

**COMMISSIONE VIII
AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI**

RESOCONTO STENOGRAFICO

AUDIZIONE

18.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 18 NOVEMBRE 2009

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE **SALVATORE MARGIOTTA**

INDICE

	PAG.		PAG.
Sulla pubblicità dei lavori:		Dussin Guido (LNP)	8
Margiotta Salvatore, <i>Presidente</i>	3	Fabris Mauro, <i>Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere di accesso al Tunnel del Brennero</i>	3, 9
Audizione del Commissario straordinario delegato, dottor Mauro Fabris, sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione delle opere di accesso al Tunnel del Brennero (ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento):		Mariani Raffaella (PD)	7
Margiotta Salvatore, <i>Presidente</i>	3, 7, 9, 12	Motta Carmen (PD)	8

N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Popolo della Libertà: PdL; Partito Democratico: PD; Lega Nord Padania: LNP; Unione di Centro: UdC; Italia dei Valori: IdV; Misto: Misto; Misto-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MpA-Sud; Misto-Minoranze linguistiche: Misto-Min.ling.; Misto-Liberal Democratici-MAIE: Misto-LD-MAIE; Misto-Repubblicani, Regionalisti, Popolari: Misto-RRP.

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
SALVATORE MARGIOTTA

La seduta comincia alle 14,05.

Sulla pubblicità dei lavori.

PRESIDENTE. Avverto che, se non vi sono obiezioni, la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche attraverso l'attivazione di impianti audiovisivi a circuito.

(Così rimane stabilito).

Audizione del Commissario straordinario delegato, dottor Mauro Fabris, sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione delle opere di accesso al Tunnel del Brennero.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 143, comma 2, del Regolamento, l'audizione del Commissario straordinario delegato, dottor Mauro Fabris, sullo stato di avanzamento dei lavori per la realizzazione delle opere di accesso al Tunnel del Brennero.

Nel rivolgere un saluto affettuoso al dottor Fabris, che è stato nostro collega e componente di questa Commissione, gli do subito la parola.

MAURO FABRIS, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere di accesso al Tunnel del Brennero.* Saluto il presidente e gli onorevoli membri della Commissione. So che non abbiamo moltissimo tempo a disposizione, quindi, presidente, ho preparato delle schede di

documentazione che riassumono le notizie e i dati che sto per comunicare alla Commissione.

Le opere di accesso al Brennero, così come la galleria vera e propria del Brennero, costituiscono oggi, possiamo ben dire, l'opera più importante su cui è impegnato il nostro Paese, non solo per accordi intergovernativi — esiste un accordo tra Italia e Austria per la realizzazione della nuova galleria di base del Brennero —, ma anche perché questa opera è inserita nel corridoio ferroviario numero uno e quindi nelle reti TEN europee.

Come dico sempre, ci sarà pure una ragione se questo corridoio ha il numero uno e questa ragione è che si tratta di un asse decisamente importante per lo sviluppo futuro delle movimentazioni di merci e persone all'interno dell'Unione europea. L'asse nord-sud, infatti, oggi rientra nelle nuove rotte della movimentazione, soprattutto delle merci, a livello mondiale. Rispetto alle rotte est-ovest di una volta, oggi le rotte nord-sud sembrano — anche dopo la crisi che ha investito l'intero sistema economico mondiale — essere decisamente quelle del futuro.

Da questo punto di vista, è inutile sottolineare ulteriormente ai commissari l'importanza di questa opera, che, peraltro, è data anche dal suo valore complessivo.

Nel mio intervento, parlerò non solo dei tratti di accesso al Brennero, ma anche della galleria di base, perché, dopo la nomina dei commissari straordinari per la velocizzazione della realizzazione delle grandi opere, avvenuta con DPCM del 5 agosto 2009, il Ministro Matteoli ha comunicato, in data 14 ottobre, al presidente di Ferrovie Moretti che il mio incarico andava inteso anche in relazione alla realizzazione della galleria di base, perché sia

a livello comunitario, come in riferimento agli accordi intergovernativi italo-austriaci, è evidente che i due aspetti vadano considerati unitariamente. Infatti, mentre la galleria di base prevede il raddoppio delle attuali canne — che quindi saranno quattro — di attraversamento del Brennero, i binari che abbiamo nel lato sud come nel lato nord sono due: è evidente, dunque, che già da questo punto di vista si rende necessario quadruplicare la linea ferroviaria nella tratta tra Verona e Fortezza.

Come se non bastasse, sul lato italiano va segnalato che una serie di problematiche, relative ad esempio alla pendenza nel tratto Fortezza-Ponte Gardena, ovvero alla complessità dell'attraversamento di Bolzano, rendono assolutamente necessaria quanto meno la realizzazione di alcune tratte definite appunto prioritarie nel percorso da Verona a Fortezza.

Tali tratte sono ritenute assolutamente prioritarie, perché se non venissero realizzate, sarebbe del tutto impossibile mettere in esercizio le nuove canne della galleria del Brennero che si andranno a realizzare, a causa dei citati problemi di pendenza del tracciato e di circolazione dei trasporti ferroviari che renderebbero inutile quell'opera.

Quindi, con la citata nota consegnata al presidente Moretti, il ministro Matteoli ha voluto sottolineare come le opere di accesso e la realizzazione della galleria del Brennero siano da considerare un tutt'uno.

Sapendo quanto poco tempo abbiamo a disposizione, mi limiterò a fare degli accenni rispetto agli argomenti che avrei voluto approfondire, in relazione alle schede di documentazione che abbiamo presentato.

Quella in oggetto è un'opera estremamente complessa che vede l'inserimento delle tratte di accesso nel contratto di programma 2007-2011 fra RFI e Stato.

L'importo attualmente reso disponibile, anche grazie al finanziamento europeo, è pari a 103,7 milioni di euro. La quota di competenza, o meglio l'apporto UE, è di 58,8 milioni di euro.

In una prima occasione, al CIPE del 30 agosto 2007, sono stati portati i lotti 1 e 2,

che riguardano appunto la tratta Fortezza-Ponte Gardena e la tratta Circonvallazione di Bolzano; i motivi li ho detti prima.

Quindi, al CIPE del 30 agosto 2007 vennero deliberati i lotti 1 e 2. La Corte dei conti, tuttavia, non registrò questa deliberazione, perché mancava l'indicazione dell'intera copertura finanziaria dell'opera. In sede CIPE, dunque, fu riproposta una nuova delibera il 27 marzo 2008, con la quale il preventivo di spesa venne riformulato e venne portato a 3,8 miliardi di euro.

Anche in quella occasione, vennero presentati i lotti 1 e 2 per l'approvazione e poi si fece una previsione per quanto riguardava l'insieme delle tratte prioritarie, quindi la terza e la quarta e anche il completamento con la quinta. Rimanevano escluse le restanti tratte di completamento che portavano l'importo complessivo dell'opera — per quanto stimato in quella data — a circa 7-8 miliardi. Già in questo dato, come vedete, è presente una discrezionalità non di poco conto, ma dovuta al fatto che, senza la progettazione, è effettivamente difficile stabilire l'importo complessivo di un'opera così grande. Stiamo parlando, infatti, di 180 chilometri — questa è la misura del percorso da Verona a Fortezza — e le tratte prioritarie riguardano appena 87 chilometri.

Dal mio punto di vista, quindi, è abbastanza evidente come sia difficilmente stimabile il costo delle tratte a completamento, fatta salva la stima di 3,8 miliardi che riguarda le prime cinque tratte.

In ogni caso, la delibera CIPE del 27 marzo 2008 purtroppo non è stata registrata dalla Corte dei conti, sempre in data 14 novembre 2008. La motivazione indicata dalla Corte è stata nuovamente quella che non erano sufficientemente chiare le coperture per l'importo complessivo dell'opera.

Da quel momento, nulla si è più mosso sul fronte delle tratte di accesso.

Evidentemente, in assenza della pubblicazione della delibera CIPE, la progettazione preliminare che RFI stava curando non è andata avanti. Non poteva spendere

soldi, se non autorizzata dalla Corte dei conti. Sono andati avanti, invece, i lavori alla base di accordi siglati tra le province autonome di Trento e Bolzano con RFI. Un'altra intesa è in fase di definizione tra la provincia di Verona e RFI per le definizioni progettuali preliminari. Questo sicuramente aiuta, e aiuterà nel prosieguo, a recuperare i tempi eventualmente persi in questa fase.

Ad ogni modo, il dato oggettivo su cui chiedo alla Commissione di fare una valutazione è il pesante rischio che stiamo correndo a causa di questo blocco. Dalla premessa espressa in precedenza, infatti, risulta di tutta evidenza che, tardando oltre il lecito e quanto già previsto le progettazioni delle tratte di accesso, rischiamo non solo il definanziamento, per quanto di competenza UE, delle tratte di accesso, ma anche il definanziamento, se non addirittura il blocco, degli stanziamenti assicurati dalla UE alla stessa realizzazione della galleria di base. Il problema, dunque, è estremamente complesso.

La nomina del commissario straordinario nasce proprio da questa problematicità e dal blocco totale che si è registrato in sede di Corte dei conti.

Per quanto riguarda la galleria del Brennero, invece, i punti di riferimento procedurali sono la delibera CIPE n. 89 del 2004 e, da ultimo, la delibera CIPE – salto altri passaggi che nel frattempo ci sono stati – del 31 luglio 2008.

Credo che il 31 luglio 2008 sia da valutare come una data storica. Abbiamo rischiato, come Paese, di perdere l'ultimo treno perché, a livello comunitario e anche in base agli accordi firmati con l'Austria, in assenza di una decisione entro il 31 luglio 2008, rischiavamo il definanziamento della tratta di nostra competenza, a livello comunitario.

Allo stesso modo, inoltre, avremmo creato seri problemi per gli accordi intercorsi e firmati da ultimo con l'Austria, sempre nel maggio del 2008.

Parliamo di una data storica, anche perché il nostro Paese si è impegnato, per la prima volta in maniera così consistente,

nella realizzazione di un'opera che vedrà la luce, la messa in esercizio, a partire dal 2022.

Come gli autorevoli membri della Commissione sanno, infatti, è facile impegnarsi a finanziare opere per le quali si ha la plausibile speranza di essere protagonisti alla loro inaugurazione; mentre molto spesso si rinvia nel tempo il finanziamento di opere la cui realizzazione è distante nel tempo.

Comunque, il CIPE del luglio dell'anno scorso ha approvato la copertura dell'impegno complessivo dell'opera, la cui stima finale di costi è pari a 3,87 miliardi di euro, ripartiti secondo quanto indicato dalle schede riassuntive.

Sostanzialmente, vi erano 712 milioni di euro già garantiti per la galleria del Brennero, provenienti sia dalla legge-obiettivo, sia dai contenuti del contratto di programma tra il Ministero delle infrastrutture e RFI, previsti sia nel piano 2001-2005 che negli aggiornamenti successivi.

Inoltre, vi sono quote di finanziamento UE pari a circa 300 milioni di euro (il dettaglio è riportato nelle schede che lascio alla Commissione).

Pertanto, il fabbisogno finanziario complessivo che la parte italiana ha dovuto garantire per realizzare l'opera è stato pari a 2,862 miliardi di euro.

Questo perché per la galleria di base del Brennero, il cui costo è stimato in 7,3 miliardi di euro, i costi di realizzazione sono divisi a metà tra il Governo austriaco e quello italiano e c'è anche una quota di partecipazione UE.

A parte i 712 milioni di euro già garantiti, si è fatto ricorso ad altre forme di finanziamento, ossia impegni di spesa da parte dell'Unione europea, successivi al 2013, per 500 milioni di euro; vi è un fondo di accantonamento, realizzato a partire dal 1998 con una delibera in legge finanziaria, da parte della società Autostrada del Brennero, per 400 milioni di euro, già accantonati; vi è un ricorso al partenariato pubblico-privato per 400 milioni di euro; vi è un provvedimento da eventuale tassazione con sistema incrociato, il cosiddetto « eurovignetta », per 233

milioni di euro; infine, sono stati assunti ulteriori impegni dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per 70 milioni di euro nel 2010 e per 110 milioni di euro nel 2011.

Tirate via anche queste somme, rimanevano da coprire 1,329 miliardi di euro.

Il Governo italiano, nel sottoporre al CIPE la citata delibera, ha assunto l'impegno di garantire contributi costanti annui alla costruzione del tunnel del Brennero per 55 milioni di euro l'anno, nel periodo 2024-2047.

I finanziamenti saranno anticipati da BEI, su garanzia dello Stato italiano, alla società che si occupa della costruzione del Brennero, di cui eventualmente, se i commissari lo riterranno, potremmo parlare. Mi riferisco alla BBT, una società di diritto europeo, italo-austriaca, che sta appunto realizzando la galleria di base.

Presidente, vorrei ricordare la complessità di quest'opera. La galleria di base del Brennero si compone di due canne da 55 chilometri di lunghezza, con una galleria di sicurezza sottostante, quindi alla fine le gallerie sono tre e sono intersecate ogni 333 metri.

Il 22 maggio 2005, il Governo italiano e quello austriaco hanno deciso di anticipare l'avvio dei lavori del cosiddetto cunicolo esplorativo, che sono iniziati nella metà del 2008.

I lavori del cunicolo esplorativo — parliamo di circa 10 chilometri di lunghezza — sono arrivati quasi a 7 chilometri. C'è stata una rottura di una macchina in agosto, per cui i lavori dovrebbero riprendere il 4 dicembre.

La previsione è di concludere i lavori per il cunicolo esplorativo entro settembre del 2010 e di procedere poi alla progettazione definitiva — perché a questo servono i cunicoli esplorativi — del tratto centrale delle gallerie di base.

Successivamente, si immagina di cominciare i lavori. Sono previsti 132 mesi per i lavori veri e propri, più 12 mesi di pre-esercizio, per cui sostanzialmente si pensa che l'entrata in esercizio dell'opera, della galleria, sia possibile alla fine del 2022.

Per le opere prioritarie da realizzare — galleria compresa — sono necessari 7,375 miliardi di euro. Ad oggi, sono disponibili 704 milioni di euro per la galleria di base e 104 milioni di euro per le opere d'accesso, per un totale di 808 milioni di euro.

Sono state individuate coperture a garanzia — quelle di cui ho parlato prima — in delibera CIPE del 30 luglio 2008, pari a 2,862 miliardi di euro, per un totale di 3,660 miliardi di euro.

Bisogna, quindi, individuare, per le sole fasi prioritarie — in cui, torno a dire, ricomprendo la galleria più le opere d'accesso —, 3,7 miliardi di euro.

Per completare tutti i 180 chilometri tra Verona e Fortezza entro il 2030, servono altri 3 o 4 miliardi di euro.

Al 2022, si deve mettere in esercizio la galleria; mentre al 2030 è previsto che si completi tutta l'opera.

Segnalo che — nelle schede che ho allegato alla documentazione scritta troverete le indicazioni del caso — ovviamente nel lato nord i tedeschi e gli austriaci stanno facendo la loro parte sia per completare le opere di accesso, sia per realizzare i cunicoli esplorativi.

In questo momento, siamo nel pieno rispetto dei tempi previsti. I rischi che corriamo sono relativi unicamente alle tratte di accesso, per i motivi già esposti.

Visto il richiamo che ha fatto il presidente nell'introdurmi, penso che sia necessario valutare bene la situazione in cui ci troviamo rispetto a opere così grandi.

Siamo in presenza di opere epocali. Il corridoio Berlino-Palermo ha decisamente questa funzione.

Da questo punto di vista, trovandoci molto spesso di fronte alla difficoltà — nel caso specifico si tratta di una difficoltà veramente grande — di individuare, per opere che hanno una durata realizzativa così lunga, fin da subito tutte le fonti di finanziamento necessarie, penso che sarebbe opportuno fare delle valutazioni come si sta facendo a livello comunitario.

Apro una parentesi. Il commissario Tajani, in occasione di una recente conferenza che si è svolta a Napoli sulle reti TEN, ha ricordato come ci fosse una

richiesta di circa 300 miliardi di interventi a livello comunitario e che le disponibilità dell'Unione europea sono pari a 8 miliardi.

Allo stesso modo, vorrei ricordare che rispetto ai progetti CIPE approvati, pari a 116 miliardi di euro, abbiamo una copertura assicurata per 68 miliardi di euro come Stato italiano.

Di fronte a tutto questo, laddove sussiste una chiara e netta volontà politica di realizzare un'opera — come indubbiamente è per questa opera, visto che sta nel corridoio 1 ed è presente in tutti gli strumenti di programmazione italiana —, penso che sia forse giunto di il tempo di fare, come sta accadendo a livello comunitario, una valutazione circa l'opportunità di modificare le normative che riguardano opere così complesse e la cui durata, anche dal punto di vista dei lavori di realizzazione, è così lunga, una volta definito che la volontà politica di realizzarle esiste.

La legge obiettivo, in fondo, aveva lo scopo di evitare sperperi di denari pubblici per opere che non sarebbero mai state realizzate. Dunque, quando si presentava un progetto, bisognava anche definirne la copertura finanziaria per la realizzazione.

In questo caso, ovviamente, la questione rimane valida, però credo che ci sia anche una valutazione di stampo diverso da fare.

Quindi, il tema dei lotti costruttivi da individuare e finanziare in maniera certa rispetto a opere che hanno una complessità di questa natura forse è un argomento che torna e su cui spero che il Parlamento possa svolgere presto una riflessione. Diversamente, infatti, rischiamo di non uscire dalla strettoia dei nostri vincoli di bilancio.

Il commissario Tajani ha annunciato, sempre a Napoli, che si vorrebbe tirar fuori la rete TEN quanto meno dagli obiettivi stabiliti da Maastricht, per quanto riguarda l'equilibrio nei bilanci pubblici. Già questo sarebbe sufficiente per noi. Altrimenti, bisogna procedere a effettuare delle modifiche alle normative nazionali.

PRESIDENTE. Do ora la parola ai deputati che intendono porre quesiti o formulare osservazioni.

RAFFAELLA MARIANI. Signor presidente, ringrazio il nostro ospite per la completa relazione. Vorrei rivolgere due domande. La prima è proprio in riferimento all'ultima affermazione che è stata fatta.

Se non ho capito male, dottor Fabris, lei si è riferito al fatto che, laddove vi è stato per due volte consecutive un blocco della Corte dei conti rispetto alla copertura dei lotti di questa opera, il suggerimento potrebbe essere quello di cambiare la normativa.

D'altro canto, per semplificare, le domando in che senso intende questa affermazione e se non sia possibile ridurre i lotti in entità minori per dare copertura alle tratte che intanto si possono realizzare.

Per uscire dal problema, infatti, una soluzione potrebbe essere anche, come dice la saggezza popolare, quella di fare il passo secondo la gamba e quindi realizzare le tratte per le quali abbiamo la copertura.

Del resto, mi sembra di capire che sono già due volte che la Corte dei conti rinvia la delibera CIPE e questo crea disagi e ritardi.

L'altra questione a cui mi aggancio è la seguente. Sia la legge obiettivo, che la scelta di passare attraverso il CIPE danno l'opportunità a qualsiasi Governo si trovi nelle condizioni di farlo di individuare delle priorità, quindi di decidere di dare la copertura alle opere che si ritiene siano assolutamente strategiche per il nostro Paese, anche se in questo caso occorre una copertura che si deve spalmare in un tempo lunghissimo.

Lei crede che ridurre ancora l'ordine delle priorità, individuare per così dire le priorità delle priorità, potrebbe aiutare la realizzazione di un'opera di questo genere?

Riguardo al tema del patto di stabilità, l'abbiamo sollevato più volte anche per opere minori, perché abbiamo strutture

pubbliche che hanno delle risorse, ma che non riescono a spenderle. Anche questo dunque libererebbe molte risorse e produrrebbe effetti positivi per il nostro Paese.

Da ultimo, come abbiamo chiesto al commissario Bargone in una precedente audizione, vorremmo capire in che modo, al momento, il suo ruolo in questa vicenda — che mi sembra ancora più complessa di quella della SAT precedentemente affrontata — possa favorire la fluidificazione di tutto il percorso sia per la progettazione, che per il finanziamento dell'opera.

Nel caso in questione, peraltro, il problema è che si devono ancora trovare le risorse, mentre non vi sono impedimenti di carattere burocratico o incomprensioni tra territori: in questo caso, addirittura, si parla di due nazioni né lei ha accennato a difficoltà e a problemi di questo tipo.

GUIDO DUSSIN. Signor presidente, intervengo solo rivolgere un saluto al già collega della VIII Commissione, Mauro Fabris. Lo ringraziamo per l'esposizione e soprattutto per la proposta finale, con cui ci invita a svolgere una riflessione, già evidenziata anche del presidente della Commissione europea. Sicuramente faremo nostra questa proposta.

Gli facciamo un augurio di buon lavoro per quanto riguarda l'importante compito che lui ha definito epocale, riferendosi non tanto alla propria funzione, quanto all'opera stessa.

Credo tuttavia che anche lei abbia un bel compito da espletare, quindi con questo augurio ci apprestiamo a fare un richiamo prima in Commissione e poi magari all'Aula per quanto riguarda l'eventuale modifica normativa da lei segnalata.

Quanto alle cifre, mi pare che siano importantissime. L'opera è fondamentale per il nostro Paese, ma anche per l'intera comunità europea.

Quindi, auguri ancora di buon lavoro.

CARMEN MOTTA. Ringrazio anch'io il commissario, nonché ex collega Mauro Fabris.

Intervengo, perché condivido le preoccupazioni che ha espresso la collega Mariani.

Contestualmente alla sua nomina, dottor Fabris, è stato nominato anche l'ingegner Paolo Besozzi che dovrebbe essere il commissario straordinario per l'asse ferroviario Pontremolese.

Cito questo fatto perché lei sa che quella è un'opera altrettanto straordinaria per diversi territori e per il collegamento tra l'alto Tirreno e il nord Europa.

Sono vent'anni che quest'opera tenta di vedere la luce. Il suo costo complessivo si aggira intorno a poco più di 2 miliardi di euro. Abbiamo fatto davvero una fatica enorme per riuscire a stanziare con la legge finanziaria 2007 i 48 milioni per la progettazione definitiva di quest'opera, della quale adesso vorremmo avere notizia.

Cito questo fatto non per parlare d'altro, ma perché prima della sua audizione e prima di consultare le sue schede di documentazione, che leggerò attentamente, avevo cercato molto succintamente di informarmi su quest'opera.

Dai dati che ho scaricato da internet, mi sembra di aver colto che le stime e i costi complessivi della realizzazione di questa opera variano dai 16 ai 20 miliardi di euro.

Rispetto a un'esperienza ventennale che riguarda un'opera, come la Pontremolese, che ha un costo di 2 miliardi di euro, a fronte di un'opera sicuramente importantissima — quale è questa, che dovrebbe avere senza dubbio una priorità, perché è di scala europea — avendo nominato il Governo un commissario straordinario, a cui vanno i nostri auguri per riuscire nell'intento, e dato che l'ordine totale del costo dell'opera è così ampio, mi chiedo se occorre una nuova norma o delle nuove direttive.

Questa situazione mi sembra particolarmente impegnativa per il nostro Paese, quindi vorrei capire come lei pensa che si possa procedere, affinché l'Italia possa davvero dare il contributo dovuto per il completamento dell'opera.

Il fatto che sia coinvolta l'Europa, l'Austria e che RFI sia uno dei partner, dei

soci italiani di maggior rilievo, fa sperare che l'opera arrivi alla fine. Tuttavia, devo dire che di fronte a questo importo mi sono spaventata, perché non capisco — e onestamente non ho ancora capito dalle sue parole — come, pur procedendo per *tranche*, si possa arrivare da parte nostra a recuperare le risorse che servono per il completamento dell'opera.

PRESIDENTE. Anche io vorrei fare una sottolineatura riguardo alle affermazioni della collega Mariani, poi riprese dalla collega Motta, data anche l'esperienza e la sensibilità politica del commissario straordinario.

È evidente che tutta la prima fase del suo lavoro sarà dedicata soprattutto alla questione del reperimento dei finanziamenti. È questo il vero intoppo dell'opera, anche se l'impegno al quale faceva riferimento, preso con la BEI nel 2020 e nel 2050, almeno dovrebbe consentire al CIPE di assentire una prima *tranche* di finanziamento.

La riflessione che mi viene da fare è la seguente. Un grande Paese, a mio parere, deve avere l'ambizione di pensare in grande e di mettere in cantiere tante importantissime opere pubbliche, altrimenti diventa asfittico e si richiude in se stesso.

Mi domando, tuttavia, se non siamo impegnati su troppi fronti. La collega Motta ha citato la Pontremolese, il tunnel del Brennero, il Ponte sullo stretto di Messina. Mi chiedo se non sarebbe il caso di fare una messa a punto — lo diceva forse la collega Mariani, anche se in un altro senso — delle priorità tra le priorità; oppure se è giusto mantenere aperti tutti questi fronti sperando di portarli avanti tutti.

L'opera dovrebbe finire nel 2050. Non credo che il suo incarico duri fino all'epoca, anche se dal punto di vista della longevità glielo auguro. In quel caso, però, mi piacerebbe essere invitato all'inaugurazione dell'opera.

Do la parola al dottor Fabris per la replica.

MAURO FABRIS, *Commissario straordinario delegato per la velocizzazione delle*

procedure relative alla realizzazione delle opere di accesso al Tunnel del Brennero. Ringrazio il presidente e i commissari per le domande poste.

Il problema che è stato sollevato da tutti i commissari riguarda la questione dei finanziamenti.

Partirei da qui chiarendo un punto. Il commissario straordinario — siamo alla quinta versione da quando si è cominciato a definire questa figura —, in questo caso, è una novità rispetto ai precedenti, come stabilisce il comma terzo dell'articolo 20 della legge n. 2 del 2009, deve anche curare le attività occorrenti al finanziamento.

I commissari precedenti non avevano questa funzione, quindi è una croce di non poco conto che in questo caso è veramente pesantissima. Tuttavia, tale aspetto — sempre per rispondere ad una delle questioni poste — dà anche senso al lavoro che stiamo facendo.

Parlo per me, ma siccome facciamo anche delle riunioni di coordinamento con gli altri colleghi vedo che il tema ha un suo significato preciso.

I commissari, segnatamente con riferimento al tema della Pontremolese, nell'ambito di attività molteplici, che ad esempio RFI sta compiendo e FS sta realizzando, riescono a focalizzare delle problematiche e a seguirle con continuità.

Ho detto nella relazione — sono stato succinto, perché purtroppo il tempo a disposizione era poco — che RFI, nel momento in cui la Corte dei conti, ormai un anno fa (abbiamo appena festeggiato l'anno di blocco delle attività sulle tratte di accesso), ha bocciato la delibera CIPE, ha chiuso il fascicolo e non se ne è più occupata.

Si è proceduto giustamente in questo senso, perché per un'opera che si trova all'interno di un contratto di programma, se non è autorizzata la spesa, si mette il fascicolo da una parte; tanto non mancano le cose da fare in RFI.

Il commissario, da questo punto di vista — sto guardando la mia esperienza, ma anche quella dei colleghi —, ha invece un obiettivo stabilito e un cronoprogramma da rispettare. La nostra nomina,

anzi, direi che si fonda su un cronoprogramma. Addirittura, la legge che il Parlamento ha approvato prevede che il raggiungimento dell'obiettivo è la condizione perché il commissario rimanga in carica. Quindi, la posizione non si rinnova all'infinito, se questa opera non si realizza veramente entro il 2022.

Abbiamo speranze, presidente, di eserci tutti.

Se il commissario non comunica — e in ogni caso il nostro mandato è triennale — tempestivamente alla Corte dei conti, piuttosto che al Ministero competente, che ci sono ritardi nell'opera e il perché decade automaticamente.

Oltre a ciò, tale figura deve anche individuare le soluzioni.

Quindi, mi permetto di dire che in relazione a tale aspetto — ma siamo appena a qualche mese dalla nostra nomina — il commissario svolge una funzione precisa.

Per tornare al tema dei finanziamenti, la questione che mi sono permesso di portare all'attenzione della Commissione fa proprio riferimento a una serie di orientamenti che ormai stanno maturando sia in sede comunitaria che — mi sembra di capire, per quanto ho sentito da alcuni interventi sia in Parlamento, sia a livello governativo — nel nostro Paese.

Tutte le opere sono potenzialmente prioritarie, ma alcune lo sono più di altre.

La stessa Unione europea ha dovuto ammettere questo, tanto è vero che, proprio nel 2010, all'indomani della nomina dei nuovi commissari europei, il primo impegno che il commissario dei trasporti dovrà affrontare sarà la ridefinizione delle priorità nelle reti TEN.

In questa circostanza non si può dire « mal comune mezzo gaudio », ma la situazione complessiva è questa e ognuno deve far fronte ai problemi.

Svolgo questo ragionamento, fermo restando che — e da qui partiva la mia sottolineatura di prima — parliamo di opere sulla cui importanza non c'è discussione. Il corridoio 1, ad esempio — che non a caso ha tale denominazione, che è sempre stato sostenuto da tutti i Governi di

questo Paese e che si trova nel piano nazionale dei trasporti e della logistica approvato prima delle elezioni del 2001, e confermato dopo le elezioni del 2001 da due Governi di colore diverso, come ricorderete — è sempre stato la priorità all'interno dei programmi nazionali dei trasporti e della logistica approvati dal Parlamento e dai Governi che nel tempo si sono succeduti.

Non per questo li abbiamo messi da parte, nel momento in cui ci siamo trovati di fronte a difficoltà di natura finanziaria. Il fatto è che il corridoio 1 lo si deve fare. Peraltro, abbiamo difficoltà realizzative per il corridoio 5, sulla cui utilità mi permetto di dire che qualcuno sta avanzando riflessioni diverse, perché il tema della mobilità est-ovest viene sostituito dai futuri scenari che vedono un rafforzamento della mobilità nord-sud.

Vi riporto un dato. I Paesi del nord Africa stanno investendo circa 300 miliardi di euro nella realizzazione dei sistemi portuali, interporti, autostrade o altro.

Il nord Africa — la parte più vicina al nostro Paese — si sta quindi infrastrutturando, proprio per consentire a questo continente di avere una piattaforma di lancio verso il sistema non solo europeo, ma anche mondiale, della lavorazione delle merci e degli scambi economici.

Da questo punto di vista, in un asse Berlino-Palermo, il nostro Paese non può provare a chiamarsi fuori. Dobbiamo trovare una soluzione al problema.

Mi sono permesso semplicemente di dire che, a fronte degli orientamenti che stanno emergendo a livello comunitario e nazionale, e rispetto a volontà politiche indiscutibili, riaffermate da Governi di tutti i colori, e a livello comunitario sancite da patti intergovernativi, come nel nostro caso, una volta stabilito il valore complessivo dell'opera e definito un importo significativo per un lotto costruttivo, la normativa nazionale, fatta proprio per evitare sperperi, dovrebbe anch'essa tenere conto della volontà politica indiscutibile, dell'esistenza di un lotto costruttivo significativo, del fatto che si può coprire con

finanziamento completo. Dunque, fermo restando il principio della legge obiettivo, si può procedere a dare il via alla realizzazione.

Peraltro, non è un caso che non ci sono stati ulteriori casi di delibere CIPE che sono state bocciate in Corte dei conti dopo quelle dello scorso novembre che avevano come oggetto la Pontremolese e il tunnel del Brennero. Il commissario Besozzi ed io abbiamo dunque una particolare sfortuna su cui riflettere.

Per tutte quelle successive, invece, anche in assenza di coperture, si è andati avanti perché si è discusso a lungo in sede CIPE e poi in sede Corte dei conti sulla distinzione — spero non solo etimologica — tra lotto costruttivo e lotto funzionale.

Il lotto funzionale è abbastanza comprensibile se riferito a un'opera autostradale da casello a casello; mentre è di più difficile comprensione nel caso di un'opera così complessa come può essere quella ferroviaria.

Al di là di questo, il punto che ho sottolineato era solo quello, con riferimento alle revisioni in sede UE che si stanno facendo sulle priorità alle reti TEN e alla revisione che anche il nostro Paese è chiamato a fare.

Sempre il Ministro Matteoli ha annunciato, in sede di Conferenza sulle reti TEN che si è svolta a Napoli, alla presenza dei Paesi africani che ricordavo prima, la costituzione di una cabina di regia a livello nazionale per definire le priorità realizzative rispetto a questo.

Sono convinto di quanto diceva prima l'onorevole Motta, con riguardo alla questione della Pontremolese, però è necessario anche che chi deve fare le scelte a livello comunitario o nazionale si decida.

Per quanto riguarda il tema dei costi — anche per rispondere al presidente e all'onorevole Motta —, penso che delle possibilità anche di immediata individuazione delle fonti di finanziamento ci siano. Si tratta veramente di mettere a frutto la fantasia.

Considerate anche che la famosa finanza di progetto — personalmente sono sempre stato molto dubbioso — vede la

presenza del cosiddetto capitale privato sul 36 per cento delle opere autostradali e appena del 2 per cento per quanto riguarda le opere ferroviarie. Come dire che il capitale privato investito sul ferro non ha la redditività garantita dall'altro tipo di infrastrutturazione.

Tenuto conto anche di questo, considerando che l'Unione europea non può dare più di tanto perché ha 8 miliardi su 300 miliardi di richieste, tenute presenti le ristrettezze finanziarie in cui versa il nostro Paese, la fantasia secondo me consiste nel valutare le nostre disponibilità.

In tal senso, si sta facendo un'esperienza importante e interessante nel quadrilatero umbro marchigiano per quanto riguarda la società che deve raccogliere i fondi in un'area interessata a un intervento così importante. Penso che per una realtà altrettanto — per non dire ancor più — importante quale è l'asse Berlino-Palermo si possa ragionare sulla possibilità di realizzare una cosiddetta società di corridoio.

In questo quadro, si pone anche il tema del rinnovo della concessione all'Autobrennero, la A22. In proposito, segnalo che già nel piano finanziario per la galleria — mi rivolgo all'onorevole Mariani — il finanziamento della realizzazione della galleria di base del Brennero è totalmente garantito.

Il punto che ho evidenziato riguardava le opere d'accesso, ma se non si fanno queste è inutile fare quella.

Da questo punto di vista, già nel finanziamento della galleria di base del Brennero, la A22 mette per disposizione di legge finanziaria 500 milioni di euro. Si pone, certo, il problema del trattamento fiscale e penso che in questa finanziaria la questione debba essere risolta.

Mi sembra di aver capito, cioè, che in questa legge finanziaria si intenda risolvere il tema della fiscalità che riguarda i 500 milioni accantonati. Tuttavia, una volta utilizzato, non vedo perché non si possa usare una seconda volta.

Siamo alla vigilia del rinnovo della concessione del Brennero. Il 2014 è la scadenza.

Il presidente Dellai che ha assunto un atteggiamento assolutamente propositivo rispetto all'intera vicenda ha recentemente indicato — laddove ci fosse la possibilità per la concessionaria attuale di proseguire nel suo mandato, essendo la provincia di Trento, insieme alla provincia di Bolzano, controllore del 60 per cento del capitale sociale — nella cifra di 2.500 milioni, quindi 2,5 miliardi di euro, la possibilità di contribuzione da parte di Autobrennero per la realizzazione delle opere di accesso.

Bisogna dunque considerare il fatto che il presidente della provincia di Trento faccia un'affermazione così impegnativa, essendo anche azionista della Autobrennero medesima, a prescindere da come finirà questa vicenda, di cui oggi non possiamo conoscere gli esiti.

Il nostro Governo, infatti, può percorrere due strade: chiedere la proroga della concessione in sede UE o accettare quello che l'UE invece ha imposto e vuole continuare a mantenere fermo, ossia che si rimetta a gara la concessione.

In ogni caso penso che — per rispondere al tema del finanziamento — se si ponesse a base di gara o di proroga l'obbligo per il vincitore, o per chi è attualmente gestore, di versare quota parte degli utili per la realizzazione di opere di accesso al Brennero (funzionali peraltro a tutti gli impegni che riguarda la convenzione delle Alpi, il trasferimento del traffico della gomma sul ferro) ecco che il problema del finanziamento, per quanto riguarda almeno le tratte prioritarie, sarebbe largamente superato e largamente risolto.

Il presidente della provincia di Trento ha indicato, grosso modo, per la quota parte che controlla lui di capitale, in 2,5 miliardi la possibilità di contribuzione diretta. Quindi, se il 60 per cento del capitale della società Autobrennero dice questo, ferme restando le spese di manutenzione e quant'altro, penso che si possa trovare una soluzione.

Ovviamente, ho dovuto riferire alla Commissione dei numeri brutti per quelli che sono, ma ho anche una ragionevole speranza che si possano trovare, nei termini che ho indicato di fantasia, anche se poi tanto di fantasia non sono, delle soluzioni che possano consentire il finanziamento dell'opera. Spero di aver risposto alle domande dei commissari.

PRESIDENTE. Ringrazio il dottor Fabris, anche perché ci ha consentito di rispettare perfettamente i tempi. Voglio dirgli che potrà sicuramente contare sulla Commissione tutte le volte che ritenga che la Commissione stessa nel suo lavoro possa in qualche modo essere di ausilio politico rispetto a un lavoro così importante come quello che egli sta svolgendo in questa fase.

Dichiaro conclusa l'audizione.

La seduta termina alle 14,45.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. GUGLIELMO ROMANO

*Licenziato per la stampa
il 9 febbraio 2010.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO

