

8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

---

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

12° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MARTEDÌ 28 GENNAIO 2003

---

**Presidenza del presidente GRILLO**

**I N D I C E****Audizione dei vertici della società Stretto di Messina S.p.A.**

|                         |                               |  |                       |        |
|-------------------------|-------------------------------|--|-----------------------|--------|
| * PRESIDENTE . . . . .  | Pag. 3, 6, 15 e <i>passim</i> |  | * CIUCCI . . . . .    | Pag. 6 |
| DONATI (Ve-U) . . . . . | 16                            |  | ZAMBERLETTI . . . . . | 3      |

---

*N.B.: Gli interventi contrassegnati con l'asterisco sono stati rivisti dagli oratori.*

*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 Democratica 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, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, per la società Stretto di Messina S.p.a., l'onorevole 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 14,40.*

#### PROCEDURE INFORMATIVE

##### **Audizione dei vertici della società Stretto di Messina S.p.A.**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva, sospesa nella seduta del 21 gennaio, sulla situazione infrastrutturale del Paese e sull'attuazione della normativa sulle grandi opere.

È in programma l'audizione dell'onorevole Giuseppe Zamberletti, presidente della società Stretto di Messina S.p.A., del dottor Pietro Ciucci amministratore delegato, dell'ingegner Fortunato Covelli, responsabile delle relazioni esterne, dell'ingegner Giuseppe Fiammenghi, direttore tecnico e del dottor Francesco Parlato, assistente dell'amministratore delegato.

Ricordo 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.

Ringrazio il Presidente e l'amministratore delegato della società per avere accettato un confronto con l'8<sup>a</sup> Commissione del Senato su un tema importante che per il Governo riveste un carattere strategico: la realizzazione del Ponte sullo Stretto, opera tra l'altro inserita tra quelle di preminente interesse nazionale, di cui alla delibera CIPE del 21 dicembre 2001. Come convenuto, do subito la parola al presidente della società, senatore Zamberletti.

ZAMBERLETTI. La realizzazione del Ponte sullo Stretto – la cui storia recente ha inizio con l'emanazione nel 1971 della legge n. 1158 – ha trovato forte e decisivo impulso con l'approvazione in data 21 dicembre 2001 da parte del CIPE del primo programma delle infrastrutture e degli insediamenti strategici produttivi che inseriva il ponte tra le opere di preminente interesse nazionale. Con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri, in data 27 maggio 2002 sono stato nominato Presidente della So-

cietà Stretto di Messina, mentre l'onorevole Antonio Calarco, Presidente onorario. Contemporaneamente, l'Assemblea degli azionisti della Società ha provveduto al rinnovo del Consiglio di amministrazione che nella sua prima riunione ha attribuito tutti i poteri di gestione all'amministratore delegato, dottor Pietro Ciucci. In questi mesi la Società ha lavorato assiduamente per rispettare gli impegni assunti con il Governo, attivando una proficua ed intensa collaborazione con le istituzioni interessate e, in particolare, con il Ministero delle infrastrutture ed il Comitato tecnico scientifico nominato dallo stesso Ministro. Il Comitato, presieduto dal professor Remo Calzona, è composto da nove membri di elevata esperienza e capacità, ivi compresi esponenti di ANAS e di Ferrovie dello Stato. Ciò che è stato finora realizzato riveste certamente un carattere eccezionale, considerata la complessità progettuale, l'unicità dell'opera, l'adeguamento al mutato quadro trasportistico nonché al nuovo contesto normativo e regolamentare e la tempistica estremamente vincolante. Cito la realizzazione di indagini e studi specialistici per l'aggiornamento del progetto; l'adeguamento numerico e qualitativo della struttura; l'effettuazione di una gara internazionale per la selezione di un soggetto indipendente cui affidare l'aggiornamento dello Studio di impatto ambientale e la localizzazione urbanistica; le analisi e gli approfondimenti svolti per individuare le opportune forme di finanziamento dell'opera. Dalle analisi sviluppate è emerso che il Ponte apporterà un contributo decisivo alla riduzione del *deficit* infrastrutturale del Paese, che colpisce in particolare il Mezzogiorno, creando le condizioni favorevoli per un rilancio sociale ed economico dell'area. Inoltre, il ponte sarà soprattutto un sistema di collegamento ferroviario che consentirà di portare l'Alta Capacità anche in Sicilia, con positivi effetti sulla qualità del sistema ferroviario nel Mezzogiorno; l'attuale sistema di traghettamento, infatti, non consente il transito da e per l'isola di moderne tipologie di treni, quali l'Eurostar.

Insisto spesso sul tema del ponte ferroviario perché il collegamento stabile tra una bacino di utenza di 5 milioni di abitanti con un bacino di utenza di 2 milioni della Calabria giustifica – come di fatto rispecchia la decisione del Governo – di prolungare il sistema ad Alta Capacità nel Mezzogiorno. Senza il collegamento stabile, un investimento per portare l'Alta Capacità a Sud di Napoli non darebbe garanzia di ritorno di un investimento, di fatto indispensabile perché gli Eurostar, i nuovi moderni treni ad alta velocità non sono scomponibili, quindi non sono trasportabili con i traghetti. L'adeguamento del sistema ferroviario del Mezzogiorno, anche come materiale rotabile al sistema ferroviario come modernità dell'infrastruttura, è legato al collegamento stabile tra la Sicilia ed il continente.

Vorrei ora soffermarmi sulle delibere del consiglio di amministrazione del 14 gennaio 2003 e la presentazione del progetto: le attività svolte nel corso del secondo semestre del 2002 hanno consentito alla Società di presentare il progetto preliminare con quasi due mesi di anticipo rispetto ai termini disposti dalla legge: il consiglio di amministrazione della società Stretto di Messina S.p.A., in data 14 gennaio 2003, ha infatti

approvato il progetto preliminare relativo al ponte sullo Stretto, corredato dallo studio di impatto ambientale e dagli elaborati per la localizzazione urbanistica. Il successivo 16 gennaio – così come previsto dall'articolo 3 della legge n. 190 del 2002 – la relativa documentazione è stata inoltrata al Ministero delle infrastrutture e trasporti, al Ministero dell'ambiente e tutela del territorio e al Ministero per i beni e le attività culturali, nonché alle Regioni Sicilia e Calabria. Con la consegna del progetto preliminare, effettuata contemporaneamente a Roma, Catanzaro e Palermo, si è avviata la procedura prevista dalla legge, che si concluderà con l'approvazione del progetto da parte del CIPE. Lo scorso 21 gennaio, infine, è stato pubblicato sui quotidiani l'avviso «richiesta di pronuncia di compatibilità ambientale» nel quale è stata data notizia dell'avvenuta presentazione del progetto preliminare – comprendente lo studio di impatto ambientale e gli elaborati per la localizzazione urbanistica – nonché del deposito, ai sensi della normativa in vigore, di copia del progetto presso i competenti uffici della Regione Calabria e della Regione Sicilia ai fini della consultazione da parte del pubblico. Dalla data di pubblicazione dell'avviso decorrono i trenta giorni previsti della legge per la presentazione di istanze, osservazioni e pareri da parte di chiunque abbia interesse. Il progetto preliminare è composto da una relazione generale e 48 relazioni specialistiche; 347 elaborati grafici riguardanti il ponte ed i collegamenti; 282 elaborati relativi allo studio di impatto ambientale (SIA) ed alla localizzazione urbanistica. In ambito SIA, sono state inoltre predisposte 38 relazioni ed analisi specialistiche relative al quadro programmatico, progettuale e ambientale, comprendenti principalmente la valutazione della soluzione ponte rispetto al potenziamento dell'attuale sistema di traghettamento, la valutazione costi/benefici, nonché il confronto tra l'attuale progetto e quello di massima elaborato nel 1992, di cui questo è la evoluzione. È sufficiente tenere conto per esempio che, per quanto riguarda gli aspetti relativi alla sicurezza, oggi tutto il sistema delle gallerie è a due canne mentre nel 1992 il sistema delle gallerie stradali e ferroviarie era ad una sola. Teniamo anche conto che l'allacciamento al sistema ad alta velocità ha consentito una riduzione dei costi ed è passato da 4.8 miliardi di euro a 4.6 perché si è drasticamente ridotto il sistema dei tornanti complessi che in Calabria consentiva l'allacciamento del sistema ponte alla rete storica ferroviaria mentre il nuovo sistema si collega direttamente al sistema ad alta velocità. Quindi, sono state eliminate tantissime gallerie per cui l'aumento di costi del sistema a doppia canna delle gallerie è stato ampiamente compensato dalla riduzione dei chilometri di tracciato in Calabria.

Coerentemente alle prescrizioni di legge completano la documentazione ulteriori 28 elaborati grafici e 11 relazioni tra cui, in particolare, il piano di sicurezza ed il quadro economico. Lo stesso consiglio di amministrazione di Stretto di Messina S.p.A. ha altresì approvato lo studio di analisi e fattibilità finanziaria sviluppato dalla società, con il supporto del consulente *PricewaterhouseCoopers*; uno dei due *advisor* incaricato dal Governo nella precedente legislatura, in aggiunta al voto del Consiglio su-

periore dei lavori pubblici, per valutare la fattibilità dell'opera; l'*advisor Steinman International* aveva la competenza e la qualificazione massima per la valutazione degli aspetti tecnici del progetto; anzi concluse dicendo che il progetto preliminare era estremamente avanzato dal punto di vista della elaborazione e della quantità di studi rispetto agli altri; *PricewaterhouseCoopers* aveva il compito di valutare la fattibilità dell'opera.

La società si è avvalsa del *PricewaterhouseCoopers* per una ulteriore valutazione degli aspetti relativi alla fattibilità. Lo stesso consiglio di amministrazione dello Stretto di Messina ha altresì approvato lo studio di analisi e fattibilità finanziaria, trasmesso alle competenti autorità di Governo ed agli azionisti della società per le necessarie valutazioni al riguardo. L'attuale tempistica per la realizzazione dell'opera prevede, dopo l'approvazione del CIPE, i seguenti passaggi: la gara per l'affidamento dei lavori di costruzione a contraenti generali nel corso del secondo semestre del 2003; lo svolgimento dell'*iter* approvativo del progetto definitivo nel corso del 2004 e nei primi mesi del 2005; l'apertura dei cantieri nella primavera del 2005; il completamento dei lavori e l'apertura al traffico nel 2011. Il 2012 è considerato il primo anno completo di esercizio dell'opera.

Per quanto attiene all'attività intensa sviluppata dalla società in questi mesi e per il suo sviluppo o i singoli punti l'amministratore delegato, dottor Ciucci, potrà articolare il suo intervento soprattutto sull'aspetto della fattibilità, della compatibilità della analisi finanziaria del progetto.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Zamberletti. Do ora la parola al dottor Ciucci, amministratore delegato della società Stretto di Messina S.p.A.

CIUCCI. Signor Presidente, il progetto preliminare rappresenta l'aggiornamento del progetto di massima del 1992, al quale fa riferimento per la vasta quantità di studi, elaborazioni e dati già prodotti. Il progetto preliminare, inoltre, recepisce integralmente le deliberazioni formulate dal comitato tecnico scientifico – istituito dal Ministro delle infrastrutture nel febbraio del 2002 per la formulazione degli indirizzi per la progettazione del Ponte – e contenute nel documento «Indirizzi progettuali e deliberazioni per il progetto preliminare» trasmesso alla Società dal Ministro delle infrastrutture con lettera del 16 gennaio 2002.

Infine, il progetto preliminare accoglie ulteriori modifiche per l'adeguamento alla nuova normativa (in particolare in tema di sicurezza, progettazione stradale e contenuti dello studio di impatto ambientale), nonché alle raccomandazioni formulate nel 1997 dal Consiglio superiore dei lavori pubblici e, successivamente, dall'*advisor* tecnico nominato dal Governo *Steinman International*.

La Società ha inoltre apportato ulteriori modifiche al progetto, al fine di migliorarne l'impatto ambientale. Per quanto riguarda le linee essenziali dell'opera di attraversamento, il progetto conferma la scelta fondamentale riguardante il ponte sospeso a campata unica con una lunghezza pari a

3,300 metri, che rappresenta la luce centrale più lunga del mondo. Come è noto attualmente il ponte più lungo si trova in Giappone ed ha una campata di poco meno di due chilometri.

L'impalcato ha una lunghezza complessiva di 3,666 metri, tenuto conto della luce delle due campate laterali sospese, ed una larghezza di 60 metri. Nella relazione che abbiamo messo a disposizione della Commissione sono contenute alcune schede tecniche in cui sono riportati visivamente questi dati. Esso è costituito da tre cassoni, di cui due laterali per la piattaforma stradale ed uno centrale per la piattaforma ferroviaria. La sezione stradale dell'impalcato è composta da tre corsie per ogni carreggiata (due corsie di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 metri, mentre la sezione ferroviaria è composta da due binari con due marciapiedi laterali pedonabili. L'altezza delle due torri è stata aumentata, rispetto al progetto di massima, di oltre 6 metri (fino a 382,60 metri) al fine di consentire un franco navigabile minimo di 65 metri di altezza – in presenza delle massime condizioni di carico – per 600 metri di larghezza; come avrò modo di precisare in seguito, è stata altresì abbassata di 11 metri la quota di attacco a terra in Sicilia, con elevati benefici in termini di impatto ambientale. Il sistema di sospensione del ponte è assicurato da due coppie di cavi di acciaio, ciascuno del diametro di 1,24 metri e con una lunghezza totale tra gli ancoraggi pari a 5,300 metri. Con riferimento ai raccordi (20,3 chilometri per quelli stradali e 19,8 per quelli ferroviari) il nuovo progetto prevede che gli stessi si sviluppino in massima parte in galleria e consentano il collegamento del ponte: dal lato della Calabria, al nuovo tracciato della Autostrada Salerno-Reggio Calabria (A3) ed alla prevista linea di Alta Capacità ferroviaria Napoli-Reggio Calabria e, dal lato della Sicilia, alle tratte autostradali Messina-Catania (A18) e Messina-Palermo (A20) nonché alla nuova stazione ferroviaria di Messina, la cui realizzazione è prevista a cura di Rete Ferroviaria Italiana. Infine, la Società – sulla base delle nuove soluzioni progettuali e di più recenti parametri di mercato – ha provveduto ad aggiornare in circa 4,6 miliardi di euro (valori 2002) il costo complessivo dell'opera (inclusi i collegamenti). Le nuove stime fanno registrare una riduzione significativa rispetto all'importo definito nel 2001, 4,8 miliardi di euro a prezzi 2000, nonostante i costi aggiuntivi volti a garantire i livelli di sicurezza derivanti dall'adozione della recente normativa in materia (ciò tra l'altro ha determinato l'adozione di una «sezione ferroviaria tipo» costituita da due gallerie monobinario con collegamenti ogni 250 metri) e l'incremento inflattivo verificatosi negli ultimi due anni.

Nel giugno 2002, a conclusione di una gara internazionale, è stato conferito l'incarico al Raggruppamento Temporaneo di Imprese guidato da Systra SA – e composto da Bonifica S.p.A., Systra-Sotecni S.p.A. e ASTA Sistemi S.r.l. – di procedere all'aggiornamento ed all'integrazione dello studio di impatto ambientale del progetto ponte sullo Stretto e dei suoi collegamenti, nonché alla predisposizione della documentazione necessaria alla conformità urbanistica delle opere.

Come anticipato dal Presidente Zamberletti, lo studio di impatto ambientale è formato da relazioni ed analisi specialistiche relative al quadro programmatico, progettuale e ambientale, comprendenti principalmente la valutazione della soluzione «ponte» rispetto al potenziamento dell'attuale sistema di traghettamento (Valutazione ambientale strategica - VAS), la valutazione costi/benefici, nonché il confronto tra l'attuale progetto e quello di massima elaborato nel 1992 (Analisi Multicriteri). La VAS ha comportato il confronto tra i due sistemi di attraversamento dello Stretto (ponte e collegamento marittimo) finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, nonché di integrazione e sviluppo territoriale. La soluzione «ponte» è risultata fortemente preferibile alla soluzione del traghettamento potenziato per far fronte alla futura crescita del traffico, in particolare per il raggiungimento dei seguenti principali risultati: una sensibile riduzione della congestione delle aree urbane; un maggior grado di integrazione socioeconomica delle aree urbane dello Stretto; positivi effetti sull'economia e sul quadro occupazionale; un drastico abbattimento delle emissioni di gas nocivi; una consistente riduzione dei tempi di attraversamento.

Con particolare riferimento a tale ultimo aspetto, è opportuno rilevare che, per le Ferrovie, si prevede una riduzione dei tempi di attraversamento pari in media a 2 ore per i passeggeri e a 2 ore e 20 minuti per le merci; per le auto e le merci su strada il risparmio di tempo è stimato in circa un'ora.

Per quanto attiene invece al fenomeno inquinamento attualmente riscontrabile nello Stretto, vale segnalare che i più recenti dati a disposizione dimostrano che ogni anno si registrano circa 150.000 corse singole di navi, vale a dire oltre 400 corse giornaliere, mediamente uno ogni 3 o 4 minuti. Tutto questo è stato tradotto in termini di emissione di gas nocivi e messo a confronto con la soluzione Ponte, rilevando una drastica e fortissima riduzione di emissione di questi gas.

Con riferimento al mondo del lavoro, lo studio ha previsto, nei sei anni di cantiere, dal 2005 al 2011, un incremento dell'occupazione diretta pari a circa 30 mila unità limitatamente alle Regioni dello Stretto e di quella indiretta, sull'intero territorio, dell'ordine di 15 mila unità. Si tratta complessivamente quindi di 45 mila unità.

Le valutazioni della fattibilità economica (analisi costi/benefici) sono state condotte sulla base di quattro ipotesi evolutive che tengono conto delle diverse possibilità di crescita del PIL meridionale e di scenari trasportistici alternativi. Le conclusioni dimostrano la fattibilità economica del progetto, anche nella ipotesi di una «bassa» crescita del PIL associata ad uno scenario trasportistico «sfavorevole». In particolare, i valori degli indicatori di sintesi dimostrano «una notevole fattibilità economica del Progetto Ponte»: infatti il valore attuale netto economico risulta sempre positivo (i benefici attualizzati superano i costi attualizzati) in tutti gli scenari considerati e varia da un minimo di 1,3 miliardi di euro ad un massimo di 4,7 miliardi di euro; il saggio di rendimento interno economico

risulta compreso tra un minimo del 9 per cento ed un massimo del 12 per cento.

Dallo Studio di impatto ambientale è inoltre emerso che l'ottimizzazione tecnica del progetto, unitamente all'adozione delle più moderne tecniche di cantierizzazione, movimentazione e smaltimento dei materiali ha determinato un significativo miglioramento – dell'ordine del 25 per cento – dell'impatto ambientale rispetto al progetto di massima del 1992. A tale miglioramento contribuiscono in particolare le seguenti azioni: l'abbassamento sul lato Sicilia del profilo del Ponte di circa 11 metri, con conseguente riduzione di circa 400 metri del viadotto Pantano e l'inserimento di un tratto di circa 350 metri in galleria in sostituzione di un tratto previsto in precedenza a cielo aperto; l'aggiornamento del sistema viario delle aree di esazione, sensibilmente ridotto sul lato Sicilia e completamente eliminato sul lato Calabria; l'allaccio diretto del Ponte con la prevista linea ferroviaria ad alta capacità, con l'eliminazione, rispetto al progetto del 1992, di circa 21 chilometri di gallerie; l'eliminazione di circa 1.600 metri di viadotto sul totale dei tracciati; una nuova definizione della cosiddetta fase di cantierizzazione. A tale ultimo riguardo, è stato previsto l'utilizzo di vie alternative attraverso il mare per la movimentazione e lo smaltimento di materiali, nonché per l'approvvigionamento di cantiere, con l'eliminazione pressoché totale dei trasporti via terra. In tal modo si eviterà di interferire con la viabilità locale e con le aree paesaggisticamente più rilevanti e di frequentazione abituale delle comunità locali. Le aree di stoccaggio e di accumulo dei materiali sono state individuate in luoghi remoti e comunque scarsamente abitati per evitare il rischio di congestione dei siti che dovranno essere tra loro collegati attraverso mezzi marittimi senza interferire, come detto, con la viabilità terrestre. Ciò presenta l'indubbio vantaggio di evitare il posizionamento in aree abitate dei cantieri, per un totale di circa 250 mila metri quadri. Nel perseguire tale obiettivo è stata verificata la possibilità di ridurre per quanto possibile la realizzazione di opere a terra (pontili, moli e relativa viabilità di servizio) sfruttando al massimo i cantieri principali, in particolare quelli relativi alla costruzione delle torri che, essendo posizionati in prossimità del mare, potranno essere adeguatamente utilizzati, a ridosso delle fondazioni, come banchine per l'attracco dei mezzi navali.

Lo studio di impatto ambientale, riassunto in estrema sintesi, è stato completato con l'individuazione delle opere di mitigazione ambientale, nonché di alcune ipotesi di opere di compensazione. In coerenza al disposto della legge n. 443 del 2001 (Legge Obiettivo) e relativo decreto attuativo, la localizzazione urbanistica è stata anticipata al progetto preliminare.

Le opere sottoposte a verifica di conformità urbanistica sono state la struttura del ponte, i tracciati e le opere dei raccordi stradali e ferroviari, le opere complementari, le aree attrezzate per funzioni connesse (esazione, area di servizio, area tecnica, zone ricettive e di ristoro, centro commerciale e direzionale), nonché i cantieri per la costruzione e il montaggio. L'ambito territoriale ha riguardato, per la pianificazione strategica, le province di Reggio Calabria e Messina e, per la pianificazione urbanistica ge-

nerale, i comuni di Messina, Villa S. Giovanni, Scilla, Campo Calabro e Reggio Calabria. La documentazione relativa alla localizzazione urbanistica è stata predisposta sulla base delle leggi e delle disposizioni in materia delle due Regioni interessate, degli strumenti di pianificazione territoriale esistenti (Piani regionali e provinciali esistenti, piani di area e/o settore, progetti integrati territoriali, patti territoriali), dei piani urbanistici comunali di carattere generale (PRG) e dei piani attuativi e dei programmi complessi (PRU, PRUSST, ecc.) ove si riferiscano ad aree interessate dalle opere di progetto.

In occasione della presentazione del progetto preliminare del ponte sullo Stretto, al Ministero delle infrastrutture ed alle altre amministrazioni competenti e, quindi, dell'avvio dell'*iter* di approvazione del progetto stesso da parte del CIPE, la Società Stretto di Messina ha provveduto a verificare la finanziabilità dell'opera nel suo insieme (attraversamento e collegamenti), sviluppando ipotesi di piano finanziario che, al tempo stesso, si ponessero come obiettivi principali quelli di minimizzare per quanto possibile – e, auspicabilmente, annullare – l'entità del supporto finanziario dello Stato al progetto, in termini di erogazioni di contributi a fondo perduto, di rilascio di garanzie e altre forme di impegno finalizzate a mitigare i rischi impliciti nell'iniziativa; di assicurare il più ampio coinvolgimento dei privati nel progetto, secondo modalità rispondenti allo schema tipico di *project finance*.

L'analisi condotta ha portato ad individuare uno schema di finanziamento, riportato in un documento – studio di analisi e fattibilità finanziaria – approvato, come detto, dal consiglio di amministrazione di Stretto di Messina S.p.A. nella seduta del 14 gennaio scorso e trasmesso alle competenti autorità di Governo ed agli azionisti della Società per le necessarie valutazioni al riguardo.

Riguardo a precedenti analisi effettuate dal Governo nel luglio 1998, il Ministro dei lavori pubblici, a seguito di apposita mozione approvata dal Senato, sottopose il progetto di massima elaborato nel 1992 dalla Società Stretto di Messina all'esame del CIPE, che, con delibera n. 33/1999 del 19 febbraio 1999, decise di acquisire ulteriori elementi di valutazione attraverso il parere di *advisor* internazionali da individuare con procedure di evidenza pubblica. Le gare conseguentemente indette dal Ministero dei lavori pubblici di concerto con il Ministero del tesoro portarono all'affidamento a *Steinman International Inc. (Parsons Transportation Group)*, dell'incarico di verificare il profilo tecnico-ingegneristico tenendo conto delle osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici che nel 1997 aveva espresso il proprio parere favorevole sul progetto di massima; all'Associazione Temporanea di Imprese guidata da *PricewaterhouseCoopers Consulting, PricewaterhouseCoopers UK*, (di seguito *PWC*) – e composta anche da Certer – Bocconi, Sintra, *Net Engineering* – dell'incarico di «definire gli aspetti tecnici delle problematiche territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie del progetto di massima del ponte sullo Stretto di Messina e di valutare, con riguardo ai predetti aspetti, altre possibili configurazioni delle comunicazioni tra la Sicilia ed il continente

idonee a garantire il massimo sviluppo potenziale delle economie delle regioni interessate». Nella propria relazione presentata nel gennaio 2001, la PWC accertò la finanziabilità dell'opera qualora la stessa fosse stata circoscritta al solo ponte (con un investimento stimato all'epoca in circa 3,4 miliardi di euro a valori 2000), con un contributo pubblico dell'ordine di 1,9 miliardi di euro corrispondente a circa il 50 per cento del fabbisogno complessivo, comprensivo degli oneri finanziari capitalizzati nel periodo di costruzione. In tale ipotesi i costi per la costruzione dei collegamenti stradali e ferroviari, per un importo stimato nell'ordine di ulteriori 1,4 miliardi di euro, sarebbero stati interamente a carico dello Stato (tramite interventi di ANAS e Ferrovie dello Stato). Il consulente, per contro, ritenne che qualora la concessione avesse ricompreso anche i collegamenti (con un investimento complessivo dell'ordine di 4,8 miliardi di euro a valori 2000), la struttura finanziaria avrebbe presentato «dei limiti in relazione alla concentrazione dei rischi in capo al concessionario» e pertanto sarebbe «risultato meno appetibile per gli investitori e di più difficile finanziabilità». Ciò, nonostante un contributo pubblico pari a circa 3,4 miliardi di euro, corrispondente ad oltre il 60 per cento del fabbisogno complessivo per la realizzazione dell'opera.

Nei primi mesi del 2001 le amministrazioni competenti hanno trasmesso il rapporto finale ai Ministri delle infrastrutture e del tesoro accompagnandolo con una relazione nella quale veniva espressa l'opinione che «dovrebbe essere messa sul mercato l'intera opera, comprensiva dei nuovi sistemi di raccordo autostradale e ferroviario, così da assicurare unitarietà al progetto a dare certezza al mercato. Raccordi autostradali e ferroviari e manufatto ponte sono indissolubilmente legati sul piano funzionale, visto che l'assenza dei primi renderebbe il secondo inutilizzabile; alla luce dell'ordinamento vigente la separazione delle due componenti non è pertinente».

In tale ottica, la relazione dei due Ministeri (siamo nei primi mesi del 2001) proponeva di valutare la percorribilità di una soluzione di ricorso al mercato per la realizzazione dell'opera comprensiva dei collegamenti stradali e ferroviari, fissando un onere pubblico massimo pari al 50 per cento del costo totale (quindi comprensivo degli oneri finanziari ricapitalizzati). Al fine di effettuare tale valutazione, è stato proposto di verificare per mezzo di audizioni la capacità del mercato di offrire soluzioni finanziariamente adeguate alla realizzazione del progetto secondo tale impostazione.

Conseguentemente, in attuazione dell'indirizzo assunto dal Consiglio dei ministri del 18 aprile 2001, espresso poi con il decreto 30 maggio 2001 del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, furono attuate una serie di audizioni formali con dodici primari istituti finanziari e operatori specializzati. I soggetti interpellati – pur confermando la finanziabilità dell'opera – hanno sottolineato l'imprescindibile esigenza di un elevato contributo pubblico alla costruzione dell'infrastruttura, auspicando tuttavia che lo stesso venisse accompagnato da precisi impegni dello Stato volti a mitigare in misura sostanziale i rischi impliciti nel progetto, sia relativi alla fase di costruzione (garanzia sul coordinamento, tempistica nelle di-

verse fasi) che alla fase di gestione (tariffe ombra, traffico minimo garantito). Se potessi esprimermi in termini di valutazioni di un fido bancario direi che l'onere per cassa e per firma per lo Stato poteva diventare più del 100 per 100 dell'investimento stesso.

Quindi, sulla base dei risultati emersi nelle analisi condotte nel tempo, l'impegno della società si è incentrato nell'individuare modalità di finanziamento del progetto volte ad una sostanziale riduzione dell'impegno complessivamente richiesto allo Stato, partendo dalla constatazione – che può sembrare anche abbastanza ovvia – che tale obiettivo può essere raggiunto unicamente attraverso una sostanziale mitigazione del grado di incertezza insito nell'iniziativa. L'incertezza rappresenta infatti, a tutti gli effetti, un vero e proprio onere, in quanto comporta, in fase di valutazione, un approccio necessariamente prudentiale – e talvolta «esageratamente» prudentiale – in termini di stima dei costi e dei ricavi determinando, così, una riduzione complessiva del grado di autofinanziabilità del progetto, anche quale conseguenza dei maggiori tassi di remunerazione richiesti sia per il capitale di rischio che per quello di debito. Il fattore incertezza, inoltre, in un progetto come quello in esame, caratterizzato da costi e tempi di realizzazione certamente eccezionali, presenta ulteriori conseguenze negative riconducibili a quello che si potrebbe definire un disallineamento tra la «vita utile» dell'opera (stimata in oltre 100 anni) e la opportuna durata della concessione: da un punto di vista finanziario un periodo di concessione superiore a 30 anni determina sicuramente una estrema difficoltà e forse l'impossibilità di reperire le necessarie risorse a copertura dei fabbisogni previsti; da un punto di vista economico, l'attualizzazione, con un approccio necessariamente probabilistico dei *cash flow* estremamente lontani nel tempo determina miglioramenti poco significativi nell'equilibrio economico complessivo dell'opera. Pertanto, allungare oltremodo la durata della concessione in presenza di un approccio di *project finance*, quindi senza garanzie dello Stato per il reperimento delle risorse sul mercato, non darebbe a nostro avviso grandi vantaggi. È quindi facilmente dimostrabile che, in una struttura di finanza di progetto, la maggiore incertezza si traduce in un aumento dell'onere a carico dello Stato. Per contro, l'obiettivo è quello di porre in essere un meccanismo in grado di riversare sulla collettività solo l'eventuale differenza che, a consuntivo, dovesse risultare non compensata dalla redditività del progetto stesso. In altri termini, si vuole evitare che, a fronte della richiesta «a priori» allo Stato di ingenti contributi e garanzie in grado di mitigare i rischi del progetto e dunque l'incertezza, eventuali miglioramenti (molto probabili considerata la prudenza con cui è necessario predisporre le previsioni) che si dovessero registrare negli andamenti di traffico rispetto alle previsioni vadano ad esclusivo o prevalente vantaggio dell'investitore. Tali considerazioni hanno portato a studiare modalità alternative di finanziamento del progetto e in grado di minimizzare il contributo dello Stato, fino ad eventualmente azzerarlo (anche sulla base dell'esperienza personale) avuta presente la positiva esperienza maturata in passato nella costruzione della rete autostradale del gruppo IRI.

Riguardo poi ai temi degli investimenti, del traffico e delle tariffe, nelle elaborazioni effettuate per verificare la fattibilità economica e finanziaria del progetto, la società ha provveduto ad aggiornare le stime dei principali parametri di riferimento a suo tempo effettuate per lo più ricorrendo al supporto dei medesimi soggetti che avevano operato nell'ambito dell'Associazione Temporanea di Imprese scelta dal Governo quale *advisor*. Per quanto attiene alla durata della concessione, si è ipotizzato un periodo di gestione di 30 anni a decorrere dalla data di conclusione dei lavori di realizzazione dell'opera, ben inferiore alla vita utile, stimata in oltre 100 anni, con possibilità, alla scadenza, di porre nuovamente a gara la gestione per un ulteriore periodo. Considerate le attività propedeutiche della fase di costruzione, il modello di valutazione prevede una durata complessiva della concessione pari a 39 anni.

Il Presidente ha ricordato le scadenze per l'effettuazione dell'operazione: siamo nel 2003; il primo anno di apertura al traffico è previsto per il 2012; quindi, se ai 9 anni si sommano i 30 di gestione si arriva a 39 anni.

Gli investimenti, come è stato già detto, sono valutati in 4,6 miliardi di euro; se teniamo anche dell'effetto dell'inflazione nel piano finanziario durante il periodo di costruzione; tenendo anche conto degli oneri finanziari dovuti sui finanziamenti contratti nel periodo di costruzione, raggiungiamo un investimento complessivo da ammortizzare in 6 miliardi di euro.

Quanto al traffico, si è proceduto ad un aggiornamento degli studi prevedendo due ipotesi di crescita del PIL meridionale e a due differenti scenari trasportistici.

Riguardo infine alle tariffe abbiamo ipotizzato per ciascuna classe di veicoli stradali (moto, autovetture, autobus, autocarri) l'applicazione della stessa tariffa praticata attualmente dai servizi di traghettamento, senza nessun maggior onere per l'utente.

Per i veicoli ferroviari è stata sviluppata una metodologia che utilizza l'attuale tariffa pagata dalle divisioni passeggeri e cargo di Trenitalia ad RFI, incrementata di un *premium* connesso al miglior servizio, a risparmio di tempo, al conseguente aumento di produttività nell'impiego del materiale rotabile.

Lo schema di finanziamento dell'infrastruttura individuato da Stretto di Messina S.p.A. non prevede l'erogazione di contributi a fondo perduto da parte dello Stato; la fattibilità finanziaria dell'opera sarebbe infatti assicurata da un aumento di capitale di Stretto di Messina dell'ordine di 2,5 miliardi di euro (41 per cento circa dell'investimento previsto), offerto in opzione agli azionisti.

Il capitale di rischio immesso nell'iniziativa (peraltro gradualmente, in funzione dello stato di avanzamento dei lavori di costruzione) verrebbe adeguatamente remunerato e naturalmente recuperato durante il periodo di gestione. Parliamo di un investimento nel senso stretto del termine e non di un contributo a fondo perduto e, come investimento di capitale, deve essere remunerato e recuperato. Lo schema considera la copertura delle residue occorrenze finanziarie (59 per cento dell'investimento) attraverso fi-

nanziamenti di tipo *project finance* contratti in più *tranches* sul mercato internazionale dei capitali.

Tali finanziamenti sarebbero pertanto «senza rivalsa», in quanto garantiti unicamente dai flussi di cassa attesi per il progetto. In tale ambito, è inoltre certamente auspicabile il coinvolgimento nell'iniziativa di Infrastrutture S.p.A. considerato che il suo elevato *rating* e la possibilità di concedere finanziamenti per durate più lunghe rispetto a quelle praticate dal sistema creditizio potrà portare un ulteriore miglioramento circa la fattibilità e la remuneratività del progetto stesso.

Al fine di consentire la finanziabilità sul mercato dell'opera è stato altresì considerato un ulteriore meccanismo finanziario che prevede la possibilità per la società Stretto di Messina di effettuare nel periodo di gestione un ammortamento dell'opera non inferiore al 50 per cento dell'investimento e il riconoscimento alla società, al termine del periodo di gestione, di un valore di riscatto pari, al massimo, al 50 per cento dell'investimento stesso.

Il valore di riscatto si ridurrebbe, peraltro, per effetto dei migliori risultati di gestione eventualmente registrati rispetto alle previsioni e, soprattutto, troverebbe integrale copertura mediante l'utilizzo di parte delle risorse che verranno acquisite dallo Stato rimettendo a gara la gestione dell'infrastruttura al termine del periodo della prima concessione (scadenza 2041).

A tale ultimo riguardo *PricewaterhouseCoopers*, consulente finanziario della società Stretto di Messina, ha determinato un possibile *range* di valore residuo realizzabile dall'amministrazione concedente rimettendo a gara la gestione dell'infrastruttura al termine del periodo della prima concessione per un periodo di ulteriori 30 anni, ipotizzando un tasso di crescita del traffico (dal termine della prima concessione) pari all'1 per cento l'anno: il valore di rinnovo è stato stimato in 12,8 miliardi di euro nello scenario trasportistico favorevole a crescita alta ed in 6,2 miliardi di euro in quello sfavorevole a crescita bassa. La previsione di un valore di riscatto consente di tenere conto, da un lato, della vita utile dell'opera e dall'altro costituisce il meccanismo che consente di destinare ad ammortamento dell'investimento i risultati effettivi prodotti dalla gestione dell'infrastruttura. In tal modo, si realizza l'obiettivo di riversare sulla collettività soltanto l'effettivo eventuale «delta» che dovesse residuare a consuntivo non compensato dalla remuneratività del progetto stesso. Per contro, la previsione di una concessione di durata superiore ai 30 anni non consentirebbe di realizzare gli stessi obiettivi, tenuto conto dell'impossibilità di ottenere finanziamenti di così lunga durata senza garanzia e che il valore economico attualizzato di tale allungamento risulterebbe di modesta entità tenuto anche conto dell'incertezza insita in valutazioni così lontane nel tempo. Il meccanismo individuato consente pertanto, sia di superare la notevole differenza esistente tra la vita utile dell'opera e l'opportuna durata della concessione, sia di evitare l'onere connesso ad una eccessiva prudenza delle stime (traffico, costi), necessariamente riscontrabile in valutazioni effettuate su periodi di tempo così estesi. Su tale schema di finanzia-

mento, Fintecna S.p.A., azionista di controllo della società, ha di recente espresso una condivisione di massima e, pur auspicando una partecipazione per importi significati da parte degli altri azionisti, in particolare di ANAS e di RFI, ha rappresentato la propria disponibilità a sottoscrivere fino all'intero prefigurato importo dell'aumento di capitale sociale.

In conclusione sulla base delle ipotesi sviluppate, la società Stretto di Messina, avvalendosi del supporto di *PricewaterhouseCoopers*, in qualità di consulente finanziario, ha sviluppato un piano finanziario i cui risultati evidenziano la realizzabilità dello schema di finanziamento individuato dalla società. Tale schema, pur non prevedendo alcun contributo da parte dello Stato, risulta infatti in grado di assicurare una adeguata remunerazione del capitale di rischio, e quindi il suo recupero, in tutti gli scenari di traffico considerati. Al tempo stesso, i *ratios* presi in considerazione dal sistema bancario per concedere prestiti senza rivalsa di tipo *project finance* risultano attestati su valori tali da ritenere fattibile la «bancabilità» del progetto. Lo schema di finanziamento individuato realizza, in ogni caso, l'obiettivo di porre a carico dello Stato solo l'eventuale differenza che, a consuntivo, dovesse risultare non compensata dalla redditività del progetto e non un onere definito a priori su basi necessariamente incerte e, quindi, prudenziali. Inoltre, la soluzione individuata consentirebbe di realizzare l'opera, ottimizzandone la tempistica complessiva, di non incidere sul *deficit* di bilancio dello Stato e di assicurare il finanziamento dell'opera con una significativa partecipazione del capitale privato pari, a circa il 60 per cento. In tale importo rientrerebbe la quota apportata dal contraente generale, al quale verrebbe affidata la realizzazione, con mezzi propri dell'ordine del 20 per cento ed il ricorso senza garanzia al mercato finanziario, nel cui ambito potrebbe svolgere un ruolo di particolare rilievo la società Infrastrutture S.p.A. Il consulente *PricewaterhouseCoopers* ha espresso una positiva valutazione sulla struttura proposta dalla società Stretto di Messina, ritenendola realizzabile secondo parametri di mercato, con la componente privata che assicurerebbe, come detto, la copertura di circa il 60 per cento del fabbisogno complessivo. Lo stesso consulente ha peraltro confermato quanto già individuato nel 2001, che l'ipotesi di un concessionario privato per il ponte ed i collegamenti – nonostante l'ipotesi di un contributo pubblico a fondo perduto nella misura del 50 per cento dell'investimento complessivo – non appare fattibile per motivi legati alla mancanza di un contesto competitivo per un'unica concessione di costruzione e gestione relativa ad un progetto di tale dimensione e complessità. Da ultimo, va rilevato che lo schema delineato consentirebbe la privatizzazione della società: una volta conclusa la fase di costruzione e dopo un adeguato periodo di esercizio dell'opera, infatti, sarà possibile avviare un percorso di disimpegno dello Stato dal capitale di Stretto di Messina S.p.A., così da consentire un recupero dei capitali in anticipo rispetto alla naturale conclusione della concessione.

PRESIDENTE. Ringrazio sia il presidente Zamberletti che il dottor Ciucci anche per aver consegnato alla Commissione una relazione scritta

relativa allo stato di attuazione del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina che sarà utile per il lavoro che stiamo svolgendo.

DONATI (*Ve-U*). Anch'io, signor Presidente, ringrazio il presidente e l'amministratore delegato della società Stretto di Messina S.p.A per i loro interventi anche se la stringatezza della relazione e alcuni quesiti posti al suo interno in ordine alla complessità dell'opera, ai volumi di traffico e allo stesso meccanismo finanziario richiederebbero alcuni approfondimenti. Ciò potrà avvenire quando finalmente saremo messi nelle condizioni di valutare, tra le diverse opzioni proposte, le scelte operate dal consiglio di amministrazione della società.

Mi si consenta, signor Presidente, di ribadire un concetto che ho già avuto modo di evidenziare durante la discussione della cosiddetta legge obiettivo e del disegno di legge collegato alle infrastrutture. Appare indecente per un Paese civile che un progetto di tale complessità venga approvato con una verifica di impatto ambientale realizzata solo su un progetto preliminare e per una durata brevissima. Si parla, infatti, di 30 giorni di deposito entro i quali il cittadino comune dovrebbe esaminare numerosi plichi e una grande mole di documenti relativi al progetto, depositati presso strutture pubbliche e, successivamente, di 60 giorni per la valutazione del progetto da parte della speciale commissione all'uopo istituita; progetto, come quello del ponte sullo Stretto che, tra l'altro, si trova in una zona molto delicata sia dal punto di vista naturalistico, che paesaggistico, che sismico.

Inoltre, ritengo doveroso segnalare un fatto estremamente grave riguardante il progetto. Il 21 gennaio la società Stretto di Messina ha pubblicato su un importante quotidiano l'annuncio che la procedura di VIA era iniziata; il progetto risulta essere accessibile e visionabile nelle Regioni calabrese e siciliana, ma non dal Ministero dell'ambiente né da quello dei beni culturali. Io stessa ho provato a prenderne visione, senza successo, ed essendo già trascorsa una settimana, ne restano soltanto tre; tra i motivi addotti, il non obbligo a consentire l'accesso alla documentazione, quando invece ciò è un atto dovuto, secondo quanto stabilito dalla legge 7 agosto 1990, n. 241, sul diritto di accesso ai documenti amministrativi. Quindi ho presentato domanda regolare per cui forse domani riuscirò a prenderne visione.

Mi sono permessa di segnalare tutto questo perché è a tutti nota la serietà con la quale intendo seguire e sto seguendo questo progetto, definito prioritario per il nostro Paese e giudico molto grave e scorretto che non si dia la possibilità di aprire un dibattito su un argomento di tale rilevanza. Il Ministro dell'ambiente, invece, ha affermato di aver ricevuto i plichi, di non essere in grado di aprirli non avendo definito con i presentatori del progetto alcune questioni relative al versamento delle quote tariffarie e quindi di non poterlo ancora rendere disponibile al pubblico. Conseguentemente per il Ministero dell'ambiente soltanto a partire da quella data decorrono per noi i trenta giorni per presentare le osservazioni. Quando dico «noi» intendo chiunque: cittadini, ambientalisti e imprese

(anche queste ultime hanno il diritto di esaminare la documentazione). Ciò che intendo dire, in sostanza, è che le documentazioni non devono essere nascoste e che sui progetti si deve dare a tutti la possibilità di un confronto nel merito.

Avendo avuto modo poco prima che iniziasse l'audizione di segnalare a un rappresentante della società il mio giudizio fortemente negativo su un simile approccio che ritengo gravissimo giacché l'accesso alle carte è il minimo indispensabile per poter impostare una discussione, devo dare atto di aver ricevuto ampia disponibilità ad un confronto, anche se ritengo che essa non debba essere riferita soltanto alla mia persona, ma a tutti coloro che desiderano esprimere il proprio parere su un progetto di tale rilevanza sia per la società che per l'intero Paese.

Aggiungo una richiesta al Presidente della Commissione concernente il fatto che il 20 dicembre il Consiglio dei ministri ha varato lo schema di decreto legislativo attuativo dell'articolo 14 della legge n. 166 del 2002, il cosiddetto collegato infrastrutture, che definisce tutte le caratteristiche della società (concessione, durata e cosa significa la sua trasformazione in società di diritto pubblico). Non mi risulta che esso sia stato ancora posto all'attenzione della Commissione che, peraltro per legge, deve esprimere il proprio parere sulla base della normativa vigente. Pertanto sarebbe necessario riprendere quell'argomento perché – ripeto – è proprio in quell'ambito che si definiscono alcune caratteristiche della società.

Proverò ora ad esaminare alcune questioni specifiche pur non avendo avuto – ripeto – accesso alla documentazione; solo quando ciò avverrà sarà possibile effettuare un'accurata valutazione e molte questioni potranno essere approfondite in modo adeguato.

Innanzitutto esprimo forti perplessità sui dati relativi ai flussi di traffico. Ad avviso degli ambientalisti se si osservano i volumi di traffico prodotti negli ultimi dieci anni nell'area dello Stretto si deduce che è calato il traffico stradale e l'autotrasporto e che è cresciuto e cresce il traffico aereo e il cabotaggio. In altre parole, vi è una differenza rispetto alle tendenze di incremento di traffico su tutta la rete italiana in quell'area dovuta all'abbassamento delle tariffe aeroportuali e al fatto che il traffico aereo diventa competitivo con quello ferroviario (tant'è che in questo settore si è operata una grande razionalizzazione, con tanto di protesta con riferimento ai treni di lunghissima percorrenza). Appare discutibile, dunque, il modo in cui i dati sono stati calcolati. Mi sto riferendo a quelli relativi al volume di traffico; ovviamente se sono stati rilevati altri dati è opportuno ragionare anche su di essi. A pagina 13 del documento che i rappresentanti della società hanno presentato si legge: «L'analisi trasportistica prende a riferimento le risultanze della domanda di attraversamento registrata nel 2000». Sembrerebbe inoltre che lo studio si incrementi sulla base di una valutazione della crescita del PIL domanda bassa – domanda alta. Il problema è che bisogna vedere la tendenza precedente all'anno 2000; non è sufficiente prendere un numero e proiettarlo in avanti; valutare le tendenze è fondamentale per comprendere l'utilità di un'opera. Alle pagine 13 e 14 della relazione si legge ancora: «Per la domanda futura, lo

studio si basa sulla combinazione di due ipotesi di crescita del PIL meridionale ... e su due differenti scenari trasporti storici a seconda che si verifichino o meno i seguenti presupposti: saturazione di capacità del sistema di trasporto aereo siciliano; sviluppo limitato del trasporto marittimo RO-RO; interruzione dei servizi di traghettamento sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina; regime tariffario differenziato per l'utilizzo del ponte». Sono comunque da analizzare a seconda che si verifichino i seguenti presupposti: saturazione di capacità del sistema di trasporto aereo siciliano, sviluppo limitato del trasporto marittimo RO-RO; interruzione dei servizi di traghettamento sulla rotta Villa S. Giovanni-Messina; regime tariffario differenziato per l'utilizzo del ponte (residenti e non residenti).

Porre queste condizioni e implicitamente decidere la sospensione del traghettamento, livelli di saturazione o di offerta nel traffico aereo, inclusi i regimi tariffari che hanno un grande peso nella crescita dei sistemi oppure l'aspirazione dello sviluppo limitato del trasporto marittimo RO-RO come condizione perché questo possa essere ampiamente utilizzato significa dire che ci stiamo augurando che il traffico di cabotaggio non cresca, come peraltro anche la vecchia relazione in parte diceva. Se continuano ad abbassarsi le tariffe aeree, a calare il traffico ferroviario, se aumenta il traffico del cabotaggio il ponte ha un senso molto relativo. Dato che non si entra nel merito valutando questi scenari, non si comprende come si faccia, sulla base dei dati presi in considerazione, a dire che il ponte è una assoluta priorità trasportistica per il Mezzogiorno ed in generale nei confronti dei collegamenti Nord-Sud del Paese visto che stiamo parlando di un'opera dalle caratteristiche di priorità assoluta per l'intero Paese.

Lo stato della relazione non motiva come la valutazione sui flussi di traffico in atto giustifichi il fatto che questa è l'assoluta priorità per lo sviluppo della mobilità nel Mezzogiorno e delle sue relazioni con esso.

Sul secondo capitolo relativo al piano finanziario, si confermano i tre tagli di durata della concessione, il 41 per cento sarebbero le famose risorse proprie che FINTECNA ha dall'ex liquidazione dell'IRI, né private né capitale di rischio mentre il 59 per cento dovrebbe provenire da capitali di rischio privato così come si auspica un coinvolgimento di ISPA per questa quota da reperire sul mercato. Si aggiunge che se tutto questo funzionerà non è necessaria la garanzia dello Stato, come d'altronde ribadito più volte dall'amministratore delegato; infine, il fatto che al termine della durata della concessione lo Stato riscatti al 50 per cento del valore l'opera significa che ci stiamo assicurando che il 50 per cento comunque sarà a carico dello Stato.

Il ponte è tornato di moda perché si dice che sono i privati a pagarlo; sono stati dati scenari mirabolanti per cui arrivano gli americani, i fondi pensione, i giapponesi; ogni tanto scopriamo che arriva qualcuno e ci regala il ponte. Dato che giustamente, come la società ha avuto modo di segnalare, dobbiamo abbandonare queste affermazioni deliranti ed entrare nel merito, faccio presente che abbiamo discusso con il professor Monorchio di alta velocità, in particolare delle tratte più remunerative che arri-

vano fino a Napoli da cui emerge che se lo Stato non mette la garanzia, se il debito non si trasferisce tra 30 anni e se la concessione non dura 61 anni, nessuno è nelle condizioni di rischiare una lira tanto che ISPA dice di farlo per via della garanzia. Comunque, la quota di debito è semplicemente spostata in avanti e non appare adesso mentre ogni ipotesi di finanziamento privato è stata abbandonata. Spiegate mi perché dovrebbe funzionare per il ponte sullo stretto con quelle caratteristiche di alto costo (5 chilometri di infrastruttura) in quell'area del Paese con livelli di infrastrutture, peraltro nel contorno, non a pedaggio quando invece nell'alta velocità Torino-Milano o nelle altre aree intense, ricche e trafficate, industriali del Paese, non funziona. Evidentemente qualcosa non torna.

La questione del piano finanziario resta altamente irrisolta così come non credo che le risorse di Fintecna possano essere considerate capitale di rischio privato. Sono risorse pubbliche e come tali vanno trattate. Quindi, abbiamo tutta la legittimità di decidere come in futuro queste risorse devono essere destinate. È prioritario fare l'alta velocità fino a Reggio-Calabria o costruire il ponte? Questa scelta deve rimanere in ambito pubblico. Non può essere automaticamente assegnata alla società Stretto di Messina che fa le sue proposte ma che ritengo dobbiamo assolutamente monitorare all'interno di un quadro complessivo delle infrastrutture e delle priorità che abbisognano il nostro Mezzogiorno.

Quanto alle famose opere accessorie, quelle che devono essere realizzate a terra prima e dopo, per rendere minimamente logica l'esistenza stessa di questa infrastruttura e viceversa, nei documenti agli atti della Commissione non ho mai avuto sentore che stiamo per realizzare l'alta velocità ferroviaria Napoli-Reggio Calabria. Si parla di adeguamento; vi è una discussione; ricordo che il progetto alta velocità Torino-Milano-Venezia-Milano-Napoli nonché Milano-Genova per il momento è cantierato su alcune tappe mentre la Milano-Verona-Venezia tranne l'ultimo tratto Padova-Mestre già in appalto (ma è un quadruplicamento in sede) non sono ancora finanziate. Abbiamo speso molte energie sull'alta velocità ed abbiamo compreso che per realizzare l'alta velocità, tutti i piani di investimento già fissati è molto complicato tanto che ISPA ha come missione garantita dallo Stato ha di realizzare questo investimento.

Due quesiti sulla questione delle opere accessorie: qual è il livello di progettazione e di finanziamento di queste opere accessorie? Non vorremmo certamente costruire il ponte sullo stretto e poi lasciare un binario unico nel tratto tra Messina e Palermo? Dove è stata decisa l'esistenza di un tracciato ad alta velocità che da Reggio Calabria va a Napoli? Si è sempre parlato di un potenziamento, di una velocizzazione di opere. Ricordo il caso della Salerno-Reggio-Calabria che costa 7,5 miliardi di euro; complicatissimo sul piano progettuale e la sua messa in sicurezza. I progetti ferroviari sono altrettanto complessi e quindi dedicati. Hanno dei costi assolutamente devastanti. Spesso si tratta di spostarli da mare a monte. La discussione sul ponte sullo Stretto deve essere commisurata, soprattutto in termini di valutazione di priorità, rispetto alle infrastrutture nel Mezzogiorno, cosa bisogna fare prima in termini di funzionalità prima

che di redditività ( in termini cioè di coesione sociale su cui è giusto che lo Stato investa soldi pubblici) purché non si spacci per soldi privati il finanziamento di un ponte che in realtà è garantito ed assicurato. Abbiamo tutti capito che i privati non sono un ente di beneficenza e non rischiano in infrastrutture con queste caratteristiche e di livelli di bassa redditività.

Mi auguro che, quando avremo modo di vedere le analisi trasportistiche, di fattibilità e così via, potremo svolgere una discussione più accurata proprio perché dobbiamo essere messi nelle condizioni di discutere se questa è una priorità infrastrutturale per il nostro Paese e per il Mezzogiorno.

**PRESIDENTE.** Onorevoli colleghi, considerato l'imminente inizio dei lavori dell'Assemblea ritengo opportuno rinviare il prosieguo del dibattito giacché molti di voi devono ancora intervenire; ciò si rende possibile anche per la disponibilità offerta dal presidente Zamberletti e dall'amministratore delegato dottor Ciucci a ritornare martedì prossimo.

Prima di concludere i nostri lavori intendo però fare due precisazioni alla senatrice Donati: la prima riguarda lo schema di decreto legislativo a cui faceva riferimento. Il senatore Zamberletti, che oltre ad essere presidente della società è anche un esperto parlamentare, mi ha ricordato che esso è ancora all'attenzione della Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le Regioni e le province autonome. La seconda puntualizzazione è di natura finanziaria: Fintecna è un'azienda pubblica che opera nell'ambito del diritto privato per cui le risorse che investe possono essere considerate capitale di rischio. Anche se si tratta di capitali pubblici essi devono essere recuperati. È il meccanismo dell'IRI.

Ringrazio, dunque, gli intervenuti e rinvio il seguito dell'audizione a martedì 4 febbraio 2003, alle ore 15.

*I lavori terminano alle ore 16,30.*