



Giunte e Commissioni

RESOCONTO STENOGRAFICO

n. 1

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

8^a COMMISSIONE PERMANENTE (Lavori pubblici, comunicazioni)

**INDAGINE CONOSCITIVA SULLA REALIZZAZIONE
DEL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA**

447^a seduta: martedì 6 novembre 2012

Presidenza del presidente GRILLO
indi del vice presidente RANUCCI

I N D I C E

**Audizione dell'Amministratore unico di ANAS S.p.A. e Amministratore
delegato di Stretto di Messina S.p.A.**

PRESIDENTE:			
* - GRILLOPag. 3, 4, 116 e <i>passim</i>	* CIUCCIPag. 4, 19, 20 e <i>passim</i>
CASTELLI (LNP)16, 17, 30		
DE TONI (IdV) 27		
FILIPPI Marco (PD) 18, 19, 20 e <i>passim</i>		
LADU (PdL) 27		
* MANCUSO (Per il Terzo Polo:ApI-FLI)	... 28		
MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI)25, 26, 29		
RANUCCI (PD)24, 25		

N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.

Sigle dei Gruppi parlamentari: Coesione Nazionale (Grande Sud-Sì Sindaci-Popolari d'Italia Domani-Il Buongoverno-Fare Italia): CN:GS-SI-PID-IB-FI; Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; Per il Terzo Polo (ApI-FLI): Per il Terzo Polo:ApI-FLI; Unione di Centro, SVP e Autonomie (Union Valdôtaine, MAIE, Verso Nord, Movimento Repubblicani Europei, Partito Liberale Italiano, Partito Socialista Italiano): UDC-SVP-AUT:UV-MAIE-VN-MRE-PLI-PSI; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per le Autonomie-Alleati per il Sud: Misto-MPA-AS; Misto-Partecipazione Democratica: Misto-ParDem; Misto-Movimento dei Socialisti Autonomisti: Misto-MSA; Misto-Partito Repubblicano Italiano: Misto-P.R.I.; Misto-SIAMO GENTE COMUNE Movimento Territoriale: Misto-SGCMT.

Intervengono, ai sensi dell'articolo 48 del Regolamento, l'amministratore unico di ANAS S.p.A. e amministratore delegato di Stretto di Messina S.p.A., dottor Pietro Ciucci, il direttore generale di Stretto di Messina S.p.A., ingegner Giuseppe Fiammenghi, il responsabile del servizio rapporti istituzionali di ANAS S.p.A., dottor Giorgio Altamura e il responsabile dell'ufficio stampa di Stretto di Messina S.p.A., dottor Lorenzo Falciai.

I lavori iniziano alle ore 14,15.

Presidenza del presidente GRILLO

PROCEDURE INFORMATIVE

Audizione dell'amministratore unico di ANAS S.p.A. e amministratore delegato di Stretto di Messina S.p.A.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca l'indagine conoscitiva sulla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina.

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

È oggi prevista l'audizione dell'amministratore unico di ANAS S.p.A. e amministratore delegato di Stretto di Messina S.p.A..

Sono presenti l'amministratore unico di ANAS S.p.A. e amministratore delegato di Stretto di Messina S.p.A., dottor Pietro Ciucci, il direttore generale di Stretto di Messina S.p.A., ingegner Giuseppe Fiammenghi, il responsabile del servizio rapporti istituzionali di ANAS S.p.A., dottor Giorgio Altamura, e il responsabile dell'ufficio stampa di Stretto di Messina S.p.A., dottor Lorenzo Falciai.

Ringrazio il dottor Pietro Ciucci, che ha accettato di partecipare a questa audizione per discutere con noi dei temi legati al ponte sullo Stretto di Messina.

Ricordo che sono a disposizione dei colleghi i resoconti delle sedute delle audizioni svolte dalla Commissione nel 2003 in merito al ponte sullo Stretto di Messina, nonché alcuni articoli di stampa. Per completezza di informazioni, infatti, ho ritenuto opportuno fornire copia di due articoli

apparsi in questi giorni sul ponte sullo Stretto di Messina su «La Repubblica» e su «Il Fatto Quotidiano» e delle risposte che la Società ha dato, che non mi sembra siano apparse sui giornali.

Ricordo altresì che ieri il Governo ha trasmesso al Parlamento il decreto-legge n. 187 del 2012, che è molto interessante perché è un punto di chiarezza, a mio modo di vedere, in ordine alle decisioni assunte dal Consiglio dei Ministri sul futuro del ponte sullo Stretto di Messina.

Comunico inoltre che il Gruppo del Partito Democratico ha presentato sulla materia alcuni atti di sindacato ispettivo e ha richiesto copia dei contratti tra Stretto di Messina S.p.A. e *general contractor*. La Presidenza della Commissione ha provveduto a inoltrare tale richiesta al dottor Ciucci che risponderà anche su questo, manifestando la sua completa disponibilità.

Do quindi la parola al dottor Ciucci.

CIUCCI. Signor Presidente, rivolgo un saluto a tutti i presenti. Per me questa è un'occasione importante per poter fornire alla Commissione alcune informazioni dirette su un progetto particolarmente complesso e con una lunga storia. Non vi nascondo che, guardandomi intorno e cercando un volto che ero abituato a vedere tra voi e che non c'è, un po' di tristezza mi viene e, quindi, in maniera virtuale, mi piace rivolgere un abbraccio ad Angelo Maria Cicolani, ovunque egli sia.

PRESIDENTE. Dottor Ciucci, la ringrazio di questo riferimento. Come i colleghi sanno, in una precedente seduta ci siamo commossi ricordando Angelo Maria. Colgo l'occasione per salutare la senatrice Mancuso, che subentra oggi al suo posto nella nostra Commissione. Comunque, presidente Ciucci, le farò avere il resoconto della seduta in cui è stato rivolto con grande sensibilità un ricordo ad Angelo Maria Cicolani da parte di tutti i Capigruppo della Commissione.

CIUCCI. La ringrazio, Presidente, mi farà molto piacere tenerlo tra i miei ricordi.

La prima risposta riguarda la richiesta che ha avanzato il senatore Marco Filippi sulla documentazione cui faceva riferimento il Presidente.

Presidenza del vice presidente RANUCCI

(Segue CIUCCI). I contratti stipulati tra la società Stretto di Messina e le controparti (principalmente il contraente generale, Eurolink) sono di diritto privato e hanno una naturale clausola di riservatezza. È altrettanto evidente che questa clausola non mi impedisce di adempiere alla richiesta

ricevuta e di trasmettere alla Commissione e al senatore Marco Filippi tutta l'intera documentazione, cosa che farò nei prossimi giorni.

La storia del ponte è lunga e, nella fase più recente, parte nel 2002-2003 con l'avvio concreto del progetto. Prima avevamo anche un'altra storia, ma era molto più fantasiosa e legata a ipotesi e desideri. Diventa un progetto vero all'inizio di questo secolo tra il 2002 e il 2003.

Sarebbe molto lungo ripercorrere tutte le numerosissime tappe e i copiosi elementi normativi, convenzionali e contrattuali. Ho cercato di condensare tutto nel documento che ho consegnato alla Commissione che tiene conto anche delle ultimissime novità riguardanti in particolare il decreto-legge n. 187 del 2 novembre 2012, circostanza che, peraltro, mi ha anche portato a rivedere il testo pochi minuti fa non consentendomi di anticiparlo per tempo alla Commissione.

Nel ripercorrere le principali tappe, mi soffermerò su alcuni dei temi che spesso vengono evocati, per cercare di fare chiarezza su ciascuno di questi. Sapete che la società Stretto di Messina è una società a totale capitale pubblico. Gli azionisti principali sono ANAS per la larghissima maggioranza (oltre l'80 per cento), Rete ferroviaria italiana (RFI) e le due Regioni, Sicilia e Calabria, per la restante parte.

Un primo aspetto su cui rapidissimamente vorrei soffermarmi è la valenza strategica di questo progetto e le ricadute di carattere socio-economico, soltanto per richiamare alcuni titoli. Poi, ovviamente, nella fase di dibattito, potremo soffermarci e approfondire ciascuno di questi temi.

Il ponte realizza il collegamento con la Sicilia, che ha oltre cinque milioni di abitanti, ed è la più grande e più popolosa isola del Mediterraneo, e la seconda di tutta l'Europa. Inoltre tale territorio ha una vocazione naturale di piattaforma logistica al centro del Mediterraneo. Quanto questo sia importante nell'attuale fase di sviluppo dei traffici dall'estremo oriente non credo sia necessario sottolinearlo particolarmente.

Presidenza del presidente GRILLO

(Segue CIUCCI). Le ricadute socio-economiche riguardano l'occupazione, l'attività economica, gli scambi commerciali, l'opportunità che viene data di riqualificazione delle aree urbane, di un'integrazione e un potenziamento della rete infrastrutturale esistente, possibili effetti positivi in termini di ricerca scientifica e anche di credibilità del nostro Paese nella capacità di realizzare una grandissima opera che ci viene invidiata dalle comunità scientifiche internazionali.

La valutazione complessiva ed aggiornata di tali effetti positivi è ancora in corso. Il centro di ricerca Certet della Bocconi sta aggiornando uno studio di analisi costi e benefici. Da questi dati aggiornati, che tengono conto dell'evoluzione del progetto – vedremo che ci sono stati vari cam-

biamenti nel tempo – emerge un valore sempre positivo dei benefici rispetto ai costi, anche nelle ipotesi meno favorevoli e più restrittive. Emergono inoltre importanti effetti sull'occupazione.

Troverete molto di più nella relazione, cito soltanto alcuni numeri: l'impegno medio mensile è di 3.500 uomini come personale diretto e occupato nella realizzazione dell'opera e di quasi 900 uomini di personale indiretto. L'occupazione al momento di punta del programma di realizzazione dell'opera è prevista in 6.500 unità. Una parte molto importante di questo personale viene ovviamente reperita in Sicilia e in Calabria, cioè nei luoghi di realizzazione dell'opera stessa.

Quanto alla cronistoria dell'evoluzione del progetto, cercherò di riassumerla qui brevemente, visto che parliamo di vicende che coprono un arco temporale di quasi dieci anni, dalle quali credo possa emergere in maniera evidente, per fatti comprovati, che la società Stretto di Messina ha sempre operato in costante esecuzione di atti aventi forza di legge, di norme convenzionali e di direttive governative, come tali quindi tutti cogenti ed ineludibili.

Il 1° agosto 2003 ci fu l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare, che prevedeva un investimento complessivo di circa 6,1 miliardi di euro. Già a quel tempo il piano finanziario che accompagnava il progetto prevedeva una ripartizione degli oneri tra capitale pubblico e privato, nella misura specifica del 40 per cento circa di capitale pubblico (circa 2,5 miliardi) e del 60 per cento circa (3,6 miliardi di euro) da reperire, invece, sul mercato privato.

La quota di capitale pubblico era in realtà assicurata a quel tempo dagli azionisti, quindi non sotto forma di contributo, ma di aumento del capitale sociale. Siamo nel 2003 e a quel tempo l'azionista principale non era ANAS S.p.A., ma Fintecna che, con proprie risorse, quindi senza gravare sul bilancio pubblico, assicurava la gran parte dell'aumento di capitale, cioè di quei 2,5 miliardi che costituivano la parte pubblica del finanziamento del progetto.

Successivamente, dopo l'approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE, stipulammo l'accordo di programma richiesto dal CIPE stesso, che fissava gli impegni gravanti su ciascuno dei soggetti sottoscrittori, chiamati a collaborare alla realizzazione dell'opera: tra questi, oltre a Stretto di Messina S.p.A. e ai Ministeri competenti, vi erano anche ANAS S.p.A., stante il collegamento del ponte con la Salerno-Reggio Calabria e con la rete stradale e autostradale siciliana, Rete ferroviaria italiana S.p.A., che avrebbe dovuto poi gestire la traccia ferroviaria, visto che parliamo di un ponte stradale e ferroviario insieme oltre alle Regioni Calabria e Sicilia.

Alla fine del 2003 fu stipulata anche la convenzione di concessione che, integrata da successivi atti, regola ancora i rapporti tra la società concessionaria Stretto di Messina S.p.A. ed il suo concedente, vale a dire il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

Con la sottoscrizione della convenzione e dell'allegato piano economico finanziario, che recepiva lo schema di finanziamento approvato dal

CIPE che ho prima richiamato (6 miliardi circa di investimenti, coperti per il 40 per cento circa con capitale pubblico e per il 60 per cento circa con capitale privato), sono partite le gare internazionali per selezionare i principali soggetti coinvolti nella realizzazione dell'opera, quindi il *general contractor*, il *project management consultant* ed il monitore ambientale. In questo modo si poneva in essere per la realizzazione dell'opera un sistema unico in Italia. Credo infatti che Stretto di Messina S.p.A. abbia fatto ricorso, per la prima volta nel nostro Paese, ad un *project management consultant*, e quindi ad un soggetto che doveva assistere la Società nell'assicurare il controllo sull'attività del contraente generale in ordine al rispetto della qualità del progetto, dei tempi e dei costi.

Non sfugge chiaramente che questo tipo di scelta consentiva alla società Stretto di Messina di contenere gli impegni da assolvere direttamente, dal momento che, se avesse dovuto svolgere interamente e con proprie risorse tutte le attività tipiche della concessionaria, avrebbe avuto bisogno di un'organizzazione molto più potente di quella che ha poi creato nel tempo e che vedremo più avanti.

Per quanto riguarda specificamente le gare, iniziate nel 2004 e concluse all'inizio del 2006 con la stipula dei contratti, ci tengo a mettere in evidenza la larga partecipazione del mondo internazionale. Dico questo anche per confutare l'affermazione, che a volte è stata fatta, circa la mancata partecipazione alle gare di imprese internazionali: in realtà c'è stato un importante coinvolgimento di imprese internazionali, in fase sia di gara sia poi di aggiudicazione. Il contraente generale, ad esempio – che ha preso poi il nome di Eurolink e che viene identificato a volte con Impregilo S.p.A. – è in realtà un raggruppamento temporaneo di imprese all'interno del quale, oltre a società italiane, sono presenti anche società giapponesi, come la Ishikawajima, o spagnole, come la Sacyr. Il *project manager consultant* è invece la Parsons Transportation Group, una società americana, forse la società a livello mondiale con la maggiore esperienza nella realizzazione di ponti.

Potrei continuare nell'elenco dei soggetti internazionali coinvolti, e non già per una forma di esterofilia, ma proprio a dimostrazione del fatto che si è ricercata la presenza di operatori che avessero il *know how* per realizzare il ponte sullo Stretto di Messina, che è un'opera unica al mondo: parliamo, ad esempio, del ponte a campata unica in assoluto più lunga al mondo, al di là di tutta una serie di altri *record* che vi sono senz'altro già noti.

I contratti furono stipulati tra l'inizio del 2006 ed il mese di aprile dello stesso anno: quello più importante, sottoscritto con il contraente generale, prevedeva l'affidamento dei lavori per un corrispettivo, al netto del ribasso d'asta, di 3,9 miliardi di euro a valori 2002: ovviamente il contratto conteneva una formula di adeguamento dei prezzi legata al tasso di inflazione, dalla data di approvazione del progetto preliminare da parte del CIPE che si fermava, peraltro, al momento dell'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE.

Nel 2006 ci furono però nuove elezioni politiche generali, con un nuovo Governo ed un nuovo Parlamento, che considerarono l'opera non più prioritaria. È quanto emerge da una serie di dichiarazioni rese da parte di alcuni Ministri, da una risoluzione approvata dalla Camera dei deputati nell'ottobre 2006, nonché dalla legge che, sempre ad ottobre del 2006, stabiliva di distrarre le risorse destinate alla sottoscrizione dell'aumento di capitale di Stretto di Messina da parte di Fintecna S.p.A. – che, come sapete, è una società al 100 per cento del Ministero dell'economia e delle finanze – per attribuirle al Ministero dell'economia e delle finanze per la realizzazione di opere infrastrutturali, senza però alcuna specifica indicazione in ordine alla concessione affidata per legge a Stretto di Messina S.p.A.; anzi, si prevedeva l'ipotesi di assegnare a Stretto di Messina S.p.A. ulteriori attività, come ad esempio la possibilità di operare sui mercati internazionali, cosa che Stretto di Messina fino a quel tempo non faceva.

In tutta questa fase di fermo del progetto nel 2006, con il conseguente fermo o mancato avvio delle attività del contraente generale – con cui peraltro era stato firmato un contratto – e della Parsons Transportation Group, come *project manager consultant*, non ci fu mai un'indicazione puntuale alla società Stretto di Messina su come fermare i contratti o su come risolvere o revocare la concessione. Al contrario, nell'ottobre del 2007 il Parlamento respingeva espressamente un emendamento nel quale si prevedeva la liquidazione della Società, ma il ministro delle infrastrutture di quel tempo, Di Pietro, chiese alla Società di procedere unicamente ad un'ulteriore riduzione del personale ed al contenimento dei costi, ma non di fare altro.

Nel 2008 ci furono poi le nuove elezioni politiche ed il nuovo Governo riaffermò la natura prioritaria dell'opera. È del maggio 2008 la lettera indirizzata a Stretto di Messina S.p.A. dall'allora ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Matteoli, nella quale si invitava la Società a porre in essere, in tempi brevi, tutte le condizioni per la ripresa delle attività inerenti alla realizzazione del ponte. Tale nuova determinazione si manifestò anche attraverso altri atti, quali l'inserimento dell'opera nell'allegato infrastrutture del DPEF per il triennio 2009-2011, le delibere del CIPE legate all'attuazione dell'opera, tra cui quelle con cui si reiterava il vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione dell'opera e si disponeva l'attribuzione di finanziamenti. Nel 2008 la Società era quindi impegnata a riattivare rapidamente il progetto: i contratti firmati nel 2006 erano ancora validi ma vi erano dei contenziosi da superare, sollevati dal contraente generale e dalla Parsons Transportation.

Con successive delibere del CIPE del marzo e del giugno 2009 è stata riassegnata, questa volta sotto forma di contributo di 1,3 miliardi di euro, una parte delle risorse che erano state trasferite da Fintecna al Ministero dell'economia e delle finanze. Tale assegnazione venne confermata da una legge dell'agosto 2009 (una legge di conversione di un decreto-legge) che fissava il contributo a favore della Società e attribuiva al CIPE, come spesso accade, il compito di ripartire l'importo nel tempo se-

condo i fabbisogni legati al progetto, compatibilmente con i saldi di finanza pubblica.

Riavviati i contratti con il contraente generale e con la Parsons Transportation, nel settembre 2009 vennero stipulati degli accordi integrativi che permisero di superare, senza corrispondere nulla, i contenziosi avviati durante il periodo di sospensione durato oltre tre anni.

Nel frattempo, sempre con il citato decreto-legge del luglio 2009, venni nominato commissario straordinario con il compito di rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio dell'attività anche mediante l'adeguamento dei contratti stipulati con il contraente generale e la società affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva (Parsons Transportation), e la conseguente approvazione delle eventuali modifiche del piano economico finanziario. Tale attività avrebbe dovuto essere svolta in 60 giorni, a partire dal 3 agosto (la data di conversione in legge del decreto-legge).

Il piano finanziario aggiornato confermava sostanzialmente l'investimento precedente (da 6,1 miliardi si era passati a 6,3 miliardi), nonostante i maggiori costi della sospensione, non certo indolore, ed utilizzava i margini di prudenza con cui era stato costruito il primo piano finanziario. Rimaneva inalterata la percentuale di ripartizione (40-60) tra risorse pubbliche e risorse private ovvero finanziamenti da recuperare sul mercato.

Come previsto dalla legge, il 2 ottobre in qualità di commissario straordinario ho dato il mio assenso agli accordi stipulati dalla società Stretto di Messina con il contraente generale e con Parsons Transportation, ed ho approvato il piano finanziario.

Successivamente, nel novembre 2009, e sempre con legge, venni nominato commissario straordinario per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere propedeutiche e funzionali del ponte sullo Stretto. Il Governo riteneva in pratica che la realizzazione di tale opera richiedesse un lavoro di ricucitura sul territorio, che non spettava alla società concessionaria Stretto di Messina. Pertanto, utilizzando una previsione normativa nel frattempo approvata, mi nominò commissario straordinario ai fini della velocizzazione della realizzazione delle suddette opere.

Prima della fine del 2009 vennero integrate con delibera CIPE le risorse a favore della società Stretto di Messina, e il 30 novembre 2009 venne stipulato il secondo atto aggiuntivo alla convenzione. L'atto aggiuntivo, approvato con legge, recepiva tutte le modifiche e le integrazioni previste dagli accordi stipulati con il contraente generale e con la Parsons Transportation. Sottolineo pertanto che la convenzione che regola i rapporti tra la società Stretto di Messina, il concessionario, e il concedente è stata approvata mediante una legge alla fine del 2009.

La copertura finanziaria, a parità di importo complessivo, era mutata nella sua composizione: in precedenza il capitale sociale, sottoscritto dagli azionisti, Fintecna ed altri, era di 2,5 miliardi. Sulla base delle decisioni adottate tra il 2008 e il 2009, 1,3 miliardi erano contributi a fondo perduto, mentre l'aumento di capitale da realizzare da parte della Società am-

montava a 900 milioni. Le erogazioni sarebbero avvenute progressivamente in base ai fabbisogni per la realizzazione dell'opera, quindi senza anticipare nulla rispetto al verificarsi di tali fabbisogni. Dei 2,5 miliardi, 300 milioni riguardavano l'aumento di capitale già realizzato nel tempo (si tratta del capitale con cui la Società ha operato in questi anni).

Aggiornato nel 2009 il quadro regolatorio normativo per la realizzazione dell'opera, si è passati all'elaborazione del progetto definitivo, che rappresenta il principale impegno da parte del contraente generale.

Il 20 dicembre 2010 Eurolink ha presentato il nuovo progetto definitivo. Nel frattempo le Regioni Sicilia e Calabria avevano richiesto alcune opere di accompagnamento all'opera principale, con delle varianti che avevano un costo significativo. La società Stretto di Messina ha chiesto al concedente l'autorizzazione ad inserire nella progettazione del ponte tali varianti. Ottenuta l'autorizzazione da parte del concedente, abbiamo dato incarico ad Eurolink di sviluppare un progetto definitivo che comprendesse le ulteriori varianti.

Ricordo che la decisione finale relativa alla realizzazione o meno delle varianti spetta al CIPE, nel momento in cui approva il progetto definitivo. L'impegno preso con il contraente generale ha riguardato soltanto l'autorizzazione di un'attività di progettazione del valore di pochi milioni di euro. Preciso pertanto che nessun impegno è stato preso circa la realizzazione delle opere che – lo ripeto – è successiva all'eventuale approvazione da parte del CIPE.

Il progetto definitivo è stato approvato con un meccanismo di controllo e valutazione molto articolato. Ho già ricordato il ruolo della Parsons Transportation, una società di grande esperienza internazionale nella progettazione e realizzazione di ponti sospesi, che ha sviluppato un'attività di controllo indipendente sul ponte, compiendo quindi una progettazione in parallelo. Il soggetto validatore, Rina Check s.r.l., è uno dei principali soggetti operativi in questo campo. È poi previsto per legge un comitato scientifico, presieduto dall'ex rettore del Politecnico di Milano (professor Ballio), composto da nove esperti nominati d'intesa con il Ministero delle infrastrutture. Ovviamente c'è l'attività della società Stretto di Messina assistita da un *panel* di esperti internazionali sulle singole componenti di questo progetto.

Ottenute tutte le autorizzazioni, il progetto è stato approvato dalla società Stretto di Messina nel luglio 2011. L'investimento è risultato pari a 8,5 miliardi di euro, che si confronta con i 6,3 miliardi di euro della precedente elaborazione. La differenza di 2,2 miliardi tra il precedente progetto e l'attuale è attribuibile alle varianti richieste sul territorio, principalmente, nonché alle variate norme tecniche intervenute tra la redazione del progetto preliminare, che risale al 2003, e la redazione e l'approvazione del progetto definitivo e ad alcuni miglioramenti per l'ottimizzazione del progetto stesso.

Ricordo che tra le varianti principali c'è l'uso, come linea metropolitana di Messina, del collegamento ferroviario. Realizzare un sistema metropolitano dello stretto tra Reggio Calabria e Messina di per sé ha un va-

lore strategico rilevante ed evidentemente anche un costo. Ripeto ancora una volta che la realizzazione di queste opere è fattibile solo dopo l'approvazione del CIPE. Nessun impegno è stato preso sotto questo aspetto da parte della Società.

Un tema importante è quello dell'evoluzione delle risorse disponibili per l'attuazione del progetto. Qualcosa ho già detto: sono tante le norme che si sovrappongono in questo periodo; provo a ricordare i passaggi ultimi.

Nel luglio 2009 vengono stanziati 1,3 miliardi di euro come contributi che restituiscono una parte delle risorse trasferite da Fintecna al bilancio dello Stato, ma che non sono mai state utilizzate per fare opere sul territorio. Questa era l'iniziale destinazione. Novecento milioni di euro dovevano essere integrati sotto forma di aumenti di capitale deliberati dalla Società, ma che saranno posti in attuazione man mano che si determina il fabbisogno relativo. Anche per l'1,3 miliardi di contributi non c'è stata erogazione per cassa, se non per un modesto importo. Il CIPE ha previsto un'erogazione tra il 2009 e il 2013 per rate crescenti; l'unica rata erogata è quella del 2009 per un po' meno di 13 milioni di euro, l'1 per cento di quell'1,3 miliardi. Anche le rate del 2010 e 2011, che pure erano scadute nel frattempo, non sono mai state erogate alla Società.

Finora il ponte ha inciso sulle finanze pubbliche per 13 milioni di euro. Se consideriamo che, in realtà, le risorse di Fintecna trasferite al bilancio dello Stato sono quasi 1,5 miliardi, direi che il saldo per la finanza pubblica è perfino positivo.

A fronte di questo piano di 1,3 miliardi, cui si aggiungono 900 milioni sotto forma di aumento di capitale di Stretto di Messina per un totale di 2,2 miliardi – ricordo che 300 milioni erano stati erogati in attuazione di un precedente aumento di capitale – abbiamo nel 2010-2011 una successione di provvedimenti che portano a una riduzione di queste risorse. C'è prima il taglio lineare del 10 per cento sull'assegnazione di 470 milioni di euro ad ANAS per la sottoscrizione dell'aumento di capitale di Stretto di Messina, poi la cancellazione di una parte della provvista relativa all'aumento di capitale e poi la delibera principale del CIPE del gennaio 2012 che ha distratto la quota residua del contributo di 1,3 miliardi. Tredici milioni erano stati erogati – ne rimanevano 1,287 miliardi – e veniva anche rinviata o cancellata o destinata ad altre iniziative un'ulteriore quota (330 milioni di euro) riguardante l'aumento di capitale.

Su questi provvedimenti mi permetterò di tornare più avanti dopo aver parlato rapidissimamente di alcuni altri aspetti del progetto. Un profilo cui spesso si fa riferimento è come sia inserito il ponte sullo stretto nel contesto europeo. Potrebbe parlarne il senatore Castelli. Il ponte, comunque, nel 2004 era considerato con delibera del Parlamento europeo un progetto prioritario nell'ambito del corridoio 1, «Berlino-Palermo».

Successivamente, con delibera della Commissione europea e poi del Consiglio, il corridoio Berlino-Palermo è stato sostituito con il corridoio multimodale 5 «Helsinki – La Valletta», che passa per Reggio Calabria e Messina e poi prosegue. Il ponte sullo stretto di Messina, sulla base

di questa delibera del Consiglio, che ancora deve essere sottoposta all'approvazione del Parlamento europeo, non rientra tra i progetti prioritari ma nella cosiddetta *comprehensive network* o rete globale come un elemento essenziale, in questo percorso che arriva fino a La Valletta, di questo corridoio multimodale. La decisione finale è prevista, se non sbaglio, da parte del Parlamento all'inizio del 2013.

Venendo agli effetti di questo cambiamento in corso, il ponte pur essendo ricompreso a suo tempo nell'ambito dei progetti prioritari non ha mai previsto nel suo piano finanziario un contributo europeo. L'eventuale venir meno di questa caratteristica di progetto *core* non incide pertanto sui numeri e sulle coperture del piano economico-finanziario. Ovviamente, non ci fa piacere e, inoltre, viene a mancare un riconoscimento di qualità al progetto, che può avere degli effetti indiretti sull'approccio ai mercati finanziari, dove dobbiamo reperire importanti finanziamenti e che sono un po' tesi.

Due considerazioni su questa decisione che credo siano necessarie. Sorprende innanzitutto come questa decisione sia stata presa quando sia il Governo, con tutti i provvedimenti ricordati, sia la Società, con i contratti firmati, avevano assunto degli importanti impegni in termini finanziari. Viene, quindi, meno quel principio di tutela dell'affidamento di impegni definitivi già assunti che risulta fondamentale. Sullo stesso percorso da Helsinki a La Valletta c'è un altro collegamento stabile. Mi riferisco al Fehmarn Belt, il ponte tra la Danimarca e la Germania. Per questo collegamento che è molto indietro rispetto al nostro progetto, in quanto ancora si discute se sarà un ponte sospeso o un tunnel, c'è un contributo da parte della Comunità europea, che è anche abbastanza rilevante, sui costi di progettazione. Siamo al livello di quello che era il ponte negli anni Ottanta quando si discuteva tra la soluzione aerea, il tunnel sottomarino, uno o due piloni. Credo che queste cose non potranno non essere ulteriormente rilevate da parte del Governo in sede europea.

Il decreto-legge n. 187 del 2 novembre 2012 ha cambiato molte di queste considerazioni; faccio però una rapida sintesi di quello che prevedevano i contratti prima di questo decreto in caso di mancata realizzazione dell'opera. Si tratta di numeri già commentati tante volte.

È prevista una penale che va da un minimo del 5 ad un massimo del 10 per cento dei quattro quinti del contratto. Ovviamente parliamo di numeri importanti, perché è importante il contratto al quale ci stiamo riferendo. Tutti sappiamo che, in caso di risoluzione di un contratto di appalto, la penale è pari al 10 per cento, fino ad un massimo dei quattro quinti, del valore del contratto sulla parte non realizzata. Noi abbiamo previsto una penale ridotta del 5 per cento, ma è ovvio che si tratta anche in questo caso di cifre rilevanti: il 5 per cento di 5 miliardi corrisponde comunque a 250 milioni. È tanto vero, poi, che le varianti non fanno parte di un impegno contrattuale, che di esse non si tiene conto nel calcolo delle eventuali penali: ciò conferma il fatto che l'unico impegno assunto rispetto a queste varianti riguarda la redazione del progetto.

C'è poi una clausola che trovo abbastanza lungimirante, soprattutto se si considera che il contratto è stato scritto nel 2003-2004. Tenuto conto del fatto che era molto impegnativo reperire sul mercato le risorse per il finanziamento dell'opera e che bisognava trovare il modo per comporre tutte le tessere del mosaico (parte tecnica, sviluppo del progetto, accordo contrattuale, reperimento dei finanziamenti), non potendosi altresì escludere che in un periodo di tempo molto lungo qualcuna di queste tessere non andasse ad incastrarsi perfettamente, si diceva che, nel caso in cui nei successivi 540 giorni (un numero che è diventato adesso più noto dopo il decreto del 2 novembre scorso) dall'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE le condizioni di mercato non consentissero di reperire l'importo per il finanziamento, non si pagavano penali. Si prevedeva, in particolare, soltanto il pagamento delle attività correttamente eseguite dall'impresa, con l'aggiunta di un 10 per cento su quanto già realizzato. Credo che questa sia una clausola molto aderente alla situazione che si è verificata 7-8 anni dopo la stipula del contratto, ma su questo vorrei tornare in seguito.

È chiaro che, se l'opera non viene realizzata, gli investimenti che la Società ha fatto finora – che sono investimenti sulla progettazione e sugli studi finalizzati alla realizzazione dell'opera stessa – perdono valore e quindi, detto in termini un po' rudi, vanno cancellati dal bilancio di Stretto di Messina S.p.A.. È chiaro che, lì dove non ci fossero indennizzi a favore della Società emergenti dalla convenzione che regola i rapporti tra la società concessionaria ed il Ministero concedente, la cancellazione di un attivo di questo tipo porterebbe ad una perdita, con una ricaduta sul bilancio di ANAS, che dovrebbe corrispondentemente ridurre il valore della sua partecipazione. C'è da dire che, a fronte di questa partecipazione, ANAS ha un'importante riserva nel proprio patrimonio, ma vi sarebbe comunque una perdita.

A tal proposito voglio ricordare che nella convenzione esistente tra la concessionaria Stretto di Messina S.p.A. ed il concedente Ministero delle infrastrutture, come in tutte le convenzioni con società concessionarie che operano in Italia, nell'ipotesi di una risoluzione della concessione per motivi non addebitabili alla concessionaria, è previsto il rimborso degli investimenti effettuati fino a quel momento. Allo stesso modo sono poi regolati a livello legislativo gli effetti derivanti da una revoca della concessione per motivi di pubblica utilità. In ogni caso, dunque, i danni sul bilancio di Stretto di Messina S.p.A. e di ANAS dovrebbero essere perlomeno temperati da questo tipo di clausola.

Non mi soffermerò sulle ricadute che la mancata realizzazione del progetto avrebbe a livello internazionale, con conseguente perdita di credibilità e quant'altro del sistema Paese, anche perché il decreto-legge del 2 novembre scorso ha dato molte risposte in questo senso.

Per quanto riguarda lo stato attuale di avanzamento del progetto, dopo l'approvazione da parte della società nel luglio 2011, poco più di anno fa, a settembre 2011, abbiamo avviato le cosiddette procedure di legge obiettivo per arrivare all'approvazione del progetto definitivo dell'o-

pera da parte del CIPE. Resta da completare nelle prossime settimane – bisognerà ovviamente anche vedere come le nuove previsioni normative si integreranno con la procedura precedente – la valutazione di impatto ambientale in ordine alle sole parti del progetto definitivo variate rispetto al progetto preliminare. A questo è da aggiungere poi una valutazione di ottemperanza che viene fatta tra il progetto definitivo ed il progetto preliminare per verificare se la stazione appaltante ha rispettato le prescrizioni emesse dal CIPE.

Nel frattempo, sono stati completati i lavori della variante ferroviaria di Cannitello, che dovrebbe consentire l'apertura di cantieri sulla costa calabrese: si è trattato di un lavoro piccolo, non piccolissimo, che è stato realizzato però nel rispetto dei tempi e dei costi indicati, con la massima attenzione anche a tutti i problemi legati a possibili infiltrazioni da parte della criminalità organizzata.

A testimonianza della sensibilità ambientale della società Stretto di Messina, ci tengo inoltre a ricordare l'importante attività di monitoraggio ambientale che abbiamo avviato da ormai quasi due anni, così come previsto, che interessa una vasta area in Sicilia e in Calabria, con l'utilizzo di circa 2.000 stazioni di rilevamento dati, che controllano 14 componenti ambientali. I risultati di queste rilevazioni sono sul nostro sito *web*, a disposizione di tutte le autorità competenti e, tra poco, anche del pubblico.

Considerando il problema finanziario e le difficoltà della finanza pubblica ad assicurare la copertura della quota cui ho fatto prima riferimento (40 per cento circa del fabbisogno), abbiamo studiato dei progetti di ottimizzazione della copertura finanziaria. Senza entrare troppo nello specifico, abbiamo confermato l'importo di 2,5 miliardi per la quota pubblica, nonostante l'aumento dell'investimento complessivo da 6,3 a 8,5 miliardi, e questo anche attraverso il ricorso alle misure di defiscalizzazione previste dal Governo e dal Parlamento. Abbiamo anche sviluppato un progetto che, escludendo le varianti che erano state richieste dal territorio ed inserite nel progetto definitivo, riporta il fabbisogno a circa 6,5 miliardi per i lavori, con un contributo pubblico, non più di 2,5, ma di 1,5 miliardi.

Da ultimo è intervenuto il decreto-legge n. 187 del 2 novembre, di cui credo gli onorevoli senatori conoscano già il contenuto che qui richiamo brevemente. Si prevede che entro il 1° marzo 2013 debba essere stipulato un accordo integrativo tra Stretto di Messina S.p.A. ed il contraente generale che deve recepire quanto previsto dal decreto stesso. Entro 60 giorni dalla stipula di questo accordo integrativo, Stretto di Messina S.p.A. dovrà presentare poi al CIPE il progetto con tutte le autorizzazioni; a tal proposito, deve essere comunque chiarito in che modo questo andrà ad inserirsi sulla procedura attualmente in corso, perché in realtà il progetto definitivo è stato da noi già presentato.

Successivamente all'esame del CIPE (un esame tecnico che riguarda il progetto e l'ipotesi di piano finanziario), sono previsti 540 giorni per ottenere la migliore offerta di finanziamento sul mercato. Se in questo arco di tempo avrà avuto esito positivo la ricerca dei finanziatori, senza

che la Società assuma da parte sua alcun impegno, il CIPE potrà esaminare ed approvare il progetto definitivo in maniera integrale; diversamente, vi sarà la revoca di tutti gli atti connessi alla concessione e la messa in liquidazione della società Stretto di Messina.

La liquidazione è prevista anche nel caso in cui l'accordo con il contraente generale non venga perfezionato entro il 1° marzo 2013 o nell'ipotesi in cui il CIPE, per qualsiasi motivo, non approvi il progetto entro 540 giorni dal completamento del primo esame tecnico. In tutti questi casi spetta principalmente al contraente generale (ma non c'è solo il contraente generale tra gli affidatari della Società) il riconoscimento delle prestazioni progettuali correttamente eseguite, come prevede il decreto-legge n. 187 del 2012, maggiorato del 10 per cento. Le prestazioni progettuali ammontano a circa 80 milioni di euro e ad esse va sommato il 10 per cento di maggiorazione: una cifra ben diversa da quelle previste come penali.

Da questa elencazione – forse un po' noiosa – di fatti, normativa e convenzioni, spero che emerga e venga confermato ciò che ho premesso all'inizio, ossia che la società Stretto di Messina ha sempre operato in attuazione di disposizioni cogenti e ineludibili: prescrizioni di legge, norme convenzionali, direttive ricevute dal Governo, dal Ministro concedente, dal CIPE.

La copertura finanziaria, come già ricordato, prevede una parte pubblica ed una privata. La quota privata va ricercata sui mercati, come per qualsiasi *project finance*, in prossimità del verificarsi dei fabbisogni. Se qualche anno fa, in occasione dell'approvazione del progetto preliminare, fossero stati stipulati dei contratti con il sistema finanziario per linee di credito sufficienti a realizzare l'opera, avremmo sostenuto dei costi enormi in maniera completamente inutile.

Per quanto riguarda le risorse pubbliche, ho ricordato tutta l'evoluzione della normativa. Abbiamo espresso qualche perplessità sulla compatibilità giuridica di decisioni che hanno portato a cancellare o a modificare precedenti impegni, assunti in larghissima parte con legge, a fronte dei quali, in base a un principio generale di affidamento, la società aveva assunto degli impegni con le controparti. Questo ci ha portato, com'è noto, a presentare un ricorso straordinario al Capo dello Stato, come atto dovuto, accompagnato da una chiara manifestazione presso il Governo di piena disponibilità a ritirare il ricorso a fronte di un chiarimento e a dare attuazione alle direttive emanate dallo stesso.

Il decreto-legge n. 187 del 2 novembre 2012 disegna un percorso preciso. Viene distinta una fase di valutazione tecnica da parte del CIPE da una fase di impegno finanziario. Viene sostanzialmente data forza di legge – circostanza non certo trascurabile – a quella che era un'ipotesi teorizzata anche a livello contrattuale. La Società è già operativa nel contenimento dei costi: avevamo preso iniziative per contenere i costi di struttura (una struttura piccola), visti i tempi rallentati della realizzazione rispetto al cronoprogramma allegato alla convenzione e che era per noi vincolante.

Abbiamo già avviato gli incontri con il contraente generale per definire l'accordo integrativo che il nuovo decreto-legge prevede sia stipulato

entro il 1° marzo 2013, pena la revoca della concessione e di tutti i contratti collegati.

CASTELLI (*LNP*). Signor Presidente, ringrazio il dottor Ciucci per l'esaustiva relazione. Penso che il decreto-legge n. 187 del 2012 tagli un po' la testa al toro a tutte le questioni che erano in essere.

Vorrei avanzare delle argomentazioni di carattere generale. La prima non è rivolta a lei, dottor Ciucci, ma a noi stessi. Credo che il ponte sullo Stretto di Messina sia il simbolo della demenzialità della classe politica italiana, perché il destino di un'opera così grande ed epocale non può cambiare ogni volta in base al Governo in carica. Il ponte prima si fa, poi non si fa, poi si cambia ancora. Questo è un bipolarismo malato. Probabilmente le prossime elezioni verranno vinte dalla sinistra che dirà che l'opera non si fa. È un tema generale che dovremmo valutare. In tanti convegni qualcuno ha addirittura avanzato l'ipotesi che debba essere previsto dalla Costituzione che, una volta che il Parlamento ha approvato un'opera di così largo respiro, il destino della stessa non possa essere stravolto al mutare della maggioranza, trattandosi di opere la cui realizzazione può durare anche venti anni.

La mia prima domanda è la seguente: quali sono stati i costi per la società Stretto di Messina fino a questo punto? Dobbiamo avere contezza di quanto abbiamo speso finora nell'arco di decenni.

Il secondo quesito è d'importanza cruciale: l'attuale contraente generale, Eurolink, accetterà il contenuto del suddetto decreto-legge o lo impugnerà in tutte le sedi opportune? Abbiamo già vissuto avventure del genere con i *general contractor* nelle opere dell'alta velocità.

Molti paventano il rischio che si realizzi una cattedrale nel deserto. La questione del *project financing* viene gestita con una logica preoccupante, tipica di tante questioni riguardanti il Sud Italia. Basti pensare ai provvedimenti in favore del sindaco De Magistris, il quale ha vinto le elezioni sulla base di mirabolanti promesse, ma ora ha necessità di denaro per evitare il dissesto.

Non vorrei che sulla questione del ponte, sebbene sia prevista una ripartizione dei finanziamenti tra Stato e privati, si corra il rischio che alla fine, in assenza di privati disponibili, la quota che dovrebbe essere da questi coperta sia posta in parte a carico dello Stato. Se la concessione non vale più (così mi pare di capire: o vale ancora?), è previsto un valore di subentro fino a un massimo del 50 per cento, che la Società può versare alla fine dei 43 anni di concessione. Se è così, si potrebbe togliere un altro 30 per cento al valore globale dell'opera e arrivare al 70 per cento a carico dello Stato. È chiaro che, se al termine della concessione non subentrerà nessun privato, sarà lo Stato ad accollarsi l'opera.

PRESIDENTE. La mia opinione è che non si tratta di un calcolo matematico.

CASTELLI (*LNP*). È così: questa è matematica!

PRESIDENTE. Intendo dire che non è un calcolo matematico ma probabilistico.

CASTELLI (*LNP*). Questa è matematica: inizialmente lo Stato copre il 40 per cento del valore dell'opera mentre io privato metto il 60 per cento. Secondo quanto previsto dalla concessione, alla fine del percorso, io privato ho il diritto, in base a come si è sviluppata tutta la vita dell'opera, di subentrare fino a un massimo del 50 per cento del 60 per cento originariamente previsto. Come ben sappiamo, il 50 per cento del 60 per cento è il 30 per cento. Non c'è possibilità di scampo.

PRESIDENTE. Ma al termine della concessione qualcuno continuerà ad esercitarla.

CASTELLI (*LNP*). Chi l'ha detto? Se, messa in gara, nessuno la prende, allora paga lo Stato. Non è detto che alla gara partecipi qualcuno. Quello dei valori di subentro è un tema dibattuto e posso anche fare nomi e cognomi.

PRESIDENTE. Rovesciamo il termine del problema. È immaginabile che dalla gestione si possa ricavare il 30 per cento del costo dell'opera? Io penso di sì. Questo è il punto. In 30 anni la gestione è in grado di rendere il 30 per cento? Secondo me, è un'ipotesi realistica.

CASTELLI (*LNP*). Ciò vuol dire che lo Stato non paga più il 40, ma il 70 per cento dell'opera. Ripeto, la concessione prevede che in funzione dell'andamento o della vita dell'opera la Società può partecipare (nella concessione è chiamato «valore di riscatto») fino a un massimo del 50 per cento, che – come dicevo – corrisponde al 30 per cento del 60 originariamente previsto. In conclusione, 40 più 30 fa 70 e rispetto a questo non c'è da inventare molto.

PRESIDENTE. Non c'entra niente. Il piano finanziario si fa oggi. Quello che accadrà tra 30 anni si attualizzerà tra 30 anni. Adesso le quote sono rispettivamente del 40 e del 60 per cento.

CASTELLI (*LNP*). Presidente, quando si ragiona su un'opera si devono valutare anche i costi futuri che andranno a carico dello Stato e non solo quelli odierni. Altrimenti, si fa oggi pensando che poi qualche santo provvederà. Così ragionava Cirino Pomicino e sappiamo quali sono state le conseguenze. Quando si considerano i piani economico-finanziari si valutano tutte le questioni e tutto quello che può accadere. Dunque, va considerata anche l'ipotesi di scuola che l'asta possa andare deserta. Sull'autostrada Livorno-Civitavecchia nel primo piano economico finanziario avevamo previsto un subentro del 100 per cento, dopo 40 anni però è andata diversamente.

Alla luce dei piani economico-finanziari che avete già predisposto, i valori di pedaggio sono realistici in base ai flussi di traffico ipotizzati oppure fanno già pensare che si arriverà all'ipotesi che ho appena prefigurato?

Un'altra questione riguarda i 100 milioni all'anno messi a disposizione da RFI: vi sembrano adeguati o si tratta di una cifra assolutamente insufficiente per mettere in piedi un piano economico-finanziario che oggi sia bancabile?

La risposta a questi interrogativi consentirà di capire se questa opera si sosterrà da sé oppure finirà come quelle tante opere per il completamento delle quali, alla fine, è dovuto intervenire lo Stato. Liberatemi dal sospetto che si segua la filosofia del: «Cominciamo l'opera; poi qualche santo provvederà».

Pongo, infine, un'ultima questione. I pedaggi verranno pagati o finiranno come la legge in attesa di decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri? Non voglio fare l'uccello del malaugurio, ma se un giorno la Corte dei conti dovesse metterci il naso, qualcuno potrebbe essere chiamato a rispondere delle centinaia di milioni di euro in meno incassati dallo Stato. Comunque la domanda fondamentale è: i pedaggi sono sostenibili a fronte del flusso di traffico ipotizzato?

FILIPPI Marco (PD). Signor Presidente, voglio preliminarmente chiarire che l'audizione non verte – e ritengo non debba vertere – sull'opportunità o meno di realizzare l'opera esaminandone le caratteristiche tecniche. Penso infatti che non sia opportuno in questa sede schierarsi pro o contro l'opera, né valutare quale Governo era favorevole o quale non lo era perché è ormai storia, se non cronaca, e lo sappiamo bene.

Il punto che ho cercato di sollevare in Commissione e per il quale è stata richiesta l'audizione odierna era riuscire a capire e valutare la correttezza dell'operato della società Stretto di Messina e, di conseguenza, di chi l'ha rappresentata e la rappresenta per conto dello Stato. Voglio ricordare a me stesso che un'amministrazione si esprime con gli atti sui quali deve essere valutata e giudicata.

Presidente, le confesso che sono sconcertato perché non è la prima volta che chiediamo a società interamente partecipate dallo Stato atti e contratti di servizi che sistematicamente non ci vengono messi a disposizione. Trovo questo un comportamento inaudito e sicuramente sorprendente perché reputo molto grave non mettere a disposizione del Parlamento e della Commissione competente gli atti sottoscritti dal presidente Ciucci – nella sua qualità di amministratore delegato e in alcune circostanze anche di commissario di Governo nonché di presidente di ANAS, maggiore azionista della Società – che hanno impegnato la Società e, di conseguenza, ANAS e lo Stato con soggetti privati.

Dico ciò perché credo che un Parlamento come massima espressione sovrana del popolo non debba avere aree di riserva, specie laddove i soggetti agiscono per conto dello Stato. Il tono è il più dimesso possibile, ma considero questo un atto grave. Acquisiamo la relazione e l'esposizione

del presidente Ciucci. È prematuro dirlo ma credo che valuteremo, anche sulla scorta degli elementi contenuti nella relazione, l'eventualità di istituire una Commissione d'inchiesta sulla vicenda del ponte sullo Stretto di Messina, che presenta sicuramente contorni non chiari, come il rischio, rappresentato e da nessuno sconfessato, di ingenti penali a carico dello Stato, con un consistente danno erariale e con atti di impegno che risultano di fatto secretati.

Francamente, non capisco quando il dottor Ciucci dice che i contratti sono di natura privata e prevedono clausole di riservatezza, ma che ciò (con una sorta di concessione *octroyée*, come nel passato fu concessa la Costituzione) non gli impedisce di trasmetterli successivamente. Voglio ricordare che le risorse impegnate per quei contratti erano pubbliche. Questo è il punto. Voglio ricordare anche che (in questa sede ogni parola è stenografata) gli atti che erano stati richiesti sono il contratto sottoscritto il 27 marzo 2006.....

CIUCCI. Quando sono stati richiesti questi atti?

FILIPPI Marco (PD). Tramite la Presidenza.

CIUCCI. Quando?

FILIPPI Marco (PD). Non lo so; non è una mia missiva.

CIUCCI. Lei sta dicendo che non ho fornito i dati.

FILIPPI Marco (PD). Dottor Ciucci, io avevo chiesto al Presidente di questa Commissione di svolgere questa audizione con la disponibilità degli atti per un altro livello di interlocuzione e di disamina delle questioni particolari. Per capirsi, mi sto riportando al Presidente e non a lei. L'audizione si può ripetere.

PRESIDENTE. Per intenderci, è vero che il senatore Marco Filippi – in previsione dell'audizione del Presidente di ANAS – ha fatto pervenire alla Presidenza della Commissione nella giornata di ieri la richiesta della preliminare messa a disposizione di una precisa documentazione. Gli uffici, acquisita la richiesta, mi hanno interpellato e ho dato disposizione di trasmetterla nella giornata di ieri.

FILIPPI Marco (PD). Non sono atti che vanno approntati, ma già disponibili.

PRESIDENTE. Secondo me dobbiamo cercare di non creare problemi dove non esistono.

FILIPPI Marco (PD). Ma i problemi ci sono.

PRESIDENTE. Senatore Filippi, come dicevo, la sua istanza è pervenuta alla segreteria della Commissione solo nella giornata di ieri ed è stata prontamente trasmessa all'audito, il quale telefonicamente mi ha detto di trovare un po' irrituale la richiesta, visto che si parla dei contratti di una società privata.

FILIPPI Marco (*PD*). Presidente, lo ripeto, si tratta di contratti che impegnano comunque risorse pubbliche, per non parlare del fatto che sono previste penali a carico dello Stato. Credo quindi che un senatore, membro della Commissione parlamentare competente per materia, debba poterne avere disponibilità, e non certo come gesto di eleganza o di cortesia.

PRESIDENTE. Mi permetta di completare quello che stavo dicendo, senatore Filippi.

Quest'oggi ho avuto modo di parlare con il presidente Ciucci, il quale si è reso disponibile a fornire alla Commissione tutta la documentazione richiesta.

FILIPPI Marco (*PD*). Io continuo comunque a ribadire al Presidente di questa titolata Commissione la mia richiesta di messa a disposizione di una serie di atti che, se mi è possibile, elenco qui di seguito. Mi riferisco al contratto sottoscritto il 27 marzo 2006 tra la società Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale – un contratto esistente, che non bisogna quindi riscrivere – relativo alla progettazione e alla realizzazione dell'opera; all'atto aggiuntivo sottoscritto il 17 aprile 2009 – ovviamente le date hanno un preciso significato e non sono certamente casuali – tra la società Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale per il riavvio delle attività; al nuovo atto aggiuntivo sottoscritto il 25 settembre 2009 tra la società Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale per il riavvio delle attività; all'atto di consegna lavori sottoscritto il 23 dicembre 2009 tra la società Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale e infine al nuovo atto aggiuntivo sottoscritto il 10 settembre 2010 tra la società stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale.

Questi atti sono ovviamente nella disponibilità della Società e credo – può darsi anche che mi sbagli – che la richiesta di un parlamentare membro della Commissione di merito competente debba essere presa in considerazione seriamente e non in maniera superficiale.

È però soprattutto su uno di questi atti che credo sia opportuno concentrare l'attenzione: mi riferisco all'atto aggiuntivo del 17 aprile 2009, sottoscritto tra la società Stretto di Messina S.p.A. e il contraente generale, per la ripresa delle attività, in cui da parte della Società si affidavano i lavori ad Eurolink come contraente generale. Mi pare, tra l'altro, che in quel periodo il dottor Ciucci fosse anche commissario di Governo.

CIUCCI. Non è così.

FILIPPI Marco (PD). Questo conferma ancora una volta l'importanza di disporre degli atti.

Il punto è capire se questo atto sia stato sottoscritto in presenza della necessaria copertura finanziaria o meno: la questione è tutta qui. Lo stesso dottor Ciucci nella sua dettagliata relazione ha parlato di risorse stanziare, e quindi di competenza del CIPE, ma non affidate in termini di cassa alla Società.

Al di là, dunque, del ragionamento che faceva prima il senatore Castelli, non si tratta di valutare chi è a favore e chi è contro la realizzazione dell'opera e ad ogni variazione di segno del Governo permettersi di sciogliere Società e contratti. Si tratta piuttosto di capire se i contratti sottoscritti avevano la prevista copertura finanziaria e, dunque, forza di legge vincolante per i Governi successivi.

Signor Presidente, la questione è molto delicata e per altri versi riguarda anche quella del frazionamento delle opere – e conseguentemente degli appalti – per lotti costruttivi, anziché per lotti funzionali, se si considera che, in mancanza di vincoli precisi ed asseverati, indipendentemente dall'effettiva disponibilità delle risorse, al cambio di segno di un Governo gli impegni assunti possono venir meno e lasciare in piedi un'opera neppure funzionale, ma semplicemente un troncone.

Purtroppo la storia del nostro Paese è piena di situazioni di questo tipo. Per questo credo che, soprattutto su temi strategici per il Paese, come ad esempio la realizzazione di opere infrastrutturali, un bipolarismo debba essere sicuramente preservato, al di là del fatto che sia per molti aspetti ancora immaturo ed in certi momenti estremamente contundente. Voglio ricordare, però, che parliamo di un contratto tra due soggetti e gli elementi attraverso i quali si va a definire un rapporto contrattuale, come più di una volta è stato detto in questa Commissione, non possono essere modificati unilateralmente, né il contratto può essere fatto caducare d'imperio.

È su questo aspetto che vorrei richiamare la sua attenzione, signor Presidente. Nella sua esposizione il dottor Ciucci ha richiamato molto opportunamente il recente decreto-legge n. 187 approvato dal Consiglio dei Ministri lo scorso 2 novembre in un clima tormentato, almeno così pare dalle cronache. Per la verità, mentre ci interessano poco le condizioni in cui il Governo ha assunto queste decisioni, trattandosi di un atto avente forza di legge, credo ci riguardi invece estremamente da vicino il suo contenuto. Per questo, signor Presidente, sono a chiederle anticipatamente – e spero questa volta non inutilmente – con il massimo della cortesia e della serietà possibili, di ascoltare sulla vicenda – non dico immediatamente, ma comunque con la massima rapidità – il ministro per lo sviluppo economico, Corrado Passera, e il ministro per gli affari regionali, Fabrizio Barca, che è il soggetto che presiede il CIPE. Ovviamente al ministro Barca sottoporremo anche alcune questioni evidenziate nell'esposizione del dottor Ciucci, oltre agli atti assunti dalla società Stretto di Messina nei confronti del CIPE.

Come dicevo, non sappiamo se la cronaca risponda al vero – ce ne sincereremo poi con i diretti interessati – ma sembra che l'elemento di tensione e di disappunto abbia riguardato proprio la conoscenza o meno degli atti che ho prima richiamato e che ho chiesto di avere: per più di un motivo, dunque, è opportuno fugare certi dubbi.

In ogni caso, signor Presidente, al di là di questo aspetto, la necessità di questa audizione discende anche dal fatto che nel decreto-legge n. 187 ci sono, a mio personale parere, aspetti inquietanti, sui quali spero possa essere fatta chiarezza con il Governo. Ci sarà sicuramente un'occasione e una sede più opportuna per approfondire con i diretti interlocutori questi aspetti, ma consentitemi di richiamarne qui uno, che ritengo sia fondamentale: mi riferisco al fatto che il provvedimento prefigura una modifica per certi versi unilaterale delle condizioni contrattuali. Si sta parlando di un contratto tra due soggetti e non credo che un soggetto terzo, per quanto assolutamente autorevole come il Governo o il Parlamento, possa pretendere una modifica contrattuale: è sufficiente che uno solo dei due i contraenti non sia disponibile e voglio vedere qual è lo strumento coercitivo da far valere.

Peggio ancora, non capisco – ma sicuramente è un mio limite – come sia possibile prevedere con un decreto la caducazione di tutte le clausole contenute nel precedente contratto. Mi sfugge come ciò sia possibile, visto che un contratto ha forza di legge: è un problema che pongo anche da un punto di vista di serietà dello Stato. (*Commenti del senatore Castelli*).

Non mi interrompa, senatore Castelli, io l'ho ascoltata con ligio silenzio, ora cerco anche di replicare ad alcune sue osservazioni che non condivido assolutamente. Il punto non è disfare ogni volta, come la tela di Penelope, le decisioni assunte dal Governo precedente nel passaggio di fase da un Esecutivo ad un altro, ma capire, piuttosto, se la decisione assunta da un Governo legittimamente in carica è vincolante oppure no, e se è sancita o meno nella piena facoltà di adottare un certo atto. Questo è il punto. Questo è il problema di cui vorrei venire a capo.

Ovviamente ha poco senso dire che trovo del tutto incomprensibile – ma questa è una valutazione assolutamente personale – come l'attuale Governo non abbia intrapreso azioni di autotutela e di rivalsa per l'eventuale danno erariale nei confronti delle società coinvolte, visto il definanziamento con il primo CIPE 2011. Lo dico per logicità, anche se, lo ripeto, è una valutazione assolutamente personale.

L'elemento che trovo paradossale e davvero inspiegabile, e credo di non essere il solo a pensarla così, è che stiamo parlando – cosa di per sé abbastanza incredibile – del pagamento di penali per un'opera che di fatto non è stata realizzata e non verrà realizzata, ma il cui valore è stimato sul costo dell'opera stessa, quindi non semplicemente sul rimborso dei costi sostenuti dal contraente generale.

È una vicenda che presenta troppi aspetti di opacità e di vischiosità sulla quale credo debba essere fatta assolutamente luce. Anche se la sede odierna non è certo la più opportuna per un'interlocuzione di questo

tipo, rappresenta sicuramente un'opportunità per socializzare un disagio che la nostra forza politica, ma non solo la nostra, avverte sulla questione.

Aggiungo che probabilmente non giova il mantenimento nella qualità di commissario straordinario nominato dal Governo e al vertice della società Stretto di Messina di una persona che dà più il senso, talvolta, di tutelare la sua passata condotta e i suoi atti che non quello di agire per mettere a disposizione e fare piena chiarezza e luce sugli atti siglati nell'interesse pubblico.

PRESIDENTE. Colleghi, vorrei fare un chiarimento tra noi, a prescindere dalle cose che ha detto il dottor Ciucci.

L'audizione odierna è stata programmata circa quindici giorni fa.

FILIPPI Marco (*PD*). Signor Presidente, mi costringe a interromperla, anche se non vorrei. Ovviamente sulla questione del ponte sullo Stretto non prendo a riferimento tutte le molteplici interrogazioni che ci sono state, le discussioni che abbiamo avuto, formali e informali, all'interno della Commissione. Se le avevo significato verbalmente, anche durante le sedute in Commissione, che avrei desiderato un'occasione di incontro preparata adeguatamente, mi riferivo alla necessità degli atti. Sarebbe stato un elemento di disprezzo qualora vi fosse stata una dilazione e un rimando della seduta odierna.

PRESIDENTE. Sto venendo incontro alla sua impostazione, senatore Filippi, perché desidero che in questa Commissione si operi come si è sempre operato, con grande trasparenza e precisione. Come dicevo, quindici giorni fa ...

FILIPPI Marco (*PD*). Anche prima.

PRESIDENTE. ... a seguito di una vostra interrogazione molto pungente – considerato che i Ministri sono talmente impegnati che spesso non vengono da noi anche se invitati – abbiamo ritenuto opportuno interloquire con il presidente della società Stretto di Messina, che è informato dei fatti ed è stato protagonista in questi anni delle vicende di cui parliamo oggi.

Quando abbiamo programmato questa audizione, non abbiamo deciso di ascoltare esclusivamente il dottor Ciucci; credo che i ministri Barca e Passera debbano venire in questa Commissione a riferire sulle loro decisioni. Devo dire però che solo ieri ho ricevuta la richiesta del Capogruppo del PD e di non averne ricevute altre prima. Ad ogni modo, appena ricevuta tale richiesta, gli Uffici si sono immediatamente attivati. Ero a Genova e ho disposto di contattare subito il presidente Ciucci per avanzargli la richiesta. Ho poi sentito il presidente Ciucci, il quale mi ha detto quanto ha ribadito questa mattina vale a dire: «nulla in contrario, ma sono atti privati. Se devo consegnarli non mi rifiuto».

Quindi la disponibilità da parte del presidente c'è, anche per quanto riguarda l'atto aggiuntivo, che mi pare sia il nucleo del rilievo del senatore Marco Filippi. Il 17 aprile 2009, quando è stata riavviata l'attività dopo la pausa voluta dal Governo Prodi, il presidente della Società era in grado di sottoscrivere nuovi impegni oppure non era legittimato in forza del fatto che c'era solo uno stanziamento, ma non una delibera esecutiva? Questo mi pare sia il cuore della questione. Tenuto conto di ciò, anch'io sono molto sorpreso e considero che sia da approfondire quanto è scritto nell'articolo 1, comma 3, del nuovo decreto, dove si dichiara qualcosa che forse andava precisata quando è stata costituita la Società. Il difetto di informazione ha ingenerato delle polemiche prive di contenuto su questo argomento, peraltro soggette a feroci speculazioni, che dobbiamo recuperare per senso di responsabilità.

Dev'essere chiara sin dall'inizio la ripartizione delle risorse per la realizzazione dell'opera: 40 per cento di risorse pubbliche e 60 per cento di risorse da reperire sul mercato. Purtroppo, nella condizione attuale in cui il mercato finanziario è deragliato e non ci sono più grandi banche a supportare simili progetti, è ovvio che si riproponga quanto previsto nel comma 3 dell'articolo 1, ossia che: «In caso di mancata individuazione del soggetto finanziatore entro il termine per l'esame del progetto definitivo (...) sono caducati tutti gli atti». Forse bisognava chiarirlo già nel 2001. Probabilmente vi saranno dei ricorsi, ma – secondo me – il fatto che ciò sia fissato in un provvedimento legislativo rappresenta già una cosa molto forte. Al di là del merito, è comunque molto chiaro che non si può andare avanti se oltre al 40 per cento di risorse pubbliche non vi è il 60 per cento di risorse private.

RANUCCI (*PD*). Signor Presidente, ringrazio il dottor Ciucci per la sua relazione molto dettagliata.

Vorrei quindi soffermarmi sulla clausola del provvedimento appena citata dal Presidente. Dottor Ciucci, lei ha detto – così mi sembra di aver capito – che nel primo contratto vi era una clausola secondo la quale, se non fosse stato possibile reperire la quota di finanziamento privato dell'opera, non vi sarebbero state penali. Mi sembra una previsione ottima rispetto alle incertezze del futuro. Mi domando allora perché, se in quel contratto era prevista una clausola del genere, il Governo ha ritenuto necessario riscriverla. Vorrei quindi che ci dicesse se la suddetta clausola era effettivamente prevista e se, come ritiene il collega Marco Filippi, nel 2009 sono stati cambiati dei termini essenziali rispetto al primo contratto del 2003-2004.

Vorrei inoltre sapere quali siano le probabilità di reperire finanziamenti privati sui mercati finanziari internazionali. Eurolink ne ha la capacità in questo momento? Se non sbaglio, è Eurolink ad andare sul mercato a reperire le risorse.

CIUCCI. Andiamo noi.

RANUCCI (PD). Anche per la parte privata?

CIUCCI. Sì. C'è una quota di prefinanziamento da parte del contraente generale che ammonta al 10 per cento, che però deve essere restituita alla fine del lavoro.

RANUCCI (PD). Quindi andate sul mercato.

Nel 2011 pensavate di avere degli accessi facilitati. Dal 2011 ad oggi però la situazione è cambiata moltissimo, l'ho letto anche sulla sua relazione. Mi chiedo allora qual è la vostra sensazione rispetto alla possibilità di accedere al mercato per la parte privata di *project*.

Il collega Castelli mi ha anticipato sui volumi di traffico. Vorrei sapere se quel *project financing* regge ancora oggi, con un volume di traffico e tariffe studiate nel momento in cui è stato fatto il progetto economico e finanziario. Quanto è costato finora? Avete ancora disponibilità di cassa? Ad oggi avete speso 19 milioni per questa parte del progetto; il vostro capitale era di 300 milioni.

L'ultimo punto riguarda i costi di manutenzione, che immagino siano nella gestione dell'opera. Vorrei sapere se può darci delle indicazioni che ci consentano di capire quanto costa quest'opera. Le faccio questa richiesta per comprendere se, alla scadenza della concessione, essa con il passare del tempo diventerà troppo costosa e, di conseguenza, la manutenzione influirà moltissimo sulla necessità di reperire risorse e sui pedaggi.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). Signor Presidente, presidente Ciucci, la ringrazio per essere qui oggi in questa audizione.

Una prima premessa: abbiamo parlato per la prima volta della questione del ponte sullo Stretto di Messina nel 2001. Oggi ripeto ciò che dissi allora. Sono favorevole alla realizzazione di questa opera. Ne indicai allora le ragioni, che ora ripeto e riconfermo.

Farò anche un'altra premessa – peraltro già avanzata dai colleghi – sulla continuità amministrativa: si tratta di un aspetto che attiene al Parlamento e ai Governi che si succedono e non certo all'interlocutore di oggi.

Al dottor Ciucci vorrei rivolgere qualche domanda ed esprimere alcune considerazioni diverse.

La prima domanda è la seguente: esiste un'opera dell'ANAS che è stata realizzata come è stata progettata rispettando i tempi? È una domanda che sembra apparentemente estemporanea ma che poi vi renderete conto che tale non è.

Il vero problema di questa vicenda, che ha creato tante questioni che in parte oggi sono emerse, è che nella confusione di chi dirige il Paese (Governo e Parlamento) qualcun altro ne approfitta. I bracci esecutivi mettono sempre a posto le carte. Riconosco a lei, presidente Ciucci e ai suoi collaboratori, questa straordinaria capacità. Sono assolutamente sicuro che le carte sono a posto e non ho bisogno di consultarle. Troppe volte, rispetto alla confusione che crea chi dovrebbe dirigere il Paese e chi ha la responsabilità di dare gli *input*, qualcun altro ne approfitta. Può trattarsi

del contraente generale, dell'impresa appaltatrice, della stazione appaltante o sussidiata. Ebbene, in questo caso è accaduto esattamente questo.

La domanda specifica che pongo è la seguente: nel momento in cui il Governo decide per la prima volta di non realizzare più il ponte, perché non si è chiesta la rescissione del contratto, dal momento che eravamo in una botte di ferro? Non ho avuto modo di leggere gli atti ma, da quello che ho sentito, ho capito che, in base alla prima convenzione, se si fosse rescisso il contratto nel momento in cui il Governo che aveva vinto le elezioni nel 2006 diceva che l'opera non si sarebbe più fatta, si sarebbe azzerata la situazione, il Governo successivo sarebbe partito con il foglio bianco e si sarebbe ricominciato. Perché questo non è stato fatto?

PRESIDENTE. Bisogna chiederlo al Governo precedente.

MENARDI (CN:GS-SI-PID-IB-FI). La questione è stata posta dalla Società e dall'ANAS al Governo? È stato detto che se si fosse proceduto ci si sarebbe messi nei pasticci?

Pongo ora una domanda all'amministratore delegato di Stretto di Messina S.p.A. e al presidente dell'ANAS: perché si fa un atto aggiuntivo senza avere le condizioni formali per poter poi procedere nello sviluppo sia dell'affidamento sia degli atti conseguenti, come il progetto e l'approvazione del progetto? L'atto aggiuntivo, come avviene in qualsiasi opera, presuppone che vi sia la copertura del fatto formale amministrativo. Questo atto aggiuntivo prima o poi avrebbe dovuto essere sottoposto a chi doveva farsene carico dal punto di vista amministrativo per le implicazioni di carattere finanziario.

Ancora. È vero che in questo atto aggiuntivo si cambiano le condizioni della convenzione tant'è che oggi ci si trova addirittura in presenza di un decreto? Se è vero che si cambiano le condizioni nell'atto aggiuntivo, allora sì che la situazione diventa grave.

Dal maggio 2008 sarebbero dovute riprendere tutte le attività, ma fino al 2 novembre 2012 sono passati quattro anni. Non so quanti anni avessero di tempo per sviluppare il progetto definito, comunque quattro anni sono tanti.

In ultimo, siccome credo sia buona prassi amministrativa – quando, come in questo caso, non si è nemmeno partiti (il discorso non sarebbe stato diverso anche se si fosse partiti) – cercare di ripulire la casa per partire sul pulito, forse quattro anni erano sufficienti per fare questo ragionamento e non trovarci oggi, nel 2012 – come è stato ripetuto più volte dagli interlocutori che mi hanno preceduto –, con una finanza che è crollata. Le condizioni di contorno sono cambiate. Parlerò da semplice cittadino: se da contraente generale sapessi oggi quali sono le condizioni magari parteciperei all'opera, anche in una situazione come quella attuale, ma siamo legati a quel contraente generale e credo che questo non sia un modo corretto di gestire i lavori pubblici.

DE TONI (*IdV*). Signor Presidente, l'atto di sindacato ispettivo del 26 luglio 2012, presentato dai Capigruppo Filippi Marco, D'Alia e dal sottoscritto, contiene la motivazione di fondo che oggi ha sviluppato con molta chiarezza il senatore Marco Filippi. Evidenzia passaggi molto delicati che riguardano l'intero *iter* intervenuto. Ci uniamo alla richiesta di avere le documentazioni che consentono di fare chiarezza sui punti evidenziati. Mi riservo inoltre la lettura della relazione che ci è stata consegnata. Ringrazio il presidente Ciucci per averla messa a disposizione e, se sarà necessario, immagino che vi sarà anche un confronto successivo.

La posizione di contrarietà all'opera da parte del mio Gruppo è nota, anche perché riteniamo che le priorità siano altre.

Non essendo comunque questa la sede per approfondire certi temi, mi limito soltanto a segnalare che, a seguito del decreto-legge n. 187 dello scorso 2 novembre, le cose cambiano, perché si riporta sul tappeto – ed è utile che la popolazione lo sappia – il fatto che la società Stretto di Messina per esistere sostiene una spesa mensile di oltre 1 milione di euro, a carico evidentemente della collettività.

Noi riteniamo un errore che un Governo di tecnici come quello attuale sia intervenuto a prorogare ulteriormente i tempi di realizzazione dell'opera, tra l'altro ben sapendo che non ci saranno mai le risorse per poterla realizzare.

Pongo allora al dottor Ciucci una domanda, che va ad aggiungersi alle tante che gli sono state già rivolte. La mia non è tanto una curiosità, ma il tentativo di sollecitare una riflessione, probabilmente anche importante in prospettiva. Dopo l'approvazione del decreto n. 187 da parte del Governo Monti, Giuseppe Zamberletti ha precisato sui giornali (in soccorso delle sue tesi è arrivato anche il professor Enzo Siviero con un'intervista pubblicata sul «Giornale di Sicilia») che c'è un interesse accertato alla realizzazione dell'opera da parte del fondo sovrano di Pechino, China Investment Corporation. Vorrei sapere, dottor Ciucci, se questo corrisponde a verità e se ci sono eventualmente documenti o rapporti dai quali acquisire informazioni da portare a conoscenza della collettività.

LADU (*PdL*). Signor Presidente, ringrazio il presidente Ciucci per la sua dettagliata ed approfondita relazione, che ha fatto luce su alcuni punti che era opportuno chiarire in questo momento. Devo dire, però, che sono abbastanza preoccupato per come sta evolvendo la situazione, considerate tutte le risorse che abbiamo stanziato e speso, oltre che per l'incertezza sul futuro dell'opera.

È proprio dalla situazione attuale che voglio partire per formulare alcuni quesiti che intendo sottoporle.

Se qui ci fosse un rappresentante del Governo, gli chiederei qual è l'esatta volontà dell'Esecutivo su quest'opera, perché in realtà non è chiarissima. Da lei vorrei invece sapere se ritiene che il decreto del 2 novembre sia attivabile. In particolare, vorrei sapere se, a suo avviso, seguendo il percorso indicato, riusciremo a realizzare l'opera, oppure se questo non sia un modo come un altro per uscirne in bellezza, visto che – perlomeno a

quanto sembra – le clausole poste potrebbero portare ad un vicolo cieco, col rischio che, alla fine, non se ne farà praticamente nulla.

Quello che voglio capire, in estrema sintesi, è se secondo lei ci sono le condizioni – soprattutto con l'apporto dei capitali privati, ma naturalmente con la garanzia anche dei capitali pubblici – per percorrere la strada indicata in questo importante decreto.

L'altra domanda riguarda invece i pedaggi. Si tratta di una questione fondamentale anche per l'intervento di capitali privati nella realizzazione dell'opera. Vorrei capire che cosa significa tutto questo, visto che dietro questa grande opera c'è anche una popolazione, quella siciliana: le chiedo, dunque, quali vantaggi reali deriveranno alla popolazione siciliana dalla realizzazione del ponte. Non vorrei infatti che, in una situazione come quella attuale, una volta completata la realizzazione dell'opera, i siciliani finiscano per pagare di più di quanto non paghino oggi.

Tenendo conto anche di questi aspetti, vorrei capire quali saranno i vantaggi per la popolazione siciliana perché, iniziando a ragionare in questi termini, sarà possibile assumere forse anche determinazioni diverse: non dobbiamo infatti perdere di vista il fatto che quest'opera deve servire per creare domani un risparmio, non già per spendere di più.

MANCUSO (*Per il Terzo Polo:ApI-FLI*). Signor Presidente, essendo nuova di questa Commissione, non mi è certamente facile recuperare quattro anni in pochi mesi, anche se la mia professione è compatibile con le attività di questa Commissione, avrei gradito occuparmi delle questioni sociali provenendo io dal mondo del volontariato. Vorrei comunque intervenire per esprimere il mio parere rispetto ad un'opera che in questo momento ritengo assolutamente inutile. Viste infatti le condizioni in cui oggi il Paese si trova, ritengo che questi soldi non andrebbero assolutamente spesi.

Ho ascoltato molto attentamente l'intervento del senatore Marco Filippi e devo dire che, senza esserci sentiti in precedenza, la prima cosa che ho chiesto agli Uffici della Commissione è stata proprio quella di visionare le convenzioni. Mi associo quindi anch'io alla richiesta formulata del collega Marco Filippi di avere copia dei contratti.

PRESIDENTE. Prima di dare la parola al presidente Ciucci per la replica, vorrei mettere a fuoco alcuni passaggi.

Del ponte sullo Stretto si parla in questa Commissione da quando, dopo la paralisi che c'è stata in Italia dal 1993 al 2001, con la legge obiettivo si è cominciato a ragionare nuovamente di opere strategiche. Per capire in che cosa consiste quest'opera consiglieri a tutti i colleghi di leggere le prime dieci pagine della relazione che il presidente Ciucci ha messo a nostra disposizione: è il più grande ponte mai esistito al mondo.

Mi dispiace che tra i presenti solo il collega Menardi abbia fatto parte della Commissione nel periodo 2001-2006. Il collega potrà comunque raccontarvi meglio di me che, quando andammo a Copenaghen per vedere come si era riusciti a realizzare lì il ponte Öresund, progettato e costruito

da italiani, ci fu detto che si era discusso tre anni per convincere la popolazione e poi cinque anni per predisporre il piano finanziario. A differenza di quello che è successo in Danimarca, nel nostro Paese non c'è stato un dibattito per cercare di spiegare alla gente per quale motivo il ponte sullo Stretto è importante per il Paese, per la Regione Sicilia e per la Regione Calabria.

Quanto al piano finanziario, lo abbiamo fatto sperando in Dio. È un atto di ambizione dell'allora Governo Berlusconi? I giornali, a mio parere semplificando, l'hanno definita un'opera di regime; io la ritengo invece una grande opera. Del resto, l'Italia nel settore ingegneristico non ha niente da invidiare a nessun Paese del mondo.

FILIPPI Marco (*PD*). Non aveva.

PRESIDENTE. Bisogna innanzitutto dire che la situazione che oggi emerge non era stata chiarita fin dall'inizio all'opinione pubblica, la quale dà per assunto che i miliardi necessari per la realizzazione dell'opera siano tutti a carico dello Stato, quindi dei cittadini. Questo è falso. Purtroppo non c'è stato il coraggio di dirlo a tempo debito e nessuno è andato in televisione a spiegare che il 60 per cento delle risorse sarebbe stato reperito sul mercato.

MENARDI (*CN:GS-SI-PID-IB-FI*). Se si dicevano queste cose, non si veniva neanche invitati in televisione! Piuttosto preferivano avere qualcuno che andava a dire che non bisognava fare il Ponte e che erano soldi sprecati.

FILIPPI Marco (*PD*). Cerchiamo di limitare il vittimismo. La Commissione non era convocata per valutare chi è d'accordo e chi è contro, tant'è vero che il Governo di centrosinistra non ha rescisso il rapporto. Del resto, le valutazioni sono molto più complesse e ci vorrebbero diverse sedute di Commissione per analizzarle fino in fondo.

PRESIDENTE. Il cuore della questione è stato individuato dal senatore Marco Filippi e sono molto curioso di ascoltare le risposte che darà il dottor Ciucci. Tuttavia, siccome siamo operatori politici, non dobbiamo immaginare che le cose siano diverse da come appaiono. Nel 2006 la volontà politica del Governo in carica era di non andare avanti: infatti 1,3 miliardi vennero revocati alla Fintecna e assegnati alle Regioni Sicilia e Calabria.

FILIPPI Marco (*PD*). Per fare delle opere.

PRESIDENTE. Non so che opere abbiano realizzato la Calabria e la Sicilia.

FILIPPI Marco (*PD*). Nessuna.

PRESIDENTE. Bisognerebbe ricordare alle Regioni Sicilia e Calabria che erano stati dati loro 1,3 miliardi, ma che non hanno fatto nulla.

CIUCCI. Non ha fatto niente il Governo, non le Regioni, perché i soldi non sono mai stati trasferiti, quindi è stata tutta un'illusione.

PRESIDENTE. Ancora peggio, allora. Perché la Regione Sicilia e la Regione Calabria non hanno protestato in quegli anni nei confronti del Governo che aveva promesso di trasferire quei soldi e poi non l'ha fatto?

L'equivoco di quel periodo è nato perché, se non si voleva più realizzare il ponte, bisognava ordinare di sciogliere la Società. A quel punto il Governo subentrante si sarebbe trovato di fronte a un atto completo. Invece nel 2008 ci si è trovati con la Società in piedi e con i progetti esistenti, e si è rilanciato il progetto all'inizio di una fase in cui la crisi del mercato finanziario ha mandato tutto per aria.

Il noto emendamento alla finanziaria 2007, che era stato presentato alla Camera per liquidare la Società, fu respinto. Quindi perdurava anche in quegli anni una condizione di incertezza. Oggi il Governo ha inventato i *project bond* e ha previsto la defiscalizzazione. Sono strumenti necessari a riprendere fiato e a immaginare un nuovo piano finanziario? Francamente non lo so. Certo, sono strumenti fortemente innovativi.

CASTELLI (LNP). Credo che il giro sia il seguente: il Governo non ha soldi, quindi inventa il *project financing* e le risorse da ottenere dai privati. Ma ora che si scopre che i privati non hanno soldi, si inventano i *project bond* e la defiscalizzazione, in modo che il Governo metta i soldi che dovevano ricavarsi dai privati, i quali non hanno le risorse che il Governo non poteva mettere. Questo è il meccanismo che è stato inventato.

PRESIDENTE. Non è proprio così.

CIUCCI. Signor Presidente, le domande sono numerose e complesse, e mi è ovviamente più facile rispondere a tutto ciò che riguarda il piano finanziario e le valutazioni proprie della Società. Mi resta un po' più difficile rispondere alla valutazione del senatore Marco Filippi, perché non è mia abitudine entrare in contraddittorio con un membro del Parlamento. Ciò che mi sorprende è che, pur avendo richiamato leggi, norme, delibere del CIPE, direttive di Governi di diverso orientamento politico (e non sono un politico), a cui ho cercato di dare attuazione in maniera trasparente (come hanno dimostrato tutti i bilanci certificati e pubblici), viene sollevata l'ipotesi che io abbia qualcosa da nascondere o da difendere per mio uso personale. Devo dire che questo mi offende, ma non è forse questo il luogo per simili considerazioni.

Cercherò invece di rispondere ripetendo ancora una volta i dati. Tra l'altro, mi chiedo come mai un approccio fortemente critico non abbia portato qualche anno fa a dare delle indicazioni puntuali alla Società. Perché nel 2006 – e l'ho ricordato senza nessuna polemica – non è stato detto

alla società Stretto di Messina che cosa doveva fare e come doveva gestire gli impegni che aveva assunto facendo affidamento su atti del Parlamento e direttive precise del concedente Governo? La Società è concessionaria per legge e non per autocandidatura a fare questa grande opera di cui abbiamo parlato tante volte.

Perché si chiede a me di anticipare decisioni che non sono state prese dalla competente autorità? Perché avrei dovuto mettere in liquidazione la società Stretto di Messina? E con quale potere, con quale responsabilità avrei dovuto farlo, davanti a una serie continua di disposizioni, di norme, convenzioni, direttive e delibere CIPE che andavano nella direzione della realizzazione dell'opera?

Peccato che non sia qui presente il senatore Matteoli – ma c'è l'allora vice ministro Castelli –, il quale avrebbe potuto ricordare come, nel maggio 2008, in qualità di Ministro competente e come concedente della Società, mi avesse dato ordine di mettere in movimento il progetto, considerato strategico nei documenti del Governo e menzionato tuttora nell'Allegato infrastrutture tra le opere prioritarie.

Forse qualche mancanza di indirizzo c'è stata e la Società si è fatta carico di cercare di contenere le conseguenze e i costi di ciò. Ricordo, infatti, che nel frattempo – mentre qualcuno solleva l'ipotesi di una liquidazione – c'è una procedura di approvazione in atto; ci sono atti dei Ministri competenti che chiedono di fare attività; ci sono conferenze di servizio chiuse il 2 ottobre e c'è un decreto-legge che indica un percorso, che può essere difficile perché il momento è complesso, ma che dà la certificazione massima che la Società è operativa, che il progetto esiste e deve essere sottoposto a uno scrutinio di carattere tecnico (da questo punto di vista siamo molto avanti, come tutti sapete) e finanziario.

Quanto ai documenti richiesti dal senatore Marco Filippi, devo dire che io ne ho avuto notizia soltanto ieri sera. Sono documenti esistenti, ma immagino che lei, senatore Filippi, non voglia gli originali, quindi mi lasci il tempo di fare una fotocopia. Ribadisco però che soltanto ieri sera mi sono stati chiesti. Tra l'altro, parliamo di documenti che sono agli atti del Ministero delle infrastrutture, del CIPE, quindi del Governo, a cui sono stati tempestivamente comunicati. Si tratta peraltro di atti che sono stati approvati non soltanto dal commissario straordinario (carica che ho ricoperto non certo per autocandidatura), ma dai Ministri competenti, dal CIPE e da una legge. Immagino che il Parlamento, nell'approvare la convenzione, ne abbia avuto conoscenza. Devo dare per scontato che se una legge approva un documento, lo stesso è condiviso dalla legge e dal Parlamento; altrimenti, tracollano tutti i principi operativi.

Se sono stato equivocado nel riferimento alla riservatezza di quei contratti, che è insita in tutti i contratti, ho anche detto immediatamente che questo non vale, anche se si tratta di una clausola specifica prevista dal contratto, nei confronti di una richiesta del Parlamento. Cosa dire più di questo? Nell'arco di 24-48 ore avrà tutto, anche più di quello che mi ha chiesto. Se ritiene che la decisione travagliata del decreto-legge, che immagino sia stata non facile perché contenente caratteristiche di novità,

sia dovuta a una mancata conoscenza dei contratti, sta offendendo il ministro Barca e non me perché sicuramente, nel decidere, i contratti li conosceva.

FILIPPI Marco (*PD*). Lo verificheremo.

CIUCCI. Per quanto riguarda l'atto dell'aprile 2009, a fine maggio 2008 il ministro Matteoli – credo sia stata tra le prime lettere che abbia firmato – ordina alla Società concessionaria di riavviare con la massima rapidità tutte le attività. Non è una cosa che si fa in un secondo perché nel frattempo c'erano stati tre anni di blocco ingiustificato, inspiegabile e un contenzioso che era montato per numeri non indifferenti.

Il contratto stipulato nel 2006, ma a base di gara dal 2004, non prevede clausola compromissoria. È stato il primo contratto – credo – nell'ambito degli appalti pubblici che ha escluso la clausola compromissoria. La situazione sarebbe stata ben diversa se la società Stretto di Messina – questo lo rivendico – non avesse ritenuto di escludere in sede di gara una clausola di questo genere, cosa che abbiamo imposto anche come ANAS e che è stata poi recepita come legge: evitare sempre il ricorso a clausole compromissorie.

Nel 2008 siamo ripartiti; ci sono state lunghe negoziazioni con le controparti italiane e internazionali quali giapponesi, spagnoli e americani. Lo dico soltanto per far comprendere che la negoziazione è stata un po' più complicata.

Ci sono state almeno due delibere del CIPE (a marzo e a giugno 2009) e siamo arrivati all'atto dell'aprile 2009. Era un atto condizionato. Lo leggerà, senatore Filippi (non so se qualcuno glielo ha già fatto avere, come immagino sia avvenuto) e vedrà che c'è una clausola che dice che l'atto era condizionato all'approvazione del Ministro o del CIPE o di entrambi. A luglio, poi, il CIPE (che è il Governo, se non mi sbaglio) decide di assegnare alla società Stretto di Messina anche la variante di Cannitello, che doveva essere fatta da RFI. Si attribuisce un contributo, si nomina un commissario; quindi, la Società ristipula e aggiorna sulla base delle nuove condizioni l'accordo e il commissario esprime il suo assenso, così come richiesto dalla legge. Il commissario dura 60 giorni, non percepisce compenso e il 2 ottobre finisce la sua attività; trasferisce tutta la sua documentazione al CIPE, come previsto dalla legge; informa i Ministri delle infrastrutture e dell'economia e delle finanze; il CIPE approva la relazione nella seduta del 6 novembre e il piano finanziario. Sulla base di questo stabilisce l'erogazione di 1,3 miliardi.

Ancora una volta il CIPE non dà seguito a quella delibera: versa soltanto 13 milioni di euro, ma non versa le rate successive, nonostante le condizioni per il versamento siano tutte determinate. Ancora una volta: è Stretto di Messina che non risponde ai suoi impegni?

Comunque, senatore Filippi, troverà questo in tutti gli atti che riceverà. Se ritiene che la mia posizione sia di fastidio, guardi che per vecchia tradizione, le mie dimissioni sono sul tavolo del mio azionista sempre:

non alle scadenze triennali, mensili, trimestrali, ma tutti i giorni. Lo sa da sempre il ministro Matteoli, lo sanno il ministro Passera e il vice ministro Ciaccia. Se si ritiene che io sia di ostacolo ... (*Commenti del Presidente*). Mi sembra che nell'interrogazione sia scritto che del dottor Ciucci non giova il mantenimento, se non qualcosa di più, che reputo offensivo.

FILIPPI Marco (*PD*). Credo sia legittimo.

CIUCCI. Ognuno può scrivere ciò che vuole; un'autorità forse un po' meno.

Quanto agli aspetti più tecnici e ai costi per la Società, abbiamo investito circa 300 milioni di euro. La cifra comprende tutti i costi di progettazione, gli studi e i costi di funzionamento della Società.

La Società non costa un milione al mese, senatore De Toni. Certo, si può discutere tutto: qualunque costo, per quanto piccolo, può essere considerato eccessivo, ma dipende dall'organizzazione. Condividiamo l'obiettivo e vediamo se gli strumenti sono paragonabili ad esso. Se l'obiettivo è fare il ponte perché lo dice il Governo, allora la struttura della società Stretto di Messina è particolarmente contenuta. Tutta l'articolazione contrattuale, che ho cercato di sintetizzare senza riuscirci, era nata proprio per evitare di creare una struttura di qualche centinaia di persone – e non delle 50 attuali – che facesse l'attività che invece abbiamo affidato esternamente. Una volta finito il ponte, infatti, sarebbe rimasta una struttura che non aveva futuro.

È chiaro che, se non si vuole il ponte, anche 10, 1.000 o 50 euro sono una cifra esagerata. C'è ancora qualche disponibilità a fronte dell'aumento di capitale fatto nel tempo sottoscritto da Fintecna non con risorse pubbliche. È quello che ci consente di fronteggiare i costi della progettazione. Qualche decina di milioni di euro sono in cassa e li abbiamo difesi strenuamente in tutto questo periodo.

Sulle componenti della fattibilità del piano finanziario, i pedaggi sono realistici. Abbiamo dato nel frattempo un incarico alla società Steer Davies Gleave perché stavamo e stiamo operando per andare sul mercato e reperire questi finanziamenti. Il mercato chiede delle valutazioni o *due diligence* sul piano finanziario. Una di queste riguarda il traffico. Steer Davies Gleave è uno dei principali esperti a livello mondiale in termini di traffico e ci ha dato una *due diligence* favorevole perché ritiene le nostre previsioni di traffico condivisibili. È, quindi, realistico, come lo è la tariffa.

Gli introiti sono stati determinati sulla base del traffico per tariffa. Abbiamo preso come riferimento il costo del traghettamento. Quanto si spende per traghettare, lo stesso si spende per usare il ponte. I vantaggi in termini di risparmio di tempo, di continuità territoriale (che ritengo importante), di possibilità di muoversi con libertà da una costa all'altra sono tutti benefici che si possono quantificare in tanti modi. Ricordavo lo studio del Certet, che lo sta riaggiornando in questa fase. Tutti questi benefici rimangono all'utente, che sostiene lo stesso costo con il traghetto o con il

ponte. Il versamento è previsto in questo caso nei confronti della Società, altrimenti non funzionerebbe il *project financing*. La società Stretto di Messina si indebiterebbe per realizzare l'opera e attraverso i pedaggi che incassa nel tempo rimborsa i debiti.

Sulla ripartizione delle risorse pubblico-private e sull'impatto del valore di riscatto, il discorso è molto articolato e complesso. Le stesse preoccupazioni si hanno per la BreBeMi perché, se per il ponte sullo stretto è 50 per cento, il valore di riscatto rispetto all'investimento per la BreBeMi credo sia il 90 per cento. Quando parliamo di un massimo del 50 per cento – non voglio entrare troppo nello specifico perché il discorso, pur potendo essere forse interessante per alcuni, richiederebbe comunque tempo – ci riferiamo al valore dell'investimento al netto dei contributi. Parliamo di un ammontare con valuta 2048. Se attualizziamo questo dato di 40 anni, probabilmente corrisponde a circa 300 milioni.

È un conteggio che faccio ovviamente in maniera approssimativa, ma se si divide per dieci il numero nominale – perché quello è un valore nominale al 2048 – 3 miliardi di euro diventano 300 milioni, forse anche un po' meno, e certamente sono coperti dai ricavi successivi. Se è vero, infatti, che c'è il rischio che non ci sia chi subentra, c'è però sempre lo Stato che gestisce a pedaggio, per cui è importante, come clausola di tenuta, che poi questo valore sia proporzionato al valore degli introiti futuri.

Quanto al motivo per cui nel 2006 non si sia proceduto alla risoluzione del contratto, nessuno ci ha dato questo incarico, nonostante le nostre ripetute sollecitazioni in questo senso. Potrei raccogliere in un bel tomo le lettere con le quali, non solo nel 2006, ma anche negli anni successivi, abbiamo insistito per avere qualche indicazione, mentre per contro abbiamo avuto l'autorizzazione a svolgere attività internazionale. Questo per darvi un po' l'idea di come le cose non siano perfettamente coerenti.

Il decreto-legge n. 187 dello scorso 2 novembre è, in sintesi, senz'altro aderente alla realtà attuale e tende a mettere in ordine due diversi tipi di valutazione, cosa che probabilmente, in mancanza, non sarebbe stato possibile fare.

In base alle norme in vigore, il CIPE doveva infatti approvare il progetto e la copertura finanziaria. Ciò poteva avvenire anche a ridosso di qualche settimana, visto che la procedura comunque va avanti e che i quattro anni decorsi dal 2008 non sono dovuti né alla Società, né al contraente generale: per quanto ci riguarda, come è dimostrabile anche dal cronoprogramma, il tempo di redazione del progetto da parte nostra è stato forse un anno. Nel frattempo il CIPE, con un provvedimento non so quanto condivisibile, ha dirottato quella copertura programmata per legge su altre opere. C'era poi ovviamente anche il problema dei mercati finanziari, che tutti quanti conosciamo.

Per questo, dunque, ho apprezzato l'intervento del decreto-legge – non ricordo chi mi chiedeva perché c'è stato bisogno di un decreto, se c'era già una clausola nel contratto – il quale prevede che si faccia prima una valutazione di tipo tecnico da parte del CIPE, con un'ipotesi di piano finanziario. Questo piano finanziario, che noi abbiamo già pronto, andrà

testato sui mercati finanziari in questa condizione di particolare impegno, al fine di trovare il finanziatore e tornare poi al CIPE per l'approvazione definitiva e completa del progetto tecnico e finanziario. Nel decreto-legge si articolano quindi i due passaggi, quello tecnico e finanziario, che in una situazione normale si svolgono contemporaneamente, nell'ambito di una procedura che consente di fare questa verifica «terza» sul mercato.

Quanto alla percorribilità della strada indicata dal decreto-legge, ritengo si possa assolutamente seguire. Forse sarà necessario affinare qualche passaggio; d'altronde si tratta di un decreto-legge che come tale dovrà essere poi convertito. Come ricordavo prima, tutto sommato questo decreto fa riferimento all'ipotesi, comunque prevista nel contratto, per cui, in presenza di una difficoltà di reperimento di risorse sul mercato per un'opera che in larga parte dipende da questo tipo di finanziamento, si possa recedere e risolvere il contratto, pagando le prestazioni e non le penali. Il decreto fa riferimento a questa clausola contrattuale, la articola, la incardina sulla realtà attuale, le dà forza di norma, la puntualizza e la migliora. Per questo ritengo che il percorso individuato sia fattibile.

Certo, poi ci saranno gli incontri con il contraente generale, perché la legge chiede a Stretto di Messina S.p.A. di farlo e in questo senso ci adopereremo immediatamente: se lo riterrete, aggiornerò comunque la Commissione sullo svolgimento di questi contatti.

Quanto al contributo di RFI, è certamente adeguato come ammontare ed è calcolato tenendo conto degli investimenti, non certo soltanto del canone per la cessione della traccia ferroviaria.

Per quanto riguarda invece la questione dei cinesi, ci risulta che ci sia un certo interesse: è evidente, però, che nessuno firma un contratto in bianco, visto che fino all'altro ieri non era chiara la posizione del Governo. Il decreto-legge n. 187 – che vedo positivo anche da questo punto di vista – è intervenuto però in questo senso, indicando un preciso percorso tecnico-finanziario, rimettendosi anche ad una valutazione del mercato circa la percorribilità di un certa strada, prendendo atto della possibile situazione positiva che deriverebbe dal reperimento dei finanziamenti, o dell'eventuale situazione negativa legata invece alla mancanza di risorse, dando attuazione – lo ripeto per l'ultima volta – ad una norma che era già compresa nel contratto scritto nel 2004.

Quindi l'interesse c'è, sia da parte del fondo sovrano cinese, con cui lo stesso ministro Matteoli ebbe un incontro, ormai qualche tempo fa. Noi stessi abbiamo incontrato la China Development Bank, la China Bank, la China communications construction company (Cccc), interessata quest'ultima a svolgere attività nella realizzazione del ponte, accompagnata, come si fa normalmente in questi casi nei sistemi forti, da un'assistenza di tipo finanziario. Cito questo solo per dire che non vendiamo fumo, in un senso o nell'altro. Tuttavia, fintanto che non c'è la possibilità di una trattativa, non è possibile ottenere un impegno; ci sono soltanto dei *memorandum of understanding*.

PRESIDENTE. Ringrazio il presidente Ciucci per il suo contributo.
Dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva in titolo ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 16,30.