



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 9

BOZZE NON CORRETTE

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

COMUNICAZIONI DEL GOVERNO SULLA RICOGNIZIONE DEL CIPE  
SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE OBIETTIVO

46<sup>a</sup> seduta: mercoledì 24 gennaio 2007

Presidenza della presidente DONATI

**I testi contenuti nel presente fascicolo — che anticipa a uso interno l'edizione del Resoconto stenografico — non sono stati rivisti dagli oratori.**

**I N D I C E****Comunicazioni del Governo sulla ricognizione del CIPE sullo stato di attuazione della legge obiettivo**

PRESIDENTE . . . . .	Pag. 3, 6, 7 e <i>passim</i>
BRUTTI PAOLO ( <i>Ulivo</i> ) . . . . .	11, 12, 13 e <i>passim</i>
CICOLANI ( <i>FI</i> ) . . . . .	5, 6, 9 e <i>passim</i>
GOBBO, sottosegretario di Stato alla Presi- denza del Consiglio dei ministri . . .	3, 5, 6 e <i>passim</i>
GRILLO ( <i>FI</i> ) . . . . .	14, 16
IZZO ( <i>FI</i> ) . . . . .	18
MARTINAT ( <i>AN</i> ) . . . . .	8, 21

---

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democrazia Cristiana-Partito repubblicano italiano-Indipendenti-Movimento per l'Autonomia: DC-PRI-IND-MPA; Forza Italia: FI; Insieme con l'Unione Verdi-Comunisti Italiani: IU-Verdi-Com; Lega Nord Padania: LNP; L'Ulivo: Ulivo; Per le Autonomie: Aut; Rifondazione Comunista-Sinistra Europea: RC-SE; Unione dei Democraticicristiani e di Centro (UDC): UDC; Misto: Misto; Misto-Italia dei Valori: Misto-IdV; Misto-Italiani nel mondo: Misto-Inm; Misto-L'Italia di mezzo: Misto-Idm; Misto-Partito Democratico Meridionale (PDM): Misto-PDM; Misto-Popolari-Udeur: Misto-Pop-Udeur.*

*Interviene il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Gobbo.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,40.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Comunicazioni del Governo sulla ricognizione del CIPE sullo stato di attuazione della legge obiettivo**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca le comunicazioni del Governo sulla ricognizione del CIPE sullo stato di attuazione della legge obiettivo.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza del Senato ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non vi sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

Saluto il sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri Gobbo, ringraziandolo per la sua presenza, e gli lascio immediatamente la parola affinché ci relazioni sulla ricognizione del CIPE sullo stato di attuazione della legge obiettivo.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Desidero innanzi tutto rivolgere un saluto ed un ringraziamento alla Commissione per la cortesia con cui vorrà ascoltare il mio intervento, restando ovviamente a disposizione per ogni eventuale richiesta di ulteriore delucidazione.

La ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo è stata effettuata durante la scorsa estate ed ha coinvolto quattro servizi dell'amministrazione dello Stato e, nello specifico, il Servizio centrale del CIPE, la Ragioneria generale dello Stato e i Ministeri delle infrastrutture e dei trasporti.

Si è ritenuto di estrema importanza effettuare una ricognizione in questo ambito, dal momento che dall'analisi della documentazione concernente questa specifica materia non era stato possibile trarre una cognizione precisa in ordine ai reali impegni assunti dal Governo precedente. Proprio a questo proposito ricordo che avevamo presentato un allegato al Documento di programmazione economico-finanziaria, che immagino abbiate avuto modo di esaminare, nel quale la stima del costo delle opere strategiche programmate era fissata in 173 miliardi di euro. La suddetta ricogni-

zione ha teso quindi a identificare esattamente i reali fabbisogni ed anche gli effettivi impegni finanziari assunti dal Governo nei confronti delle imprese e delle autorità locali. Tale ricognizione ci ha portato a verificare che gli impegni finanziari assunti dal Governo, per essi intendendo quelli riferiti ai progetti singolarmente approvati, ammontavano a 91 miliardi di euro. Per maggiore chiarezza, il già citato importo di 173 miliardi corrisponde al complesso degli impegni programmatici, laddove i 91 miliardi di euro rappresentano gli impegni che costituiscono in qualche modo un obbligo per il Governo, posto che fanno riferimento a delibere che hanno comportato alcuni finanziamenti (o almeno uno), l'inizio dei lavori, delle attività, delle programmazioni, e quant'altro. Ciò premesso, siamo stati pertanto indotti a ragionare, non sul dato dei 173 miliardi relativi agli impegni programmatici, ma su quello ulteriore dei 91 miliardi che – ripeto – corrisponde al costo totale delle opere oggetto della ricognizione. Come immagino saprete – la notizia è stata pubblicata anche dagli organi di stampa – il Presidente del Consiglio, per quanto riguarda la legge obiettivo, ha tenuto a puntualizzare l'opportunità di ragionare non tanto rispetto ai suddetti 173 miliardi di impegni programmatici, quanto sui 91 miliardi di impegni effettivamente assunti dal precedente Governo nella passata legislatura, posto che quest'ultimo dato rappresenta un perimetro di spesa del quale non si può ovviamente non tenere conto.

Tengo anche a precisare che i dati testè forniti sono aggiornati a ottobre 2007 e quindi è possibile che vi sia qualche discrepanza rispetto alla situazione attuale. Faccio altresì presente che rispetto al costo complessivo delle opere verificato in 91 miliardi di euro, le risorse concretamente disponibili sono pari a soli 36,6 miliardi di euro, il che significa che solo poco più del 40 per cento del costo complessivo delle opere risulta effettivamente finanziato e, naturalmente, negli anni a venire. Di questi 36,6 miliardi di euro, circa i due terzi sono risorse pubbliche da concentrare prevalentemente su interventi relativi a strade, autostrade, ferrovie e metropolitane; la restante parte è invece di risorse private ed è destinata quasi esclusivamente ad opere riguardanti strade ed autostrade. Abbiamo verificato un forte impegno di risorse private, (anche se sono tali fino ad un certo punto), finalizzate alla realizzazione del ponte sullo Stretto, il cui progetto si è deciso però di accantonare.

Lo stato di attuazione delle singole opere presenta delle criticità, considerato che, rispetto alle ipotesi formulate in sede di approvazione preliminare da parte del CIPE, gli interventi effettivamente ultimati rappresentano solo l'1,2 per cento, per una spesa complessiva di poco più di un miliardo di euro; inoltre, le opere cantierate costituiscono il 16,8-17 per cento per una spesa complessiva di 15 miliardi di euro, mentre le opere affidate rappresentano circa il 20 per cento.

Il 61 per cento delle opere è ancora ad uno stadio di progettazione e peraltro rientrano nel già citato perimetro di 91 miliardi che abbiamo considerato come corrispondente agli impegni effettivamente assunti dallo Stato.

In termini di composizione della spesa lo sbilancio complessivo si concentra in egual misura nei settori delle strade, delle ferrovie ordinarie e dell'alta velocità, nessuna delle opere relative ai suddetti comparti sta infatti procedendo velocemente, ma tutte avanzano molto lentamente, fra numerose difficoltà. Da questo punto di vista esistono quindi elementi di fortissima criticità tenuto conto che anche a fronte di risorse disponibili talvolta non è possibile una loro canalizzazione e successiva traduzione in investimenti realizzati.

Se mi è concesso, vorrei a questo punto fare un passo indietro rispetto al sopracitato perimetro di 91 miliardi da noi individuati come impegni effettivamente assunti dal Governo, per soffermarmi ancora sul dato dei 173 miliardi corrispondenti al costo delle opere strategiche complessivamente programmate. Nel merito, se si opera lo stesso calcolo effettuato per quanto riguarda le opere effettivamente attivate anche per quelle ipotizzate, si risconterà che rispetto a queste ultime solo lo 0,7 per cento è stato effettivamente realizzato. Ripeto, rispetto al faraonico programma che prevedeva investimenti per 173 miliardi di euro le opere concretamente realizzate ammontano allo 0,7 per cento, quelle cantierate all'8 per cento, quelle affidate al 7,8 per cento, quelle poste in gara al 3 per cento, mentre le opere ancora in stato di progettazione risultano essere il 32 per cento del totale. Credo che questi dati ci inducano a riflettere circa l'inopportunità di programmare al di là delle capacità di concreta attuazione degli enti chiamati a dare seguito alle decisioni programmatiche assunte.

Quanto alla distribuzione territoriale delle opere, va segnalato che al netto delle risorse complessivamente attribuite al territorio, pari a circa l'1 per cento, il 71,7 per cento di tali risorse è stato destinato ad opere eseguite nel Centro-Nord, mentre il 27,4 per cento a interventi realizzati nel Centro-Sud. Da questo punto di vista si osserva pertanto una allocazione di investimenti nel Centro-Sud inferiore al valore indicato nel 2001 dalla delibera CIPE, che al riguardo definiva una percentuale del 30 per cento; per essere più chiari in tale delibera si ipotizzava che il 30 per cento degli investimenti previsti dalla legge obiettivo dovesse essere destinato al Centro-Sud, laddove le delibere assunte, quindi quelle relative ai citati 91 miliardi, finalizzano a favore di questa area del Paese soltanto il 27,4 per cento degli investimenti.

CICOLANI (*FI*). Chiedo scusa per l'interruzione, sottosegretario Gobbo, ma la legge obiettivo non prevede esattamente quanto da lei affermato, posto che in essa si fa riferimento al 30 per cento della quota pubblica degli investimenti. Vorrei quindi sapere se la percentuale da lei citata del 27,4 per cento si riferisce alla quota pubblica o al totale degli investimenti.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Al totale.

CICOLANI (*FI*). Ciò significa che le cose non sono proprio nei termini da lei riferiti.

PRESIDENTE. Senatore Cicolani, avrà comunque modo di intervenire non appena il sottosegretario Gobbo avrà completato il suo intervento.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. In ogni caso, senatore Cicolani, riservandoci poi di entrare nei particolari, il dato sostanziale è che siamo di fronte ad una distribuzione degli investimenti comunque diversa da quella stabilita nella delibera del 2001, e successivamente modificata, definendo nella quota del 45 per cento gli investimenti da destinare al Mezzogiorno.

Aggiungo che questi dati risultano squilibrati anche a seguito della decisione di non realizzare il ponte sullo Stretto, posto che gli investimenti destinati all'esecuzione di tale opera sarebbero andati a pareggiare i conti rispetto a quanto previsto nelle delibere assunte dal CIPE nel 2001 e ribadite nel 2006.

Procedendo rapidamente, perché penso che il dibattito che seguirà possa essere molto più interessante rispetto alla mera illustrazione di numeri, credo che dal quadro che ho delineato discendano alcune considerazioni conclusive abbastanza problematiche, se non, in qualche caso, addirittura sconcertanti.

Esiste, innanzitutto, una serie di vincoli finanziari assolutamente stringenti nel senso che, essendo 91 miliardi di euro un impegno di per sé enorme per il Governo e registrandosi forti sbilanciamenti, nonché l'incapacità a farvi fronte, si rende necessario fissare quella somma come *budget* di spesa. Da questo punto di vista, dunque, deve essere interpretata la lettera del Presidente del Consiglio che non si riferiva alla possibilità di finanziare soltanto le opere comprese all'interno del perimetro dei 91 miliardi di euro ma, molto più semplicemente, si limitava ad individuare in tale somma un perimetro di spesa. Ciò significa, dunque, che sarà possibile finanziare alcune opere nella misura in cui ne saranno definanziate altre: eliminando, cioè, alcuni obblighi in capo allo Stato per la realizzazione di determinate opere, sarà possibile destinare ad altri progetti le risorse così liberate.

Inoltre, sempre da questo punto di vista, la lettera del Presidente del Consiglio suggerisce, come è stato evidenziato nel corso dell'ultima riunione del CIPE, di tentare una ricognizione dello stato di fattibilità e di maturazione delle varie opere per concentrare le risorse su quelle che possono essere portate a termine.

Con le delibere CIPE che abbiamo ereditato, per molte opere sono state stanziati risorse limitate, mentre quasi mai sono state previste le somme necessarie per poter completare le opere medesime e ciò crea chiaramente un problema. In altre parole potrei dire che si verifica una situazione simile a quella in cui due automobili intendono passare contemporaneamente per la stessa uscita dell'autostrada: è evidente che una delle

due deve cedere il passo all'altra, altrimenti nessuna esce, con il rischio di collisione tra le due auto. Si tratta di un concetto piuttosto banale.

La lettera del Presidente del Consiglio tenta proprio di spingere ad indirizzare le risorse laddove vi siano progetti e cantieri pronti e si possa arrivare ad una positiva conclusione dei programmi. La soluzione, quindi, non sta nell'assegnare poco a tanti, così che nessuno sia poi in grado di portare a termine i propri investimenti, ma nel dare il necessario a quanti sono pronti, tenendo conto naturalmente degli equilibri territoriali, regionali in particolare, oltre che della volontà delle Regioni. È in corso, in proposito, una ricognizione da parte del Ministro delle infrastrutture per valutare le reali priorità delle varie Regioni ed aree territoriali.

Riteniamo che si tratti di un meccanismo che dovrebbe cominciare ad operare fin dalle prossime riunioni del CIPE, al fine di accelerare la realizzazione delle opere strategiche, consentendo di destinare le risorse a quelle per cui vi siano progetti pronti e ciò non per cancellare alcuni progetti, ma semplicemente per dare priorità a chi è più pronto.

Un'ultima osservazione riguarda il fatto che il perimetro di risorse pubbliche disponibili di cui ho parlato deve essere integrato con le decisioni assunte in finanziaria. Le risorse aggiuntive previste dalla legge finanziaria per il 2007 non sono necessariamente destinate ad opere oggetto della ricognizione e riguardano anche opere che non rientrano nel famoso perimetro dei 91 miliardi di euro: si tratta, precisamente, di oltre 8 miliardi di euro per l'Alta velocità Torino-Milano-Napoli, dal 2007 al 2021; 3,2 miliardi di euro per la rete ferroviaria tradizionale e contributi quindicennali di 100 milioni di euro, previsti a decorrere dagli anni 2007-2009 per la legge obiettivo. Il particolare sistema di finanziamento di questi 100 milioni di euro all'anno, a partire dal 2007, consente di attivare un volume di investimenti di circa 3,4 miliardi di euro, trattandosi dell'attualizzazione dei tassi d'interesse correnti dei flussi annuali dei contributi, perché sono fondi che vanno ad aiutare la copertura degli interessi sui mutui.

Questa è la situazione nella quale ci siamo trovati ad operare e che risulta dalla ricognizione che abbiamo eseguito. Vi informo, comunque, che stiamo svolgendo analogha ricognizione su altre voci che interessano gli impegni del CIPE, in particolare sui fondi per le aree sottosviluppate, sui contratti di programma e di area, allo scopo di fornire al Governo, al Parlamento e all'opinione pubblica gli strumenti conoscitivi necessari per poter proseguire in questa direzione.

Spero di essere stato esaustivo e sono comunque a vostra disposizione per ulteriori chiarimenti.

PRESIDENTE. Ringraziamo il sottosegretario Gobbo per la sua relazione.

Do ora la parola ai colleghi che intendono intervenire, ricordando loro che la documentazione relativa ai temi al nostro esame, già inviata nella giornata di ieri per posta elettronica, è disponibile anche qui. Inoltre, per completezza d'informazione e in modo da consentire a quanti ne ab-

biano esigenza di prenderne visione, è stato messo a disposizione anche il testo della delibera n. 173 del 6 aprile 2006, perché il perimetro di 173 miliardi di spesa complessiva, anche nella ricognizione effettuata dal Sottosegretario e dal CIPE, si riferisce a quella delibera.

MARTINAT (AN). Credo che se *monsieur* de La Palice fosse vissuto oggi, avrebbe certamente chiesto al sottosegretario Gobbo di scrivere la prefazione al suo libro, perché quanto ora ci ha riferito è la fiera dell'ovvio.

Lei ha citato dati già noti, contenuti nella delibera del 6 aprile 2006 del Governo Berlusconi, anche se ha tentato, a mio avviso, di pasticciarli un po'. Ha dimenticato, ad esempio, che nella legge obiettivo è scritto «capitali pubblici e privati», così come, quando prima ha affermato che le opere sono collocate per il 27 per cento al Centro-Sud, ha dimenticato di dire che ci sono anche capitali privati che intervengono al Sud come al Nord.

Le ricordo, in proposito, che non sono stati ancora aperti i cantieri per la tratta autostradale Asti-Cuneo, nonostante un miliardo di euro privati, perché il ministro Di Pietro sta cercando di cambiare le regole di una gara per un appalto internazionale, sostenendo che la convenzione debba farsi in modo diverso da quanto previsto nel bando internazionale. Tale convenzione è stata inviata a voi del CIPE, che rendendovi conto che con l'approvazione della stessa si sarebbe aperta una causa civile internazionale per danni avete preferito sospenderla. L'opera, però, non è partita e non parte: il miliardo e più dei privati non viene investito e le Province di Asti e Cuneo non hanno e non avranno un'autostrada funzionale, o l'avranno in ritardo, con danni non indifferenti per lo Stato italiano.

Ha dimenticato, ancora, di dire che il sistema autostradale è bloccato per un ammontare pari a 11 miliardi di euro di investimenti privati, a seguito dell'entrata in vigore, grazie al vostro Governo, del famoso articolo 12 del decreto fiscale. Tra non molto ci sarà la sentenza della Corte di giustizia europea che condannerà il Governo e quindi, purtroppo, il popolo italiano a pagare danni per miliardi di euro.

È evidente che se c'è un cantiere aperto, si va avanti con i cantieri aperti: non credo, infatti, signor Sottosegretario, che nessuno abbia mai chiuso un cantiere. Del resto, come più volte è stato affermato anche dal ministro Di Pietro, si finanziano innanzitutto i cantieri aperti, poi i contratti già appaltati, per passare, infine, ai nuovi contratti; nessuno, però, ha mai detto che la legge obiettivo dovesse essere operativa per soli cinque anni.

Il programma contenuto nella legge 21 dicembre 2001, n. 443, la cosiddetta legge obiettivo, stabiliva che l'operatività della medesima scattasse a fine luglio 2002. Parliamo quindi di tre anni di investimenti su un programma decennale. Pertanto, quando lei afferma che sono state ultimate opere il cui valore ammonta allo 0,7 per cento del totale, fornisce un dato poco indicativo. Quando si decide di realizzare un'opera si parte da una gara per il progetto, e per un progetto di medie dimensioni sono

necessari almeno sei mesi, dopodiché occorre bandire la gara per l'appalto dell'opera.

Quindi, quando il Sottosegretario afferma che è stato speso solo un certo ammontare e occorre spendere ancora una certa cifra dice cose ovvie. Lei doveva riferire non tanto sullo stato di attuazione della legge obiettivo, quanto sulle intenzioni di questo Governo in ordine al ruolo da riconoscere ai capitali privati per la realizzazione delle opere infrastrutturali strategiche.

Ci interessa capire qual è la previsione in ordine agli investimenti nazionali e soprattutto internazionali. Esiste una credibilità dell'Italia in relazione agli investimenti internazionali? Qual è la disponibilità di questo Governo in tal senso? Se non esiste questa disponibilità infatti è inutile dire che abbiamo un certo ammontare di miliardi di euro per fare questo o quello. Lei ha citato il MOSE, ma doveva citare anche i finanziamenti della Comunità europea, e non soltanto relativamente al progetto della tratta Torino-Lione, su cui esiste una certa disponibilità finanziaria, ma anche relativamente alle opere per il Mezzogiorno.

Quali sono i programmi che questo Governo, e quindi il CIPE, intende realizzare sul sistema infrastrutturale italiano, ferroviario, stradale e autostradale? Questa è la domanda. I numeri che ci sono stati forniti li conoscevamo già, erano a tutti noti e quindi l'audizione sotto questo aspetto è stata superflua.

CICOLANI (*FI*). Ricordo che io e la presidente Donati avevamo fatto una specie di scommessa in base alla quale affermavo che, se anche avessimo potuto attivare tutte le opere pianificate, non avremmo mai consumato le risorse finanziarie disponibili. Ciò a conferma del fatto che il problema delle opere nella legislatura passata non era certamente un problema finanziario. Il professor Gobbo conferma che il drenaggio di cassa è stato, sulle opere della legge obiettivo, circa l'1 per cento del totale di quello che si poteva immaginare di realizzare o del pianificato e non c'è dubbio che sia così.

Oggi, pertanto, occorre fare un'operazione verità che tuttavia non può non partire dall'assunto che l'attuazione della legge obiettivo nella passata legislatura è stata fatta al massimo per due anni. La legge obiettivo - lo dico per i colleghi che allora non facevano parte del Parlamento - è diventata operativa al terzo anno di legislatura. I primi due anni sono serviti per mettere a punto un quadro di regole, quindi la legge delega e i decreti legislativi successivi. Dopo di che si è partiti con i progetti preliminari o meglio con le gare di progettazione preliminare e solo a metà del 2003 si è disposto di un quadro di progetti preliminari in grado di confermare in qualche modo la pianificazione.

Poi, sulla scorta di quei progetti preliminari, sono stati realizzati gli studi di impatto ambientale e si è arrivati al 2004. In quell'anno sono partite, nella migliore delle ipotesi, le prime gare e laddove c'erano già i *general contractors* i lavori sono stati anticipati. Molte opere poi sono partite nel 2005 e molte altre non sono state ancora affidate.

Quindi non si deve affatto sostenere, con meraviglia, che sono state realizzate soltanto poche opere. Era impensabile che la legge obiettivo, all'interno di quella legislatura, producesse effetti rilevanti sul piano della realizzazione delle opere. Al contrario, alla legge obiettivo, che è una legge di procedura, va riconosciuto – e l'audizione lo conferma – di avere prodotto un grande fermento di pianificazione, di progettazione e di avere avviato una quantità ingente di opere, con un conseguente processo di ammodernamento del sistema Paese.

Entrerò ora nel merito di alcune cifre e svolgerò qualche osservazione. Almeno in Commissione dobbiamo cercare di analizzare le questioni a trecentosessanta gradi. Poiché puntavamo moltissimo sull'ammodernamento infrastrutturale del Mezzogiorno abbiamo detto che avremmo garantito al Sud il 30 per cento delle risorse, malgrado la legge obiettivo rilanciasse tutta la politica dei valichi e dei corridoi, in particolare il corridoio 5 e quindi almeno un terzo delle risorse fosse destinato al sistema dei valichi. Nonostante ciò, il 30 per cento delle risorse, in una visione che trovava il suo baricentro nel Mediterraneo, veniva affidato al Mezzogiorno del Paese. Questa scelta è stata confermata – anzi, è stato assegnato di più per quanto concerne le risorse pubbliche – e si è trattato di un'importante scelta in relazione alla legge obiettivo che la maggioranza può rivendicare.

Anche l'affermazione del sottosegretario Gobbo va in questa direzione quando dice che non si raggiunge la quota perché sono state dedotte delle opere che questo Governo non vuole realizzare o che addirittura non sono state affidate (come il ponte sullo Stretto di Messina).

La prima domanda quindi è se nei 36 miliardi complessivi, che in una ricognizione fatta in sede di Documento di programmazione economico-finanziaria erano 50 e in una ricognizione effettuata dallo stesso CIPE erano sempre 50 miliardi, si tiene conto dei 4 miliardi e oltre previsti per il ponte sullo Stretto di Messina e dell'ammontare dei finanziamenti per l'alta velocità nella sua totale estensione, che riteniamo ormai completamente avviata, compresa la tratta Milano-Genova deliberata dal CIPE, anche se parzialmente, sotto il profilo degli importi. Con ciò ci riferiamo alle opere attivate.

Per quanto concerne poi la pianificazione delle opere, nessuno di noi ha mai sostenuto che prima di iniziare un'opera, come il corridoio 5, fosse indispensabile avere la piena disponibilità, in una legge finanziaria, dei 50 miliardi di euro necessari a realizzarla. Se avessimo agito così, il nostro Paese sarebbe ancora all'età della pietra e non sarebbe stata realizzata nessuna opera. Noi abbiamo elaborato un piano decennale; ma tutta la pianificazione ferroviaria, ad esempio (questo oggi lo dobbiamo dire con forza), oltrepassa ben più di un decennio e quindi le risorse finanziarie da reperire ogni anno per attuare quel programma sono inferiori al 10 per cento dell'ammontare complessivo previsto. Per realizzare il tunnel del Frejus (che è compreso nella legge obiettivo) gli studi delle Ferrovie parlano del 2020; *idem* per quanto riguarda il Brennero e molte altre tratte. Le difficoltà che si incontrano ogni giorno nella realizzazione delle opere

pubbliche portano certamente a traguardare un periodo ultradecennale. È impensabile che nel 2011, data finale del periodo decennale, la linea C della metropolitana di Roma possa essere stata realizzata ed avrà drenato le risorse necessarie. La nostra pianificazione è stata quindi uno sforzo di concertazione del sistema Paese. Questo è la legge obiettivo: l'obiettivo è guardare tutti dalla stessa parte, utilizzando il quadro comunitario di sostegno nella stessa direzione ed indirizzando nella stessa direzione le risorse private, nonché gli sforzi delle grandi città metropolitane, delle Province, delle Regioni e del Governo nazionale. Questo sforzo è riuscito; questo è quanto si rileva dall'audizione di oggi. Poco rileva, invece, se i 50 miliardi fossero 48 o 52; non cambierebbe di una virgola lo sforzo complessivo sviluppato nella scorsa legislatura. Questo è il tema.

Per ritornare alle domande, vorrei sapere se il ponte è compreso o meno e come è compresa l'alta velocità.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Ognuno tirerà un po' la coperta dalla sua parte, ma non penso che ciò sia utile; ci sono altre occasioni per esprimere un giudizio sulla politica infrastrutturale del Governo precedente. Adesso noi dobbiamo guardare a cosa possiamo fare per affrontare i problemi così come ci si presentano.

Il problema che ora si presenta è che, tra l'enorme quantità di opere individuate con la delibera del 2001, vi è un cospicuo sottoinsieme per il quale vi sono degli adempimenti già avviati e vi è una serie di altre opere che sono fuori. Un possibile punto di partenza potrebbe essere quello di dire che il precedente Governo ha fatto delle scelte sbagliate e che l'attuale Governo farà delle scelte diverse; ciò è legittimo. Però, purtroppo, quando si sono sollecitate attenzioni e interessi, quando si sono svolte discussioni e sono stati stipulati accordi quadro e accordi con le Regioni, è molto difficile tornare indietro da questa situazione. In qualche maniera, nel precedente quinquennio vi è stata un'invasione degli anni a venire, per cui noi ci troveremo a dover realizzare, in larga misura, le politiche decise nella fase precedente, che non dividevamo. Ricordo che noi non eravamo d'accordo su tutte le opere che ci venivano indicate nella legge obiettivo; purtroppo, quelle opere sono ormai diventate argomento comune di considerazione. Invito il sottosegretario Gobbo ad andare a leggere il testo (che ci è stato rimesso dal Ministero delle infrastrutture) della ricognizione che lo stesso Ministero delle infrastrutture ha svolto insieme alle Regioni, per vedere un po' come quadrano le cose. Secondo me, dopo quella ricognizione svolta dal ministro Di Pietro, la situazione è anche un po' peggiorata, perché si è ulteriormente aggravato il peso del passato.

Detto questo, non si sfugge ad un punto. Ci sono 90 miliardi di opere ormai individuate e per queste, a vario titolo, sussistono risorse pubbliche solo per 26 miliardi. Lasciamo perdere i tiraggi di cassa; questo è un altro problema.

CICOLANI (*FI*). Perché 26 miliardi?

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Le risorse pubbliche ammontano a 26 miliardi di euro. I fondi che il centro-destra, con i Governi Berlusconi, e il centro-sinistra, con l'attuale Governo, hanno tratto fuori dalle risorse del bilancio dello Stato per immetterli nel sistema infrastrutturale (per opere che si faranno adesso o tra dieci anni, ma per le quali c'è un impegno) ammontano a 25,949 miliardi di euro, su un totale di 90. Se poi lo parametrriamo al totale di 173, questa è la dimensione. Se adesso, per un attimo, ci collochiamo al 21 dicembre del 2001, possiamo dire che, rispetto a quella delibera del CIPE che fissò un quadro di 173 miliardi di euro, in cinque anni sono stati messi in cantiere 25,949 miliardi; ne è stata spesa una quantità piccolissima. La responsabilità può essere anche delle stazioni appaltanti; ma, essendo queste quasi tutte pubbliche, se le Ferrovie o l'ANAS non funzionano come stazioni appaltanti, il Governo avrebbe dovuto intervenire. Invece non ha avuto le briglie in mano, si vede dai numeri. Sta di fatto che il problema è questo: 90 o 91 miliardi contro 25. Come facciamo a completare questa operazione? Se anche si aggiungono altre cose, resta sempre un fabbisogno totale che supera i 50 miliardi di euro. Questi non esistono.

Seconda considerazione: nella legge obiettivo c'erano degli elementi positivi per quanto riguarda le procedure. Se non ricordo male, uno degli elementi più importanti era costituito dal fatto – qui forse conviene che ragioniamo ancora un po' – che si contrattualizzava fortemente il rapporto tra la stazione appaltante e il *general contractor*. Si chiedeva a quest'ultimo, che interveniva nell'opera, un particolare impegno, sia progettuale che realizzativo e finanziario (perché deve anche anticipare risorse), a fronte del fatto che al *general contractor* era garantito il pagamento dell'opera intera. Quando si fa la gara e si fissa il contratto, da una parte vi sono l'opera e l'impegno a realizzarla interamente, dall'altra vi è il *general contractor*, che si impegna ad anticipare il 10 o il 20 per cento.

Questo rende un po' più difficile il ragionamento che faceva il senatore Cicolani. Il suo modo di vedere il problema (in base al quale tutto procede dispersivamente, un po' qui e un po' là, e ci vogliono molti anni) è corretto in termini di cassa ed è vero per il denaro che viene erogato via via; ma, per quanto riguarda la possibilità di fare una gara (secondo la regola della legge obiettivo), il denaro deve essere impegnato già all'inizio, altrimenti non si può fare la gara. Il quadrilatero di penetrazione Marche-Umbria, ad esempio, costa oltre 2 miliardi di euro; per fare la gara con il *general contractor* sarebbe stata necessaria una destinazione di 2 miliardi a questo scopo da parte del CIPE, il quale vi ha destinato soltanto 850 milioni o 1 miliardo di euro. I *general contractor* si sono allora chiesti come fosse possibile partecipare ad una gara e proporre un prezzo per realizzare tutta l'infrastruttura quando l'altra parte garantiva di avere i soldi solo per metà di essa. Capite che razza di complicazioni sono? Magari si tratta di una ditta che sa fare bene le gallerie e non sa fare i ponti, e non sa da dove cominciare. Tant'è vero che in quel caso è stato adottato un procedimento, assolutamente non funzionante, in base al quale il *general contractor* avrebbe fatto l'offerta per tutta l'opera, a fronte di

una disponibilità finanziaria per solo una parte di essa, e, se nel tempo futuro fossero state reperite le risorse anche per la seconda parte, la gara non sarebbe stata ripetuta, ma il *general contractor* avrebbe realizzato anche la seconda parte. È una modalità fortemente distorsiva.

Se riflettete, si tratta di una modalità fortemente distorsiva del mercato, nonostante ciò è stata utilizzata anche questa formula che viola taluni principi.

CICOLANI (*FI*). L'Italia è stata costruita così!

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Evidentemente non ci comprendiamo. Se i colleghi dell'opposizione mi permettono la battuta, vorrei invitarli a leggere le leggi che hanno prodotto nella scorsa legislatura, perché altrimenti non è possibile capirsi. Nel merito, avete varato una legge che prevede che, per effettuare una gara per un determinato lotto, è necessario che il CIPE abbia preventivamente fissato l'esistenza delle necessarie risorse, che potranno anche essere pluriennali e contemplate in vari bilanci, ma che comunque debbono essere certe, e questo perché in assenza di tale passaggio vi sarebbero degli aggravii per i bilanci. Se quindi non vi è la possibilità di individuare le citate risorse – e in taluni casi questo accade – per evitare sforamenti del bilancio dello Stato, diventa necessario limitare le somme a disposizione. Tutto questo però non è stato fatto anche laddove la norma della legge obiettivo lo prevedeva espressamente, il che ovviamente rappresenta un ulteriore appesantimento, posto che ci troveremo di fronte ad opere non finanziate, per le quali, per di più, è stata già realizzata la gara ed è stata predisposta solo la metà del finanziamento necessario. Mi chiedo quindi come si procederà in questi casi, visto che non credo ci sarà il modo per bloccare queste opere.

Vorrei infine avere un chiarimento. Negli schemi contenuti nella documentazione fornitaci si fa riferimento alla progettazione e si indica che degli oltre 90 miliardi di euro relativi al costo totale delle opere oggetto della ricognizione, 55 circa riguardano interventi ancora allo stadio di progettazione, ovvero che non hanno visto ancora la realizzazione di un solo metro di strada o di ferrovia.

Ritengo che qualcosa non funzioni bene nella distinzione, riportata nel suddetto schema, tra progetto esecutivo, definitivo e preliminare; intendendo dire che, a quanto mi consta, nell'ambito delle progettazioni delle opere previste dalla legge obiettivo, i progetti preliminari vengono effettuati dalla stazione appaltante, ma tutte le procedure successive, compresa quella relativa all'esecuzione del progetto, è a cura del *general contractor*. Credo pertanto che vi sia qualcosa da ricalibrare.

PRESIDENTE. Faccio presente che comunque queste progettazioni vengono poi sottoposte all'esame del CIPE per la definitiva approvazione.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Questa potrebbe rappresentare già una possibile risposta, ma l'obiezione a questa stessa risposta è che allora, almeno

per quanto riguarda la progettazione, dovrebbe essere stata effettuata la gara. Infatti, il *general contractor* assume l'impegno di realizzare l'opera, dopo di che effettua la progettazione definitiva ed esecutiva che poi viene sottoposta all'esame del CIPE che però non provvede nuovamente ad effettuare la gara, ma si limita ad approvare o meno tali progettazioni. Stando alle regole, mi sembra che in proposito esista un problema, posto che non vi possono essere così tante opere in progettazione per le quali non è ancora stata effettuata la gara. Si tratta di un passaggio che andrebbe chiarito perché, se le cose dovessero stare nei termini descritti – quindi procedendo con i vecchi sistemi – ciò significherebbe che la legge obiettivo non ha funzionato neanche sul piano delle procedure.

GRILLO (*FI*). Vorrei fare innanzitutto una breve premessa. Trent'anni fa ho presentato una tesi di laurea sul diritto pubblico in economia nella quale sostenevo che non esiste un confine tra politica e tecnica. Da questo punto di vista sono convinto che uno degli esempi di maggiore ipocrisia nel nostro Paese ha avuto luogo quando sono stati affidati poteri politici a tecnici che hanno governato senza responsabilità politica. Così, del resto, avveniva all'epoca dell'IRI, quando i veri capi non erano quelli nominati, bensì i presidenti delle finanziarie che governavano Finmeccanica, Fincantieri, e via dicendo.

Faccio questa premessa, sottosegretario Gobbo, perché la sua relazione piena di enfasi, pur se pregevole ed apprezzabile, si fonda però sul presupposto per cui, dal momento che per la ricognizione è stato istituito un tavolo tecnico, i dati presentati sarebbero selezionati in sede tecnica e quindi, come tali, sarebbero inoppugnabili, incensurabili e non passibili di discussione. Così però non è, posto che lei ha illustrato dei dati fornendo di essi – mi permetta di dirlo rivolgendomi ad un tecnico con incarichi politici – una valutazione tutta politica.

Per cercare di dimostrare quanto tale interpretazione sia fuori luogo non ripeterò quanto già sottolineato dai colleghi, limitandomi a porre alcune questioni rispetto alle quali sarei molto interessato ad avere una sua risposta.

Prima osservazione. Nel 2001, quando prese avvio la scorsa legislatura, eravamo tutti consapevoli del *gap* infrastrutturale del Paese che però che non trovava e non trova spiegazione in cinquanta o trent'anni di inattività, come invece qualcuno afferma. Affermazioni del genere non rispondono alla realtà, se l'Italia in quegli anni si è trasformata da paese agricolo a grande potenza industriale, né del resto è vero che in cinquanta o trent'anni non sia stata realizzata alcuna opera.

La paralisi sul versante infrastrutturale sofferta dal nostro Paese a mio avviso risale ad una data precisa, ovvero agli anni 1992-1993, quando fu varata la legge Merloni in un clima di assedio del Parlamento da parte della magistratura. Ribadisco che fu quella norma a provocare la paralisi, tant'è che, se si vanno ad esaminare gli indici statistici, si risconterà che dal 1993 al 2001 in Italia non sono state realizzate opere pubbliche. Non intendo attardarmi in commenti al riguardo, posto che si tratta di un dato

oggettivo suffragato anche dal fatto che prima del 1993, ovvero negli anni Settanta e Ottanta, sono state eseguite tantissime opere pubbliche. Ed è proprio in considerazione di quanto detto che non comprendo questa enfasi qualunquistica che porta ad affermare che il sole è nato oggi mentre ieri c'era la notte; ripeto, si tratta di una falsità.

Quando siamo andati al governo del Paese la domanda che ci siamo posti era se vi fossero le risorse pubbliche necessarie a superare il *gap* infrastrutturale che l'ANCI aveva quantificato in 200.000 miliardi. La risposta a tale quesito fu negativa, posto che in Italia non avevamo nel 2001 – né le avete oggi – le risorse pubbliche necessarie a recuperare un livello di competitività tale da porci allo stesso livello degli altri Paesi. Quindi il gioco tutto sibillino e speculativo che porta a sottolineare che all'epoca non c'erano i soldi per realizzare le opere è falso. A nostro avviso, in questo ambito il dato essenziale è avere o non avere la volontà politica di realizzare le opere e questo perché, sia pure con fatica, anche in Italia finalmente si comincia a comprendere che l'importante è realizzare le opere, al di là di chi le realizza, che sia lo Stato, la Regione, l'ANAS, il privato, una banca qualsiasi o chiunque altro. Sotto questo profilo noi facemmo una scommessa poderosa, tant'è che insieme al varo della legge obiettivo decidemmo di modificare la legge Merloni, aprendo alla finanza dei privati e scommettendo sul sostegno dell'Unione europea.

Aggiungo inoltre che – mi piacerebbe che rimanesse agli atti perché, nonostante la mole di speculazioni giornalistiche cui abbiamo assistito su questo argomento, nessuno però ha fatto questa osservazione – il piano finanziario deliberato con il consenso di tutte le Regioni nel dicembre del 2001 aveva un dimensionamento decennale, e questo è un dato da chiarire per evitare ulteriori incomprensioni; nessuno infatti ha mai detto, né esponenti del Governo dell'epoca, né parlamentari dell'allora maggioranza, che le opere strategiche programmate, il cui costo è stato stimato nei famosi 173 miliardi di euro, dovessero essere realizzate in cinque anni, considerando che il dimensionamento temporaneo era decennale e lo sapevamo sin dall'inizio. Tale dimensionamento prevedeva il coinvolgimento di capitali privati e il contributo – come sottolineato dai colleghi Martinat e Cicolani – dell'Unione europea, e questo perché sapevamo sia che le risorse pubbliche erano limitate, sia che, a seguito dell'adesione al patto di Maastricht, non sarebbero stati più possibili sforamenti nel bilancio dello Stato.

A partire da questa premessa, credo che sarebbe importante convenire perlomeno sulle piccole cose su cui siamo d'accordo. Il sottosegretario Gobbo ha dichiarato che la rivisitazione del programma delle infrastrutture strategiche ha fornito una lista di opere il cui costo ammonta complessivamente a 173 miliardi di euro, che però – aggiungo – dovranno essere realizzate in dieci anni.

Tengo anche a ribadire che – lo ha già ricordato il senatore Cicolani – il precedente Governo ha iniziato ad operare in questo ambito alla fine del 2002, posto che l'operatività della legge n. 166 del 2002 e del relativo decreto attuativo ha avuto inizio nel gennaio 2003. In tre anni, come se-

gnalato dal sottosegretario Gobbo, il CIPE ha approvato impegni per circa 91 miliardi di euro. Al riguardo il senatore Brutti ha sottolineato un elemento importante, ovvero che il CIPE, prima dell'effettuazione di una gara, deve avere preventivamente fissato l'esistenza delle risorse necessarie, cosa che il CIPE ha fatto individuando le fonti finanziarie.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). No, le cose non stanno in questi termini.

GRILLO (*FI*). Abbiate pazienza: se la polemica è attorno a questo tema, da parte mia vi è tutta la disponibilità ad affrontare la disputa su questo punto. Personalmente ritengo che il CIPE abbia trovato le fonti finanziarie e lei stesso, del resto, onorevole Sottosegretario, lo sostiene nella sua relazione, pur evidenziando per alcune opere la compartecipazione di enti locali, come ad esempio quelli del Comune di Napoli.

Non crede, allora, che fosse legittimo considerare finanziariamente coperta un'opera, di fronte ad una delibera del CIPE specificamente assunta e ratificata dalla Corte dei conti – perché non mi risulta che alcuna delibera del CIPE sia stata contestata dalla Corte dei conti – che prevedeva il contributo di una certa Regione, Provincia o Comune? Io penso di sì. Se poi il Comune, la Provincia o la Regione si sono tirati indietro, si tratta di una questione diversa che attiene al contenzioso, come spesso accade in Italia; legittimamente, però, sono portato a pensare che i 91 miliardi di euro fossero finanziariamente coperti, perché altrimenti saremmo in presenza di un falso in atto pubblico.

Signor Sottosegretario, lei scuote il capo, immagino per dirmi che non è così: ma, allora, cortesemente, dovrebbe predisporre un'altra relazione nella quale indicare un *casus belli*, un'opera – non tante, ne basterebbe una sola – rispetto alla quale il Governo abbia mentito, nel senso cioè che, nonostante la previsione di una copertura finanziaria, voi abbiate invece accertato documentalmente e cartolarmente che quella copertura non esisteva. In caso contrario, infatti, si tratta solo di polemica politica e di notizie che circolano sui giornali: siamo in un Paese in cui ormai basta un'intervista del ministro Di Pietro per far credere che le cose siano come il Ministro le ha descritte.

Per quanto riguarda, poi, le opere cantierate, non sono un tecnico, però mi è stato spiegato da ingegneri che concettualmente si considera cantierata un'opera per la quale siano state adottate tutte le decisioni, anche senza che il relativo progetto sia stato ultimato: si può parlare di opera cantierata, quindi, per il fatto stesso che si inizi a lavorare all'esecuzione di un progetto. Certo, per molti questo può significare recarsi, con televisioni e giornali, sul posto in cui l'opera deve essere realizzata, tagliare il nastro e posare il primo mattone; per noi, invece, un'opera è cantierata quando se ne avvia l'esecuzione.

Si potrebbe dire, nel caso specifico, che il cantiere esiste, anche se manca il progetto esecutivo. Vorrei ricordare, però, che il Governo ha il compito di prendere le decisioni e non certo di occuparsi della realizzazione dell'opera: quando tutte le decisioni formali e sostanziali sono state

prese, l'opera, a mio avviso, deve ritenersi cantierata. Per questo, mentre lei sostiene che ci sono 45 miliardi di euro coperti e cantierati (il Governo nella sua relazione parla di 36 miliardi più 9, per un totale di 45 miliardi di euro), noi, invece, riteniamo che i miliardi siano 58, sempre facendo riferimento al triennio.

Nonostante il Governo attraverso i giornali faccia sfoggio di grande capacità di iniziativa politica («Il Sole 24 ore» ha scritto: «Dote di 25 miliardi nel triennio»), le faccio presente che nell'ultima finanziaria sono stati individuati per le opere pubbliche in realtà soltanto 12 miliardi. Cioè, mentre il nostro Governo ha stanziato 58 miliardi di euro – anche se lei parla di 45 – con la legge finanziaria per il 2007, voi immaginate di impegnare il Governo per soli 12 miliardi (precisamente 11,98 miliardi di euro) nei prossimi tre anni. Questo è il confronto politico, il resto è polemica, e su questi aspetti mi farebbe piacere conoscere la sua opinione.

Non sono d'accordo, poi, con la posizione del collega Brutti per il quale, essendo stato approvato dal precedente Esecutivo un programma faraonico, l'attuale maggioranza si trova ora costretta ad inseguire risorse per realizzare le opere. Sono personalmente convinto, invece, che tutti i polveroni sollevati dal primo giorno di insediamento di questo Governo sulla mancanza di risorse – peraltro tutta da dimostrare – nasconda in realtà un altro problema: l'incapacità politica di realizzare davvero quelle opere.

E allora perché, come avete già fatto per il ponte sullo Stretto di Messina, non rinnegate alcune opere inserite nel piano, dichiarando francamente che non intendete realizzarle, in modo da chiarire la vostra posizione? La mia tesi è che, se siete davvero convinti che il Paese abbia bisogno di infrastrutture e che quindi debbano essere realizzate le opere strategiche indicate in quella delibera secondo un ordine di priorità, magari anche modificabile, allora è necessaria la collaborazione di tutti per trovare il modo, le risorse, la procedura e la metodologia per procedere in tal senso. Se, invece, dietro questo atteggiamento si nasconde, come noi temiamo, una riserva mentale, nel senso di dire che esiste un problema finanziario, procedurale e di consenso, manca in realtà la volontà di realizzare le infrastrutture.

Vi invito perciò, come già avete fatto in modo esplicito per il ponte sullo Stretto di Messina, ad ammettere che non intendete realizzare anche altre opere perché non credete che debbano essere fatte o perché c'è qualcuno al vostro interno che vi condiziona: in questo modo, infatti, sarebbe possibile un confronto più schietto, onesto e leale.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Il senatore Grillo ha chiesto l'esempio di un'opera sulla cui copertura finanziaria il precedente Governo abbia mentito. Si potrebbe richiamare il caso del Passante di Mestre che, in base alla documentazione distribuita, risulta praticamente finanziato nel suo complesso, tra risorse pubbliche e private. Sono molti buoni quelli del CIPE nell'affermare ciò, ma non è così ed il collega Grillo lo sa bene perché ancora se ne discute.

Un altro esempio è rappresentato dal quadrilatero Marche-Umbria, per il quale si prevedono 2,15 miliardi di euro: 920 milioni già c'erano, altri se ne aggiungono, arrivando ad un miliardo, ma bisogna trovare ancora 1,73 miliardi. Si tratta del classico caso di un'opera finanziata per metà, per la quale si è svolta la gara di affidamento e per la quale è disponibile solo la metà delle risorse necessarie. Il secondo miliardo necessario è fuori da quei 91 cui il Sottosegretario ha fatto riferimento: non ci sono i soldi, non sono stati stanziati.

IZZO (*FI*). Ma le risorse non potevano esserci tutte sin dall'inizio, questo è il punto fondamentale.

BRUTTI Paolo (*Ulivo*). Bisognerebbe forse fare una ripetizione sul funzionamento della legge obiettivo predisposta dal precedente Governo.

PRESIDENTE. Vorrei ora dare la parola al sottosegretario Gobbo per rispondere alle domande che fino a questo momento gli sono state rivolte.

Tuttavia, poiché ci sono ancora altri senatori che intendono intervenire, vorrei invitare il Sottosegretario a tornare in Commissione per rispondere in maniera approfondita anche agli altri colleghi che desiderano intervenire.

IZZO (*FI*). In tal modo avremo anche la possibilità di presentare domande più precise e mirate da rivolgere al Sottosegretario.

PRESIDENTE. Non c'è alcun problema in tal senso, senatore Izzo, rientra tra i suoi diritti.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Sono stato accusato di eccessivo tecnicismo; può anche darsi, e me ne scuso, ma ognuno ha la sua storia alle spalle.

In ogni caso, comunico fin da ora la mia disponibilità a tornare in Commissione per rispondere alle vostre domande; ove lo riteneste opportuno, poi, potreste anche trasmettermi prima eventuali obiezioni, in modo che io possa darvi risposte ancora più precise. Trovo infatti che tale confronto, al di là – se mi permettete – del gioco delle parti, sia estremamente utile per fare chiarezza su alcuni passaggi, perché poi su certi punti bisognerà andare avanti.

Il tema della legge obiettivo, ad esempio, dovrà probabilmente essere ripreso per vedere se ci sono aspetti da migliorare, cancellare, modificare, perché non tutto ha funzionato perfettamente. Pertanto, al di là di queste schermaglie, potrebbe essere opportuno soffermarsi su alcuni dati.

In particolare, sottolineo il fatto che, a seconda che si sia ottimisti o pessimisti, più o meno mancano tra i 45 e i 54 miliardi di euro per completare le opere per le quali vi è stata, comunque, una qualche forma di approvazione e di finanziamento, pur tenendo conto dei finanziamenti futuri da recuperare: le somme stanziare, cioè, sia pubbliche che private, rie-

scono a coprire soltanto il 40-50 per cento delle possibilità. Non voglio essere troppo pessimista, ma esiste un problema di finanziamento complessivo anche in riferimento ai 91 miliardi. Il Ragioniere generale dello Stato, al quale ho chiesto se, accelerando gli investimenti, la cassa è in grado di fare fronte alle necessità, mi ha risposto che le cose non stanno andando male e che forse è anche possibile soddisfare talune necessità.

Sostanzialmente però ci troviamo di fronte ad una situazione in cui l'elenco delle priorità appare, in questo momento, sproporzionato rispetto alle risorse ragionevolmente disponibili, tenendo conto anche della finanza di progetto, della possibilità di anticipare la spesa da parte di istituti di credito o istituzioni finanziarie di vario genere, che potranno farlo per opere che verranno pagate al termine della realizzazione, e tenendo conto del fatto che forse questo ci porta fuori dal perimetro di sbilancio del debito pubblico.

Pur tenendo conto di tutti questi fattori, i dati, a mio parere, debbono essere considerati responsabilmente una variabile molto critica che deve spingere il Governo, l'opposizione, le Regioni e gli enti locali a verificare nuovamente le necessità e a darsi delle priorità. È infatti possibile accelerare la spesa avendo il buonsenso di mandare avanti le opere prioritarie e quelle già in stato di avanzamento. In qualche caso abbiamo opere di priorità media ma già pronte che, tutto sommato, non vanno trascurate ma considerate attentamente.

Si tratta di un discorso di carattere generale basato semplicemente sul senso di responsabilità. Mi limito a ragionare poi soltanto sui 91 miliardi. Infatti, sui 173 miliardi non ho ipotesi di finanziamenti pubblici e ho invece ipotesi verbali, promesse – anche ieri qualcuno è venuto a sostenere di poter finanziare integralmente il terzo valico e a dirmi che attraverso finanziamenti privati si può finanziare la Salerno-Reggio Calabria – rispetto alle quali occorre fare considerazioni attente su quale è poi il trasferimento dell'onere tra generazioni. Infatti, con un'operazione di questo tipo, con finanziamenti completamente privati, senza *project financing* e con l'acquisto dell'opera alla fine, si pone in essere una sorta di indebitamento pubblico e si trasferiscono ai nostri figli miliardi di euro di debiti.

Questo è un aspetto di cui dobbiamo tenere conto rispetto all'indebitamento complessivo dello Stato. Nutro qualche dubbio sul fatto che assumersi oggi l'impegno di comprare tra vent'anni un'opera pubblica per vari miliardi di euro non rappresenti un impegno pubblico del tutto assimilabile ad un'emissione di BOT o CCT. Non so se la Comunità europea considererebbe un finanziamento del genere all'interno dei parametri del bilancio dello Stato. Personalmente e tecnicamente ho qualche dubbio che ciò possa rappresentare un'operazione fattibile.

Se discutiamo però sui dati concreti a nostra disposizione, al di là delle rispettive posizioni, credo si possa nutrire qualche preoccupazione al riguardo.

Con riferimento ad alcune domande specifiche, come quella se nei 173 miliardi di euro fossero contenute anche le cifre relative ai finanziamenti del ponte sullo Stretto o quelle relative alla TAV, sapete meglio di

me che in finanziaria vi sono alcuni finanziamenti che vanno direttamente alla realizzazione dell'opera ed altri che passano attraverso il CIPE. Per quanto concerne le reti ferroviarie si utilizzano entrambe le forme di finanziamento.

CICOLANI (*FI*). Quello che sta dicendo è molto importante perché spesso nella polemica politica c'è chi sostiene di avere stanziato 50 miliardi, chi 37, e pertanto è importante il suo chiarimento.

GOBBO, *sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri*. Al riguardo posso dare tutti i chiarimenti che volete e in modo puntuale senza farvi fare la fatica di effettuare le somme. D'altra parte, nel sito Internet del CIPE vi è un tabellone, che è possibile scaricare, contenente tutti i dati e che permette, trattandosi di un foglio *excel*, di aggregare le voci come si vuole e quindi di lavorare. Si tratta di un'operazione di trasparenza che riporta i dati per quelli che sono. Mi rendo conto che le fotografie possono dare un'immagine diversa anche senza essere truccate perché, utilizzando una luce radente, piena o un controluce, è possibile in qualche modo addomesticare la foto. Comunque, il dato su cui vi invito a riflettere è che, se vogliamo affrontare l'intero sistema, trasferiamo 54 miliardi di euro alle generazioni future, ma non a quelle dei prossimi dieci anni, perché queste sono già gravate da altri 50 miliardi di euro. Pertanto, gli ulteriori 50 miliardi ricadranno sulle generazioni dai 15 anni in poi.

Personalmente ho suggerito alla Presidenza del Consiglio un'operazione di responsabilità in base alla quale si stabilisce un certo impegno di spesa (i 50 miliardi di euro che oggi non abbiamo) che assumiamo nei confronti delle generazioni future per la realizzazione delle opere pubbliche, stabilendo però che non è certamente possibile continuare la rincorsa inserendo ulteriori impegni. In sostanza si tratta di una promessa alle generazioni future a non trasferire loro più di 50 miliardi di euro. Forse può apparire un discorso troppo a vantaggio del futuro, ma è basato su un forte senso di responsabilità.

Riguardo poi al rapporto Nord-Sud, le cifre possono essere tirate da un lato e dall'altro. Sostanzialmente posso confermare che, dalla ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo, emerge un impegno che è abbastanza in linea con il dato del 30 per cento. Ciò che mi preoccupa, personalmente, è che, andando a leggere i dati, in molti degli incartamenti, lo stadio di maturazione delle opere del Sud appare ben diverso dallo stadio di maturazione di quelle del Nord. Anche la finanziabilità delle opere del Sud è inferiore rispetto ai capitali privati che si attivano per la realizzazione delle opere del Nord. Questo dovrebbe essere motivo di riflessione per valutare se non sia opportuno vincolare maggiormente le risorse pubbliche al Sud rispetto al Nord. È un impegno doveroso del quale non possiamo non tenere conto.

Non entro nel merito della questione se sia migliore il trasferimento su strada, su ferrovia o quant'altro, trattandosi di decisioni che al momento non sono all'ordine del giorno, resto comunque a vostra disposi-

zione per tornare in questa sede, anche sulla base di un elenco di quesiti che vi chiedo di farmi pervenire in anticipo, o sulla base di un dibattito libero come quello di oggi.

MARTINAT (AN). Vorrei sapere se il Sottosegretario è al corrente di quanto l'industria italiana viene a perdere a causa della difficoltà di trasferimento delle merci.

PRESIDENTE. Ringrazio il sottosegretario Gobbo per le risposte fornite. Vorrei far presente che vi sono ulteriori richieste di intervento da parte di alcuni senatori che però non è possibile svolgere nella seduta odierna per mancanza di tempo. Propongo pertanto di rinviare il seguito dei nostri lavori ad altra seduta.

Se non vi sono osservazioni, così resta stabilito.

Ringrazio il Sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio dei ministri per la sua disponibilità e rinvio il seguito delle comunicazioni del Governo ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15,50.*





