



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROBLEMATICHE RELATIVE
ALLA REALIZZAZIONE DEGLI INVESTIMENTI
INFRASTRUTTURALI

117^a seduta (pomeridiana): mercoledì 8 luglio 2009

Presidenza del presidente GRILLO

I N D I C E

Audizione di rappresentanti del Comune di Milano, della CAL-Concessioni autostradali lombarde S.p.A., del provveditore alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria, Francesco Errichiello, e dell'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia S.p.A, Giovanni Castellucci

* PRESIDENTE	Pag. 3, 4, 7 e <i>passim</i>	ACERBO	Pag. 5, 6, 7 e <i>passim</i>
* BUTTI (PdL)14, 18, 31	BERETTA	4
CICOLANI (PdL)	22	* CASTELLUCCI	23, 24, 25 e <i>passim</i>
GALLO (PdL)	15, 17	COLETTA	8, 11, 12 e <i>passim</i>
* MENARDI (PdL)13, 14, 26	ERRICHIELLO	19, 21, 22 e <i>passim</i>
VIMERCATI (PD)	6, 7, 12 e <i>passim</i>	ROGNONI	12, 13, 14 e <i>passim</i>
* ZANETTA (PdL)	7		

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.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per il Comune di Milano, il dottor Giacomo Beretta, assessore al bilancio, il dottor Francesco Martelli, addetto stampa e l'ingegner Antonio Acerbo, direttore centrale area ingegneria; per CAL-Concessioni autostradali lombarde S.p.A., l'architetto Mauro Coletta, presidente, l'ingegner Antonio Rognoni, amministratore delegato, l'architetto Giacomo Melis, il dottor Felice Morisco e l'avvocato Carmen Leo; l'ingegner Francesco Errichiello, provveditore alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria; per Autostrade per l'Italia S.p.A., l'ingegner Giovanni Castellucci, amministratore delegato e la dottoressa Simonetta Giordani, responsabile rapporti istituzionali.

I lavori hanno inizio alle ore 14,40.

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione di rappresentanti del Comune di Milano, della CAL-Concessioni autostradali lombarde S.p.A., del provveditore alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria, Francesco Errichiello, e dell'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia S.p.A, Giovanni Castellucci

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulle problematiche relative alla realizzazione degli investimenti infrastrutturali.

È oggi prevista dapprima l'audizione di rappresentanti del Comune di Milano, della CAL-Concessioni autostradali lombarde S.p.A., del provveditore alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria; seguirà l'audizione dell'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia S.p.A.

Ringrazio anzitutto i graditi ospiti che, con la loro presenza, ci hanno fatto l'onore di partecipare a questa prima audizione. Prima di cedere loro la parola, vorrei illustrare brevemente gli obiettivi dell'indagine conoscitiva in titolo.

Da diversi mesi stiamo conducendo un'altra indagine conoscitiva, per capire come funziona il sistema delle concessioni in Italia. Tuttavia, attesa la crisi finanziaria ed economica che stiamo attraversando e considerato che tutti riconoscono che gli investimenti in opere pubbliche hanno un effetto anticiclico (non c'è dubbio che il settore ha queste caratteristiche), vorremmo capire meglio, come Commissione, cosa succede dopo che un'opera pubblica viene approvata dal CIPE (nel caso odierno, che riguarda la Regione Lombardia, si tratta di opere pubbliche di carattere strategico).

Infatti, dopo la fase istruttoria iniziale di avviamento e di identificazione delle risorse finanziarie necessarie e dopo la fase deliberativa del

CIPE, poi non è più prevista a livello centrale governativo una cabina di monitoraggio e non si riesce a capire perché la realizzazione di determinate opere non inizia, inizia in ritardo o incontra delle complicazioni (i motivi di solito si vengono a sapere dopo).

Noi vorremmo farci un'idea un po' più precisa di cosa succede, interloquendo con chi sta in trincea e si occupa della fase operativa. Anziché convocare il Ministro (che sicuramente poi ascolteremo) o il Presidente dell'ANAS, mi interesserebbe di più conoscere la voce dei protagonisti sul territorio, per capire quali sono gli elementi critici che si incontrano nell'utilizzo delle risorse messe a disposizione e nelle procedure che devono essere rispettate per spendere queste risorse. Vorremmo capire insomma cosa succede una volta che viene identificata un'opera, viene approvato il progetto definitivo e viene organizzato lo stanziamento (almeno a livello di competenza della decisione del CIPE).

Abbiamo ritenuto pertanto di iniziare questa indagine conoscitiva, che crediamo non debba durare troppo a lungo, ed abbiamo deciso di cominciare da quella che è la prima Regione d'Italia, sia perché organizzerà l'Expo 2015, sia perché in Lombardia sono state già avviate e consolidate decisioni innovative (mi riferisco all'accordo ANAS-Regione e al decollo della CAL).

Cedo ora la parola al dottor Beretta, assessore al bilancio del Comune di Milano.

BERETTA. Signor Presidente, ringrazio lei e la Commissione per l'opportunità che mi viene offerta di essere ascoltato e di illustrare le problematiche che riguardano la realizzazione di due opere importanti, le linee metropolitane M4 e M5. Esse fanno parte di quel pacchetto di opere legate all'Expo che, nel tavolo della Regione Lombardia, sono affidate all'amministrazione comunale di Milano. Le due opere rappresentano per la città di Milano un importante risultato. Si tratta di due opere di collegamento che vanno a chiudere il cerchio della rete metropolitana e che metteranno in collegamento tutta la città a livello sotterraneo.

Mi limito ad osservare che, per quanto concerne l'amministrazione comunale, noi abbiamo compiuto tutti i passi che riguardano la copertura economica, le procedure e gli aspetti legati alla gara; abbiamo già i fondi necessari per avviare l'opera. L'ingegner Acerbo, che segue le procedure tecniche, illustrerà il punto sul quale siamo fermi, in attesa della delibera CIPE che dovrebbe stanziare il contributo statale: lui saprà dirvi gli aspetti tecnici e le difficoltà che si incontrano nell'affrontare una gara.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola all'ingegner Acerbo, ricordo che stiamo discutendo di opere fondamentali, che già il vice ministro Castelli ci ha illustrato in audizione quindici giorni fa. La M4 è la linea metropolitana Policlinico-Linate, mentre la M5 è la linea metropolitana Garibaldi-San Siro, che usufruisce di risorse private (secondo lo schema che ci è stato dato) e di contributi degli enti locali, segnatamente del Comune di Milano. Voi siete la stazione appaltante in questo caso?

ACERBO. Sì, signor Presidente. Sono il direttore centrale dell'area ingegneria del Comune di Milano. Tutti i lavori pubblici e privati, anche quelli riguardanti la metropolitana, dipendono da me. In questo caso mi occupo delle linee M4 e M5, da due punti di vista diversi.

La linea M5 è il prolungamento di una linea già affidata, con un contratto di costruzione e gestione, ad un consorzio cui fanno capo una serie di imprese. Il primo tratto della linea M5, che va da Bignami a Porta Garibaldi, si concluderà nel novembre 2011, con l'apertura prevista entro il Natale 2011. Il secondo tratto è quello di cui parlava prima il Presidente della Commissione, che va da Porta Garibaldi fino a San Siro: per questo tratto si è proceduto all'affidamento diretto, essendo una sezione del primo contratto, che quindi rientra nei settori esclusi (ai quali non si applica il codice degli appalti) ed entro il mese di luglio firmeremo il contratto. Si tratta di una metropolitana completamente automatizzata, quindi senza conducente a bordo, con carrozze a quattro casse che saranno in grado di smaltire non solo il traffico relativo all'evento dell'Expo, ma anche tutto il traffico relativo agli eventi presso lo stadio di San Siro e la nuova zona della Fiera, dove saranno realizzate due stazioni di interscambio di notevole importanza.

Per quanto riguarda invece la linea M4, in questo momento stiamo aprendo le buste per la prequalifica delle imprese (finiremo entro il 22 luglio). Si sono presentati tre consorzi; abbiamo già prequalificato i primi due, mentre per il terzo termineremo la procedura entro la settimana prossima. Una volta prequalificate le imprese e aggiornati i documenti (le buste hanno un'anzianità di tre anni; c'è stato il problema della mancanza di finanziamenti) e una volta ricevuti i finanziamenti da parte del Comune e i futuri finanziamenti da parte del CIPE, provvederemo nell'arco del mese di settembre a mandare le lettere di invito ai tre consorzi, sollecitandoli a presentare un'offerta qualità-prezzo legata non solo al costo del biglietto che verrà pagato, ma anche ai tempi di realizzazione e ai servizi che verranno offerti. Come viene effettuato il controllo?

Per cominciare, la stazione appaltante in questo caso è l'impresa che esegue i lavori, che a sua volta subappalta le parti impiantistiche, meccaniche ed elettriche ad un'alta sorveglianza, svolta interamente dal Comune. Per quanto riguarda la M5, la MM (Metropolitana milanese) viene utilizzata per il controllo, mentre per quanto riguarda la M4 la MM si occuperà della direzione dei lavori ed il Comune dell'alta sorveglianza.

Ad oggi, la realizzazione dei lavori della M5 rientra nei tempi prestabiliti; nonostante i problemi riscontrati, sarà rispettata l'apertura per l'autunno 2011, come inizialmente previsto dalla consileria del cantiere. Scavando in corrispondenza della galleria, abbiamo rinvenuto diverse fonti di inquinamento nelle falde: siamo andati ad interferire con alcune zone abbandonate, usate come discariche.

La M4, invece, passa per il centro di Milano: il Presidente parlava del tratto Policlinico-Linate; in realtà la linea parte da San Cristoforo per poi passare per il Policlinico e arrivare a Linate, attraversando quindi tutto il centro di Milano e anche zone di pregio. Da circa un anno stiamo

effettuando indagini archeologiche per evitare problemi a livello di scavi, in particolare in corrispondenza delle stazioni. E infatti, in certi casi, come la zona di piazza San Babila o della Basilica di Sant'Ambrogio, abbiamo trovato alcuni reperti, per cui stiamo adattando le stazioni in loro funzione.

Con la definizione della richiesta di offerta entro settembre, si potrà stabilire un prezzo chiuso, evitando i problemi comuni alle opere pubbliche: mi riferisco alla necessità di rivedere l'importo dei lavori a causa del ritrovamento di reperti archeologici. In questo modo, cerchiamo di bloccare il prezzo, fatto salvo chiaramente il discorso relativo all'incremento in base all'indice ISTAT, non tanto per la costruzione quanto per il costo del biglietto.

I controlli sulla M5 finora sono stati soddisfacenti, non solo a livello dei lavori in generale, ma anche con riferimento alla certificazione antimafia, nel senso che abbiamo ordinato all'impresa di fornire tutti i lavoratori non solo di *badge*, ma nei nuovi appalti anche di un *chip* (è quello presente nella carta regionale dei servizi, già utilizzata in campo sanitario). Viene poi controllato il percorso degli automezzi all'esterno del cantiere: tramite il sistema GPS, si può monitorare non solo il percorso ma anche il luogo di scarica, per evitare che ci si possa fermare in un luogo diverso per scaricare materiali «non corretti». È una procedura abbastanza nuova in Italia, che stiamo per utilizzare per la M4 e anche per il secondo tratto della M5.

VIMERCATI (PD). Signor Presidente, vorrei porre un quesito all'ingegner Acerbo su un aspetto che non mi è chiaro: mi pare di aver capito che la realizzazione del primo lotto della M5 rientra nei tempi previsti, per cui verrà conclusa alla fine del 2011.

ACERBO. Sì, sarà inaugurato a Natale 2011.

VIMERCATI (PD). Il contratto del secondo lotto dell'M5 sarà siglato a luglio di quest'anno?

ACERBO. Sì, entro la fine di questo mese.

VIMERCATI (PD). Allora non ho capito bene quando pensate di terminare l'opera.

Per quanto riguarda la M4 – se ho inteso bene – in autunno avremo informazioni sia sul termine dei lavori sia sul prezzo finale, visto che ad oggi lei non è in grado di fornirci una stima sulla prevista conclusione dell'opera. Per il finanziamento comunale della M4 naturalmente i responsabili siete voi, ma quello statale è idoneo e corrisponde alle previsioni?

E infine le pongo un'ultima questione: nel prospetto consegnatoci dal vice ministro Castelli rimane la M6, ancorché il Vice Ministro ci abbia comunicato che la sua realizzazione sarà poi accantonata; avete un'idea

di cosa significhi questo? L'opera verrà posticipata a dopo l'Expo o vi è comunque una possibilità di realizzarla entro l'aprile 2015?

ACERBO. Per quanto riguarda la M5, il termine dell'opera – come per tutta la linea M4 – è legato all'Expo, quindi è fissato entro la fine del 2014. Il prezzo è definito, perché manca soltanto da firmare il contratto; per quanto concerne la M4, dobbiamo definire quel delta di costo aggiuntivo eventuale, in funzione degli scavi archeologici che stiamo portando avanti. Stiamo modificando alcune stazioni: certamente non si tratterà di centinaia di milioni di euro, ma al massimo di 30 o 40 milioni su un importo globale di 1,5 miliardi (un 3-5 per cento di scostamento, che ad oggi ci può stare).

Abbiamo davanti dei tempi molto ristretti (e cioè dicembre 2014). Siccome lo scopo è di consegnare i lavori entro la fine di quell'anno, si dovrà partire con due talpe meccaniche da due punti diversi.

VIMERCATI (PD). E cosa può dirmi sulla linea M6?

ACERBO. D'accordo con la Regione Lombardia, abbiamo «stornato» i finanziamenti da questa linea ad un *ring* ferroviario, nell'ottica anche di Ferrovie dello Stato: una sorta di *circle line*, che parte dalla stazione di San Cristoforo, per passare dalla fermata Forlanini, e che avrà il proprio termine alla stazione centrale.

PRESIDENTE. Non siete voi però il soggetto attuatore.

ACERBO. Infatti, nell'ottica della Regione Lombardia, il finanziamento è stato dirottato sulla rete ferroviaria.

VIMERCATI (PD). Lo «switch» quindi è avvenuto sulla ferrovia Malpensa-Rho?

ACERBO. Sì, per il triplicamento di quella linea.

ZANETTA (PdL). Signor Presidente, mi pare di aver capito che ci sarà un aggravio del costo del biglietto. Visto che il *ticket* metropolitano costa già abbastanza, mi interessa sapere in che misura queste opere incideranno sul sistema metropolitano, se vi sarà un biglietto unico. Avete già fatto qualche stima in proposito?

ACERBO. Oggi il *ticket* ha un costo indicativo di 1,4 euro, paragonabile a quello della metropolitana interna. L'ottica secondo cui è stata compiuta tale scelta risponde alla volontà di creare una tariffa unica a livello provinciale e regionale, per cui è stato preso in considerazione un possibile interfacciamento delle tariffe comunali, provinciali e regionali, al fine di poter viaggiare all'interno di quest'area con un solo biglietto. Questo discorso viene gestito direttamente dalla Regione.

Vogliamo certamente cercare di allungare i tempi di concessione, senza aumentare il costo del biglietto. Se la concessione durerà 35 anni anziché 30, non cambia molto, mentre l'aumento del secondo da 1,5 a 2 euro avrebbe un peso molto diverso. Il prolungamento della durata della concessione è quindi la priorità per il contenimento degli eventuali costi aggiuntivi, proprio in quell'ottica.

PRESIDENTE. Quanto si scarica sulla tariffa, comunque, al di là del dimensionamento temporale della concessione?

ACERBO. Oggi come oggi, dal momento che il Comune ne trattiene una percentuale, la tariffa viene riconosciuta al concessionario nella misura del 70 per cento. Il cittadino di questo non si accorge, trattandosi di una tariffa (è un delta che incassa l'amministrazione). Va altresì specificato che la società M4 è per il 60 per cento del Comune di Milano e per il 40 per cento di privati. Si tratta quindi di soldi che, una volta usciti dalle casse del Comune, vi rientrano nella percentuale del 60 per cento.

PRESIDENTE. Nello schema che ci è stato consegnato in occasione della audizione del vice ministro Castelli, c'è un'evidenza di 185 milioni di euro per la M4 e di 133 milioni di euro per la M5 che derivano da privati.

Cedo ora la parola al presidente della CAL, architetto Coletta.

COLETTA. Signor Presidente, ringrazio anzitutto lei e gli onorevoli senatori per l'opportunità che viene offerta a CAL di presentarsi e di illustrare lo stato di attuazione delle opere da realizzare. Svolgerò una breve introduzione per poi lasciare la parola all'ingegner Rognoni che illustrerà la parte operativa.

PRESIDENTE. La interrompo solo per dirle che vorremmo ascoltare qualcosa di più di una breve introduzione. Lei sa che, l'idea di realizzare il federalismo autostradale è stata lungamente discussa, in Parlamento non c'era un fronte unitario e sono emerse delle problematiche. Pertanto, ci interessa molto sapere come sta andando la prima esperienza in questo senso. È uno dei casi in cui abbiamo innovato istituzionalmente e vorremmo capire bene come stanno funzionando la gestione e i controlli.

COLETTA. Senz'altro, signor Presidente. CAL nasce nel febbraio 2007 a seguito di una precisa disposizione normativa, contenuta nella legge finanziaria per il 2007: è un ente concedente e, come tale, ha ereditato tutte le azioni che doveva porre in essere ANAS per quanto riguarda tre opere importanti da realizzare nella Regione Lombardia. Rispetto alla normativa successiva, infatti, la legge istitutiva della CAL, individuava già le opere che dovevano essere realizzate da questa società mista: la Pedemontana lombarda, la Bre.Be.Mi. e la tangenziale Est esterna di Milano.

La società è stata costituita in maniera paritetica (50 per cento ANAS, 50 per cento Regione Lombardia, tramite la controllata ILSPA), ed ha iniziato subito ad essere operativa. Le infrastrutture da realizzare comprendono circa 200 chilometri di rete autostradale nuova, oltre a circa 100 chilometri di rete di viabilità di adduzione (sto parlando del complesso degli interventi).

Chiaramente la società è partita con una forte possibilità di integrazione con la potenzialità ANAS (che vanta un'ampia esperienza come concedente), ma anche con ILSPA, che è concedente per due opere regionali (la Broni-Mortara e la Cremona-Mantova).

La sede della società è stata stabilita a Milano ed è operativa con dieci unità. Entrando nella fase viva dell'operazione (l'alta vigilanza e sorveglianza, che ci competono come ente concedente), l'organico verrà potenziato in base alle necessità.

La prima delle tre opere da realizzare è la Pedemontana lombarda, un'opera di 90 chilometri. Si tratta di una concessione già assentita da ANAS ad una società (composta al 50 per cento da Autostrade e al 50 per cento da Serravalle) all'inizio degli anni Novanta, prima del recepimento della normativa europea. Tale concessione non è mai andata avanti, per questioni che riguardavano il tracciato ed altri aspetti.

Durante la gestione ANAS si è arrivati per lo meno a portare il progetto preliminare all'approvazione del CIPE. Successivamente con CAL si sono riavviate tutte le procedure, in maniera abbastanza consistente.

Il tratto autostradale parte da Bergamo fino a raggiungere l'A8 e l'A9, con due peduncoli a Nord (le tangenziali di Como e di Varese). Superato il primo CIPE, è stata innovata la convenzione unica, dopo che è stata annullata la precedente. Tale convenzione non è stata approvata con una legge, ma ha seguito un'altro *iter* (passando attraverso il CIPE, il NARS, le Commissioni parlamentari e, successivamente, il decreto interministeriale con registrazione della Corte dei conti). Attualmente il progetto definitivo è in conferenza dei servizi.

All'interno del contratto di concessione esiste un cronoprogramma ben scandito, che la società concessionaria deve rispettare: al momento siamo in anticipo, e questo è un elemento importante per il raggiungimento dell'obiettivo di concludere i lavori per l'Expo 2015.

Facendo un passo indietro, sottolineo che tutte e tre le opere sono inserite all'interno della programmazione e della legge obiettivo come opere strategiche, legate alla manifestazione dell'Expo 2015. Il nostro obiettivo è quindi di ultimare le opere, entro la fine del 2014. In particolare la Pedemontana lombarda, l'opera più grande, dovrebbe essere terminata proprio nel 2014, prima dell'avvento della manifestazione.

La seconda delle tre opere è la Bre.Be.Mi. Si tratta di un collegamento che parte da Brescia e, passando sotto Bergamo, arriva in prossimità di Milano, esattamente a Melzo. Quindi collegherà Brescia a Melzo come tratto autostradale, per poi interconnettersi con la tangenziale Est esterna di Milano (TEM), creando un arco di collegamento tra TEM e Bre.Be.Mi., ed infine entrare a Milano con l'ammodernamento di due pro-

vinciali (la Rivoltana e la Cassanese). Si tratta di un'opera di circa 60 chilometri, da realizzare in *project financing*, con la gara esperita da ANAS. La concessione è di 19 anni e mezzo.

A questo proposito ricordo che la concessione della Pedemontana è di 30 anni. La prima parte della Pedemontana costerà circa 4,5 miliardi di euro, con un contributo di 1,25 miliardi di euro già assentito per legge con le varie finanziarie, e previsto dalla precedente normativa.

Tornando alla Bre.Be.Mi., si tratta di un'opera che ha ricevuto recentemente anche la seconda approvazione del CIPE, quindi è immediatamente cantierabile. Siamo ora nella fase di approvazione dei progetti, per far iniziare immediatamente i lavori.

La terza opera è la TEM: anch'essa è stata aggiudicata con l'appalto della finanza di progetto. Si tratta di un'opera di 30 chilometri, che va dalla A4 fino alla A1, all'altezza di Melegnano; per un tratto si interconnette con la Bre.Be.Mi., come dicevo prima. Anche questa prevede opere compensative importanti.

A seguito dell'aggiudicazione dell'appalto, è stata stipulata la nuova convenzione di concessione, che è stata trasmessa al Ministero secondo l'*iter* approvativo. Siamo leggermente più indietro rispetto alle altre due opere, per le quali c'era già una convenzione, un contratto di appalto e un concessionario individuato. Tuttavia, anche con questa terza opera siamo in anticipo rispetto ai tempi che ci eravamo prefissati. Considerata l'entità dell'opera, riteniamo di poter concludere ampiamente nei termini previsti, cioè entro il 2014.

Lei, signor Presidente, mi ha chiesto di riferire della nostra esperienza. Io devo dire in maniera molto concreta e molto forte, anche se rappresento l'ANAS nel ruolo di concedente, che un impulso notevole è stato dato per arrivare alla condivisione del progetto a livello di istituzioni, con l'avvio di un accordo di programma presso la Regione Lombardia (così come previsto dalla norma). Questo ci ha permesso, per tutte e tre le opere, di arrivare dal progetto preliminare al progetto definitivo condividendo con gli enti locali (in particolare con i Comuni) tutti i vari aspetti, non solo quelli riguardanti il singolo Comune, in una inquadratura generale dell'opera.

Questa è un impegno davvero importante: non credo che in Italia al momento siano in corso lavori per realizzare altre opere stradali lunghe 200 chilometri; spesso si tratta solo di potenziamenti o adeguamenti della rete. E per realizzare 200 chilometri di rete autostradale, i problemi sono veramente tantissimi.

Al momento, è in corso la conferenza dei servizi per l'autostrada Pedemontana lombarda, che è un'opera abbastanza delicata; successivamente vi sarà quella dedicata alla TEM. Riteniamo di aver superato tantissimi aspetti critici grazie all'adozione dell'accordo di programma: ci ha consentito di arrivare in tempi pressoché brevi alla definizione del tracciato e non soltanto.

All'interno dell'accordo di programma sono stati istituiti tavoli tecnici, coordinati dalla Regione Lombardia, che hanno permesso di indivi-

duare i vari interventi. Un tavolo specifico ha addirittura valutato tutti gli aspetti ambientali connessi all'opera e le sue ricadute sul territorio, perché – come sappiamo bene – tutti vogliono che le opere vengano realizzate, ma nel giardino dell'altro, come si suol dire banalizzando. È quindi importante far capire perché un'opera deve avere quel preciso tracciato e quali sono le sue ricadute.

Sicuramente importante è stato anche il ricorso al contraente generale per la realizzazione di un lotto della Pedemontana lombarda: uno strumento sicuramente efficiente ed importante.

Una delle problematiche che abbiamo riscontrato e che mi permette di entrare nel vivo del contributo che possiamo dare alla Commissione è legata alle interferenze. Trattandosi di un'opera di 200 chilometri, andare incontro alle istanze degli enti interferiti diventa veramente un grossissimo problema: l'ideale sarebbe approvare un progetto unico, anche se il codice degli appalti prevede un programma all'interno del progetto stesso.

Con la nostra proposta vorremmo arrivare ad un progetto tale per cui l'ente interferito possa immediatamente rimuovere l'interferenza, perché questo, come sapete, è uno degli oggetti di contenzioso a valle con le società e con le imprese appaltatrici. Rinvenire un'interferenza all'interno di un'opera crea ritardi e rischia di compromettere veramente tutta l'operazione.

PRESIDENTE. Approfondiamo questo aspetto dell'interferenza: nel caso concreto, cosa vi è successo?

COLETTA. Al momento non siamo ancora entrati nell'operatività, però trattandosi di un'opera di 200 chilometri spesso nemmeno gli enti sanno dove passano i cavi o le fognature. Dal momento che accade anche questo, signor Presidente, dobbiamo necessariamente individuare gli enti interferiti, al limite facendoli partecipare all'interno dei progetti stessi o dell'accordo di programma, per avere poteri più cogenti ed essere addirittura sostitutivi nello spostamento.

Mi avvarrò di un esempio abbastanza banale: per la pubblica utilità, lo spostamento di un traliccio dell'Enel diventa sicuramente un'opera costosa soprattutto se non programmata da parte degli enti interferiti. Anche se è vero che poi verranno rimborsate tutte le spese, ove non in concessione, da parte della società che gestisce l'opera stessa. Questo è sicuramente un aspetto importante da valutare, affinché non avvengano impedimenti nei lavori, a valle di tutto quanto riguarda l'approvazione del programma e l'appalto.

In linea generale, nella mia esperienza come CAL (Concessioni autostradali lombarde), la costituzione di una società mista e la sua presenza costante, con la possibilità di seguire tutta l'opera ed arrivare ad una concertazione sicura e ad una condivisione con quasi tutti gli enti ed i Comuni, è stata sicuramente una scelta positiva ed importante.

Spero di essere stato chiaro nella mia esposizione; resto a disposizione per ulteriori delucidazioni.

VIMERCATI (PD). Vorrei farle una domanda con riferimento al *budget* della Pedemontana: il vice ministro Castelli, audito da noi qualche settimana fa ha individuato il costo dell'opera in 3,8 miliardi di euro; lei invece ci ha parlato di 4,5 miliardi. Qual è la ragione di tale difformità?

COLETTA. Ho citato l'importo lordo del progetto: la difformità è tra l'importo lordo e quello netto.

VIMERCATI (PD). Siccome mi risulta che vi siano in sospenso alcune opere, per le quali si sono sviluppate diverse discussioni, vorrei che venisse specificato questo aspetto. La sua risposta a questa mia domanda potrebbe essere che lei contabilizza anche tali opere in sospenso?

COLETTA. No, tali opere vanno aggiunte.

VIMERCATI (PD). Ma 700 milioni non sono pochi ed è chiaro che il costo è lordo.

COLETTA. All'interno del piano economico finanziario, del *budget* di spesa, viene inserito un importo netto per quantificarne l'equilibrio e per determinare la remunerazione alla concessionaria. L'importo progettuale è di 4,6 milioni di euro, mentre all'interno del piano finanziario il costo dell'opera sarà di 3,8. Devo aggiungere che le opere mancanti sono le due ulteriori tangenziali (i secondi lotti della tangenziale di Varese e di quella di Como), che vanno aggiunte ai 4,6 milioni di euro.

PRESIDENTE. Sono un'altra cosa?

COLETTA. Le due opere devono essere aggiunte a quell'importo, signor Presidente: il senatore Vimercati mi ha chiesto se la differenza tra i 4,6 ed i 3,8 milioni di euro era data dalla loro assenza, ma non è legata a questo.

VIMERCATI (PD). Il Vice Ministro ci ha già indicato una cifra al netto dei ribassi d'asta.

COLETTA. Sicuramente, ma si tratta dei ribassi d'asta presunti all'interno di tutta l'opera (tra l'altro, uno è stato già acquisito, perché una gara è stata già aggiudicata).

ROGNONI. Signor Presidente, desidero intervenire in risposta alla domanda posta dal senatore Vimercati, per fornirvi numeri più precisi, con riferimento al piano economico finanziario (i dati contrattuali).

Il costo complessivo della Pedemontana, con l'esclusione dei secondi lotti delle tangenziali di Varese e di Como, che sono oggetto di dibattito

sui giornali in questi giorni, ad oggi è esattamente di 4.679.990.000 euro. Questa cifra è lorda, quindi comprensiva degli oneri finanziari per la realizzazione dell'opera, mentre il costo complessivo netto di investimento, al contrario, è di 4.046.385.000 euro.

I costi attualmente previsti per i secondi lotti delle tangenziali di Como e di Varese, che sono esclusi dai numeri che ho riportato or ora, sono i seguenti. Nel caso della tangenziale di Como, si tratta di 859 milioni di euro, calcolati sul tracciato che era stato successivamente identificato e che è oggetto di dibattito, anche sui *media*: un'opera che presenta comunque problematiche di carattere tecnico, ma che potrebbe essere realizzata per questa cifra.

Il costo complessivo del secondo lotto della tangenziale di Varese ammonta a 419 milioni di euro ed è anch'esso escluso da quei 4.679.990.000 euro di cui ho parlato inizialmente.

A fronte di questi importi, è stato stanziato con la finanziaria per il 2007 un contributo pubblico di 1,245 miliardi di euro, che è stato successivamente reso disponibile. Quindi, se sottraiamo a quei 4,68 miliardi di euro circa 1,25 miliardi di contribuzione pubblica, abbiamo per differenza il contributo privato che dovrà essere reperito dal concessionario per la realizzazione dell'opera.

Io credo che il vice ministro Castelli si potesse riferire a quanto è ancora da appaltare dell'autostrada Pedemontana.

VIMERCATI (PD). Può prendere visione della tabella che ci ha consegnato il vice ministro Castelli, ingegner Rognoni.

ROGNONI. Volentieri. Io credo però che sia il caso di sottolineare che, dell'intero valore complessivo della Pedemontana, una parte (quella col *general contractor* che realizza la connessione tra l'autostrada Milano-Como e l'autostrada Milano-Varese, A8-A9) è già stata appaltata, per un valore di circa 700 milioni di euro.

PRESIDENTE. La domanda del collega Vimercati è posta sulla base di una tabella che ci ha fornito il vice ministro Castelli. Vorrei tuttavia invitare i colleghi a focalizzare l'attenzione sulle cose che ha detto il presidente della CAL, che ci riguardano più da vicino. Mi riferisco ai problemi sollevati, in positivo e in negativo, dall'architetto Coletta.

MENARDI (PdL). Signor Presidente, intervengo proprio in relazione al richiamo che lei ci ha appena fatto. A fronte di un importo lordo di 4.680 milioni di euro della Pedemontana, ad oggi c'è un finanziamento di 1.245 milioni di euro. Il lavoro è stato affidato ad un contraente generale...

ROGNONI. Solo parte del lavoro.

MENARDI (PdL). Ora ci arrivo. Dicevo che il lavoro è stato affidato ad un contraente generale per la somma di 700 milioni di euro. È così?

ROGNONI. È così.

MENARDI (PdL). Ma il contraente generale ad oggi non è affidatario della Pedemontana. Allora è un contraente generale di che cosa? Di un pezzo della Pedemontana?

ROGNONI. La Pedemontana è costituita da un tracciato che collega Dalmine con la A8 e la A9. Questo tracciato è stato suddiviso in due parti. Una parte è costituita dal tracciato di collegamento tra la A8 e la A9, per il quale è stata realizzata la progettazione preliminare e, sulla base della progettazione preliminare, è stata effettuata una gara per l'identificazione di un *general contractor*, che avrebbe avuto (come sta avendo) l'onere di redigere il progetto definitivo (esecutivo) e di effettuare la realizzazione dell'opera.

MENARDI (PdL). Ma l'importo quant'è?

ROGNONI. 680 milioni di euro. Per il tratto dalla A9 fino a Dalmine è stata invece svolta una gara per l'identificazione del progettista che avrebbe dovuto realizzare la progettazione definitiva. La progettazione definitiva è stata ultimata, è stata oggetto della conferenza dei servizi e sarà, nei prossimi mesi, oggetto di una gara di appalto integrato per l'identificazione di un costruttore che dovrà redigere il progetto esecutivo e poi realizzare l'opera. Le due procedure, diverse tra loro, sono contestuali nella redazione del progetto definitivo, mentre la procedura per l'identificazione del *general contractor* sulla tratta che va dalla A8 fino a Dalmine subirà un allungamento di un anno, perché dovrà essere svolta una gara per l'identificazione del costruttore. Spero di essere stato chiaro.

MENARDI (PdL). Quindi questa seconda parte dell'opera vale la bellezza di 3.800 milioni di euro circa.

ROGNONI. È esattamente così.

BUTTI (PdL). Signor Presidente, vorrei focalizzare l'attenzione su quanto ha detto il presidente Coletta. Condivido le sue considerazioni relativamente ai problemi che la realizzazione di un'opera così importante incontra sul territorio. Abbiamo tutti una certa esperienza: chi è da qualche anno in Parlamento e chi ha ricoperto incarichi di amministratore locale. Sappiamo perfettamente cosa significhi realizzare opere di questa portata sul territorio. Abbiamo anche la fortuna di avere qui l'ingegner Rognoni, il quale ha parlato, sempre a nome della CAL, di due opere che non costano poco; opere strettamente connesse alla Pedemontana.

Francamente, tra quello che esce sulla stampa, quello che abbiamo sentito dire due volte dal vice ministro Castelli, quello che ci ha riferito lei in questo momento e quello che è stato dichiarato dal presidente di

Autostrada pedemontana lombarda S.p.A. Terragni, si ha la sensazione che le versioni siano molteplici.

Il vice ministro Castelli, nel corso della prima audizione (all'epoca era ancora Sottosegretario), sostanzialmente ha detto che le tangenziali di Como e Varese sono opere connesse alla Pedemontana – questo è un dato di fatto, che sappiamo tutti perfettamente – addirittura inserite nella prima delibera CIPE. Poi ha aggiunto che c'è una cornice finanziaria, all'interno della quale rientrano le opere connesse. Dopodiché ha detto una cosa che personalmente mi ha un po' stupito: che si sarebbe proceduto con il finanziamento delle opere già progettate e pronte per essere cantierizzate. Questo ha detto: basta rileggere i resoconti.

Oggi viene detto che il secondo lotto della tangenziale di Como costa 859 milioni di euro. Stiamo parlando del secondo progetto, quello che tiene conto – mi si corregga se sbaglio – delle complicazioni intervenute; in realtà è stato sbagliato il primo progetto, che prevedeva opere per una cifra inferiore. Noi non siamo ancora riusciti a capire chi abbia sbagliato questo progetto e non è una questione di poco conto: uno sbaglio che comporterà probabilmente la mancata realizzazione del secondo lotto della tangenziale e questo creerà una serie di problemi alla realizzazione della Pedemontana.

Vengo alla prima domanda: se non verranno realizzati i secondi lotti delle tangenziali di Como e di Varese, cosa succederà all'intera opera della Pedemontana?

La seconda domanda: è stato sbagliato o no il progetto? Il vice ministro Castelli nella seconda audizione ha spiegato (e a ragione) che è stata ignorata la presenza di un lago, che ci sono problemi di natura idrogeologica. Ecco perché, ingegner Rognoni, adesso si parla di realizzare gallerie ad una canna o due canne. Alla fine si dovranno delle risposte agli amministratori e alla gente.

Ed ora una terza domanda: è reale la quantificazione in 500 milioni di euro (così ha detto il presidente Terragni) del secondo lotto realizzato ad una canna o anche in questo caso si tratta di fantasie?

Un'ultima domanda: vedremo mai le tangenziali di Como e di Varese? Ha ragione il collega Menardi a strabiliarsi quando si parla di 3,8 miliardi di euro; ma teniamo presente, al di là delle complicazioni che giustamente ha citato il presidente Coletta, che se l'idea di quest'opera potesse incarnarsi oggi avrebbe l'età per essere eletta al Senato. Sono 44 anni che si parla di quest'opera.

Io ho grande fiducia nei confronti di CAL e dei suoi tecnici; però dateci qualche risposta e che sia una risposta definitiva: questa è la sede istituzionale migliore per farlo.

GALLO (*PdL*). Signor Presidente, vedo che le opere di riferimento (la Pedemontana, la Bre.Be.Mi. e la tangenziale Est) per buona parte prevedono un finanziamento privato, al di là dei distinguo e delle discettazioni sul finanziamento disponibile e sulle risorse da reperire. I finanziamenti privati, secondo il vice ministro Castelli, corrispondono a 2.555 mi-

lioni di euro per la Pedemontana e all'intero costo dell'opera per la Bre.-Be.Mi. e per la tangenziale Est.

Pertanto, su 12 miliardi di euro di costo complessivo, 6 provengono da finanziamenti privati. Da qui la mia domanda: il finanziamento privato è già assicurato all'interno della concessionaria oppure no? E in tal caso, da dove proviene? Questo mi interesserebbe sapere.

PRESIDENTE. Nel piano finanziario presentato dai concessionari si trova l'ipotesi di una tariffa che dà questo gettito. E il piano finanziario che viene approvato dal concessionario e dal concedente prevede un introito derivante dalle tariffe per quest'importo: nell'area più ricca del Paese è un bene registrare questi dati.

Vorrei riprendere un aspetto poc'anzi ricordato, per aggiungere qualche ulteriore elemento: l'architetto Coletta ha sottolineato con forza che se i tempi sono stati rispettati è perché l'accordo di programma ha funzionato – quindi grazie ad una decisione decentrata, con una Regione protagonista – mentre se tutto questo fosse stato deciso da Roma, le cose sarebbero andate diversamente.

Se il ricorso al *general contractor* nel primo lotto della Pedemontana pare abbia funzionato, mi chiedo perché per il secondo si sia deciso di seguire un'altra procedura.

E il problema delle interferenze è riconducibile alla mancanza di una norma oppure risale ad una prassi consolidata tale per cui non c'è la possibilità di far sì che il concessionario nella capacità di decidere superi l'ente locale, che magari non è in condizione di risolvere il problema dello spostamento di cavi o di fognature?

COLETTA. Signor Presidente, partendo dalla parte finale della sua domanda, devo dire che la problematica delle interferenze presenta un carattere veramente oggettivo. Un'opera di 200 chilometri necessariamente incontrerà alcune interferenze: ad esempio, la Pedemontana, che si sviluppa per 90 chilometri, interessa quattro province e 90 Comuni altamente urbanizzati, per cui lungo questo tracciato si trova veramente di tutto.

Come ho detto prima, spesso gli enti gestori dei servizi non riescono ad individuare i punti critici già in sede di conferenza dei servizi, dove vengono convocati, né quando sono in concessione hanno le risorse per adempiere agli spostamenti di cavi o fognature cui si trovano obbligati, indi per cui subentrano i contenziosi con la società concessionaria o spesso, a valle, tra l'impresa appaltatrice e la società concessionaria stessa.

La norma contenuta nel codice dei contratti prevede di individuare ed inserire gli enti interferiti o le società interessate dagli spostamenti all'interno di un programma, ma spesso manca un vero progetto definitivo cui si possa riconoscere la pubblica utilità per spostare l'opera stessa. Quindi, se già vi sono difficoltà per eseguire gli espropri al fine di spostare ad esempio un elettrodoto, diventa tutto davvero difficile.

Vi è un altro esempio classico di quanto sta accadendo: dovremo ora realizzare la terza corsia della A9, l'autostrada che va verso Como. Vi è

un lungo acquedotto a servizio di tutte le industrie posizionate lungo quell'asse, e spostarlo crea sicuramente problemi: in questo caso, abbiamo cercato di coinvolgere già a monte le società interessate, per arrivare ad una determinazione e un accordo fra le parti stesse.

Se le società interessate dagli spostamenti o gli enti interferiti venissero già coinvolti nell'accordo di programma, in modo da indurli ad impegnarsi a spostare con tempi certi tutte le opere, sicuramente guadagneremo tempo.

Di fatto la CAL ancora non si è posta questo problema, le si proporrà successivamente, però sia io sia l'ingegner Rognoni abbiamo esperienza in tal senso e riteniamo che, per un'opera così importante e di tale entità sotto l'aspetto chilometrico, si verificheranno problemi di vario tipo.

Ma veniamo al secondo aspetto, relativo alla scelta del contraente generale solo con riferimento al primo lotto della Pedemontana. L'appalto è stato fatto soltanto per quel lotto, dove la definizione progettuale era già in fase avanzata, mancando di fatto la restante parte, ossia il secondo lotto – quello grande, cui abbiamo fatto riferimento poc'anzi – costituito da più di 60 chilometri di autostrada da realizzare. È stata compiuta la scelta di procedere in questo modo, arrivando ad un progetto definitivo per la parte bassa, quella prossima al Nord di Milano, piuttosto che per l'altra.

Tornando alla disparità precedentemente menzionata, chiaramente è il concessionario l'ente appaltante di tutta l'opera, mentre noi siamo i soggetti aggiudicatori. La società concessionaria, già individuata nel 1990, ha quindi dato luogo ad una gara di contraente generale per quei due lotti e per la restante parte ha ritenuto – chiaramente in accordo con CAL – di procedere all'appalto della progettazione vera e propria. Adesso, però, i due aspetti hanno coinciso come tali, per cui si procederà parallelamente ad un'unica approvazione presso il CIPE.

Spero di aver risposto a tutte le vostre domande, signor Presidente.

GALLO (PdL). Signor Presidente, vorrei soddisfare una curiosità collegata alla domanda precedente. Siccome con riferimento alla tangenziale Est si parla di progetto preliminare e non definitivo, quindi il programma dei lavori va dal gennaio 2011 al gennaio 2014, la mia domanda è concentrata sulla tranquillità operativa derivante dalla gestione diretta di fondi propri per la realizzazione dell'opera: alla fine del 2014 si arriverà alla realizzazione dell'opera?

COLETTA. Senatore Gallo, se si riferisce alla tangenziale Est, i lavori finiranno sicuramente prima; il tempo più lungo verrà assorbito dalla Pedemontana.

Tra l'altro, nei due appalti in cui si è fatto ricorso al *project financing* abbiamo adottato due sistemi diversi. Il primo risponde a quella vecchia norma che lei, presidente Grillo, ricorderà, secondo la quale prima si sceglieva il concessionario, poi si andava all'approvazione del CIPE. La grande novità è stata quella di arrivare prima all'approvazione del CIPE per ottenere l'assenso sul progetto preliminare, al fine di conoscere già

la spesa relativa – anche se è vero che c'è il soggetto promotore – per poi svolgere la gara per individuare il concessionario, tenendo conto del progetto del promotore. Nel caso specifico, va detto che non vi era la preliezione nella chiusura della gara per la tangenziale Est esterna.

PRESIDENTE. Nel merito delle questioni sollevate dal senatore Butti, mi sembrerebbe utile qualche ulteriore chiarimento, ingegner Rognoni.

ROGNONI. Signor Presidente, cercherò di rispondere a tutte le domande e se ne dimentico qualcuna mi scuso preventivamente con il senatore Butti.

Come abbiamo sempre detto, la Pedemontana è una concessione del 1992, per la quale non è stata avviata alcuna fase operativa fino al 2003, anno durante il quale è stato presentato il progetto preliminare, approvato agli inizi dell'anno 2006 (quindi prima che CAL fosse istituita). In particolare, per il secondo lotto della tangenziale di Como, veniva previsto un tracciato sulla base di indagini esclusivamente documentali (documenti geologici) lungo il lago di Montorfano. Successivamente, sotto l'egida di CAL, è stato redatto il progetto definitivo e sono state richieste ed eseguite le prove geologiche; noi siamo intervenuti solo nel 2007.

BUTTI (PdL). Se siete intervenuti nel 2007, non avete responsabilità.

ROGNONI. Noi siamo stati costituiti nel 2007; il progetto preliminare era stato approvato nel 2006 e presentato nel 2003. Le indagini condotte hanno dimostrato che quel tracciato è fattibile, ma a costi altissimi: da 465 milioni di euro per il secondo lotto della tangenziale di Como, siamo passati agli attuali 860 milioni, con un incremento dell'85 per cento.

Per questo motivo, CAL ha ritenuto di sollevare il problema sotto il profilo tecnico, rendendosi disponibile a studiare soluzioni anche per il tracciato in grado di riportare i costi al livello di quelli ordinari per un tracciato di questa tipologia. Sottolineo con forza, però, che mai nel corso della lunga storia della Pedemontana i secondi lotti delle tangenziali di Como e di Varese sono stati inclusi all'interno del piano economico finanziario.

Quindi anche il costo del secondo lotto della tangenziale di Como, sia esso di 465 milioni di euro (come era nel progetto preliminare) o di 859 milioni di euro (come sarebbe nel progetto definitivo in caso di approvazione del tracciato da noi proposto), non è mai stato incluso all'interno del piano economico-finanziario approvato. Pertanto, i costi di cui ho parlato all'inizio (4.679 milioni di euro, con un contributo pubblico di 1.250 milioni di euro e con un recupero ed una remunerazione del capitale privato residuo investito per la realizzazione dell'opera) non prevedono il secondo lotto della tangenziale di Varese e non prevedono il secondo lotto della tangenziale di Como.

Devo aggiungere che, sotto il profilo tecnico, abbiamo sentito e letto sui giornali di varie possibilità (la doppia canna o la singola canna). Al di là di quello che ciascuno dice, io ritengo che costruire un'unica canna (il che vorrebbe dire un'autostrada con un'unica corsia per senso di marcia) sia totalmente irrealistico, anche sotto il profilo delle procedure di realizzazione ANAS.

Si tratterebbe infatti di 6 chilometri di galleria equiparabili ai 6 chilometri della galleria del Monte Bianco, con una velocità di 70 chilometri all'ora e comunque con una possibilità di realizzazione solo ed esclusivamente per una densità di traffico al di sotto dei 10.000 veicoli al giorno (siamo a 25.000 veicoli al giorno).

Riteniamo pertanto che questa soluzione, che potrebbe anche essere una buona idea come tentativo di risolvere il problema, purtroppo non possa essere sostenuta tecnicamente dai fatti.

Noi non siamo pessimisti sulla possibilità che si trovi una soluzione; abbiamo solo bisogno del tempo tecnico per individuarla. Sottolineo ancora, volutamente, che le risorse necessarie non sono comprese nel piano economico-finanziario approvato e che perciò è necessario reperire ulteriori fondi pubblici. Secondo noi dette risorse potranno essere reperite in un approfondimento progettuale contestuale a tutte le attività operative che stiamo portando avanti per la realizzazione nei tempi giusti della Pedemontana.

Certo è che lo sforzo maggiore di CAL nel far riprendere un posizionamento forte al potere concedente all'interno di questa autostrada è stato quello di scontare una progettualità che risaliva a molto tempo addietro e che risentiva anche di un mancato approfondimento. Devo dire con assoluta onestà intellettuale che non credo si sia trattato di un errore progettuale; credo che si sia trattato piuttosto di un'insufficiente capacità di approfondimento del tema specifico, che è di carattere geologico.

PRESIDENTE. Ringrazio per il loro contributo l'architetto Coletta e l'ingegner Rognoni.

Cedo ora la parola all'ingegner Errichiello, neo provveditore alle opere pubbliche per le Regioni Lombardia e Liguria (dopo la riforma del 2003, la Lombardia e la Liguria sono state accorpate). Sappiamo, ingegner Errichiello, della carenza di risorse che sono state conferite al provveditorato.

ERRICHELLO. Signor Presidente, ringrazio lei e i componenti della Commissione per questo invito e per questa opportunità. Il provveditorato alle opere pubbliche è un organo decentrato dello Stato sul territorio. Come ricordava il Presidente, il provveditorato alle opere pubbliche per la Lombardia e la Liguria da qualche anno ha competenza interregionale. Esso ha competenza in materia di lavori pubblici finanziati, *in toto* o in parte, dallo Stato.

Nel nostro caso, si tratta di una competenza come sorveglianza, come vigilanza e, soprattutto, come partecipazione alle procedure di localizza-

zione, cioè alla fase approvativa dei progetti, con riferimento anche alle norme urbanistiche ed edilizie del territorio. In aggiunta a questa, c'è una competenza come commissario del Governo per le opere della legge obiettivo, almeno per quella parte di opere previste nel *dossier* Expo che trovano collocazione anche nella legge obiettivo (che sono solo una parte, come ben sapete).

Infine, un'ultima competenza del mio ufficio è quella in materia di supporto agli enti locali e alle altre amministrazioni aggiudicatrici, al fine di fornire servizi specializzati di progettazione, di direzione lavori o semplicemente amministrativi come stazione appaltante, ove tali enti ed amministrazioni ne facciano richiesta ed intendano usufruire di questi servizi completamente gratuiti.

In quest'ambito, noi stiamo seguendo e fornendo semestralmente i rapporti di monitoraggio previsti come commissario per la legge obiettivo (solo per quella parte delle opere dell'Expo che rientrano nella normativa della legge obiettivo) e partecipiamo a tutti i tavoli istituzionali locali per l'approvazione di questi progetti.

In particolare, recentemente ci sono stati affidati due progetti da seguire direttamente come stazione appaltante: la metrotranvia Milano Nord-Seregno – un'opera per un importo di circa 240 milioni di euro il cui ente attuatore è l'amministrazione provinciale di Milano che ha deciso di conferire la funzione di stazione appaltante al provveditorato alle opere pubbliche – e il raccordo autostradale Rho-Monza – per conto della società concessionaria Milano Serravalle. Il costo di questa opera ammonta complessivamente a 270 milioni di euro, suddivisi tra un quarto di competenza di un'altra concessionaria (Autostrade per l'Italia), per quanto attiene al raccordo con la A4, e la restante quota di nostra competenza, per quanto riguarda il raccordo con la tangenziale di Milano.

Illustrerò ora lo stato attuale di queste due opere. Per quanto attiene alla metrotranvia Milano Nord-Seregno, è già stato realizzato il progetto definitivo, che è stato approvato in conferenza dei servizi, con molte prescrizioni. Quindi, al di là della necessità di affinare il progetto per recepire queste prescrizioni, si apre adesso lo scenario dell'appalto vero e proprio; siamo pertanto nella fase conclusiva dell'impegno di spesa.

Serviranno circa 19 milioni di euro aggiuntivi, su un totale di 240, in quanto, per effetto delle prescrizioni, si rendono necessarie varie opere richieste dagli enti locali. Stiamo cercando di reperire tale somma attraverso la sottoscrizione di accordi di programma, che stiamo curando fra i vari enti (il Comune di Milano, la Regione Lombardia e gli altri Comuni attraversati). Contiamo entro fine anno di poter bandire l'appalto integrato su progetto definitivo, con la scelta del contraente che avrà l'onere, oltre che di eseguire il lavoro, di redigere la progettazione esecutiva, sempre che gli enti locali aderiscano a questo accordo di programma per reperire gli ulteriori 19 milioni di euro.

Lo Stato contribuisce direttamente all'opera per circa 160 milioni di euro, cioè il 60 per cento dell'importo totale, già approvati con delibera

CIPE; il resto è di competenza della Regione Lombardia, del Comune di Milano e di altri Comuni, in quote proporzionali minori.

Per quanto attiene al raccordo autostradale Rho-Monza, esiste un progetto preliminare, già redatto e validato, interamente a carico della società concessionaria, a valere sul proprio piano economico-finanziario, con ammortamento previsto in un trentennio – se non ricordo male – attraverso la riscossione dei pedaggi.

Anche per quest'opera, dalle conferenze preliminari è emersa l'eventuale necessità di reperire ulteriori risorse finanziarie per circa 80 milioni – ancora da decidere a carico di chi – nel caso in cui venisse accolto quanto richiesto da uno dei Comuni attraversati. Il Comune di Cusano Milanino ha infatti richiesto il completo interrimento dell'autostrada su tutto il proprio territorio e, dal momento che è piuttosto grande, può determinare l'approvazione o meno del progetto. Anche con i nuovi amministratori, nel frattempo subentrati ai precedenti, stiamo valutando l'opportunità di trovare soluzioni alternative o meno costose e onerose, che rendano l'opera comunque conveniente sul piano complessivo.

Anche per quest'opera, sia pure con modalità diverse, prevediamo la possibilità di addivenire alla scelta del contraente entro la fine del prossimo inverno, che è la data ultima entro la quale l'Italia dovrà dimostrare di aver avviato tutte le opere essenziali del *dossier* di candidatura del Comune di Milano, al fine di rendere definitiva la designazione di questa città quale sede dell'Expo.

Se vi sono altre domande, resto a vostra disposizione.

PRESIDENTE. Mi interesserebbe capire quanto gli enti locali in Lombardia si avvalgano delle vostre competenze tecniche. In ragione di questo rapporto, nel quale il vostro è un organismo tecnico – e, a parer mio, molto qualificato – quanto aiuto vi viene chiesto dagli enti locali per svolgere le funzioni che essi non sono in grado di svolgere o comunque non al meglio? Vi è un rapporto solo con la Provincia o il Comune di Milano? La Lombardia è grande.

ERRICHELLO. Ahimè, signor Presidente, ci viene chiesto un aiuto inferiore a quello che saremmo in grado di fornire: il problema fondamentale è che il nostro organo, il provveditorato alle opere pubbliche, è poco conosciuto, forse perché è più legato all'organizzazione centrale dello Stato, per cui, in quanto tale, si scontra con qualche preconetto, soprattutto in quelle zone.

Ogni qual volta, però, gli enti locali si sono rivolti a noi – e numericamente i casi sono tantissimi – se c'è stata una seconda occasione possibile, sono poi tornati da noi, perché hanno ricevuto servizi per i quali hanno mostrato un alto grado di soddisfazione. È chiaro che trattandosi di un istituto che ha competenza specialistica e che ha un'autorità, anche espropriante, conferita dalla legge, risolviamo direttamente tutti quei problemi che gli enti locali incontrano quando devono rivolgersi alla Prefettura.

Siamo l'organo consulente istituzionale del TAR, che ci coinvolge anche in tutti i problemi in cui ci si imbatte in sede di aggiudicazione, come i ricorsi e i controricorsi degli aggiudicatari, anche per appalti di competenza di altre amministrazioni, al fine di dirimere la faccenda in termini tecnici o amministrativi.

Possiamo contare su dispositivi di legge previsti appositamente per il nostro ente, che è specializzato nell'eseguire opere pubbliche e che, in quanto tale, ritengo possa mettere a disposizione degli enti locali che ne abbiano bisogno questa competenza in termini sia professionali sia di normativa vigente nel settore.

CICOLANI (*PdL*). Signor Presidente, in parte sul solco del suo intervento, vorrei chiedere al provveditore Errichiello quanto segue. È in corso un dibattito che chiama in causa la qualificazione delle stazioni appaltanti, il rapporto con l'autorità centrale per i lavori pubblici e la capacità dello Stato di accompagnare bandi piuttosto complessi, come quelli relativi alla finanza di progetto, di recente reintrodotta nel nostro ordinamento.

Lei in parte ha già risposto a questa domanda, ma non posso fare a meno di evidenziare come a mio avviso, sotto questo profilo, i provveditorati in generale possano esercitare un certo ruolo. Oggi, infatti, sono forse sovradimensionati rispetto alle risorse di cui dispongono, per cui non hanno più quell'operatività per la quale sono stati concepiti e congegnati, ma possono esercitare un ruolo utilissimo a supporto degli enti locali e di collegamento con l'autorità dei lavori pubblici, nella direzione di favorire anche la canalizzazione di risorse private.

Dal momento che negli anni futuri sarà questa la partita decisiva, anche in relazione al ruolo della Cassa depositi e prestiti, mi preme sapere se vi stiate muovendo in questa direzione e se esista un atteggiamento promozionale del provveditorato a supporto degli enti investitori. Esiste questo aspetto? È in corso un dibattito per portare all'esterno i servizi?

ERRICHELLO. La ringrazio molto, senatore Cicolani, per avermi rivolto questa domanda, che mi dà spazio per parlare di una delle ragioni d'essere dei provveditorati interregionali alle opere pubbliche. Nel corso degli anni essi hanno perso le loro competenze dirette, le quali riguardavano le opere finanziate dallo Stato. Con il progressivo decentramento o trasferimento di poteri agli enti locali, i provveditorati hanno perso le competenze pratiche, pur mantenendo la loro struttura organizzativa, la loro tradizione e la loro funzione teorica. Ad oggi, lavoriamo quindi per meno del dieci per cento per competenze dirette, rispetto a quello che solo quindici o vent'anni fa facevamo.

Per contro, pur lavorando poco in termini di delega da parte di altre amministrazioni appaltanti, almeno a Milano e a Genova, oggi quest'attività assorbe circa l'80 per cento della nostra capacità complessiva. In altri termini, fatta 100 la nostra attività, essa per il 20 per cento è costituita da quella storica di diretta competenza e per l'80 da quella che forniamo su domanda delle stazioni appaltanti.

È vero, la finanza di progetto e i nuovi strumenti previsti dall'ordinamento (come il *leasing* immobiliare) sono istituti di particolare complessità, che pongono alle stazioni appaltanti problematiche enormi sul piano tecnico-amministrativo, che le piccole amministrazioni locali non sono in grado di assolvere.

Sempre più spesso viene chiesto il nostro intervento, proprio perché questo è il nostro mestiere quotidiano e mi meraviglia il numero dei contatti che vengono cercati dalle banche, dagli enti finanziatori e dalle fondazioni bancarie direttamente al mio ufficio. Quando si presentano da noi, confesso la mia meraviglia, perché in fondo non trattiamo queste grandi opere e non abbiamo competenze istituzionali dirette, se non là dove ci venga richiesto dagli enti competenti.

Per quest'autunno sto organizzando a Milano una conferenza nella quale presenteremo agli enti locali, ai Comuni, le ASL, alle stazioni appaltanti in genere questa competenza e questa capacità del mondo politico-amministrativo e finanziario-imprenditoriale. Inviteremo anche numerosi esperti...

PRESIDENTE. Inviti anche noi.

ERRICHELLO. Assolutamente sì, signor Presidente; ne sto parlando anche a Genova: anzi, presidente Grillo, potrebbe aiutarci ad organizzare l'evento.

PRESIDENTE. Ringrazio per il loro contributo tutti gli auditi che sono intervenuti e preannuncio loro che non mancheremo di tenerli informati sulle conclusioni di questa indagine.

I lavori, sospesi alle ore 15,55, sono ripresi alle ore 16.

PRESIDENTE. Ringrazio l'amministratore delegato della società Autostrade per l'Italia, ingegner Giovanni Castellucci, per la sua cortese presenza. Ricordo che abbiamo avviato l'indagine conoscitiva in titolo per capire lo stato della cantierabilità delle opere pubbliche nel nostro Paese. Noi siamo convinti che cantierare opere pubbliche (autostradali, nel caso specifico) sia un'attività da favorire, nel rispetto delle normative esistenti, in questo momento di crisi economica e finanziaria. Vorremmo pertanto capire se, a seguito delle normative che in quest'anno di vita parlamentare sono state introdotte, è stata in qualche modo favorita la velocizzazione degli investimenti nel settore. Ci interessa inoltre sapere se e in che misura i vostri programmi stanno trovando esecuzione.

CASTELLUCCI. Signor Presidente, vorrei anzitutto consegnare alla Commissione una documentazione di riferimento, che illustrerò rapidamente nel corso della mia esposizione. Nell'illustrare quanto stiamo facendo, cercherò di raccontare cosa è successo nell'ultimo anno, grazie anche agli interventi legislativi.

PRESIDENTE. Questo è fondamentale, ingegner Castellucci. Il Parlamento è interessato a capire le ricadute delle norme che produce. Il vostro caso è speciale, perché nei due anni precedenti, a mio modo di vedere, c'era stata una sorta di paralisi negli investimenti (senza voler dare giudizi o fare polemiche). Vorremmo sapere cosa è successo nell'ultimo anno e quali sono le prospettive di investimento a breve del sistema autostradale gestito da Autostrade per l'Italia.

CASTELLUCCI. Inizio illustrando gli investimenti in corso a valere sul piano finanziario del 1997, quando la società era ancora pubblica; la convenzione fu poi approvata nel 1999 e la privatizzazione arrivò nel 2000. Tutti i lavori sono cantierati, tranne il lotto di Barberino-Firenze Nord, che solo recentemente (dopo quattro anni) ha visto la chiusura della conferenza dei servizi, e il tratto Firenze Sud-Incisa, che però è meno critico dal punto di vista del traffico, tant'è vero che fin dall'inizio fu inserito dalla Regione Toscana tra le opere meno prioritarie nell'ambito del potenziamento del tratto Bologna-Firenze. Per Firenze Sud-Incisa è in corso la conferenza dei servizi. Le restanti opere sono cantierate e stanno andando avanti.

Rispetto all'importo indicato originariamente nella convenzione del 1997 (3,5 miliardi di euro), già oggi abbiamo una stima per la fine lavori di 6,4 miliardi di euro, quindi pari a quasi il doppio: questo fa parte del nostro rischio imprenditoriale; sono soldi che spenderemo in più, senza alcuna remunerazione aggiuntiva, restando quella fissata a suo tempo, nel 1997, attraverso il prolungamento di 20 anni della concessione. I 20 anni non diventeranno 21, 22 o 23, se l'importo dei lavori aumenterà: è un nostro rischio.

È anche vero che abbiamo avuto dei ritardi nell'effettuazione di questi investimenti, ma qualche anno di ritardo non compensa il raddoppio dell'importo. L'effetto complessivo è sicuramente negativo, per quanto ci riguarda. Delle opere del 1997 non dobbiamo appaltare nulla a brevissimo termine. Nei prossimi dodici mesi non ci saranno affidamenti di lavori significativi, ma ci sarà semplicemente il prolungamento dei lavori in corso, che continuano in maniera spedita, soprattutto sul lotto principale della galleria di base, appaltato alla Todini, che nell'ultimo mese ha visto il *record* di produzione con circa 600 metri di galleria scavata in tale lasso di tempo. Si tratta di standard di produzione estremamente elevati.

Per quanto riguarda invece le opere del IV atto aggiuntivo, che furono negoziate con l'ANAS nel 2002 e poi divenute definitive con l'approvazione del IV atto aggiuntivo nel 2004 (a suo tempo si perse circa un biennio per l'autorizzazione di questo contratto), la possibilità introdotta recentemente di affidare i lavori fino ad un massimo del 60 per cento a società controllate – possibilità peraltro già prevista dalla legge Merloni, prima della famosa legge n. 286 del 2006 – ci permette quest'anno di appaltare tutta una serie di opere alla società Pavimental, una nostra controllata. Tali appalti si assommeranno ad altri appalti andati avanti attraverso gara, per quei lotti che erano stati autorizzati dall'ANAS

in anticipo. Questo ci permette di dire che, entro la fine dell'anno, del IV atto aggiuntivo avremo completato la Milano-Bergamo e il polo fieristico di Milano (ultimati già nel 2007) ed avremo appaltato tutto il potenziamento dell'Adriatica, da Rimini Nord fino a Porto Sant'Elpidio.

PRESIDENTE. Questo in *outsourcing*?

CASTELLUCCI. In parte sì e in parte no. Il lotto 1 e il lotto 3 saranno appaltati a Pavimental, mentre il lotto 2 e il lotto 4 saranno appaltati ad esterni, come probabilmente anche il lotto 5 (ma non è ancora detto); invece il lotto Ancona Sud-Porto Sant'Elpidio, di 37 chilometri, è già appaltato ad esterni. Cerchiamo quindi di mantenere un giusto *mix* tra contributi di imprese esterne ed esecuzione diretta con Pavimental. L'esecuzione diretta ci fa risparmiare almeno un anno di tempo, per ragioni relative ai processi di gara – come dirò dopo – che stanno diventando di anno in anno più onerosi e più lunghi, per una serie di modifiche normative che si sono stratificate.

Per quanto riguarda la Lainate-Como, contiamo di appaltare i lavori entro la fine di questo mese. A questo intervento (la terza corsia della Lainate-Como) si sommano anche la quinta corsia tra l'interconnessione A8-A9 e la barriera di Milano Nord, per aumentarne la capacità. I lavori tra Fiano Romano e il Grande raccordo anulare, qui a Roma, sono stati già appaltati qualche settimana fa.

Quindi metà circa delle opere del IV atto aggiuntivo entro la fine dell'anno saranno state appaltate. Ricordo che quest'anno noi appalteremo circa 2,5 miliardi di euro di opere, rispetto ad uno standard di esecuzione e di appalto annuo che si situa tra 1 e 1,5 miliardi di euro. Si parla quindi quasi di un raddoppio della velocità di regime di esecuzione delle opere.

Il passante di Genova, che è un'altra opera estremamente importante di questo piano complessivo, che ad oggi vale circa 5,5 miliardi, il mese scorso ha finalmente visto la fine di quello che riteniamo l'ultimo atto di concertazione con il territorio per la sua esecuzione.

Il cosiddetto dibattito pubblico, mutuato dalla normativa francese, ma semplificato (farlo in assenza di normativa richiede qualche aggiustamento), è arrivato a buon fine, contro le previsioni di molti – devo ammetterlo – e seguendo le speranze dei pochi che su di esso hanno investito. Ieri stesso la Regione ne ha approvato gli esiti e ci sta sollecitando per siglare un nuovo protocollo, che possa finalmente avviare la progettazione preliminare del tracciato definitivo, che è stato individuato proprio grazie al dibattito pubblico.

Siamo molto fiduciosi, perché tutti gli altri sono piccoli interventi relativi a svincoli, anche minori, che non meritano particolare attenzione. In ogni caso, entro la fine dell'anno, più della metà dell'opera sarà appaltata.

Oltre a questo, vi sono gli interventi inseriti nella Convenzione unica del 2007, all'articolo 15, che riguardano circa 330 chilometri di terze e quarte corsie, necessarie per assicurare una capacità di trasporto adeguata da qui all'anno 2038.

Anche se la maggior parte di questi interventi andrà in esercizio prima del 2020, abbiamo svolto una pianificazione di lungo termine, come fanno in tutti gli altri Paesi coloro che pianificano lo sviluppo di una rete: abbiamo cercato cioè di anticipare l'evoluzione della domanda, piuttosto che seguirla in ritardo. Dalla pianificazione degli interventi, la spesa risulta superiore a 5 miliardi di euro; si tratta di terze e quarte corsie che stiamo progettando. Se sarà possibile trovare l'accordo con il territorio, passeremo alla fase esecutiva; altrimenti, avremo avuto solo l'obbligo di progettare le opere a nostro rischio.

Come potete leggere a pagina 6 del documento che abbiamo lasciato agli atti, il tutto comporta un piano che complessivamente vale circa 16,2 miliardi: questa è la cifra accertata ad oggi, ma con le stime di aumento di costi che già abbiamo ipotizzato si arriverà a quei 18 miliardi di cui spesso si sente parlare, che corrispondono alla stima più aggiornata del piano di investimenti. Ricordo che l'importo accertato proviene dagli atti amministrativi, mentre la stima tiene conto delle maggiorazioni di costo (perizie di variante; contenzioso di cui all'articolo 31-*bis* della legge n. 109 del 2004) che normalmente insorgono nella fase di esecuzione di un'opera o man mano che si va avanti con la progettazione, anche per effetto delle prescrizioni e delle richieste di compensazione.

Questo è lo stato complessivo della situazione: Autostrade per l'Italia sembrerebbe un'isola felice, ma a mio parere non lo è; tuttavia è pur sempre un'isola.

Abbiamo ancora merito di credito, con la possibilità di recuperare capitali sul mercato internazionale, nonostante il nostro livello di debito sia abbastanza importante. Il nostro debito netto è pari a circa 10 miliardi di euro e aumenta ogni anno per effetto del piano di investimenti, che è superiore alla generazione di cassa.

Abbiamo però merito di credito, come dimostra il fatto che abbiamo appena emesso un nuovo *bond* sui mercati internazionali per 1,5 miliardi, che ha ricevuto una richiesta superiore di oltre cinque volte all'offerta. L'aspetto negativo è che solo il 15 per cento di questo *bond* è stato piazzato in Italia, a dimostrazione del fatto che il mercato dei capitali nel nostro Paese non è sviluppato come in altri: la Francia da sola rappresenta il doppio del mercato italiano.

Per un'azienda italiana che investe in Italia, è abbastanza anomalo che i sottoscrittori vengano dalla Francia, però il risultato è stato positivo e ci ha dato un grande impulso: oggi possiamo dire di avere risorse finanziarie disponibili, non ancora impegnate, per circa 4 miliardi di euro. Abbiamo una flessibilità finanziaria che ci permette di accelerare sul piano degli investimenti – secondo quanto vi ho detto prima – appaltando ad esempio quest'anno 2,5 miliardi rispetto allo standard degli anni scorsi, che si attestava a circa 1,5 miliardi.

MENARDI (*PdL*). Per inciso, quel miliardo e mezzo di *bond* rientra nei miliardi di debito?

CASTELLUCCI. No, non è un debito perché è a fronte di risorse liquide: ho parlato di debito netto; quello lordo è ben superiore a quei 10 miliardi, ma a fronte di disponibilità liquide che sono depositate presso le banche. Tipicamente, il *bond* è un debito di 1,5 miliardi e una disponibilità liquida per 1,5 miliardi, che ho eliso da quei 10 miliardi (la realtà sarebbe di 11,5 miliardi di debito e di 1,5 miliardi di disponibilità liquide). Riteniamo più opportuno considerare il debito netto, da questo punto di vista.

A pagina 8 del documento ho cercato di tracciare la sintesi delle criticità. Sicuramente la crisi finanziaria ed economica non ci aiuta, poiché ha prosciugato il canale bancario per il finanziamento delle infrastrutture. Possiamo evidenziare che per finanziare le infrastrutture ormai bisogna basarsi su organismi internazionali, come la Banca europea degli investimenti, o nazionali dedicati al finanziamento delle infrastrutture, come la Cassa depositi e prestiti, o attraverso i *bond*.

Oggi, avendo oltre l'80 per cento del nostro debito con questi due tipi di strumenti, il canale bancario per noi è una fonte marginale. Ciò ci scherma da una crisi che, per altre imprese, che non hanno la possibilità di accedere al mercato dei *bond*, si sta dimostrando molto più dura di quanto si pensasse. La crisi finanziaria c'è, ma tutto sommato ci tocca relativamente poco.

Ovviamente, la necessità di recuperare risorse finanziarie sui mercati internazionali pone una sfida ulteriore: ecco che al terzo punto dello schema che vi sto illustrando troviamo la percezione del rischio associata all'Italia. Quando si vanno ad attingere soldi all'estero, bisogna spiegare come poi ritorneranno, per la presenza di un contratto, una tariffa e una certezza di termini contrattuali; è molto più difficile spiegare una deviazione rispetto allo *standard*.

Un italiano è maggiormente in grado di capire perché e come ciò avviene e cosa sta dietro ad eventuali atti amministrativi, mentre uno straniero forse non ha nemmeno l'interesse di perderci tempo, avendo a disposizione decine di Paesi in cui investire e di aziende da finanziare potenzialmente, per cui tende a ragionare con l'accetta.

Per questo motivo, uno dei punti fondamentali per noi è la percezione del rischio associata all'Italia. Essendo percepiti come un *unicum* rispetto al sistema Paese, se quest'ultimo non è considerato affidabile, non lo siamo nemmeno noi; è fondamentale per noi che il sistema delle infrastrutture funzioni.

Ovviamente, questo richiede stabilità delle regole e più ancora dei contratti. Mi permetto di ricordare un estratto di quanto Standard & Poor's ha scritto di noi quando ci ha abbassato il *rating* (come potete desumere dalla pagina 20 del documento). Il 4 dicembre 2008 siamo passati, per effetto di acquisizioni e a causa dell'incomprimibilità del piano di investimento, dall'*outlook* stabile all'*outlook* negativo, mantenendo comunque il *rating* «A».

Alla loro domanda sull'opportunità di rallentare gli investimenti di pari passo con il calo del traffico, abbiamo sempre risposto di doverli e

volerli mantenere: questo per loro è un elemento di vulnerabilità, per cui ci hanno declassato ad *outlook* negativo, ma soprattutto hanno considerato negativamente il cosiddetto ritorno di rischio regolatorio, evidenziato dalla decisione del Governo italiano di bloccare l'aumento tariffario previsto (come ricorderete, si è trattato di un blocco di 4 mesi, a partire dall'inizio dell'anno).

Questo punto è poi stato superato ed il 1° maggio l'incremento di tariffa è stato accordato. Il 28 aprile tuttavia Standard & Poor's ha rivisto il *rating* ad «A-», quindi siamo stati «downgradati» di un *notch*. Nel *report* di Standard & Poor's si avvisa tra l'altro che il *rating* potrebbe essere ulteriormente rivisto al ribasso, qualora vi fossero nuove evidenze di un ritorno di rischio regolatorio.

Il messaggio è che noi come Autostrade siamo osservati speciali, ed è importante che il Parlamento ed il Governo lo sappiano, considerato che prendiamo soldi sui mercati internazionali per investire in Italia, con una promessa di restituzione a medio termine. È fondamentale che non vi siano modifiche contrattuali e regolatorie che, anche se alla fine si riducono in una soluzione che può essere anche accettabile per le parti, nel medio e nel breve periodo determinano un terremoto sul *rating*.

Per noi questa è un'esigenza fondamentale; non siamo più come negli anni 2005 e 2006, quando i mercati finanziari accettavano più o meno tutto. Oggi c'è un'emotività opposta: tutto fa paura e basta un niente per spostare miliardi di euro di capitali da un'azienda all'altra e da un Paese all'altro. Questo è il motivo per cui siamo sempre molto attenti a comunicare la stabilità dei contratti e la stabilità delle regole.

L'ultima criticità che noi riscontriamo, anche se molto mitigata dalla possibilità di eseguire i lavori direttamente (quindi questo quarto punto è relativo al 40 per cento di lavori che affidiamo all'esterno), è relativa al sistema di autorizzazione e, soprattutto, di esecuzione delle opere, che secondo noi continua ad essere un problema per l'Italia. In quest'ambito incontriamo una serie di criticità, che illustrerò rapidamente senza entrare nello specifico.

In primo luogo, c'è il tema delle offerte anomale, che oggi devono essere analizzate in serie e non più in parallelo. Questo vuol dire che, se ci sono sei offerte anomale e per ognuna sono necessari 2 o 3 mesi, già solo per seguire la legge noi perdiamo anche più di un anno. Fino a qualche tempo fa, si poteva analizzare parte dell'offerta in parallelo, iniziando a portarsi avanti con l'analisi della seconda offerta man mano che si concludeva l'istruttoria della prima. Oggi questo non è più possibile; ciò ha comportato un allungamento drammatico dei tempi.

Vi sono poi le attestazioni SOA, su cui devo aggiungere poco. Normalmente all'estero, quando si affida un lavoro di importo notevole, si cerca di individuare imprese che abbiano realizzato lavori per importi analoghi. In Italia ci si basa invece sulla regolarità formale, legata alle SOA, e poi sull'aggregazione di molte piccole imprese, attraverso l'associazione temporanea di imprese (ATI), per raggiungere l'obiettivo di fatturato.

Devo dire che, dal nostro punto di vista, questo sistema non raggiunge nessuno dei due obiettivi: non rende il mercato trasparente né efficiente. Questo tipo di procedura andrebbe forse rivisto, anche sulla base di quello che avviene all'estero.

Un altro tema è il *performance bond*. All'estero un'impresa normalmente studia molto bene l'offerta che si accinge a presentare, perché rischia seriamente in proprio. In Italia, in base alla nostra esperienza, su trenta imprese che presentano un'offerta di solito vince o fa l'offerta migliore chi ha sbagliato a fare i conti; statisticamente c'è sempre un 5 o un 10 per cento di errore; ci troviamo sempre con imprese che non fanno bene quello che hanno offerto.

Se ci fosse una maggiore responsabilizzazione delle imprese, con il deposito di un *performance bond* all'americana (dove il *performance bond* è il 50 per cento), saremmo sicuri che le offerte sarebbero fatte meglio, che i prezzi sarebbero più sostenibili e che non ci sarebbe più l'eccesso di competizione che vediamo in Italia. Ma questo non è l'unico tema aperto.

Quello delle terre e rocce da scavo sta diventando uno dei costi maggiori nell'esecuzione delle opere. Nello spirito della legge, una terra di scavo che proviene da una galleria non è considerata come un rifiuto. Se la si volesse considerare come un rifiuto, ciò richiederebbe delle procedure organizzative, di *screening* e di trattamento sicuramente insostenibili dal punto di vista economico, oltre ad avere un impatto energetico non indifferente. Riteniamo pertanto che anche questo aspetto vada maggiormente specificato, per evitare equivoci interpretativi in corso d'opera.

Un altro tema riguarda la progettazione delle nuove opere. Voi sapete che nel novembre 2001 è entrato in vigore il decreto contenente le norme geometriche. Si tratta di norme estremamente stringenti, a cui non si è mai derogato, a mia conoscenza (nonostante vi fosse nelle norme stesse una possibilità di deroga da parte del Consiglio superiore dei lavori pubblici). Tali norme prevedono, ad esempio, la corsia di emergenza in galleria e renderebbero irrealizzabili molte opere.

Noi riteniamo che la coerenza di tali norme geometriche, elaborate sulla base di calcoli ingegneristici e professorali, debba essere rivista. Esse determinano infatti dei costi non noti (perché non vengono mai evidenziati), ma particolarmente elevati. Si consideri inoltre che una strada più dritta e più larga non è necessariamente più sicura. Anzi, sulla base dell'esperienza che abbiamo sulla nostra rete, risulta che le tratte più pericolose sono quelle tendenzialmente più dritte, dove si va più veloce.

Una delle tratte meno pericolose è la Firenze-Bologna, come pure tutte le tratte in galleria, che hanno un tasso di incidentalità molto più basso; quello che conta è la percezione del rischio, non tanto il rischio effettivo. Anche questo dovrebbe essere, dal nostro punto di vista, un tema sul quale focalizzare l'attenzione.

Le conferenze dei servizi sono un altro punto importante per noi, soprattutto per quanto riguarda quelle opere che non sono contenute nella legge obiettivo (cioè la stragrande maggioranza). Oggi è ancora necessaria

l'approvazione all'unanimità. Devo dire che, con il decreto-legge n. 185 del 2008, finalmente è stata superata l'unanimità, facendo riferimento all'interesse prevalente o all'opinione prevalente; ora dobbiamo misurare questa innovazione nei fatti e vedere se le Regioni saranno in grado di imporre l'opinione dei più alla posizione dei pochi. Si tratta di una norma sicuramente corretta e giusta; ora la dobbiamo misurare nei fatti.

Per quanto riguarda le opere compensative, sta calando quella che era stata una patologia tra la fine degli anni Novanta e l'inizio degli anni Duemila. Tale patologia era anche legata all'alta velocità, che per prima è andata a realizzare grandi opere molto complesse e molto costose in territori che queste opere non le avevano mai viste. In tal modo si era creata un'inflazione delle opere compensative; questa inflazione sta ora rientrando gradualmente. Sarebbe probabilmente utile avere una normativa che vincoli l'importo massimo delle opere compensative e che anzi impedisca addirittura opere compensative che non siano legate all'opera che si va a finanziare.

Sulle valutazioni di impatto ambientale (VIA) riscontriamo ancora delle criticità. È vero che è difficile trovare una soluzione alternativa alla VIA. Sarebbe tuttavia importante trasformare dei tempi ordinatori e non tassativi (tempi peraltro irrealistici, perché 90 o 120 giorni sono tempi irrealistici per una VIA e non vengono mai rispettati) in tempi realistici e tassativi.

Oggi, purtroppo, noi concessionari siamo costretti a misurarci con tempistiche e cronoprogrammi che sappiamo essere di difficile attuazione già il giorno stesso in cui vengono scritti. Infatti, quando in un nostro cronoprogramma (e quindi in un nostro piano finanziario) siamo costretti ad indicare 60 giorni per una conferenza dei servizi e 90 giorni per una VIA, sappiamo di prevedere tempi ben lontani dalla realtà, ma non siamo autorizzati dall'ANAS ad indicare termini diversi, perché ci sono dei termini ordinatori per legge di 60 e di 90 giorni per le conferenze dei servizi e le VIA. Sarebbe sicuramente meglio passare a termini più ragionevoli e tassativi.

Ho toccato un po' tutti i temi. Mi sono permesso di raccontarvi liberamente quali sono le criticità che incontriamo nell'esecuzione delle opere. Devo dire anche che, con la possibilità di eseguire direttamente parte delle opere, si è molto ridotta la nostra ansia su questi argomenti e siamo riusciti a risolvere molti problemi; questo ci permette di accelerare i tempi.

Risorse finanziarie ne abbiamo, come dicevo prima. Il calo del traffico ci tocca, ma non intacca la nostra capacità di investimento; ha intaccato solo il nostro *rating*. Siamo tuttavia ancora in grado di recuperare risorse in maniera molto competitiva. Non siamo un'isola felice, ma siamo un'isola con la terra solida sotto i piedi.

PRESIDENTE. Vorrei chiederle, ingegner Castellucci, di tornare per un momento sul tema delle offerte anomale. Mi sembra veramente terri-

bile quello che lei ha indicato come il tempo necessario per esaminare una ad una tutte le offerte anomale. Da quale norma dipende questo dato?

CASTELLUCCI. Dal codice degli appalti.

PRESIDENTE. Che a sua volta recepisce una direttiva europea, la direttiva CE 2004/18. Credo che dovremmo porci questo problema.

BUTTI (PdL). Il problema è che la direttiva europea non solo è stata recepita, ma è stata anche aggravata.

CASTELLUCCI. È potenzialmente legittimo il fatto che, nell'analisi dell'offerta 1, non si abbiano informazioni sull'offerta 2, perché ogni offerta deve essere analizzata in maniera asettica. Questa è la teoria – e non è sbagliata – ma quando la si mette in pratica si passa immediatamente da sei a 18 mesi; e poi non è detto che non possano esserci compromessi: le prime informazioni si possono tranquillamente raccogliere in parallelo per poi condurre la fase di dibattimento finale con l'impresa in serie e non in parallelo; si possono trovare soluzioni intermedie.

Ad oggi, comunque, questo è un problema; peraltro ogni singola analisi di anomalia può essere impugnata davanti al TAR. Le analisi di anomalia devono poter reggere il confronto con un giudice amministrativo e con un CTU (consulente tecnico d'ufficio), altrimenti si corre il rischio di pagare il mancato utile ad una serie di imprese di costruzione: questo diventa il vero *business*).

PRESIDENTE. È molto interessante la documentazione che ci ha fornito, ingegner Castellucci, e la ringrazio per il contributo che ha apportato ai nostri lavori; ritengo però che, in base alla sua disponibilità, sia opportuno stabilire un altro incontro, per organizzare un dibattito su questi rilevanti temi.

Dichiaro concluse le audizioni odierne e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.

