

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIV LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

INDAGINE CONOSCITIVA
SULLA SITUAZIONE INFRASTRUTTURALE DEL
PAESE E SULL'ATTUAZIONE DELLA NORMATIVA
SULLE GRANDI OPERE

13° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 4 FEBBRAIO 2003

Presidenza del presidente GRILLO

INDICE

Seguito dell'audizione del presidente della società Infrastrutture S.p.a.

* PRESIDENTE	Pag. 3, 8, 15	* ZAMBERLETTI	Pag. 11
* VERALDI (<i>Mar-DL-U</i>)	3	* CIUCCI	13
CICOLANI (<i>FI</i>)	4		
BRUTTI Paolo (<i>DS-U</i>)	5		
* PESSINA (<i>FI</i>)	8		
* PEDRAZZINI (<i>LP</i>)	9		
* MENARDI (<i>AN</i>)	10		

N.B.: L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Alleanza Nazionale: AN; Democratici di Sinistra-l'Ulivo: DS-U; Forza Italia: FI; Lega Padana: LP; Margherita-DL-l'Ulivo: Mar-DL-U; Per le Autonomie: Aut; Unione Democristiana e di Centro: UDC; CCD-CDU-DE; Verdi-l'Ulivo: Verdi-U; Misto: Misto; Misto-Comunisti italiani: Misto-Com; Misto-Indipendente della Casa delle Libertà: Misto-Ind-CdL; Misto-Lega per l'Autonomia lombarda: Misto-LAL; Misto-Libertà e giustizia per l'Ulivo: Misto-LGU; Misto-Movimento territorio lombardo: Misto-MTL; Misto-MSI-Fiamma Tricolore: Misto-MSI-Fiamma; Misto-Nuovo PSI: Misto-NPSI; Misto-Partito repubblicano italiano: Misto-PRI; Misto-Rifondazione Comunista: Misto-RC; Misto-Socialisti democratici italiani-SDI: Misto-SDI; Misto Udeur-Popolari per l'Europa: Misto-Udeur-PE.

Intervengono per la società Stretto di Messina S.p.a., Giuseppe Zamberletti, presidente, il dottor Pietro Ciucci, amministratore delegato, l'ingegner Fortunato Covelli, responsabile delle relazioni esterne, l'ingegner Giuseppe Fiammenghi, direttore tecnico, e il dottor Francesco Parlato, assistente dell'amministratore delegato.

I lavori hanno inizio alle ore 15,15.

PROCEDURE INFORMATIVE

Seguito dell'audizione dei vertici della società Stretto di Messina S.p.a.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere, sospesa nella seduta del 28 gennaio. È oggi in programma il seguito dell'audizione dei vertici della società Stretto di Messina S.p.a., per proseguire il dibattito apertosi nella scorsa seduta sulla relazione del senatore Zamberletti e del dottor Ciucci.

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 ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

VERALDI (*Mar-DL-U*). Signor Presidente, l'ordine del giorno della seduta del 6 febbraio 2003 della Conferenza unificata reca l'esame dello «Schema di decreto legislativo recante riforma ed aggiornamento della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, relativa all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, predisposto su proposta del Presidente del Consiglio dei ministri e del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ai sensi dell'articolo 14 della legge 1° agosto 2002, n. 166». Le chiedo pertanto se, prima di affrontare la discussione, non sarebbe preferibile aspettare le decisioni della Conferenza unificata.

PRESIDENTE. Senatore Veraldi, abbiamo convocato il presidente Zamberletti e l'amministratore delegato, dottor Ciucci, nel corso dell'indagine conoscitiva, al fine di acquisire più elementi possibili sulla progettazione, realizzazione e gestione di questa importante struttura. Pertanto, credo sia opportuno approfondire tale tematica sotto i profili progettuale, tecnico, operativo e finanziario. Non appena il Governo ci farà pervenire il decreto con cui intende procedere sarà anch'esso oggetto di discussione.

CICOLANI (*FI*). Prima di tutto rivolgo un ringraziamento al presidente Zamberletti e all'amministratore Ciucci per la completezza della documentazione che credo in questa fase non potesse essere maggiore. Vorrei svolgere alcune considerazioni entrando nel merito dell'intervento del presidente Zamberletti in quanto contiene la pianificazione degli atti che la società Stretto di Messina S.p.a. si prefigge a valle dell'approvazione preliminare e della valutazione di impatto ambientale.

Ho già avuto occasione di svolgere queste osservazioni, per le vie brevi, con il presidente Zamberletti: per la realizzazione di un'opera del genere la valutazione di impatto ambientale di tipo classico non è sufficiente. Si deve valutare l'impatto di natura antropica ed economica che comporta sulle due sponde dello Stretto con l'analisi degli effetti possibili in termini di alterazione degli equilibri economici consolidati, che quindi potrebbero interferire sulla «stabilità» indotta dalla criminalità organizzata. Tali valutazioni segnano, infatti, la vera linea di discriminazione sulla effettiva fattibilità dell'opera. Ciò richiede una grande capacità di comunicazione e il consiglio d'amministrazione della società Stretto di Messina deve porsi innanzitutto il problema relativo all'alterazione degli equilibri economici delle due sponde interessate dall'opera in questione: mi riferisco, per esempio, a Villa San Giovanni, comune nato e sviluppatosi economicamente su una modalità di trasporto che sarà enormemente ridotta. Quali sono l'alternativa economica ed esistenziale, i piani urbanistici atti a tale scopo, i momenti di discussione e di partecipazione al processo dell'assunzione delle decisioni per la popolazione che vive su quelle sponde? Se le nostre istituzioni non hanno la capacità di coinvolgere le istituzioni locali nel processo decisionale omettiamo un ruolo e un compito importantissimi.

In secondo luogo, deve essere approfondito, reso evidente e discusso con le istituzioni un piano per affrontare il tema relativo alla criminalità organizzata perché bisogna tranquillizzare il Paese: sono tra coloro che non ritiene sia questo il problema centrale ma la sensazione diffusa è tutt'altra. Il livello di qualità richiesto per la realizzazione di queste opere è tale che escluda un possibile coinvolgimento di società legate alla criminalità organizzata anche se l'intero processo comprende in sé interventi di vari livelli, ed i meno elevati sono certamente alla portata della criminalità organizzata per cui l'atteggiamento deve essere teso alla prevenzione. Devono essere realizzati un progetto ed una pianificazione vera e propria, con strumenti insiti in questo progetto per poterlo guidare in modo virtuoso e tale da rendere residuale il possibile impatto con la criminalità, da analizzare profondamente soprattutto con le istituzioni preposte, al fine di scambiare le informazioni. Quindi, bisogna costituire un apposito tavolo dove questa tematica possa essere affrontata, preventivamente pianificata e programmata.

Un terzo aspetto riguarda la valutazione d'impatto ambientale in base alla quale ci aspettiamo che la pianificazione del ponte di Messina sia messa in relazione con quella di altre opere, di cui alla delibera CIPE, avendo programmi incardinati con le Regioni Sicilia e Calabria. La piani-

ficazione della delibera CIPE 21 dicembre 2001 consente oggi di dare certezze alle opere che «portano al ponte e che partono dal ponte». Mi riferisco alla tratta stradale Messina-Palermo che, anche dopo il parere espresso dall'avvocatura dello Stato, sembra trovare difficoltà con l'ANAS; alle tratte ferroviarie ad alta velocità che, inizialmente prevista per la tratta Messina-Catania-Palermo, si è poi ridotta alla Messina-Palermo. Queste scelte ed i relativi finanziamenti devono essere operati contestualmente alla realizzazione del ponte al fine di simulare la situazione nel 2011, allorché il ponte sarà in esercizio. Credo che questo dia forza e credibilità ad una operazione che deve essere il simbolo del funzionamento del sistema Paese. Chiunque sia coinvolto a vario titolo in una iniziativa di così grande pregio non può che sentirsi investito della necessità di dare il meglio che il sistema Paese può produrre in un determinato periodo. Queste costituiscono a mio parere le *condicio sine qua non*, senza le quali non ritengo possa effettuarsi la gara di concessione dell'opera. Il concessionario può costituire l'aiuto più importante per la realizzazione di questa opera ma anche il primo nemico e se non si gode di un quadro di certezze, quanto meno ragionevoli, è totalmente sconsigliabile procedere all'appalto di concessione. La società concessionaria deve far in modo che il concessionario possa accampare poche scuse sulla certezza dei costi e dei tempi previsti. Altrimenti, la tentazione di cavalcare situazioni territoriali difficili, anche in ordine alla lotta alla criminalità organizzata, diventa troppo forte ed il rischio è di aprire un contenzioso. Chiunque goda di esperienza in tale settore sa che finché non si incardina sul territorio l'opera non si arriva ad alcunché. La situazione ottimale sarebbe che la società espropriasse le aree e materialmente piantasse i picchetti nell'area in cui si deve procedere alla gara di concessione.

Dico questo per far capire che la gara di concessione deve procedere secondo le regole del gioco fissate dalla pubblica autorità. Non va lasciata in mano al concessionario nessuna arma per poter invocare ritardi o appesantimento dei costi. Infine, l'affidamento del ponte sullo Stretto non deve essere effettuato sulla base del progetto preliminare ma definitivo.

BRUTTI Paolo (*DS-U*). Ringrazio il Presidente e l'amministratore delegato della società per l'abbondanza di informazioni che ci consentono di capire meglio come stanno le cose. Il giudizio non positivo su questa proposta oggi è supportato da elementi di fatto.

Dalla nostra esposizione sembra essere già deciso che la società si considera l'affidataria della concessione per cui non vi sarà una gara pubblica per cercare il concessionario della realizzazione del ponte. Così almeno suonano tutte le carte che, tra l'altro, non sono in linea con le normative dell'Unione europea, la quale obietterà sull'affidamento in costruzione e gestione senza una gara pubblica. D'altronde, non vi sono i presupposti di legge per effettuare l'operazione: la società, così come fu trasformata dalla legge n. 166, non fu progettata come società concessionaria dell'opera ma preposta a predisporre tutti gli elementi per arrivare all'affidamento della concessione. Non so se si ritenga di apportarvi modifiche

ma mancano ancora i presupposti legislativi nazionali. Appuriamo questo nuovo elemento dalla discussione in atto da cui emerge una prima grande preoccupazione.

Oggi apprendiamo, inoltre, che la valutazione del costo è pari a 6 miliardi di euro (12 mila miliardi di vecchie lire), oltre allo scostamento tra la previsione e la conclusione dell'opera che va dal 30 al 60 per cento. Si potrebbe, pertanto, superare la somma di 20.000 miliardi di lire.

Si afferma, però, che non si tratta di denaro pubblico sottratto ad altre e diverse funzioni, bensì di denaro che viene impegnato a partire da preesistenti quote di capitale privato (o comunque in mano a soggetti con caratteristiche di privati) a cui si aggiungeranno altri capitali per arrivare al finanziamento dell'opera, stavolta presi sul mercato; si dice esplicitamente che non sono prestiti ma capitali remunerabili, in presenza di flussi di cassa, quindi di flussi di traffico. Il 59 per cento delle risorse proviene da questi; il 41 per cento proviene da soggetti privati già individuati; il 59 per cento da *project finance*, i quali si dovrebbero rivalere sui flussi di traffico e sui flussi di cassa.

Queste due affermazioni sono false. Ciò è molto grave perché una cosa è correre dei rischi, un'altra invece è fare affermazioni che inducono l'opinione pubblica ad immaginare situazioni che non corrispondono alla verità dei fatti. Come arrivo a questa conclusione? È stato ricordato che un aumento di capitale dell'ordine di 2,5 miliardi di euro pari al 41 per cento dell'investimento totale previsto dovrebbe derivare da un aumento di capitale sottoscritto da Fintecna (la cui natura di soggetto privato è ben nota) per una percentuale pari al 53,63 per cento, dalla Rete ferroviaria italiana (anch'essa una ben nota società privata) per il 12,88 per cento, dalla Regione Calabria per il 12,88 per cento, dalla Regione Sicilia per il 12,88 per cento e dall'ANAS (trasformata, qualche settimana fa, in importante società privata) per il 7,73 per cento. Per la restante parte della copertura finanziaria dell'investimento pari al 3,5 per cento il più entusiasta finanziatore dell'opera sarebbe Infrastrutture S.p.a., in merito alla quale abbiamo ascoltato il presidente Monorchio.

Tutti sanno che la società Infrastrutture S.p.a. usufruisce sostanzialmente di capitali pubblici per le sue operazioni. Ma c'è di più: voi dite che questo soggetto dovrebbe intervenire per la quota di capitale di rischio assoggettata al suo recupero o remunerazione attraverso il *cash-flow*. Il presidente Monorchio ci ha detto che, nella graduatoria delle opere riportate nei quattro capitoli sulle quali ISPA s'impegnerà, il ponte sullo Stretto è correlato al quarto capitolo concernente finanziamenti rispetto ai quali ISPA si comporta – parole testuali del presidente Monorchio – come una agenzia di prestito per cui presta soldi ad un tasso di interesse più basso per periodi più lunghi di quelli concessi dalle banche a patto che siano restituiti totalmente. Ecco perché sostengo che le affermazioni non sono vere. Inoltre, la società concessionaria, con i flussi di traffico ed i relativi flussi di cassa, remunererà (anche questo è un punto importantissimo che l'opinione pubblica non conosce) il 50 per cento dell'investimento previsto da oggi al 2041 nei 30 anni di concessione quando lo Stato

rientrerebbe in possesso dell'infrastruttura, versando alla concessionaria un valore di riscatto pari al 50 per cento dell'investimento stesso. A metà strada lo Stato sborserebbe circa 3 miliardi di euro. Tutta questa operazione serve perché la società concessionaria resti in vita trent'anni, nell'arco dei quali incasserà una cifra pari al 50 per cento dell'investimento, allorquando lo Stato, per tornare in possesso dell'infrastruttura, metterà il restante 50 per cento. A quel punto l'infrastruttura verrà nuovamente affidata in concessione.

Si presume poi che il tutto duri più di cent'anni: potrebbe trattarsi di un ponte realizzato da Napoleone II, il quale in 120 anni avrebbe progressivamente fatto concessioni trentennali, del valore del 50 per cento del capitale, così da dimezzare ogni trent'anni progressivamente il pagamento ed il rinnovo della concessione. Ho una, seppur limitata, esperienza personale di progettazione, costruzione e affidamento in concessione di un'opera, naturalmente molto più modesta; se avessimo fatto allo Stato e all'amministrazione proponente un'offerta di questo tipo, chi sarebbe stato in grado di ottenere un risultato del genere?

Aldilà di tutto, queste operazioni devono essere trasparenti. È necessario che tutti quanti vengano messi al corrente che di questo si tratta; non di quanto sostiene il Presidente del Consiglio che, dopo una seduta del CIPE, racconta di aver trovato le risorse finanziarie private per realizzare l'opera ed entusiasticamente afferma che gli altri non hanno capito niente. È possibile realizzare l'opera utilizzando denaro pubblico, con un rischio pari alla metà del costo complessivo dei soggetti giuridicamente privati. Nasce, quindi, la questione posta dalla Confindustria nella persona di Pininfarina: si dice che il ponte sullo Stretto è interessante e sarà certamente realizzato se saranno utilizzate risorse private; altrimenti, si dovrà discutere se si fa una utilizzazione prioritaria delle risorse pubbliche destinandole a tale fine.

I due sistemi di traffico e di trasporto della Calabria e della Sicilia congiunti ad un'opera di questo costo sono fatiscenti e, come detto dalle stesse amministrazioni regionali, la loro situazione è talmente precaria che è vicina al collasso. Non siamo di fronte alla Milano-Torino o alla Roma-Napoli ma a due Regioni con livelli bassissimi di traffico interno.

Ebbene, si procederà a realizzare l'alta velocità fino a Trapani ma di una tale ipotesi non vi è notizia in nessun atto. Se si fa riferimento al cosiddetto «Libro Bianco» di Delors si trova scritto che l'Unione europea ipotizza una linea di traffico ad alta velocità da Berlino fino a Trapani ma è un progetto millenaristico e non un'opera in atto. Peraltro, l'alta velocità è in costruzione sino alla campagna antistante Napoli. La linea Nord del Vesuvio è solo descritta ma non è in costruzione. A Sud di Napoli vi è il nulla e non vi sono né progettazioni né soldi per superare le difficoltà ingenti della Calabria.

Quanto alla Sicilia, in occasione del disastro ferroviario che tutti ricorderanno, alla richiesta posta al Ministro di spiegare le motivazioni della mancata modernizzazione della ferrovia ancora oggi monobinario la risposta fu che la zona dei Nebrodi, per motivi orografici e geologici, è ancora

oggi oscura e l'ipotesi per realizzare il raddoppio, in gran parte in galleria, del tracciato attuale (che non prevede l'alta velocità) conta un periodo non inferiore a quindici anni. È, quindi, un problema inserire in tale situazione concreta una infrastruttura di questo genere.

Operiamo in un'area difficile. Mi rendo conto che la società non può caricarsi di questa responsabilità ma dobbiamo che in questa realtà vi è il dominio territoriale della criminalità organizzata (è la terra dei Piromalli, di Provenzano, di Alfano, Nitti Santapaola), della famiglia Maticena, proprietaria dei traghetti.

Allorché si verificassero le condizioni prefissate (saturazione del traffico aereo, sospensione della crescita del traffico Ro-Ro) non si procederebbe alla realizzazione delle autostrade del mare e si cancellerebbero i traghetti. Le condizioni sono pesantissime e credo sia opportuno raccontarle al popolo italiano magari in una trasmissione televisiva come Porta a Porta.

Per avviare un'opera che porterà 20.000 miliardi in una zona controllata dalla criminalità organizzata bisogna attuare un piano anticrimine adeguato. Fissate tali condizioni e le soluzioni adeguate almeno per alcune di queste si potrà ragionare realisticamente del ponte sullo Stretto. In ogni caso è necessario che l'opinione pubblica sia resa edotta dei rischi e dei pericoli che si corrono e dei vantaggi al fine di effettuare un computo costi-benefici reale. Se il risultato sarà positivo, l'opera si farà.

PRESIDENTE. L'amministratore delegato sottolinea che il piano finanziario previsto non utilizza risorse del bilancio dello Stato; cosa diversa dal parlare di risorse pubbliche che fanno capo ad una società pubblica, che vive di una sua autonomia di bilancio, il cui investimento - in base ai dati forniti - ha una remuneratività tale da generare un ritorno. Se questa è l'ipotesi non si attinge di fatto al bilancio dello Stato poiché vi è un impianto di ingegneria finanziaria molto sofisticato, ovviamente sottoponibile a giudizio e a critiche.

PESSINA (FI). Mi associo ai complimenti dei precedenti colleghi per la presentazione di questo progetto che, da uomo della comunicazione, giudico positivamente dal punto di vista della chiarezza e della sinteticità. Mi rendo interprete soprattutto di aspetti dibattuti, primo fra questi la serietà del progetto che conosco dai tempi del Direttore Calarco, quando frequentavo la città di Messina. Quindi, credo che tutte le preoccupazioni e le giuste osservazioni che ho ascoltato durante l'audizione troveranno la loro corretta risposta anche perché questo lavoro è frutto di approfondimenti con società di consulenza di primaria importanza, come la «Price-waterhouseCoopers» e con soggetti professionalmente esperti del settore.

Vorrei rendermi interprete dell'immaginario collettivo, che nei confronti di quest'opera, ha evidenziato essenzialmente tre tipi di problemi, primo tra tutti la pericolosità: si è parlato molto del rischio sismico. Credo che anche questo elemento di primaria importanza sia stato sufficientemente approfondito del rapporto presentato.

La seconda questione attiene al pericolo di infiltrazioni da parte della criminalità organizzata: abbiamo discusso dell'argomento più volte anche in questa sede con interlocutori di alto rango. Credo che gli scenari siano già stati immaginati e debbano essere ulteriormente approfonditi, trattandosi di un aspetto molto importante. Il terzo elemento che l'immaginario collettivo porta alla ribalta concerne l'utilità di quest'opera. In effetti, molto spesso non si riesce a cogliere il motivo per cui si debba realizzare un'operazione di questa dimensione in un territorio dove probabilmente la possibilità di raggiungere una certa redditività presuppone tempi estremamente lunghi.

Personalmente ritengo che anche il solo aspetto simbolico di un'opera di siffatta entità abbia la sua importanza; però a coloro che ci hanno illustrato il progetto in maniera così esauriente e dettagliata rivolgo l'invito a puntare sulla comunicazione: il ponte sullo Stretto di Messina rappresenta un'infrastruttura sulla quale si gioca il prestigio non solo del Governo ma di tutto il Paese per cui occorre che la comunicazione sia all'altezza dell'opera al fine di fugare tutte le preoccupazioni che aleggiano intorno alla sua realizzazione.

PEDRAZZINI (*LP*). Ringraziando anch'io per la documentazione fornita, ritengo che per ragioni di completezza – come diceva il senatore Pessina – manchino alcuni dati opportuni anche sul traffico. Si è parlato molto del «livello del traffico» su cui ho trovato solo qualche riferimento. Quando ci siamo recati a Copenaghen per vedere il ponte ivi costruito, il primo dato che ci è stato segnalato riguardava proprio il livello del traffico, rappresentato da un numero ben preciso di autoveicoli e di treni, da cui si poteva partire per prevedere un piano finanziario ben preciso. È possibile fare estrapolazioni positive o negative, più o meno ottimistiche, ma un dato di partenza è imprescindibile.

Per rendere più facilmente comprensibile questa grande opera, a mio avviso, è importante indicare i volumi di traffico perché nel sentimento comune vi è la sensazione che il ponte sullo Stretto serva a collegare praticamente «il nulla». Mi viene in mente un articolo di stampa apparso alcuni anni fa, in cui un signore sosteneva provocatoriamente che il traffico che avrebbe interessato il ponte sullo Stretto di Messina non sarebbe bastato se non a pagarne la verniciatura. Considerati questi precedenti, bisogna dare chiarimenti precisi.

Inoltre, andrebbe compiuta una più complessiva analisi dell'opera a livello territoriale, onde evitare la costruzione di un'ennesima cattedrale del deserto nell'Italia meridionale. Faccio un esempio molto banale ma estremamente eloquente: per seppellire un uomo è necessario poco spazio, mentre per un certo Keope è stata realizzata una piramide. Dipende da noi scegliere di costruire un ponte per trasportare quattro bergamotti. A mio avviso, questa è quindi una affermazione che dev'essere inconfutabilmente smentita con i numeri.

MENARDI (AN). Ringrazio il presidente Zamberletti e i suoi collaboratori per la loro illustrazione. Il problema della scelta politica è superato. Di tanto in tanto torniamo su questo tema che non è oggetto di discussione, almeno da parte nostra, perché la scelta di realizzare il ponte sullo Stretto di Messina è stata compiuta da ciascun parlamentare dell'attuale maggioranza al momento della sottoscrizione del programma della Casa delle libertà. Il Presidente del Consiglio allora *in pectore* lo ha spiegato in televisione per cui credo che, per quanto ci riguarda, il problema politico sia superato almeno da un paio d'anni. Sono quindi convinto che non dovremmo attardarci in tale discussione; né i profili tecnici dovrebbero essere oggetto di discussione anche perché, essendo di modesta cultura generale e professionale, trovo difficoltà a capire i problemi sollevati dai colleghi. Non parlo solo dei profili finanziari, nei cui confronti sono veramente ignorante, ma anche di quelli tecnici, considerato che sento sollevare questioni che vanno dalla sicurezza sismica ai problemi di natura strutturale nel calcolare l'impatto di un'opera del genere; mi rendo conto, essendo un modesto ingegnere di periferia, della difficoltà di effettuare un simile calcolo o di affrontare tutta una serie di altre questioni. Quindi, credo non sia opportuno sollevare tali problematiche in Commissione, essendo questa una sede politica in cui noi, bontà del Presidente e dei nostri auditi, abbiamo il dovere di tentare di individuare il più possibile gli aspetti importanti di tale iniziativa, anche per fare in modo – su questo punto sono assolutamente d'accordo con il senatore Brutti – che le informazioni passino all'opinione pubblica.

Siamo l'ultimo anello della catena visto che ci sono mezzi più rapidi e più convincenti ma dovrebbe essere colta l'opportunità che ci viene offerta: del ponte sullo Stretto di Messina se ne parla dal 251 A.C, con tracce risalenti al 1700. Non credo che, per dirla con le parole usate dal quotidiano «La Repubblica», dobbiamo dire che il vecchio conservatorismo è a sinistra per cui è meglio non intervenire sulle opere pubbliche perché il nuovo può essere nemico del bene. Se dovessimo ragionare sui livelli di traffico attuali ed economici del Sud del Paese dovremmo chiederci perché fare autostrade o costruire le stazioni. Non vi sono ragioni di traffico in essere da giustificare gli investimenti fatti in questi ultimi anni.

Sono convinto che una buona progettazione debba poggiare anche su indagini di traffico il più possibile accurate ma credo che, soprattutto in una sede politica come questa, non possa essere questa la ragione del giudizio: se la ragione del nostro giudizio dovesse dipendere da ciò che è in essere al Sud in termini economici, non dovremmo destinare una lira per la maggior parte delle opere. Ciò non giustifica la realizzazione di certe opere infrastrutturali al Sud contenute nel nostro programma e, comunque, largamente condivise.

Come sistema Paese dobbiamo accettare, non solo per una questione simbolica – tipica dei nostri cugini francesi – di impegnarci sulla realizzazione di alcune opere infrastrutturali per permettere una più approfondita conoscenza scientifica. Probabilmente, non esiste un italiano in grado

di fare i calcoli relativi al ponte sullo Stretto. Ciò non di meno esso ci permette di dare un contributo alle conoscenze scientifiche. Le grandi opere pubbliche hanno una molteplicità di interessi che credo debbano essere accolti, al di là dei nostri ragionamenti. Molti hanno evidenziato il problema della sicurezza, della camorra e quant'altro. Dobbiamo ovviamente combattere questi fenomeni ma pur accettare di vivere in questo Paese.

Sono convinto che le grandi opere in corso di realizzazione rientrano nelle aspettative decennali del Paese; allo stesso modo sono convinto della necessità di realizzare il MOSE nonché le opere infrastrutturali nelle Alpi per renderle più permeabili. La maggioranza, però, deve essere unita almeno su questo obiettivo, in base agli accordi di programma preelettorali.

Condivido quanto detto dal Presidente Grillo in base agli atti letti e a quanto scritto: di fatto questa opera non incide sul bilancio dello Stato. Ovviamente, si deve trovare il denaro. Non ricordo, però, in occasione di un'opera finanziaria rilevante, di alcun signore che abbia «staccato» un assegno, per realizzarla. Tutte queste operazioni sono state effettuate con diverse etichette attingendo al mercato; il che significa necessità di denaro contante proveniente dalle banche per pagare gli stati di avanzamento nel caso di un'opera pubblica. La garanzia del denaro è stabilita dal sistema studiato. Il finanziatore è sempre lo stesso. Auspichiamo ovviamente l'intervento di operatori stranieri. È a mio parere un'opera interessante ma è difficile venderla sul mercato straniero se ne evidenziamo l'inutilità. Nel reperire le risorse sul mercato dobbiamo saper vendere il progetto. Ricordo l'esperienza negativa, dal punto di vista finanziario, del *tunnel* della Manica ma in occasione della vendita i progettisti non hanno detto che era fallimentare e purtroppo nonostante ciò qualche risparmiatore ci ha rimesso le ossa. D'altro canto, le grandi opere pubbliche difficilmente hanno un ritorno economico preciso. Avete ipotizzato un saggio di rendimento compreso tra un minimo del 9 per cento ed un massimo del 12 per cento ed un costo dell'opera pari a 4,7 miliardi. Facendo l'equazione semplice di capitalizzazione del reddito, si ottiene una redditività annua di 423 milioni. È una visione un po' ottimistica. Non ci interessano le cifre perché credo che vada comunque fatto, però dobbiamo tentare il più possibile di essere corrispondenti alla realtà.

Non sono molto preoccupato della sicurezza che certamente rappresenta un problema e che sarà bene aver sviscerato completamente nella fase di esecuzione, con ciò dando un grande contributo al lavoro ed alla emarginazione della malavita ai margini delle piccole opere pubbliche. Dovremmo piuttosto lamentarci del fiume di denaro destinato alle piccole opere pubbliche del Sud che ha alimentato questo circuito senza la realizzazione delle opere.

ZAMBERLETTI. Il mio intervento sarà breve per consentire al dottor Ciucci di essere particolarmente analitico sulla parte della fattibilità economico-finanziaria. Vorrei svolgere alcune osservazioni su alcune obie-

zioni messe sul tavolo, a cominciare da quelle sollevate dalla senatrice Donati.

Per quanto riguarda la questione dei tempi a disposizione, che la senatrice Donati riteneva troppo contenuti, faccio presente che la società Stretto di Messina ha tenuto fede alle prescrizioni stabilite dall'attuale normativa che abbiamo osservato con estremo scrupolo per quanto concerne la contemporanea consegna di tutta la documentazione, la pubblicazione del bando e le collaborazioni non previste dalla normativa ma per vie brevi, efficaci per consentire la migliore valutazione.

Non dimentichiamo, però, che questa grande opera, rispetto ad altre che saranno probabilmente sul tappeto nei prossimi mesi e nei prossimi anni, presenta un grande vantaggio per chi vuole sviluppare una analisi attenta: partiamo da un progetto del 1992 ampiamente conosciuto e dibattuto e che le modifiche (le quali peraltro recepivano indicazioni degli *advisor* del Consiglio superiore dei lavori pubblici) in realtà sono migliorative per quanto attiene alle caratteristiche e alle condizioni di impatto ambientale. Abbiamo operato per la valutazione di impatto ambientale affidando il lavoro con una gara pubblica, cosa che ci ha consentito di avere una associazione temporanea d'impresa che ha sviluppato in tempi molto brevi la realizzazione dell'opera.

In ordine al pericolo che il ponte sullo Stretto di Messina rappresenti una delle tante cattedrali del deserto, sarei stato il primo ad essere perplesso sulla realizzazione di un'opera di tal genere se esso non fosse elemento trainante di un sistema di infrastrutturazione generale nel Mezzogiorno che consenta allo stesso di inserirsi nel sistema delle infrastrutture strategiche del Paese. Il sistema ferroviario del nostro Paese non può finire a Napoli, come accadrebbe se un modesto bacino di traffico di due milioni di abitanti della Calabria non fosse stabilmente collegato con quello di cinque milioni di abitanti della Sicilia.

Faccio presente che, oltre ai documenti ufficiali, un documento di Legambiente ci ricorda che il CIPE, nella delibera del dicembre 2001 sulle opere strategiche, ha inserito la realizzazione dell'alta velocità-alta capacità Napoli-Reggio Calabria e il rifacimento della Palermo-Messina e della Messina-Siracusa fra i programmi strategici.

Mi rifiuto di credere che questa scelta avrebbe avuto un significato senza un collegamento con il ponte perché – come giustamente alcuni esperti delle ferrovie dello Stato hanno sostenuto – non ha senso ammodernare la rete siciliana se non la si collega in modo permanente e stabile con la rete nazionale a tutti i sistemi ad alta velocità. Faccio presente che i moderni treni Eurostar non sono scomponibili e trasportabili sul territorio siciliano; quindi ci sarebbe una rottura di carico totale perché si tratterebbe non solo di prendere il traghetto ma anche di cambiare treno. Questa previsione tiene insieme un'iniziativa strategica di sviluppo del sistema ferroviario nel Mezzogiorno e fa sì che il ponte, oltre ad essere un'opera stradale, rilanci soprattutto il sistema ferroviario.

Il senatore Cicolani ha posto una serie di quesiti ad alcuni dei quali risponderà l'amministratore delegato Ciucci per unitarietà di materia. Cer-

tamente alcuni problemi, come quello della programmazione e della valutazione dei rischi (parlo dei rischi relativi alla criminalità organizzata, alla mafia, alla ndrangheta) sono presenti in un'iniziativa di questo tipo e sono già stati oggetto di valutazione con gli organi competenti per mettere a punto un programma.

Nessuna opera è priva di rischi ma l'azione di monitoraggio appare molto più semplice in relazione ad un intervento strutturale unico piuttosto che ad un pulviscolo di opere che distribuiscono un'uguale quantità di miliardi sul territorio, con conseguenti maggiori difficoltà di monitoraggio. Se la paura della criminalità organizzata dovesse tenerci lontano dall'iniziativa strategica fondamentale di portare alla modernità i rapporti di comunicazione e di traffico e quindi di sviluppo del Sud, avremmo perso la sfida prima ancora di cominciare il combattimento. Dobbiamo pertanto combattere seriamente questa battaglia, non sottovalutandone i rischi, ma sapendo che dobbiamo affrontarla fino in fondo perché va in direzione degli obiettivi di sviluppo e di rilancio del nostro Paese.

Ecco perché sono personalmente convinto che è un'opera strategica importante. Il dottor Ciucci dimostrerà come quest'opera non avrà costo sul bilancio dello Stato. Un'opera alternativa deve registrare un tasso di rendimento analogo a quello emerso dall'analisi di fattibilità. Non si devono far piovere contributi su tutte le opere considerate necessarie per il nostro Paese perché, così facendo, si agirebbe in base alla priorità delle contribuzioni pubbliche e non, come in questo caso, della valutazione della redditività di un investimento. Dobbiamo fare attenzione sia ai tassi di cabotaggio negativi che positivi per consentirci di avere lo scenario di *deficit* di rendimento di investimenti.

All'ordine del giorno vi è la discussione sul decreto legislativo attuativo dell'articolo 14 della legge n. 166 del 2002 riguardante la società Stretto di Messina S.p.a., in ottemperanza alla delega ricevuta dal Governo dal Parlamento. Molti inoltre dimenticano la direttiva Prodi del 1998 con cui, a fronte di una richiesta dell'Unione europea, si definiva lo *status* della concessionaria, collocandola tra gli organismi di diritto pubblico e fu acquisita dall'Unione europea come messa in regola dello *status* della società Stretto di Messina S.p.a..

In base alla mia esperienza di commissario straordinario per le zone terremotate, mi sovviene una similitudine con quanto accadeva in caso di concessione al comune per la realizzazione e la costruzione di un'opera. Il comune, concessionario, non è assimilabile al concessionario della direttiva lavori europea ma, come gli organismi di diritto pubblico, è tenuto ad appaltare complessivamente i lavori senza le prerogative proprie del concessionario privato nell'attività svolta.

CIUCCI. Ringrazio i senatori intervenuti e ricevo con piacere il riconoscimento in merito alla particolare attenzione dedicata a predisporre la documentazione per questa audizione. Mi ha fatto meno piacere il riferimento a presunte false affermazioni contenute in quei documenti, dove

false affermazioni non vi sono. Tutto è trasparente e redatto in termini corretti, anche se può essere oggetto di possibili critiche.

Lo schema complesso di finanziamento immaginato, che rispecchia i fondamentali elementi del *project finance*, consente di realizzare l'opera, ottimizzandone la tempistica, di non incidere sul *deficit* del bilancio dello Stato, nonché di assicurare il finanziamento dei privati, con una quota significativa pari al 60 per cento. Tale finanziamento è un vero investimento da parte del mercato, perché ottenuto in assenza di garanzia da parte dello Stato.

Una società, nel predisporre il suo piano finanziario, ne valuta la fattibilità sulla base delle risorse disponibili. Peraltro essa non può ignorare l'esistenza di strumenti predisposti dal Governo. L'eventuale intervento di Infrastrutture S.p.a. – società nata per aiutare ed affiancare la realizzazione di progetti di particolare impegno – comporterebbe ulteriori vantaggi.

Superati i rischi connessi alla prima fase costruttiva, lo schema di finanziamento potrà permettere l'apertura al capitale privato con la vendita delle azioni dando luogo alla privatizzazione graduale della Società. Tutto ciò dimostra – come attestato dal consulente PricewaterhouseCoopers, dunque soggetto esterno alla Società – la fattibilità dello schema finanziario. È chiaro che da un punto di vista finanziario un'eventuale concessione della durata pari a cento anni e totalmente garantita da parte dello Stato come nel caso danese avrebbe consentito di ottenere con facilità i necessari finanziamenti privati. Tuttavia non erano queste le condizioni in base alle quali la società Stretto di Messina S.p.a. è stata chiamata a intervenire, poiché bisognava anzitutto rispettare il principio che il progetto non presentasse oneri a carico dello Stato. Perciò si è ipotizzata una durata della concessione pari a trenta anni di gestione, al termine della quale fosse previsto il pagamento di un prezzo di riscatto a fronte della possibilità di affidare in concessione l'opera per un nuovo periodo. Del resto un'ulteriore ragione a sostegno di questa operazione si rinviene nel fatto che risulta pressoché impossibile reperire finanziamenti di durata ultratrentennale, senza garanzia da parte dello Stato.

Per quanto riguarda il tempo necessario per recuperare l'investimento, è comprensibile che un lungo periodo di gestione possa preoccupare; tuttavia, ricordo che la realizzazione della rete autostradale è stata avviata nel 1956, quindi circa cinquanta anni fa. Opere pubbliche dell'importanza del ponte, spesso in altri Paesi vengono ammortizzate in cento anni: ammortizzarle in un periodo più breve comporta una forte penalizzazione del bilancio dello Stato o della società interessata. Lo schema di finanziamento, che nel documento presentato viene illustrato in termini di massima trasparenza, consente di raggiungere l'obiettivo di realizzare il ponte senza porre un onere diretto sul bilancio dello Stato.

Per quanto attiene alla valutazione della fattibilità economica, l'analisi costi-benefici prende in esame quattro differenti scenari trasportistici, riferiti a due diverse ipotesi di livelli di sviluppo dell'economia nonché al verificarsi o meno dei seguenti principali presupposti: saturazione del sistema di trasporto aereo siciliano, livello di sviluppo del trasporto marit-

timo RO-RO, interruzione o mantenimento dei servizi di traghettamento, diversa articolazione del regime tariffario.

Come avviene per qualsiasi decisione è infatti necessario valutare diversi scenari e le conclusioni dimostrano la fattibilità economica del Progetto, anche nella ipotesi di uno scenario trasportistico del tutto sfavorevole. In particolare, in tutti gli scenari i valori dimostrano che il capitale viene remunerato e recuperato alla fine del periodo di gestione dell'opera. Il Presidente ha già ricordato che la società Stretto di Messina fin dal 1985 è configurata come concessionaria per la costruzione e la gestione, non soltanto per la progettazione o lo studio. Un'istruttoria a livello comunitario circa la presunta violazione delle norme si è conclusa ed archiviata nel 1998 a seguito della direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri Prodi che attribuiva alla società la qualifica di organismo di diritto pubblico. Pertanto, come qualsiasi altro organismo di diritto pubblico, per quanto riguarda forniture, servizi e ovviamente attività di costruzione, la società opera come previsto dalla normativa europea.

PRESIDENTE. Poiché i nostri ospiti hanno risposto alle questioni nodali emerse nel dibattito esprimo loro, a nome della Commissione, il mio apprezzamento e ringraziamento. Dichiaro conclusa l'audizione e rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,45.

