Corte dei conti.

Questa non è soltanto una maniacale puntualizzazione endoprocedimentale, ma sta a significare che i tempi che corrono, in un periodo nel quale il mondo è cambiato perché ci sono stati gli eventi conosciuti, hanno portato ad una ridefinizione dei piani economici finanziari. Pertanto, soggetti – e mi riferisco anche a banche, che ad un certo punto hanno sofferto anch'esse di quanto si è verificato nel mondo – che prima avevano aderito ad una certa misura di remunerazione del costo del capitale hanno ritenuto di non poter assicurare lo stesso costo del capitale. Il costo del denaro è andato aumentando e di conseguenza ci si è trovati ad una nuova negoziazione (se non fossi stato chiaro, cercherò di esserlo maggiormente). Tuttavia, da quello che mi risulta, il sistema finanziario italiano non ha abbandonato – come il senatore Castelli forse ricorderà – «in mezzo alla steppa» alcune opere infrastrutturali, ma ha cercato con ogni sforzo di consentire che il *term sheet*, cioè l'accordo di massima che c'era stato nel sistema finanziario, potesse essere seguito con dei prestiti ponte per arrivare al *closing* finanziario, cioè alla chiusura, che ancora non vi è stata perché bisogna ritrovare punti di concordanza tra costo di capitale e concorso nel-

l'opera. Infatti, il sistema finanziario e i privati non hanno potenzialità che non siano coerenti in una visione di sistema.

Un problema diverso riguarda la Cassa depositi e prestiti, che si è impegnata in particolare, se non ricordo male, su Bre.Be.Mi. con 750 milioni, correlandoli però alla definizione della Tem perché per chi, come voi, conosce il sistema autostradale lombardo, se la Tem non trova una sua visione concreta, la Bre.Be.Mi. finisce contro un semaforo: è chiaro quindi che ciascuno si senta condizionato dall'altro.

Il Governo – e mi rivolgo ai senatori Vimercati, Castelli e Marco Filippi – non è indifferente a questo: sta seguendo la vicenda con la passione che meritano opere di questo rilievo ed importanza. Anche la Provincia di Milano sta assolvendo al proprio compito e non a caso ho detto che ci sono state, da ultimo, alcune sollecitazioni: infatti la Provincia di Milano è in contatto con il sistema finanziario e sta trovando una sua definizione – non spetta a me decidere come – perché deve concorrere anch'essa, in una misura diversa, ad una ridefinizione dei piani economici finanziari relativi alle tratte cui è interessata. Pare che abbia individuato tale definizione e di conseguenza abbia assicurato che il cronoprogramma previsto verrà rispettato.

Posso giurarlo? No, come non posso farlo con riferimento a nulla che non sia in grado di assicurare se non attraverso il monitoraggio continuo e costante che mi impegno a garantirvi sulla mobilitazione delle risorse che ho modo di verificare. Periodicamente, quando lo riterrete opportuno, è piena la mia disponibilità a partecipare all'incontro che dal senatore De Toni è stato definito «istituzionale» o all'audizione che nell'intento del senatore Marco Filippi è di aggiornamento, che è nella vostra facoltà richiedere anche ai rappresentanti delle stesse società concessionarie per conoscere lo stato dell'arte; come pure è nell'ambito dei vostri poteri predisporre sopralluoghi di verifica.

In qualità di rappresentante del Governo, e in particolare del Dicastero delle infrastrutture, nonché di responsabile di tale settore, posso assicurarvi che stiamo facendo il possibile. Se poi il senatore Vimercati mi provoca, non posso fare a meno di rispondere ricordando che avete appena approvato lo strumento finanziario dei *project bond*, cui l'Europa sta guardando con interesse. Si tratta di una battaglia che abbiamo portato avanti fin dall'inizio e che stiamo continuando a sostenere per difendere uno strumento virtuoso, che può consentire l'aggregazione di capitale di debito che non va a finire sul debito dello Stato, ma sulla società di progetto, con un meccanismo che il tempo a nostra disposizione non mi consente di illustrare. Lo avete appena approvato; adesso bisognerà varare il relativo regolamento, che sono sicuro favorirà la situazione non soltanto di quelle tratte autostradali, ma anche di altre. Se avrete la forza di continuare nella battaglia di equiordinare il *project bond* ed il trattamento fiscale di questo strumento ai titoli di Stato – trattandosi due categorie di investitori tra loro non concorrenti o alternative – nonché ai benefici tipici delle società quotate che emettono obbligazioni, valorizzeremo tale forma innovativa per realizzare le ristrutturazioni finanziarie.

In questo contesto non è un caso che nel collega tedesco – con il quale mi sono incontrato nel corso della riunione dei Ministri dei trasporti il 22 marzo ultimo scorso – lo strumento abbia riscontrato grande interesse: effettivamente, si tratta di una forma veramente innovativa per la capacità italiana di realizzare ristrutturazioni finanziarie; dunque ben vengano, appena sarà possibile.

PRESIDENTE. È dunque stata autorevolmente sottolineata l'esigenza di convocare a nostra volta i rappresentanti delle società concessionarie, perché rispetto al progetto finanziario iniziale, che prevedeva valori precisi, la tempesta finanziaria che ha coinvolto i mercati sta imponendo una riflessione e una rideterminazione di singoli piani.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, anche tra i soggetti che originariamente seguivano questa materia qualcuno si è «azzoppato», per così dire, e non possiamo non averne contezza.

PRESIDENTE. Stiamo procedendo, infatti, con acuto realismo, ma l'impostazione dei piani finanziari inizialmente prevista, adeguata per quel momento, oggi va rivisitata. Occorre dunque seguire con molta attenzione l'evoluzione della situazione, per capire se al termine di tale rivisitazione si creeranno le condizioni affinché l'opera possa decollare ed essere totalmente finanziata. Dal momento che nei documenti ufficiali appare completamente finanziata, va precisato che lo è, ma solo sulla carta. Nella nota pregevolissima che il Vice ministro ha lasciato agli atti e della quale stiamo per farvi avere una copia, è scritto che la Bre.Be.Mi., la Tem e la Pedemontana vedono il loro finanziamento come completato, ma ribadisco che lo è solo sulla carta.

Formulo allora un'altra domanda all'esperto che è il vice ministro Ciaccia, persona assai competente in tale versante: i cosiddetti istituti che il Parlamento ha approvato (come, ad esempio, i valori di residuo) in questo caso sono stati inseriti nei piani finanziari?

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, mi dispiacerebbe aver causato confusione, visto che si tratta di una materia che – come ha ricordato – tratto da parecchio tempo. Quando si parla di copertura, lo si fa con riferimento ad un piano economico finanziario che poi va verificato, per capire se trova un proprio *closing*, altrimenti va rivisto. Allo stato, conosco un piano economico finanziario che ogni volta viene riportato ai soggetti che originariamente si erano fatti avanti per partecipare alla sua copertura, evidentemente in relazione alle variazioni intervenute, sia dei tempi sia dei costi del denaro. Altrimenti – come sa il senatore Castelli – non avrebbe avuto luogo una serie di atti aggiuntivi comportati dal lungo tempo trascorso, la quale ha determinato una ridefinizione dei piani economico finanziari affinché essi potessero trovare una propria conclusione.

Se ad esempio, intervenute tutte le variazioni che non erano state previste, si fosse potuto fare a giugno dello scorso anno, prima dell'impenata del costo del denaro, al momento del *term sheet*, il *closing* finanziario avrebbe avuto luogo. Essendovi però stati 300 *basis point* di differenza tra giugno e novembre, il sistema bancario non poteva più stare alle condizioni originariamente previste.

PRESIDENTE. Signor Vice ministro, sono veramente dispiaciuto di dover concludere la seduta a causa dell'imminente inizio dei lavori dell'Aula, ma a maggior ragione mi confermo nella convinzione che sia necessario stabilire un nuovo incontro. È sempre un piacere, infatti, parlare tra persone competenti, dato che ci si capisce e ci si aiuta per individuare le giuste soluzioni ai vari problemi.

Il presidente della Regione Toscana si è lamentato in sede di audizione presso questa Commissione per aver dovuto sostenere alcuni sacrifici per far passare per un determinato percorso l'Autostrada Tirrenica, anche perché si aspettava che il Governo ad esempio modificasse una norma che abbiamo approvato lo scorso anno (all'articolo 18 della legge di stabilità del 2012), relativa all'introduzione della defiscalizzazione per le società di progetto affidatarie della realizzazione di nuove infrastrutture, estendendone l'ambito di applicazione.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Cambiando il *nomen iuris*.

PRESIDENTE. Esattamente, ma purtroppo, quando l'abbiamo approvata, abbiamo pensato alle società di nuova costituzione, non a quelle già costituite. Certamente può avere un valore recuperare anche questo aspetto per le società già esistenti, perché parliamo di infrastrutture autostradali nella parte più ricca non d'Italia, ma d'Europa.

CIACCIA, *vice ministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Non vi è dubbio, infatti, che il nostro impegno sul punto sia massimo.

PRESIDENTE. Dobbiamo agire molto, a mio avviso, ma non voglio propormi come suggeritore di piani finanziari, perché preferisco fare politica; ritengo sia una soluzione migliore, però, concentrarsi sulla tariffa, più che su tutto il resto, nonché su tutti quei meccanismi che abbiamo istituito: ritorneremo sicuramente su questo punto.

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, desidero solo fare un'ultima battuta, soprattutto per precisare un aspetto ed evitare un equivoco con il signor Vice ministro: quando ho posto il problema dell'affidabilità della *governance* nella realizzazione dell'evento, non intendevo minimamente suscitare una questione di segno politico, tutt'altro. La passione e la competenza che lei dimostra, signor Vice ministro, rappresentano una condizione indubbiamente necessaria, ma che, alla luce dei fatti e soprattutto

del tempo che abbiamo di fronte, rischia di non essere sufficiente. In prospettiva, mi pongo dunque il problema dell'eventuale necessità che il Governo valuti se non sia il caso di affidarsi ad una gestione commissariale vera, per salvare la faccia a tutti, dal momento che, se un evento internazionale rischia di rivelarsi «farlocco», non si va a vedere chi ne sia il responsabile, ma è l'intero Paese sostanzialmente a fare una figura inopportuna. Non perché manchi il commissario, anzi, il problema è relativo alla dotazione di poteri straordinari. Finché questo Paese non modifica gli strumenti di regolamentazione necessari – mi riferisco al codice degli appalti, ma la questione si farebbe veramente lunga e avremo modo di riprenderla – il rischio è che ci si ritrovi ad essere spettatori impotenti.

Il riferimento che lei ricordava prima, dal momento dell'approvazione di un determinato atto alla sua ufficializzazione, significa che non possiamo poi mettere qualcuno sul banco degli imputati accusandolo che sono serviti sei mesi per ratificare un provvedimento. Occorre invece disporre di piena disponibilità di poteri: è compito del Parlamento, con la Commissione competente, vigilare che non vi siano abusi; quando però ricorrono eventi di questo tipo, il Paese è in gioco nella sua interezza, ecco il richiamo che volevo rammentare a tutti noi.

In questo Paese, purtroppo, i grandi eventi sono gestiti con la Protezione civile, strumento assolutamente improprio, che però ci ha consentito talvolta di salvare la faccia.

CASTELLI (*LNP*). Questo è il nostro grande dilemma, perché ci ritroviamo sempre in un perverso gioco dell'oca.

FILIPPI Marco (*PD*). Senatore Castelli, se mi provoca le rispondo che siete voi ad averci fatto fare una figuraccia anche nell'utilizzo di quegli strumenti, che fino ad un certo punto avevano anche funzionato.

CASTELLI (*LNP*). Anche adesso, sulla questione dei piani economico finanziari, accade che i mercati presentino una loro velocità che non dipende da noi: ogni volta che cambiano le condizioni, dobbiamo rifare il giro del gioco dell'oca, tornare al Cipe e poi alla Corte dei conti e così via.

Speriamo, attraverso le nuove norme, di essere riusciti a bloccare questo gioco perverso. Altrimenti ritorniamo a fare il giro che dura un anno: redatto un nuovo piano economico finanziario, viene approvato, dopodiché il mercato intanto ha mutato ulteriormente le condizioni e siamo sempre lì, senza riuscire ad uscirne.

Mi pare che l'osservazione del senatore Marco Filippi rientri in questo: guarda caso, siamo usciti dall'emergenza e adesso dobbiamo rientrarci, altrimenti non riusciamo a gestire la situazione. E non lo dico con spirito polemico.

PRESIDENTE. Ringrazio il vice ministro Ciaccia per la sua disponibilità.

Dichiaro conclusa la procedura informativa in titolo.

I lavori terminano alle 9,40.