

**Audizione al Senato della Repubblica**  
**Commissione 8<sup>a</sup>**  
**Lavori Pubblici e Comunicazioni**

**Intervento dell'Amministratore Delegato di**  
**Stretto di Messina S.p.A.**  
**Dott. Pietro Ciucci**

*Roma, 6 novembre 2012*

## INDICE

- 1. Premessa**
  - 1.1 La società Stretto di Messina S.p.A. e gli Azionisti*
  - 1.2 Valenza strategica dell'Opera*
  
- 2. Breve cronistoria delle principali vicende che hanno caratterizzato l'evoluzione del Progetto**
  - 2.1 L'approvazione del progetto preliminare dell'Opera e la stipula della nuova Convenzione di Concessione*
  - 2.2 I contratti stipulati per l'attuazione dell'Opera*
  - 2.3 Il fermo del Progetto conseguente alle elezioni politiche del 2006*
  - 2.4 Il riavvio delle attività inerenti il Progetto a seguito delle nuove elezioni politiche del 2008*
  - 2.5 Le attività poste in essere dalla Società per il riavvio del Progetto e la nomina del Commissario Straordinario per rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività (DPCM 6 agosto 2009)*
  - 2.6 La nomina del Commissario Straordinario per la velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere propedeutiche e funzionali del Ponte sullo Stretto (DPCM 3 novembre 2009)*
  - 2.7 La sottoscrizione del II Atto Aggiuntivo alla Convenzione e la sua approvazione con legge*
  - 2.8 L'elaborazione del Progetto Definitivo dell'Opera e la sua approvazione da parte di SdM*
  - 2.9 L'evoluzione del quadro delle risorse disponibili per l'attuazione del Progetto*
  
- 3. Il Ponte nell'ambito del programma europeo delle infrastrutture prioritarie (Trans-European-Network Transport -TEN-T)**
  
- 4. Previsioni dei contratti stipulati in caso di mancata realizzazione dell'Opera**
  
- 5. Effetti sugli investimenti già effettuati dalla Società per la mancata realizzazione dell'Opera**
  
- 6. Lo Stato attuale di avanzamento del Progetto**
  
- 7. Le ipotesi alternative sviluppate dalla Società per la realizzazione del Progetto**
  - 7.1 Ottimizzazione del Progetto e applicazione delle misure di defiscalizzazione*
  - 7.2 Semplificazione del Progetto*
  
- 8. I contenuti dell'art. 1 del DL 2 novembre 2012, n. 187 recante "Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A. ed in materia di trasporto pubblico locale"**
  
- 9. Conclusioni**

## 1. Premessa

### 1.1 *La società Stretto di Messina S.p.A. e gli Azionisti*

La società **Stretto di Messina S.p.A.** (di seguito anche “SdM” o la “Società”) è una società a totale capitale pubblico, costituita nel giugno del 1981 **ai sensi della legge 17 dicembre 1971 n. 1158** per lo studio, la progettazione e la realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché per la gestione e manutenzione del collegamento viario, essendo riservata a RFI la gestione del collegamento ferroviario (di seguito “l’Opera” o il “Ponte”).

Il Ponte, già dichiarato con la legge n. 1158 del 1971 “*opera di prevalente interesse nazionale*”, veniva poi anche **inserito**, con delibera CIPE n. 121 del 2001, **nel programma delle opere di “preminente interesse nazionale”** ai sensi dell’art. 1 della L. n. 443 del 2001.

La **Convenzione di Concessione**, sottoscritta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in qualità di Ente Concedente (di seguito anche “MIT” o “Concedente”) e la Società in **data 30 dicembre 2003**, è stata da ultimo **modificata il 30 novembre 2009 ed approvata per legge** (cfr. **art. 2, comma 205, L. n. 191/2009**).

**Gli azionisti attuali della società** sono: **ANAS** (81,848%); **RETE FERROVIARIA ITALIANA** (13%); **Regione Siciliana** (2,576); **Regione Calabria** (2,576).

### 1.2 *Valenza strategica dell’Opera*

Come noto, **il Progetto Definitivo dell’Opera, per le soluzioni tecniche individuate, presenta una valenza straordinaria**. Come si dirà meglio in seguito, il ponte sospeso ha caratteristiche di assoluta novità e singolarità così da suscitare, da sempre, nella comunità scientifica internazionale, un profondo interesse, derivante sia dalla dimensione dell’Opera che dalle soluzioni progettuali adottate. La stessa soluzione progettuale prescelta per l’impalcato è nota in tutto il mondo come “soluzione Messina”.

L’Opera è stata, tuttavia, spesso bersaglio di decisioni politiche di segno differente e di opinioni, manifestate a diverse livelli, che appaiono trascurare il valore strategico e la sua valenza “socio/economica”.

**Da un punto di vista strategico**, la Sicilia rappresenta, infatti, non solo **l’isola più grande e più popolosa del Mediterraneo**, con oltre 5 milioni di abitanti, ma **anche la seconda isola più grande d’Europa**. Inoltre, in quanto collocata al centro del Mediterraneo, una volta collegata al continente con un attraversamento stabile, **è naturalmente vocata ad assolvere la funzione di piattaforma logistica di collegamento tra Nord/Sud Europa ed Africa e tra oriente ed occidente**, creando una vera alternativa alle attuali rotte che privilegiano i porti del Nord-Europa come terminali. A tale ultimo proposito, negli ultimi dieci anni, con la forte delocalizzazione dei centri produttivi verso l’area dell’Estremo Oriente – Pacifico, il Mediterraneo ha assunto un ruolo di crescente centralità nelle strategie delle Compagnie di trasporto marittimo come corridoio fondamentale di snodo verso i mercati di destinazione. Attualmente, un terzo del commercio mondiale passa attraverso il Mediterraneo e la movimentazione complessiva è in continuo aumento (+44% container movimentati tra il 2005 e il 2011). In un tale scenario, nonostante la crescita dei traffici con l’Estremo Oriente lungo la rotta del Canale di Suez, i porti italiani hanno subito una forte riduzione di traffico, a vantaggio dei porti del Nord-Africa e delle coste spagnoli e francesi, che potrebbero essere superati in modo significativo, con la realizzazione dell’Opera.

**Non vanno poi trascurate le ricadute socio/economiche dell’Opera in un’area affetta da forti problemi occupazionali e produttivi**. Significativi sarebbero, infatti, gli effetti positivi derivanti

dalla realizzazione dell'Opera in termini di crescita dell'occupazione, incremento dell'attività economica connessa, in particolare, all'aumento degli scambi commerciali, facilitati da una rete infrastrutturale adeguata e multimodale (con trasferimento del trasporto merci via ferro anziché via nave). Inoltre, è atteso un consistente aumento del turismo verso i luoghi interessati dalla costruzione del Ponte, viste le descritte caratteristiche di originalità e l'alto pregio dei manufatti.

La realizzazione dell'Opera permetterebbe, peraltro, di:

- i) riqualificare ampie aree urbane;
- ii) facilitare la fruizione anche delle infrastrutture già esistenti, essendo previsti interventi di risistemazione della viabilità locale, con relativi effetti anche come servizi forniti ai cittadini;
- iii) creare centri di ricerca scientifica e poli tecnologici per svolgere prove e sperimentazioni, funzionali all'Opera, con conseguenti ricadute positive in termini di formazione e crescita occupazionali;
- iv) generare un "effetto credibilità" indotto dall'investimento in un'Opera di assoluto prestigio tecnologico ad elevata visibilità, con possibilità di richiamare l'interesse di investitori stranieri, attratti dal miglioramento del contesto ambientale, sociale e culturale descritto.

Tali aspetti trovano recente conferma **nell'aggiornamento dell'Analisi Costi Benefici dell'Opera**, effettuata per tenere conto delle variazioni intervenute tra Progetto Preliminare e Progetto Definitivo, con l'introduzione delle varianti richieste dagli Enti locali e dei conseguenti adeguamenti di ottimizzazione progettuale. A tale riguardo, le analisi preliminari dello studio in corso di svolgimento da parte del **CERTeT – Centro di ricerca in Economia Regionale, Trasporti e Turismo – dell'Università Bocconi** mostrano che **la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina produce un Valore Attuale Netto Economico (VANE) ampiamente positivo**, considerato nell'intero arco di vita utile del progetto (200 anni). Anche l'analisi di sensitività, elaborata su ipotesi teoriche e fortemente restrittive, ha mostrato un VANE comunque positivo.

Nel valutare il costo economico dell'Opera, una delle opportunità offerte dalla costruzione del Ponte di Messina è la possibilità di attivare un processo produttivo in grado di fornire uno stimolo all'economia, nazionale ma soprattutto locale, in un momento di grave recessione. Ad esempio, lo studio stima, in via preliminare, che la spesa per le materie prime, la prefabbricazione e il trasporto della carpenteria metallica del Ponte sospeso, potenzialmente assorbibile dalla produzione italiana, sia di circa 1,3 Euro/miliardi. Similmente, per quanto riguarda le ricadute occupazionali, considerando le tipologie di lavorazioni delle opere a terra e del montaggio delle sovrastrutture metalliche del Ponte sospeso, il predetto studio stima una spesa per la sola manodopera locale di circa 800 Euro/milioni (che diventano 900 euro/milioni considerando gli altri investimenti per opere strettamente funzionali alla realizzazione del Ponte che non fanno parte dell'affidamento di SdM).

Sulla base di alcune valutazioni compiute dal Contraente Generale, la presenza media mensile di personale diretto è pari a circa 3.500 uomini e di circa 880 uomini di personale indiretto (contabili, addetti al personale di cantiere amministrativi in generale, ecc.). La punta massima di impiego è stimabile, nel complesso, in circa 6.500 unità delle quali 4.700 impegnate in Sicilia e 1.800 in Calabria.

Lo stesso Contraente Generale ha previsto di attingere all'offerta locale per la metà del fabbisogno di risorse umane, per una presenza media mensile di circa 1.750 uomini, dei quali 1.250 sul versante siciliano e 500 sul versante calabrese.

Tali stime non tengono conto delle ricadute occupazionali derivanti in maniera indiretta dall'apertura dei cantieri per la realizzazione dell'Opera (il cd. "indotto"), che, sulla base di pregresse esperienze si attesta normalmente su un rapporto di 1 a 1.

## **2. Breve cronistoria delle principali vicende che hanno caratterizzato l'evoluzione del Progetto**

Di seguito si procederà ad una sintetica ricostruzione delle principali vicende che hanno caratterizzato finora l'iter di sviluppo del Progetto e che sono essenziali per comprendere come **le attività svolte dalla Società** con riguardo alla costruzione del ponte sullo stretto di Messina **siano state sempre poste in essere in costante esecuzione di atti aventi forza di legge, di norme convenzionali e di direttive ricevute dall'Autorità di Governo, come tali cogenti ed ineludibili.**

### ***2.1 L'approvazione del progetto preliminare dell'Opera e la stipula della nuova Convenzione di Concessione***

**Il Progetto Preliminare dell'Opera, approvato dal CIPE con deliberazione n. 66 del 1 agosto 2003**, stimava il costo di realizzazione in 4,7 miliardi di euro a valori 2002. L'importo dei lavori da affidare al Contraente Generale era stimato in particolare in 4,4 miliardi di euro (a valori 2002). I costi complessivi di investimento, espressi a valori correnti, erano valutati in ca. 6,1 miliardi di euro, considerando l'aggiornamento dei corrispettivi per effetto dell'inflazione attesa nel periodo di costruzione, nonché gli oneri finanziari da sostenere durante il periodo di costruzione e capitalizzati. Tali dati sono rappresentati anche nella relazione istruttoria predisposta dalla Struttura Tecnica di Missione (di seguito "STM") del MIT ai fini dell'art. 3, commi 5 e 7, del D. Lgs. n. 190/2002 e richiamata tra le premesse della medesima delibera CIPE n. 66/2003.

Lo schema di finanziamento prevedeva che la copertura finanziaria dell'investimento avvenisse per il 40% circa (2,5 miliardi di euro) tramite un aumento di capitale di SdM e per il rimanente 60% circa (3,6 miliardi di euro) tramite finanziamenti da reperire sui mercati internazionali di tipo "project finance", senza garanzie da parte dello Stato, da rimborsare con i proventi di gestione del Ponte.

A tale riguardo, è opportuno evidenziare che gli azionisti della Società del momento (Fintecna S.p.A., ANAS S.p.A, RFI S.p.A, Regione Calabria e Regione Siciliana) si erano già impegnati nell'aprile 2003 ad eseguire un aumento di capitale dell'importo complessivo di 2,5 miliardi di euro e che successivamente, il 1 ottobre 2003, il Consiglio di Amministrazione aveva dato esecuzione alla prima tranche di aumento di capitale per un importo pari a ca. 307 milioni di euro. In proposito, si fa presente che la maggior parte degli oneri occorrenti per la sottoscrizione dell'aumento di capitale ricadevano su Fintecna per un totale di circa 1,8 miliardi di Euro e venivano fronteggiati da disponibilità presenti nel bilancio della società.

In data 27 novembre 2003 veniva sottoscritto **l'Accordo di Programma**, contenente la disciplina degli adempimenti essenziali per la realizzazione dell'Opera, unitamente all'individuazione dell'esatto ambito degli impegni gravanti su tutti i soggetti sottoscrittori, ivi compresi il **Ministero delle infrastrutture e dei trasporti**, il **Ministero dell'economia e delle finanze**, **ANAS S.p.A.**, **RFI S.p.A.**, **la Regione Calabria e la Regione Siciliana**, come richiesto dal CIPE nella stessa deliberazione n. 66/2003.

In particolare RFI S.p.A., quale gestore del collegamento ferroviario, assumeva l'impegno di corrispondere a Stretto di Messina un canone annuo minimo di 100,6 milioni di euro, impegno che è stato recentemente confermato nel corso dei colloqui promossi dalla Società per definire con le parti interessate il naturale aggiornamento del richiamato Accordo di Programma. In ordine all'importo del canone ferroviario, si evidenzia che il suo ammontare tiene evidentemente conto dei costi da sostenersi per la realizzazione dell'infrastruttura e non solo quelli di esercizio. In questo senso, pertanto, esso non è direttamente confrontabile con i canoni applicati correntemente da RFI per la cessione delle tracce ferroviarie.

L'Accordo di Programma prevede, inoltre, che, a partire dal primo anno di esercizio del collegamento ferroviario, e quindi a partire dall'anno in cui R.F.I. terminerà il servizio di traghettamento ferroviario da e per la Sicilia, il MIT eroghi annualmente e per tutta la durata della concessione a Stretto di Messina un importo di 38 €/milioni, pari ai contributi connessi all'attività di traghettamento ferroviario per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia versati nell'anno di stipula dell'Accordo dallo Stato ad R.F.I..

In **data 30 dicembre 2003** venivano sottoscritti tra il **Ministero concedente e la Società la Convenzione di Concessione e l'allegato Piano economico finanziario** che recepiva sia le stime dei costi di investimento che lo schema di finanziamento approvati dal CIPE, nonché le disposizioni del predetto Accordo di Programma.

Successivamente, in data 25 febbraio 2004 veniva sottoscritto il **I Atto Aggiuntivo alla Convenzione** per integrare e meglio specificare talune clausole attinenti lo svolgimento delle attività progettuali.

## **2.2 I contratti stipulati per l'attuazione dell'Opera**

La realizzazione di un'Opera straordinaria come il Ponte sullo Stretto di Messina (ponte sospeso a campata unica di lunghezza pari a 3.300 metri) ha richiesto **il coinvolgimento delle migliori competenze a tutti i livelli**. La Società, consapevole della complessità realizzativa dell'Opera, che rappresenta il progetto più impegnativo sinora ideato al mondo, ha strutturato, in modo innovativo, un'articolata organizzazione, che prevede il coinvolgimento di soggetti di elevati standard operativi **selezionati attraverso gare ad evidenza pubblica di rilievo internazionale**, applicando procedure concorsuali assolutamente rigorose e connotate da trasparenza completa. A tali fini Stretto di Messina è stata **l'unica società pubblica in Italia** ad ottenere da DNV **la certificazione ISO 9001 e ISO 14001, relativa alla gestione delle gare di appalto ad evidenza pubblica**.

a) Con **bando** pubblicato sulla GURI n. 88 del 15 aprile 2004 e sulla GUCE n. S75 del 16 aprile 2004 **Stretto di Messina, in adempimento degli obblighi imposti dalla legge e dalla Concessione**, ha indetto una **gara ad evidenza pubblica con procedura ristretta secondo la disciplina comunitaria per l'affidamento a contraente generale** – ai sensi del D.lgs. n. 190/2002 e del D.lgs. n. 114/2003 – della Progettazione Definitiva ed Esecutiva, della realizzazione con qualsiasi mezzo del Ponte e dei relativi collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia, nonché di tutte le attività correlate. A tale riguardo, occorre, infatti, precisare che il ricorso al Contraente Generale è segnatamente previsto dalla Convenzione (art. 7). La stessa Convenzione prevede conseguentemente che il Progetto Definitivo dell'Opera venga redatto dal Contraente Generale, così come la realizzazione delle successive opere.

Nel pieno rispetto della stessa Convenzione, il Contratto con il Contraente Generale, come successivamente integrato dall'Accordo, prevede la possibilità per la società di recedere, senza pagamento di penali, dallo stesso contratto in caso di modifiche sostanziali alle opere ovvero aumento di prezzo, non riconducibili, evidentemente, a scelte del Ministero Concedente o della stessa Società (sul punto si rinvia a quanto meglio dettagliato nel prosieguo).

**La gara veniva aggiudicata ad un raggruppamento temporaneo di imprese con mandataria Impregilo S.p.A.** che costituiva, ai sensi dell'art. 9, c. 10, del D.Leg.vo n. 190 del 2002, la società di progetto Eurolink S.c.p.A., partecipata dalle seguenti società:

- Sacyr S.A. (Spagna)
- Società Italiana Per Condotte D'Acqua Spa
- Cooperativa Muratori & Cementisti-C.M.C. di Ravenna

- Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd. (Giappone)
- A.C.I. S.c.p.A. - Consorzio Stabile.

La progettazione è stata subaffidata a compagini di massimi esperti del settore quali:

- Cowi A/S (Danimarca)
- Buckland & Taylor Ltd (Canada)
- Sund & Baelt A/S (Danimarca)

**Il contratto veniva sottoscritto il 27 marzo 2006** per un corrispettivo, al netto del ribasso d'asta, di 3,9 miliardi di euro **a valori 2002**, con diritto del Contraente Generale **all'aggiornamento del corrispettivo, tenuto conto della variazione dei prezzi, intervenuta dalla data di adozione della delibera di approvazione del Progetto Preliminare da parte del CIPE (1 agosto 2003) a quella di approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE.**

L'avvio delle prestazioni da parte del Contraente Generale doveva essere disposto da Stretto di Messina con un apposito Ordine di inizio attività (art. 23 del Contratto) da cui sarebbero decorsi tutti i termini contrattuali ed in primo luogo il termine per la redazione del Progetto Definitivo dell'Opera.

b) Stretto di Messina aveva nel frattempo **bandito anche una ulteriore gara internazionale per l'affidamento dei servizi di "Project Management Consulting"** per espletare le attività di verifica e controllo sulle prestazioni da rendere dal Contraente Generale sia nella fase di progettazione che di realizzazione dell'Opera.

La decisione di Stretto di Messina, al momento della gara unica in Italia, di adottare il modello del project management consultant ha assunto una significativa valenza organizzativa e strategica. L'obiettivo di tale scelta è stato in buona sostanza quello di verificare e monitorare, con i metodi più adeguati ed aggiornati tutte le variabili dei processi gestionali e delle tecniche progettuali al fine di **assicurare il rispetto degli standard di qualità, dei tempi e dei costi previsti per la realizzazione dell'Opera, mantenendo in capo alla Società i compiti di indirizzo e di Alta Sorveglianza. E ciò con il duplice obiettivo di contenere la struttura aziendale – che altrimenti avrebbe richiesto l'impiego di ben altre risorse – nonché di ottenere un miglior coordinamento tra tutti i soggetti coinvolti nella realizzazione dell'Opera.** È da sottolineare il ruolo particolarmente innovativo, almeno in Italia, del PMC relativamente al compito di svolgere, con propria struttura autonoma, la **funzione di "Independent Check"**, del progetto definitivo del solo ponte sospeso secondo standard e metodologie internazionalmente riconosciute. Infatti, in aggiunta alla validazione del progetto, certificato da soggetti qualificati, così come previsto dalla normativa italiana, il PMC ha eseguito, come si dirà meglio nei successivi paragrafi un completo ed approfondito controllo del Progetto Definitivo dell'Opera di Attraversamento sulla base del quale ha prodotto un'attestazione ad hoc. Tale attività è consistita nel riesame delle metodologie e nella rielaborazione dei dati e delle analisi con impiego di mezzi, strumenti e tecnologie diversi ed autonomi rispetto a quelli utilizzati dal General Contractor. Essa ha riguardato non solo le opere "permanenti" nella loro configurazione finale, ma anche tutte le configurazioni temporanee di rilievo previste durante le fasi di costruzione.

Tale gara veniva aggiudicata alla società americana Parsons Transportation Group Inc. con sede a Washington (di seguito "Parsons" o "PMC") ed il **contratto veniva sottoscritto il 16.1.2006** per l'importo di 120 milioni di Euro (**valore 2002**). Il contratto prevedeva **il diritto ad ottenere l'aggiornamento del corrispettivo, con cadenza annuale a decorrere dalla data di approvazione del Progetto Esecutivo da parte della Società, ovvero da parte del CIPE.**

L'avvio delle prestazioni del Contratto PMC era subordinato alla adozione da parte di Stretto di Messina di un apposito Ordine di Avvio che avrebbe dovuto precedere l'Ordine di inizio attività ad Eurolink per consentire a Parsons di mobilitare le risorse necessarie.

c) Stretto di Messina, considerando la rilevanza degli aspetti socio-ambientali legati alla realizzazione del Ponte, ha previsto, inoltre, **un'ampia attività di Monitoraggio Ambientale, Territoriale e Sociale per la fase ante operam, di costruzione e di esercizio (post operam) dell'Opera**. E' un fondamentale strumento di controllo concernente le ricadute ambientali e socio-economiche sul territorio, con il preciso compito di monitorare la fase di progettazione definitiva, la fase realizzativa e la fase gestionale dell'Opera, procedendo di volta in volta alla verifica dell'efficacia degli strumenti mitigativi progettati e messi in atto.

Con **bando** pubblicato sulla GURI il 30 giugno 2005 e sulla GUCE il 1 luglio 2005, la Società espletava una **gara pubblica per l'affidamento dei servizi di Monitoraggio Ambientale, Territoriale e Sociale** di cui risultava aggiudicataria l'Associazione Temporanea d'Imprese costituita da **Fenice S.p.A.** (mandataria) – Agriconsulting S.p.A. - Nautilus Soc. Coop. - GFK Eurisko S.r.l. - Theolab S.r.l. (di seguito il "il Monitore Ambientale") ed in **data 7 aprile 2006 veniva sottoscritto il relativo contratto** di affidamento per l'importo di 29 milioni di Euro. Trattandosi anch'esse di prestazioni in stretta correlazione ed accessorie alla costruzione dell'Opera, l'esecuzione di tale Contratto veniva correlata alla tempistica prevista per la realizzazione dell'Opera da parte del Contraente Generale. Il contratto prevedeva **il diritto ad ottenere l'aggiornamento del corrispettivo, con cadenza annuale a decorrere dalla data di inizio delle prestazioni di Monitoraggio Ambientale, Territoriale e Sociale "in opera"**.

d) Stretto di Messina indicava, da ultimo, **altra procedura di gara pubblica** per l'affidamento del **servizio di consulenza e brokeraggio assicurativo**, con riferimento al regime assicurativo da adottare in relazione alla realizzazione dell'Opera. Il contratto veniva sottoscritto con la società aggiudicataria **Marsh S.p.A. il 10 novembre 2005**. Il servizio di Consulenza e Brokeraggio per le coperture assicurative non comporta oneri diretti per la Società Stretto di Messina in quanto la remunerazione del Broker, come da prassi di mercato, sarà a carico delle compagnie assicuratrici. Le compagnie, con le quali verranno stipulate le relative polizze, saranno scelte con gara internazionale sulla base dell'attività svolta dal Broker assicurativo.

Si segnala, infine, che la Società, sulla base degli stessi principi di trasparenza e rigore che hanno ispirato l'espletamento delle predette gare internazionali, **ha successivamente implementato le proprie procedure per pervenire, ancora una volta all'avanguardia in Italia, alla certificazione in qualità delle attività di Project Management/Alta Sorveglianza**. Tale impostazione, già definita come parte di un sistema strutturato fin dall'avvio delle attività, è parte integrante dei contratti firmati con il General Contractor, il Project Management Consultant ed il Monitore Ambientale. Essa si basa sui più moderni principi di document management, quality control, project control e risk management, così da creare tutti i possibili presupposti per un adeguato controllo, ai diversi livelli di responsabilità, dei tempi, costi e qualità nelle fasi di progettazione e realizzazione dell'Opera.

### ***2.3 Il fermo del Progetto conseguente alle elezioni politiche del 2006***

Successivamente alla sottoscrizione dei predetti Contratti, **intervenivano però nuove elezioni politiche generali e il Governo nonché il Parlamento ritenevano non più prioritaria la realizzazione del Ponte**. Tale mutato orientamento si concretizzava, oltre che in numerose dichiarazioni pubbliche del Governo:

- in una **risoluzione approvata dalla Camera dei Deputati in data 11 ottobre 2006**, nonché
- **nell'art. 2, commi 91, 92 e 93 del DL del 3 ottobre 2006 n. 262**, conv. in Legge del 27 dicembre 2006, n. 286, con il quale **le risorse destinate da Fintecna S.p.A.**, pari a circa 1,5 miliardi di Euro (all'epoca azionista di maggioranza della Società) per la **sottoscrizione dell'aumento di capitale di SdM** (necessario per la copertura finanziaria dell'Opera) **venivano attribuite al Ministero dell'Economia e delle Finanze per la realizzazione di**



**opere infrastrutturali ed interventi di tutela dell'ambiente e difesa del suolo in Sicilia e Calabria.**

**Dell'incidenza negativa di tali circostanze nell'ambito dell'iter complessivo di realizzazione del Progetto ha dato evidenza anche la Corte dei Conti**, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato nell'ambito della **Relazione concernente gli "Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina"** approvata con Delibera 24/2009/G del 29 dicembre 2009, nella quale è stato posto in evidenza come: *"dall'esame di alcuni aspetti dell'attività espletata dalla Stretto di Messina S.p.A risulta evidente che l'operato della s.p.a. è stato condizionato non solo dalla necessità di rispettare la normativa di rango primario che sin dall'inizio ha inciso pesantemente sul modello organizzativo (la costituzione della s.p.a. è avvenuta sulla base della legge 1158 del 1971)"* ma anche *"dall'esigenza di seguire le indicazioni volta per volta fornite dalle scelte operative del Governo attraverso le decisioni del CIPE"*.

In considerazione del nuovo indirizzo politico, **SdM comunicava**, infatti, **ad Eurolink che non avrebbe dato avvio alle prestazioni contrattuali**, suscitando la reazione del Contraente Generale e la conseguente richiesta di riconoscimento dei danni determinati da tale situazione. Richieste che sono state rinnovate costantemente ed aggiornate fino al successivo Accordo del 25 settembre 2009.

Nello stesso senso **la Società comunicava a Parsons** (che già aveva avuto l'Ordine di Avvio per eseguire la mobilitazione delle proprie strutture operative) **di procedere alla smobilitazione delle risorse nel frattempo impiegate**, suscitando anche in questo caso la reazione dell'affidatario e la richiesta di riconoscimento dei danni conseguenti. Non veniva impartito, invece, l'Ordine d'Inizio Servizio del Contratto al Monitore Ambientale né al Broker Assicurativo.

Peraltro, non si può non rilevare come **neppure in questa fase di opposizione al Ponte manifestata dal Parlamento e dalle Autorità di Governo, tali Autorità si siano espresse in modo formale per la revoca della Concessione e la cancellazione del programma di realizzazione dell'Opera.** Al riguardo preme evidenziare che il Legislatore interveniva a mezzo **dell'art. 2, comma 91, lett. a) del DL del 3 ottobre 2006, n. 262, con cui (oltre alla già ricordata soppressione delle risorse) SdM viene autorizzata a svolgere all'estero attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse, senza tuttavia prevedere il blocco del Progetto. Successivamente, in sede di conversione in legge del DL 1 ottobre 2007, n. 159, veniva espressamente respinto un emendamento volto ad introdurre apposita previsione di chiusura della Società.**

La stessa Autorità di Governo, attraverso **il Ministro delle Infrastrutture**, con propria nota del 26 ottobre 2007 (prot. 0013981), in tale contesto, **richiedeva alla Società di procedere ad un'ulteriore riduzione del personale e di contenimento dei costi di sede - contenimento peraltro già avviato dalla Società in maniera decisa - senza indicare linee di comportamento nei confronti delle imprese coinvolte nel processo di realizzazione dell'Opera.** Al contempo, nonostante quanto rappresentato da SdM con lettera al MIT dell'11 gennaio 2008 (prot. 3) nessun adeguamento è intervenuto in ordine al rapporto di concessione in essere.

Peraltro, in aderenza alle conseguenze delle richieste dello stesso MIT di riduzione del proprio personale, **la Società**, con la corrispondenza appena richiamata, **comunicava la decisione di doversi astenere dall'assumere ulteriori iniziative all'estero**, ancorché attuative della previsione di cui all'art. 2, comma 91, lett. a) del DL 3 ottobre 2006 n. 262 (sopra richiamato ed all'epoca poco prima emesso) **nonché dallo sviluppare quelle già intraprese.** Si trattava di un significativo numero di progetti, potenzialmente forieri di cospicui ricavi. Basti solo considerare al riguardo che SdM nel mese di ottobre 2007, aveva presentato domande di prequalifica ed offerte per concorrere all'affidamento di attività in buona sostanza di "Direzione lavori" in ben 15 diversi paesi dell'Est Europa, dell'Africa, del Medio Oriente. Nello svolgimento di tale attività SdM, in raggruppamento temporaneo d'impresе con la mandataria "Technital S.p.A.", otteneva l'aggiudicazione della

Direzione Lavori della strada “Levan – Tepelene” in Albania. Veniva così vanificato, ancora una volta, a seguito dei mutati indirizzi sull’operatività di SdM, ogni ulteriore sforzo delle strutture societarie di trarre il massimo profitto ottenibile dall’esperienza e dalle conoscenze tecniche maturate attraverso lo studio e la progettazione del Ponte sullo Stretto in oltre venti anni di attività.

#### **2.4 Il riavvio delle attività inerenti il Progetto a seguito delle nuove elezioni politiche del 2008**

Il Parlamento eletto con **le successive elezioni politiche generali del 2008**, e l’Autorità di Governo da esso espressa, ritornava sulle decisioni assunte nel 2006, **riaffermando la natura prioritaria dell’Opera**. Tale nuova determinazione - si manifestava:

- con la **nota del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 22 maggio 2008 quale espressione del Ministero concedente e vigilante, che invitava la Società a “porre in essere in tempi più brevi, tutte le condizioni per la ripresa di tutte le attività inerenti”** alla realizzazione del Ponte, individuato **“tra le infrastrutture che rivestono carattere prioritario”** e già **“oggetto di affidamento al Contraente Generale”**;
- con **l’inserimento dell’Opera nell’Allegato Infrastrutture** al documento di Programmazione economica – finanziaria **per il triennio 2009 – 2011** approvato dal CIPE con la delibera n. 69 del 2008, **quale opera strategica da avviare in tale arco temporale**;
- con la successiva **delibera n. 91 del 30 settembre 2008 con cui il CIPE ha reiterato il vincolo preordinato all’esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione del Ponte** già imposto nel 2003 con l’approvazione del Progetto preliminare dell’Opera.

A sua volta, **l’art. 4, c. 4 quater, del DL del 1 luglio 2009, n. 78**, conv. in Legge 3 agosto 2009, n. 102 – facendo seguito alle precedenti delibere CIPE n. 10 del 6 marzo 2009 e n. 51 del 26 giugno 2009 - **disponeva l’assegnazione a Stretto di Messina di un contributo in conto impianti per la realizzazione del Ponte di 1.300 milioni di euro** a valere sul Fondo Infrastrutture costituito dall’art. 18, c. 1, lett. b) del D.L. 29 novembre 2008, n. 185, conv. in Legge 28 gennaio 2009, n. 2, mediante impiego di una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate (nel pieno rispetto, quindi, dei vincoli che imponevano di destinare l’85% del risorse di tale Fondo alle Regioni del Mezzogiorno – art. 18, c. 3, del citato DL n. 185/2008). Tali risorse, ancorché d’importo inferiore, sono di fatto sostitutive dei fondi a suo tempo impegnati da Fintecna S.p.A. per la realizzazione del Progetto e rivenienti, come già detto, da disponibilità del proprio bilancio.

**Ferma, pertanto, l’assegnazione ex lege di tali risorse alla Società per la realizzazione del Ponte, la stessa norma attribuiva al CIPE il compito di determinare, con proprie deliberazioni, “le quote annuali del contributo” da trasferire a SdM**, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le assegnazioni già effettuate.

Dalla seconda metà del 2008, come conseguenza delle suddette determinazioni, la Società ha superato, nell’arco di pochi mesi, le complessità derivanti dal blocco avvenuto a partire da metà del 2006, provvedendo, tra l’altro, ad aggiornare la Convenzione con il concedente Ministero delle Infrastrutture ed il relativo piano finanziario nonché i contratti in essere con il Contraente Generale, il Project Management Consultant, il Monitor Ambientale ed il Broker Assicurativo, argomenti approfonditi di seguito.

#### **2.5 Le attività poste in essere dalla Società per il riavvio del Progetto e la nomina del Commissario Straordinario per rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività (DPCM 6 agosto 2009)**

**In attuazione degli indirizzi ricevuti dall’Autorità di Governo, Stretto di Messina, quindi, riavviava contatti con Eurolink e con Parsons per definire le modalità di ripresa delle attività dei due affidatari** (i cui contratti erano rimasti validi ed efficaci nel lungo periodo di fermo del Progetto) con il superamento delle ragioni di pretesa dagli stessi nel frattempo maturate e perveniva con entrambi alla sottoscrizione di appositi atti transattivi ai sensi dell’art. 239 del Codice dei Contratti Pubblici, definitivamente conformati secondo le disposizioni di cui all’art. 4, comma 4 quater del DL 1 luglio 2009, n. 78.

Peraltro, occorre ricordare che in tale articolato contesto di riavvio delle attività per la realizzazione del Ponte, **il CIPE ulteriormente disponeva (con delibera del 31 luglio 2009, n. 77) di assegnare a SdM anche la realizzazione della “Variante di Cannitello”, opera ferroviaria “connessa e complementare al progetto del Ponte sullo Stretto la cui realizzazione è stata affidata al Contraente Generale con contratto stipulato in data 27 marzo 2006”.**

**Nel quadro di quanto sopra, si inseriscono gli atti di intesa sottoscritti con Eurolink e Parsons nel settembre 2009**, che hanno consentito, tra l’altro, di: (i) adeguare i contratti originari alle nuove previsioni normative; (ii) inserire rispettivamente l’impegno di Eurolink ad eseguire i lavori di realizzazione della variante di Cannitello e l’impegno di Parsons a svolgere le connesse attività di controllo; (iii) prevedere ulteriori modifiche/aggiunte di varianti tecniche; (iv) introdurre una definizione di penali, in caso di recesso delle parti, più favorevole alla Società rispetto alle previsioni del Codice dei Contratti Pubblici nonché dell’impianto originario dei contratti.

**La Società provvedeva altresì ad aggiornare il Piano economico finanziario della concessione** per tenere conto dei maggiori costi generati dal blocco delle attività nel periodo tra aprile 2006 e ottobre 2009, dei contenuti delle predette intese sottoscritte con le controparti contrattuali, dell’assegnazione dei contributi in conto impianti per i 1.300 milioni di euro di cui al DL 1 luglio 2009, n. 78 nonché della realizzazione della Variante di Cannitello.

Le stime – a valori correnti - dei corrispettivi dovuti al Contraente Generale venivano quindi aggiornate, a seguito dell’applicazione dell’adeguamento del corrispettivo del Contraente Generale, in ca. 5,0<sup>1</sup> miliardi di euro e quelle dei costi di investimento - a valori correnti e comprensivi delle altre spese e degli oneri finanziari capitalizzati durante il periodo di costruzione - in ca. 6,3 miliardi di euro. Il modesto incremento, circa 0,2 miliardi di Euro, negli investimenti rispetto ai 6,1 miliardi di Euro stimati nel 2003 è da ascrivere alla prudenza adoperata nell’elaborare le stime del Progetto Preliminare, che ha permesso di sterilizzare in ampia parte i maggiori costi generati dal periodo di blocco delle attività e attribuibile principalmente al differimento dei tempi del cronoprogramma di realizzazione dell’Opera.

**Il PEF aggiornato confermava la sostenibilità economico finanziaria dell’Opera con l’impiego di risorse pubbliche trasferite direttamente a SdM per complessivi 2,5 miliardi euro circa** (contributo in conto impianti per 1.300 milioni di euro e capitale sociale per 1.200 milioni di euro) - pari a circa il 40% del costo complessivo dell’Opera - e di finanziamenti da reperire sul mercato internazionale dei capitali per la residua parte.

**L’art. 4, c. 4 quater, del DL 1 luglio 2009, n. 78**, sopra ricordato, disponeva anche **la nomina di un commissario straordinario (ex art. 20 del DL 29 novembre 2008, n. 185) con il compito di “rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività, anche mediante l’adeguamento dei**

---

<sup>1</sup> La stima dei corrispettivi dovuti al Contraente Generale a valori correnti è ottenuta sommando al valore contrattuale dell’affidamento a valori 2002 l’adeguamento previsto dal contratto tra la data di approvazione del Progetto Preliminare (agosto 2003) e la data prevista di approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE. Tale importo non si discosta sostanzialmente da quanto stimato nel 2003 per effetto della prudenza adottata nel predisporre il Progetto Preliminare approvato dal CIPE.

*contratti stipulati con il contraente generale e con la società affidataria dei servizi di controllo e verifica alla progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione dell'opera e la conseguente approvazione delle eventuali modifiche del piano economico finanziario”.*

Tali incombenze dovevano essere eseguite dal Commissario Straordinario (nominato nella persona del Dott. Pietro Ciucci con **DPCM 6 agosto 2009**) entro 60 giorni dall'entrata in vigore della legge di conversione 3 agosto 2009 n. 102 (entrata in vigore il 5 agosto 2009) posto che decorso tale termine il mandato sarebbe scaduto *ex lege*.

**Il predetto Commissario Straordinario**, con atti resi in data 2 ottobre 2009, **esprimeva il proprio assenso sulle Intese sottoscritte con le controparti contrattuali ed approvava il Piano economico finanziario Aggiornato, con ciò esauendo il proprio incarico.**

Il Commissario, in ottemperanza a quanto prescritto dalla legge, riferiva altresì **sull'attività svolta al CIPE e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** dandone contestuale informazione al Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Nella seduta del **6 novembre 2009**, **il CIPE prendeva atto, senza rilievi, della relazione e dell'attività svolta dal predetto Commissario Straordinario, sulla base della relazione tecnica fornita dal MIT.** In particolare, in tale delibera, si prende atto “*della relazione del Commissario straordinario – nominato ai sensi dell’art. 4, comma 4 -quater , del decreto legge n. 78/2009, convertito dalla legge n. 102/2009, e s.m.i. - relativa alla rimozione degli ostacoli che si frappongono al riavvio delle attività di realizzazione del «Ponte sullo Stretto di Messina» e del piano economico-finanziario aggiornato al 21 settembre 2009 e approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società «Stretto di Messina S.p.A.» in pari data”.*

Dalla ricostruzione sopra effettuata appare evidente come tale incarico di Commissario, che presuppone necessariamente, per la natura dei compiti affidati per legge, l'assunzione di impegni vincolanti da parte dello stesso, sia diverso da quello successivamente conferito al Dott. Ciucci con DPCM 3.11.2009, sul quale si tornerà nel successivo par. 2.6..

Con riferimento all'incarico espletato dal Commissario ex DPCM 6 agosto 2009 basti solo ricordare che dei contenuti dell'attività dallo stesso svolta **ha preso atto anche la Corte dei Conti**, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle Amministrazioni dello Stato nella ricordata **Relazione concernente gli “Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo Stretto di Messina”** approvata con Delibera 24/2009/G del 29 dicembre 2009: In tale relazione, in particolare, nel ripercorrere in modo ampio il quadro normativo, istituzionale, societario e delle fasi progettuali concernente Stretto di Messina, la Corte dei Conti ha espresso conclusioni complessivamente positive per gli sviluppi dell'Opera e per l'azione del Governo, dell'azione posta in essere sia da Stretto di Messina che dal Commissario in questione. Nell'esprimere tale giudizio, la Corte dei Conti ha comunque raccomandato la necessità di “*valutare anche dinamicamente ed in itinere la coerenza delle risultanze delle stime di traffico*” nonché “*l'esigenza che sia mantenuta nel tempo una costante azione di verifica sugli aspetti di fattibilità*” tecnica.

Al riguardo si segnala che la Società, per quanto concerne il primo profilo, nell'ambito del procedimento volto ad organizzare il reperimento dei finanziamenti ha sottoposto a verifica indipendente la qualità delle stime di traffico elaborate per la redazione del Progetto Definitivo. Tale disamina, compiuta nel 2012 da massimi esperti nel settore specifico quale Steer Davies Gleave, si è conclusa con esiti soddisfacenti.

Per quanto attiene al secondo profilo, si rinvia all'esposizione del paragrafo 2.8., riferita all'articolata procedura di verifica ed approvazione del Progetto Definitivo.

## **2.6 La nomina del Commissario Straordinario per la velocizzazione delle procedure relative alla**

*realizzazione delle opere propedeutiche e funzionali del Ponte sullo Stretto (DPCM 3 novembre 2009)*

Con **D.P.C.M. 3 novembre 2009**, il Dott. Pietro Ciucci è stato nominato **Commissario Straordinario ex art. 20 del D.L. n. 185/08, conv. in L. n. 2/09**, per la **velocizzazione delle procedure relative alla realizzazione delle opere propedeutiche e funzionali del Ponte sullo Stretto, dei relativi collegamenti stradali e ferroviari nonché delle opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale del progetto.**

Per l'espletamento dell'incarico, che ha durata triennale, prorogabile, **non è previsto alcun compenso**. Nell'ambito dell'esecuzione dei compiti affidati, **il Commissario ex DPCM 3.11.2009**, anche avvalendosi della collaborazione degli uffici competenti di SdM, **ha posto in essere un'intensa attività di monitoraggio e di impulso volta a definire adeguate soluzioni** in ordine ai profili aperti, quali, tra gli altri, la **definizione delle opere compensative e mitigatrici** dell'impatto dell'Opera, richieste dagli Enti locali sul territorio calabrese e siciliano, nonché delle modalità di presentazione delle stesse al CIPE, nonché **l'aggiornamento dei contenuti dell'Accordo di Programma del 2003**, in linea con quanto prescritto dal CIPE nella deliberazione di approvazione del progetto preliminare.

I predetti profili risultano ad oggi sostanzialmente definiti. Delle attività poste in essere nell'espletamento del proprio incarico il Commissario ha tenuto **costantemente aggiornata** - come previsto dalla legge - la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti mediante la trasmissione di relazioni periodiche, corredate ciascuna da copiosa documentazione. Nell'ambito dell'ultima relazione periodica del 7 giugno 2012, **il Commissario ha, tuttavia, manifestato le stesse forti preoccupazioni già espresse** alle competenti Autorità di Governo nella qualità di Amministratore Delegato di Stretto di Messina, considerato il sostanziale azzeramento dei fondi pubblici che viene ad incidere significativamente sul processo di realizzazione dell'Opera (su cui si tornerà infra), **evidenziando la necessità di avere chiari indirizzi dal Governo sui successivi sviluppi del Progetto.**

### ***2.7. La sottoscrizione del II Atto Aggiuntivo alla Convenzione e la sua approvazione con legge***

Il Concedente e SdM pervenivano in data **30 novembre 2009** alla sottoscrizione del **II Atto Aggiuntivo alla Convenzione per aggiornare il rapporto concessorio alle mutate circostanze.**

In particolare, nell'ambito di tale Atto Aggiuntivo:

- **il Ministero concedente si è obbligato**, ai sensi dell'art. 4, c. 4 *quater*, del richiamato DL n. 78/2009, **ad erogare a SdM**, sulla base di apposita autocertificazione presentata dalla Società, **il contributo in conto impianti previsto da tale norma "secondo quote annuali in funzione delle previsioni del Piano economico finanziario"** allegato allo stesso Atto Aggiuntivo nonché l'ulteriore contributo assegnato per la realizzazione della Variante di Cannitello;
- **si dichiara di tenere conto degli accordi con il Contraente Generale ed il PMC**, come già approvati dal Commissario Straordinario **che, pertanto, sono venuti ad integrare, per gli effetti ad essi connessi, il rapporto concessorio tra SdM ed il Ministero concedente.**

**Tale Atto Aggiuntivo è stato approvato dall'art. 2, comma 205, della Legge 23 dicembre 2009, n. 191.**

La richiamata norma ha contestualmente disposto, al **comma 204**, un **contributo di 470 milioni di euro ad ANAS per l'anno 2012 "per la sottoscrizione ed esecuzione, negli anni 2012 e seguenti, di aumenti di capitale"** di SdM, aumenti di capitale necessari per coprire le risorse proprie della Società come previste dal PEF Aggiornato.

Conseguentemente, sia le risorse per contributi in conto impianti che per l'aumento di capitale di Stretto di Messina sono state in larga parte assegnate con atti aventi forza di legge (fatta eccezione per i 330 milioni di Euro assegnati con delibera CIPE n. 121/2009 per l'aumento di capitale di SdM), così come con atto con forza di legge è stato approvato il PEF Aggiornato e le conseguenti modifiche alla Convenzione.

## *2.8 L'elaborazione del Progetto Definitivo dell'Opera e la sua approvazione da parte di SdM*

Successivamente alla sottoscrizione delle predette Intese, **il Contraente Generale dava corso alla predisposizione del Progetto Definitivo dell'Opera, tenendo conto delle normative tecniche sopravvenute nonché delle varianti disposte anche per recepire le istanze avanzate dagli Enti Locali interessati, il cui recepimento nel Progetto era stato espressamente autorizzato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti** con lettera del 25 febbraio 2010 (prot. 8140) in risposta alle note del 15 gennaio (prot. n. 15) e del 5 febbraio 2010, (prot. n. 84).

**Il 20 dicembre 2010 Eurolink ha consegnato il Progetto Definitivo a SdM** che ha avviato, con l'ausilio di Parsons, le attività di verifica e controllo dello stesso formulando anche richieste di integrazione e di adeguamento, cui il Contraente Generale ha dato esecuzione.

**Per tale complesso iter di approvazione, come accennato nel paragrafo 2.2, sono stati strutturati e sviluppati dalla Società processi di verifica, controllo, validazione, mai realizzati prima in Italia nell'ambito della progettazione delle opere pubbliche.**

Oltre a SdM, hanno preso parte al processo istruttorio esprimendo parere favorevole e validando il progetto, quattro diversi qualificati soggetti ed in particolare:

- **il Project Management Consultant (PMC) - Parsons (U.S.A.)**, che ha svolto, relativamente al ponte sospeso, un controllo tecnico indipendente (independent check) con la completa riprogettazione dell'opera di attraversamento utilizzando mezzi, strumenti e tecnologie diversi e autonomi rispetto a quelli usati dal Contraente Generale. Avvalendosi di primari esperti ed Enti (tra i quali a titolo di esempio il Politecnico di Milano) - ha infatti verificato e monitorato, con i metodi più adeguati, tutte le variabili dei processi gestionali e delle tecniche progettuali, al fine di assicurare il rispetto degli standard di qualità, dei tempi e dei costi previsti per la realizzazione dell'opera. Il PMC ha la responsabilità tecnica diretta in ordine al conseguimento delle prestazioni stabilite per l'opera;
- **il Soggetto Validatore - Rina Check S.r.l.** del Gruppo RINA (Gruppo leader, a livello internazionale, nel settore di riferimento) – quale Organismo di Controllo Tecnico di terza parte, anch'esso affiancato da primari esperti;
- **il Comitato Scientifico**, organo con funzione consultiva a supporto del Consiglio di Amministrazione della Società a cui sono attribuiti per legge compiti di consulenza tecnica anche ai fini della supervisione e dell'indirizzo delle attività tecniche progettuali. Il Comitato Scientifico, nominato d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture, si compone di 9 membri di massima specializzazione ed esperienza. La carica di Coordinatore è rivestita dal Professor Ing. **Giulio Ballio**, già Rettore del Politecnico di Milano;
- **l'Expert Panel**, un organo a supporto della Direzione Generale della Stretto di Messina per le attività di Alta Sorveglianza, composto da **Giorgio Diana** (Direttore della Galleria del Vento del Politecnico di Milano CIRIVE), **Ezio Faccioli** (Professore Ordinario di Ingegneria sismica al Politecnico di Milano), **Michele Jamiolkoski** (Professore Emerito di Ingegneria Geotecnica del Politecnico di Torino) e **Sascia Canale** (Professore Ordinario di Ingegneria Civile ed Ambientale all'Università degli Studi di Catania), ha rilasciato pareri favorevoli rispettivamente per le tematiche aeroelastiche, sismiche, geotecniche ed ambientali.

**La verifica** del Progetto Definitivo **si è quindi conclusa** con la presentazione, da parte di Parsons, del **Rapporto Finale delle attività di controllo e verifica della progettazione definitiva** (comprensivo del “*Rapporto di Controllo Tecnico Indipendente*” del Ponte e del “*Rapporto Finale di Validazione*”, con Attestato rilasciato da Organismo di Controllo Tecnico di Terza Parte, RINA Check S.r.l. il 16 maggio 2011) in data **10 giugno 2011**.

A sua volta il **Comitato Scientifico** – cui l’art. 4, c. 6, della Legge n. 1158/1971 attribuisce specifiche competenze – **ha espresso in data 23 maggio 2011**, all’unanimità, **parere positivo sul Progetto Definitivo** dell’Opera, con raccomandazioni da recepire nel Progetto Esecutivo.

Infine, **il 29 luglio 2011 il Consiglio di Amministrazione di Stretto di Messina, in forza delle attestazioni intervenute e del parere favorevole reso dal Comitato scientifico ai sensi di legge, ha approvato il progetto definitivo del Ponte, comprensivo delle nuove opere richieste degli Enti locali.** In considerazione di tali varianti, oltre che delle sopravvenute norme tecniche **la stima dell’investimento complessivo è stata aggiornata da 6,3 a 8,5 miliardi di Euro.**

**L’incremento dei costi di progetto è riconducibile sostanzialmente alle varianti richieste dagli Enti locali e autorizzate dal Ministero Concedente ed agli adeguamenti resi necessari dalle sopravvenute norme tecniche.**

In particolare, le nuove opere richieste per migliorare l’integrazione fra il Ponte ed il territorio prevedono un costo complessivo di ca. 729 milioni di euro e comprendono:

- **lo spostamento della nuova Stazione di Messina da Maregrosso a Gazzi ed il conseguente allungamento, per circa 3 km in galleria, dei collegamenti ferroviari lato Sicilia.** Tale opera consente inoltre la riqualificazione delle aree attualmente occupate dagli impianti ferroviari per il recupero di una importante area fronte-mare messinese;
- **tre fermate ferroviarie** in sotterraneo per realizzare un sistema metropolitano interregionale tra Messina e Reggio Calabria a servizio degli oltre 400.000 abitanti dell’area dello Stretto di Messina;
- **lo spostamento a monte in galleria del tracciato autostradale lato Sicilia** in corrispondenza degli impianti sportivi della città Universitaria in località Annunziata;
- **la nuova Area Direzionale (lato Calabria)**, progettata dall’architetto Daniel Libeskind.

Le Varianti rese necessarie da **sopravvenute prescrizioni di legge**, con particolare riguardo alle normative tecniche intervenute nel periodo intercorso tra la data di presentazione dell’offerta - maggio 2005 - e quella di avvio del progetto definitivo (febbraio/ aprile 2010 date rispettivamente avvio progettazione opere a terra e opera di attraversamento) - prevedono un costo complessivo stimato in 625 milioni di euro<sup>2</sup>.

Sono stati introdotti inoltre **alcuni adeguamenti per l’ottimizzazione del progetto**<sup>3</sup> per un costo stimato in 318 milioni di Euro.

Infine, ulteriori oneri per circa 550 milioni di Euro sono attribuibili agli **adeguamenti dei corrispettivi contrattuali** dovuti al PMC ed al Monitore Ambientale nonché per **l’adeguamento delle “somme a disposizione” e “altri oneri”** (costi di struttura, oneri assicurativi ed oneri finanziari capitalizzati).

---

<sup>2</sup> In particolare si tratta di interventi resi necessari da nuove norme e disposizioni in materia di sicurezza nella progettazione delle opere in sotterraneo (d.lgs. n. 264/2006 e D.M. 28.10.2005) di intersezioni stradali ( D.M. 19.4.2006) - nonché delle costruzioni di opere d’arte e geotecniche (D.M. 14.1.2008) e certificazione CE da parte di Organismo Notificato di terza parte (NO.BO., in conformità alle direttive 96/48/CE e 2001/16/CE) e delle cd. “legge finanziaria 2008” che ha introdotto modifiche al D.P.R. 8.6.2011, n. 327 (T.U. delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità).

<sup>3</sup> Viadotto Pantano, Centro Direzionale, Sovrastruttura Ponte e wrapping.

Per quanto concerne, in particolare, **le varianti introdotte nella progettazione definitiva su richiesta degli Enti locali**, si rileva **come ogni decisione finale sulla realizzazione dei predetti interventi spetti al CIPE in sede di deliberazione sul Progetto Definitivo**. La Società, infatti, previa autorizzazione del Concedente, ha assunto l'impegno solo a progettare le maggiori opere richieste, affidando incarico in tal senso al Contraente Generale con la sottoscrizione del I Atto Aggiuntivo del 10 settembre 2010<sup>4</sup>.

Si segnala, in ogni caso, che in base alla Convenzione in essere, **i maggiori costi derivanti dall'inserimento dei predetti interventi seguiranno la disciplina prevista dall'art. 15, II comma, della Convenzione**. Secondo tale disposizione, all'approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE *“viene stabilito per differenza l'eventuale contributo integrativo che, in stretta osservanza alle previsioni del Piano Economico e Finanziario, il Concedente deve corrispondere alla Concessionaria per gli aumenti di costo derivanti da forza maggiore, sorpresa geologica o idrogeologica, sopravvenute prescrizioni di legge o di Enti terzi o comunque derivanti da richieste del Concedente, fermo restando che eventuali varianti esecutive di carattere sostanziale saranno sottoposte all'approvazione del CIPE”*.

SdM ha quindi **trasmesso alle Amministrazioni competenti il Progetto Definitivo dell'Opera per l'avvio dell'iter approvativo previsto dalla legge Obiettivo**, procedimento tutt'ora in corso (per il quale si rinvia al successivo paragrafo 6).

## ***2.9 L'evoluzione del quadro delle risorse disponibili per l'attuazione del Progetto***

Nel frattempo, **il CIPE, con la delibera n. 102 del 6 novembre 2009, dava attuazione alle previsioni dell'art. 4, c. 4 quater, del DL n. 78/2009** – che, come ricordato, aveva assegnato a SdM un contributo in conto impianti di 1.300 milioni di euro - fissando definitivamente in 12,676 milioni di euro la quota di tale contributo da erogare per l'anno 2009 programmando le quote per le annualità successive (92,729 €/milioni per l'anno 2010; 96,874 €/milioni per l'anno 2011; 455,479 €/milioni per l'anno 2012 e 642, 242 €/milioni per l'anno 2013), **conformemente alle indicazioni del Piano economico finanziario aggiornato**, come detto, **già esaminato dal CIPE** nella medesima seduta. Con la medesima Delibera, il CIPE stabiliva che la definitiva assegnazione delle annualità 2010 – 2013 sarebbe intervenuta con successivi provvedimenti e che l'erogazione del contributo sarebbe stata comunque condizionata dall'effettivo utilizzo di almeno il 60% delle rate precedenti. **Pertanto, la rata del 2009 è stata erogata solo in data 25 novembre 2010, mentre le rate relative alle annualità 2010 e 2011 non sono state ancora erogate, nonostante siano maturate, ormai da tempo, le condizioni per l'erogazione stessa e la Società si sia attivata, più volte, per richiederne il versamento.**

Sempre **il CIPE, con la Delibera n. 121 del 17 dicembre 2009, provvedeva**, su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti ed in coerenza con il predetto Piano economico Finanziario Aggiornato, **all'assegnazione di risorse ad RFI (117 milioni di Euro) ed ad ANAS (213 milioni di Euro) per consentire loro di procedere alla sottoscrizione dell'aumento di capitale di Stretto di Messina di 900 milioni necessario per la realizzazione dell'Opera nonché delle ulteriori risorse finanziarie (7 milioni di euro) per l'esecuzione della Variante Cannitello.**

Anche alla luce di tale deliberazione del CIPE nonché delle previsioni dell'art. 2 della legge n. 191/2009, **l'assemblea straordinaria di SdM deliberava il 21 dicembre 2009 di aumentare il capitale sociale di ulteriori 900 milioni di euro**. In particolare ANAS, RFI e Regione Siciliana si impegnavano a sottoscrivere tale aumento rispettivamente per gli importi di 683 milioni di euro

---

<sup>4</sup> A conferma di quanto sopra, si ricorda che anche che nelle modalità di calcolo delle penali in caso di recesso delle parti ai sensi dell'art. 44.4 del Contratto e 5.2 dell'Accordo non si tiene conto dell'importo delle predette varianti.



(Anas), 117 milioni di euro (RFI) e 100 milioni di euro (Regione Siciliana).

In tal modo l'aumento complessivo del capitale sociale pari a circa 1.200 milioni di euro effettuato dai soci di Stretto di Messina unitamente al contributo in conto impianti assegnato dall'art. 4, c. 4 *quater*, del DL n. 78/2009 raggiungevano il complessivo ammontare di 2,5 miliardi di euro, ritenuto necessario per consentire alla Società di reperire sui mercati finanziari gli ulteriori finanziamenti occorrenti per la realizzazione dell'Opera.

**Il complessivo quadro normativo delle risorse proprie disponibili per la realizzazione dell'Opera ha subito successive modificazioni** in quanto l'assegnazione di 470 milioni di euro ad ANAS per la sottoscrizione dell'aumento di capitale in SdM disposta dal citato art. 2, c. 204, della Legge n. 191/2009 è stata **prima ridotta in modo lineare del 10%** ex art. 2 del DL n. 78/2010 conv. in Legge n. 122/2010 (riducendosi così a 423 milioni di euro) e **quindi**, con l'art. 35 della Legge n. 183/2011 – Tabella E, **diminuita di ulteriori 423 milioni di euro**, con ciò azzerandosi del tutto.

Residuava però, ad assicurare la copertura dell'aumento di capitale deliberato dalla Società per la quota di ANAS e RFI, l'assegnazione di 330 milioni di euro disposta con la delibera CIPE n. 121/2009, nonché l'impegno assunto dalla Regione Siciliana.

Tuttavia, **il CIPE, con la delibera n. 6 del 20 gennaio 2012**, disponendo la revisione della pregressa programmazione e assegnazione delle risorse ex art. 83, c. 2 e 3, della Legge n. 183/2011, **ha ulteriormente disposto**, tra le riduzioni di spese relative al Fondo Infrastrutture:

- **la riduzione di 330 milioni di euro delle assegnazioni disposte con la delibera CIPE n. 121/2009** ad ANAS a RFI per la sottoscrizione dell'aumento di capitale di SdM;
- **la riduzione di 1.287,324 milioni di euro della assegnazione regolata con la delibera CIPE n. 102/2009** relativa al contributo in conto impianti assegnato alla Società con l'art. 4, comma 4 *quater*, del DL n. 78/2009. Nell'ambito di tale riduzione, sono peraltro comprese le quote di contributo pubblico determinate in via programmatica per gli anni 2010 e 2011 - pari complessivamente a circa 190 milioni di Euro – che, come detto, non sono state ad oggi erogate, sebbene siano maturate le condizioni per l'erogazione stessa e la Società si sia attivata, con appositi solleciti, per ottenerne la corresponsione.

In conclusione, a seguito delle recenti disposizioni di legge e delibere CIPE, **sono state sostanzialmente azzerate le risorse pubbliche residue destinate alla realizzazione del Ponte**, pari complessivamente a **2,1 miliardi di Euro**. In particolare, **i contributi in conto impianti già stanziati con Legge n. 102/2009 sono stati ridotti da 1.300 a 12,7 milioni di Euro e sono state completamente azzerate le risorse – pari complessivamente a 800 milioni di Euro – assegnate ad ANAS e RFI** per eseguire l'aumento di capitale di Stretto di Messina da 900 milioni di Euro deliberato nel dicembre 2009 (residuano i 100 milioni per la sottoscrizione dell'aumento di capitale da parte della Regione Siciliana).

Il **patrimonio netto** della Società, pari a ca. **388 milioni di Euro**, deriva sostanzialmente dal capitale versato dagli azionisti a far data dalla costituzione della Società.

Per quanto **concerne la rappresentazione che di tali circostanze viene fatta nell'ambito del bilancio di esercizio 2011 di Stretto di Messina**, si segnala che, **nell'ambito di tale documento, si dà piena evidenza dei tagli alle risorse assegnate al ponte sullo Stretto e alle criticità da essi derivanti. Tale evidenza è stata riportata in 3 diversi paragrafi** dello stesso bilancio concernenti *“Aspetti finanziari”, “Fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell'esercizio ed evoluzione prevedibile della gestione”, “Informativa su rischi e incertezze ai sensi dell'art. 2428 del Codice civile”* e ne è stato dato atto **nella Relazione del Collegio Sindacale e nella Relazione di certificazione del bilancio della società di revisione.**

In merito alle contestazioni circa la **mancanza dei presupposti di continuità aziendale per assenza di finanziamenti**, si ribadisce che **la continuità aziendale**, presupposto del Bilancio 2011, regolarmente certificato dagli organi di controllo e di revisione legale dei conti, **è configurabile in**

**quanto l'assegnazione ex lege del contributo di cui al DL 78/2009 è a tutt'oggi pienamente cogente**, non essendo intervenuta l'emanazione di un atto legislativo che modifichi le scelte già operate dal Legislatore nella prima parte della legislatura.

In proposito, si segnala che il Ponte sullo Stretto di Messina **viene elencato nel 10° Allegato Infrastrutture** del "Programma Infrastrutture Strategiche Settembre 2012" e, precisamente, nella Tabella 0 che *"contiene, per ogni famiglia di infrastrutture, per ogni intervento e finanziamento, la disponibilità, lo stato di avanzamento dell'iter procedurale aggiornati al giugno 2012 del Programma Infrastrutture Strategiche"* (il valore globale degli interventi è pari a 235.329 milioni di Euro di cui **per l'intervento Ponte sullo Stretto viene indicata la cifra di 8.549,9 milioni di Euro di cui disponibili 1.227,20 milioni di Euro**).

Conseguentemente, Stretto di Messina ha operato e deve proseguire le proprie attività sociali nell'ambito della Legge Speciale n. 1158/71 (modificata in diverse occasioni) ed in forza degli obblighi assunti con la Convenzione stipulata con il Concedente Ministero delle Infrastrutture, come aggiornata ed approvata con Legge n. 191/2009, secondo il quadro normativo sopra descritto.

Per quanto attiene inoltre al **profilo delle fonti di finanziamento da parte del mercato bancario** si conferma, come anche illustrato nel Bilancio 2011 (paragrafo concernente gli *"Aspetti finanziari"*), che, in linea con quanto previsto dalla sopra citata Convenzione, la gara per la selezione delle banche finanziatrici sarà svolta a seguito dell'approvazione del Progetto Definitivo da parte del CIPE e della conseguente definizione del costo del Progetto e del Piano Economico Finanziario, secondo quanto previsto dalla Convenzione di Concessione.

Peraltro la Società ha, in diverse occasioni, **rappresentato al MIT e alle altre Autorità di Governo competenti la necessità di ricevere un indirizzo chiaro in ordine al futuro iter di sviluppo del Progetto** nonché **un'adeguata riprogrammazione delle risorse finanziarie** indispensabili per sostenere il corretto adempimento del rapporto concessorio. Ciò in considerazione del fatto che le risorse cancellate sono necessarie **per garantire l'equilibrio del piano economico finanziario dell'Opera** (come detto, approvato per legge) e **per fare fronte agli impegni già assunti nei confronti delle controparti contrattuali**, al fine di perseguire la realizzazione dell'Opera che - nell'ambito del quadro regolatorio vigente - costituisce un obbligo per la Società.

In assenza di tale riscontro, il **9 agosto** u.s. - in prossimità della scadenza del termine - **la Società, ha proceduto alla proposizione del ricorso straordinario al Capo dello Stato avverso la deliberazione del CIPE n. 6/12** dandone pronto avviso alle competenti Autorità di Governo. Nell'ambito di tali comunicazioni, SdM ha posto in evidenza come la predetta iniziativa assuma, in ogni caso, una funzione meramente prudenziale ed **ha rinnovato**, in uno spirito di piena collaborazione, **la propria disponibilità a ritirare il ricorso in qualunque momento, a fronte di indicazioni da parte del Governo sulla futura evoluzione del Progetto**.

### **3. Il Ponte nell'ambito del programma europeo delle infrastrutture prioritarie (Trans-European-Network Transport -TEN-T)**

Com'è noto, **il Ponte è attualmente ricompreso nell'elenco dei 30 progetti / assi prioritari** della Rete Transeuropea dei Trasporti (TEN-T), nell'ambito del Corridoio 1 Berlino – Palermo, da avviare prima del 2010, conformemente alla proposta della Commissione Europea del 1° ottobre 2003, approvata dal Parlamento europeo il 21 aprile 2004.

A tale riguardo, si evidenzia peraltro che, **nell'ottobre 2011, la Commissione Europea ha approvato la nuova proposta di sviluppo della TEN-T**, che prevede la sostituzione del predetto Corridoio 1 "Berlino–Palermo" con il nuovo Corridoio multimodale 5 "Helsinki– La Valletta",

di cui fanno parte, quali progetti prioritari “Core network – rete Centrale”, i tratti ferroviari Napoli-Bari, Napoli-Reggio Calabria e Messina-Palermo, ma **non anche il Ponte sullo Stretto di Messina**. **L’Opera**, in quanto indispensabile segmento di congiunzione dei versanti calabrese e siciliano, compresi in tale corridoio multimodale, è **tuttavia ricompresa nella “Comprehensive network – rete Globale” TEN-T**.

La richiamata proposta della Commissione Europea è stata successivamente approvata dal Consiglio Europeo ed è **al momento all’esame del Parlamento Europeo per l’approvazione definitiva attesa prevedibilmente per i primi mesi del 2013**.

In merito è opportuno precisare che, poiché **il Piano Economico e Finanziario dell’Opera non ha mai previsto, in via prudenziale, alcun contributo europeo a fondo perduto, l’eventuale approvazione della nuova proposta di sviluppo della TEN-T non implicherebbe una riduzione di risorse per il Ponte**. Il nuovo status di opera non prioritaria **potrebbe, tuttavia, rendere più difficile l’accesso agli strumenti finanziari che la BEI mette a disposizione nonché, in generale, ai mercati finanziari, tenuto conto dell’attuale situazione di tensione e volatilità degli stessi**.

Non si può non rilevare, in aggiunta, che **il nuovo indirizzo della Commissione Europea è intervenuto rispetto ad un progetto in fase di realizzazione** rispetto al quale sono stati assunti impegni di legge e programmatici da parte dell’Autorità di Governo ed impegni contrattuali da parte di SdM.

Considerazioni che il Governo non mancherà di rappresentare nelle sedi più opportune nell’ambito dell’Unione Europea anche tenendo conto del principio di derivazione comunitaria di tutela dell’affidamento di impegni definitivi già assunti con contratti firmati sin dal 2006 e riavviati nel 2009.

Peraltro, va evidenziato che nella medesima proposta della Commissione UE il Fehmarn Belt, un progetto assimilabile per certi aspetti al Ponte sullo Stretto di Messina, è stato confermato quale progetto prioritario nell’ambito del suddetto nuovo Corridoio multimodale 5 “Helsinki - La Valletta”. Tale infrastruttura, che dovrebbe collegare la Danimarca alla Germania, è attualmente in fase di progettazione preliminare e nell’esercizio 2011 ha beneficiato di contributi europei a fondo perduto per un ammontare pari al 42% dei costi sostenuti nel medesimo anno.

#### **4. Previsioni dei contratti stipulati in caso di mancata realizzazione dell’Opera**

Di seguito sono riportate le previsioni contrattuali nelle ipotesi di mancata realizzazione dell’Opera. Il presente paragrafo, pertanto, non tiene conto di quanto disposto dal DL 2 novembre 2012, n. 187 (sul quale si tornerà nel successivo paragrafo 8) il quale sospende l’efficacia dei contratti stipulati con il Contraente Generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell’Opera nonché qualsivoglia pretesa risarcitoria o di altra natura.

In particolare, l’importo previsto in favore del **Contraente Generale** nelle varie ipotesi di recesso previste dal Contratto originario - come successivamente modificato - è stimato in un ammontare compreso **tra 353 e 508 milioni di Euro**. A tali somme occorre aggiungere **il pagamento delle prestazioni eseguite dalla data di approvazione del progetto definitivo da parte del CdA della Società fino al momento del recesso, dei costi di smobilitazione del cantiere nonché delle eventuali maggiori richieste di danno avanzate dal CG nonché dagli altri contraenti minori**.

Tra le altre ipotesi, si ricorda che, ai sensi dell’art. 44 del Contratto e dell’art. 5.2 Accordo, in **caso di mancata o ritardata approvazione del Progetto Definitivo dell’Opera da parte del CIPE entro 540 giorni decorrenti dalla data di consegna del Progetto a SdM**, le Parti potranno recedere dal Contratto e per il **Contraente Generale è previsto un indennizzo per la perdita del Contratto nella misura del 5% (stimato in circa 228 milioni di Euro) dell’importo risultante dal Progetto Definitivo** (al netto delle varianti richieste dagli Enti locali), comprensivo degli aggiornamenti ISTAT, **diminuito di un quinto nonché il pagamento delle prestazioni rese, delle spese sino a**

**quel momento sostenute, delle pretese avanzate precedentemente alla stipula dell'Accordo (pari a 125 milioni di Euro) e delle spese di smobilitazione delle attività.**

La somma stimata in proposito corrisponde a **circa 350 milioni di Euro**, oltre alle voci di spesa sopra indicate, allo stato non quantificabili.

Al riguardo, preme segnalare che lo scorso **4 ottobre il Contraente Generale** – ritenendo ormai trascorso il termine contrattualmente previsto per l'approvazione del Progetto Definitivo del Ponte da parte del CIPE - **ha richiesto** a SdM, in applicazione dell'art. 5.3. dell'Accordo del 25.9.2009 **di procedere ad un incontro** allo scopo di valutare le cause del ritardo e **rivedere di comune accordo le condizioni contrattuali ed il programma di realizzazione dell'Opera**. Tale clausola prosegue prevedendo che, in caso di mancato accordo nei 30 giorni successivi all'attivazione della procedura, **le Parti potranno recedere dal Contratto previo pagamento di un indennizzo quantificato nei termini di cui sopra.**

La Società **ha immediatamente contestato l'avvenuto decorso del predetto termine** - sul presupposto che il CIPE non abbia ancora potuto esaminare il Progetto Definitivo per il protrarsi del procedimento a seguito dei rilievi mossi dalla Commissione VIA - ma si è comunque resa disponibile ad incontrare il Contraente Generale lo scorso 11 ottobre. Con successiva nota del 26 ottobre u.s. il Contraente Generale ha rinnovato le proprie preoccupazioni in ordine all'evoluzione del progetto in assenza di un quadro di risorse finanziario certo e definito.

Si segnala, peraltro, che il Contraente Generale non ha finora presentato – contrariamente a quanto richiesto dalla procedura delineata in applicazione del richiamato art. 5.3 dell'Accordo - alcuna proposta volta a *“rivedere di comune accordo le condizioni contrattuali ed il programma di realizzazione dell'Opera.”* Anche sotto questo profilo SdM non ritiene integrata la disposizione contrattuale richiamata dal Contraente Generale, ai fini dell'esercizio del diritto di recesso.

Si segnala, inoltre, che considerato il notevole importo dell'investimento ed il meccanismo di finanziamento (che prevede che il 60% circa delle risorse occorrenti per la realizzazione dell'Opera vengano reperite sul mercato) **la Società aveva previsto nel Contratto** sottoscritto con il Contraente Generale il 27 marzo 2006, **come integrato dall'Accordo** del 25 settembre 2009, **un'ipotesi di recesso senza riconoscimento di penali** *“qualora la congiuntura finanziaria internazionale non consenta la effettiva bancabilità del progetto, a condizione che il Progetto Definitivo sia stato approvato dal CIPE unitamente ad un Piano Finanziario di realizzazione dell'intera Opera la cui bancabilità sia stata verificata dal CIPE al momento dell'approvazione e le risorse finanziarie pubbliche ivi previste siano state poste a disposizione”*. In questo caso, il Contraente Generale avrà diritto solamente ad un *“indennizzo pari al rimborso delle prestazioni correttamente eseguite e delle spese sostenute (purché adeguatamente documentate e ritenute congrue da SdM) per le prestazioni non eseguite fino al momento del recesso nonché di un'ulteriore somma pari al 10% dell'importo come sopra determinato”*.

Tale clausola si rivela **particolarmente aderente all'attuale momento storico di crisi finanziaria.**

Sono, inoltre, da considerare gli **oneri verso gli altri contraenti** (Project Manager Consultant, Monitore Ambientale, Broker Assicurativo<sup>5</sup>), stimabili - sulla base delle previsioni contrattuali - in un ammontare compreso **tra 5,8 e 10,1 milioni di Euro.**

---

<sup>5</sup> Benché il contratto di brokeraggio non preveda oneri diretti a carico di Stretto di Messina, in caso di rinuncia al progetto prima della stipula delle polizze assicurative il broker avrà diritto al rimborso delle spese sino a quel momento sostenute per le attività svolte

## 5. Effetti sugli investimenti già effettuati dalla Società per la mancata realizzazione dell'Opera

### a) Sugli investimenti effettuati dalla Società

Gli investimenti già effettuati da SdM (comprensivi del Progetto Definitivo) sono pari, al 31 dicembre 2011, a circa 300 milioni di euro<sup>6</sup>, con stima al 31.12.2012, di 310 milioni di euro<sup>7</sup>. Tali investimenti, nel caso di mancata corresponsione degli indennizzi previsti da parte del Concedente, come meglio si dirà al successivo paragrafo 6, dovrebbero essere annullati in caso di cancellazione del Progetto, con corrispondente abbattimento del capitale di SdM.

Nell'ipotesi di abbattimento del capitale di SdM, ANAS, da parte sua, **dovrebbe azzerare il valore della partecipazione** (oltre l'80% del capitale, pari a circa 317 milioni di Euro), con una conseguente **perdita da ripianare immediatamente da parte dell'azionista Stato (pari a circa 50 milioni di Euro, al netto dell'utilizzo della specifica riserva di patrimonio netto di 267 milioni di Euro).**

### b) Nell'ambito dei rapporti col MIT Concedente

Nella valutazione degli effetti sopra indicati, **occorre tenere in considerazione quanto previsto dalla Convenzione del 30 dicembre 2003 e dai successivi Atti Aggiuntivi.**

In particolare, ai sensi degli artt. 22 della Convenzione e 9 del II Atto Aggiuntivo, nell'ipotesi di decadenza della concessione per cause non imputabili a SdM, spetterà a quest'ultima *“la quota d'investimento, così come risultante dal bilancio appositamente redatto alla data di risoluzione della concessione”*.

Restano ferme le **previsioni di legge riferita alla revoca della concessione, per motivi di pubblico interesse**, ai sensi dell'art. 21 *quinquies* della legge n. 241/90 e s.m.i..

### c) A livello internazionale con conseguente perdita di credibilità del sistema paese

Eventuali decisioni di segno negativo sulla prosecuzione del processo realizzativo dell'Opera determinano, in aggiunta ai descritti effetti contrattuali di rilievo ed alle conseguenze sopra rappresentate, significative ricadute sulla perdita d'immagine e di credibilità della Società e del Paese.

L'Opera, infatti, in quanto connotata di caratteristiche di assoluta singolarità (come si è detto al precedente paragrafo 2.2 l'opera di attraversamento, se realizzata, verrebbe a detenere il record mondiale dei ponti a grande luce) ha acquisito notorietà, nel tempo, nella comunità scientifica internazionale. Ciò ha agevolato la creazione di relazioni all'estero che hanno conosciuto recenti ed interessanti sviluppi.

In particolare, in attuazione del **Protocollo d'Intesa** (Memorandum Of Understanding) **firmato il 27 febbraio 2012** (un primo Memorandum era stato sottoscritto il 2 luglio 2009) la Società di diritto indonesiano **Wiratman & Associates** ha chiesto la collaborazione delle strutture di SdM per attività preparatorie del progetto di base dell'attraversamento dello Stretto della Sonda in Indonesia.

Inoltre, numerosi ed intensi sono stati i contatti intervenuti con delegazioni diplomatiche e rappresentanze commerciali cinesi, interessate a concorrere, a diversi livelli, al processo di realizzazione dell'Opera. Assai di recente, **il 2 ottobre u.s. si è tenuto ad Istanbul un incontro tra i rappresentanti della Società e l'impresa China Communications Construction Company Ltd che ha confermato il proprio forte interesse a contribuire alla fornitura dei materiali ed alla**

<sup>6</sup> In tale importo non sono considerati gli oneri occorsi per la realizzazione della Variante di Cannitello, in quanto coperti da specifico contributo.

<sup>7</sup> Cfr. nota precedente.

## **realizzazione del ponte sospeso, con il coinvolgimento nel finanziamento di banche ed istituti finanziari cinesi.**

Varrebbe la pena considerare che alla realizzazione dell'Opera concorrono compagini francesi, spagnole, giapponesi, americane e danesi che certamente trarrebbero facili considerazioni sull'opportunità di perseverare negli investimenti in Italia, con conseguenti riflessi sul cd. "sistema Paese", mentre si potranno avvalere delle esperienze e delle conoscenze acquisite nel percorso di studio e progettuale svolto per arrivare alla stesura del progetto definitivo del Ponte. Per contro, la società proprietaria dei risultati di tali esperienze verrebbe posta in liquidazione con finale depauperamento del valore industriale creato in questi anni e dei risultati raggiunti e delle conoscenze acquisite.

Da ultimo, il blocco del progetto significherebbe arrecare pregiudizio all'immagine della Società, azzerando il valore del "brand" e determinando la sostanziale perdita dei cd. "beni immateriali" in tal caso rappresentati dal significativo patrimonio di conoscenze acquisito da SdM e messo a disposizione della stessa collettività, come si è visto, con il Sistema Informativo Territoriale ed Ambientale.

## **6. Lo Stato attuale di avanzamento del Progetto**

**Le procedure approvative del Progetto Definitivo dell'Opera** previste dalla normativa vigente per le infrastrutture strategiche d'interesse nazionale - avviate nel mese di settembre 2011 - **sono ormai in fase conclusiva.**

Ad oggi restano da acquisire il parere del Ministero per i Beni e le Attività Culturali nonché da completare la valutazione di compatibilità ambientale, in ordine alle sole parti del progetto Definitivo variare rispetto al progetto Preliminare, da parte della Commissione VIA presso il Ministero dell'Ambiente.

Con riferimento a tale ultimo profilo, i tempi previsti per il completamento delle attività della Commissione VIA hanno subito un differimento per effetto: (i) delle integrazioni al progetto Definitivo ed allo Studio d'Impatto Ambientale richieste dalla stessa Commissione - che la Società ha provveduto a riscontrare - nonché (ii) della richiesta, dalla stessa formulata nel marzo 2012, di pubblicare la documentazione integrativa per raccogliere le osservazioni del pubblico sulle integrazioni richieste - cui SdM ha dato seguito il 16 luglio u.s., in prossimità della scadenza del termine. Di tale circostanza SdM ha, peraltro, fornito informativa alle Autorità di Governo, ponendo in evidenza come si trattasse di un adempimento dovuto.

La richiesta di pubblicazione ha comportato lo svolgimento di ulteriori formalità, ormai concluse.

Lo scorso **2 ottobre si è conclusa con esito favorevole la Conferenza di Servizi sulle alternative al piano dei siti di deposito richieste dal Ministero dell'Ambiente**, della Tutela del Territorio e del Mare

Una volta ottenuti i **pareri del MATTM e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali** che sulla base dei termini di legge - ante DL 2 novembre 2012 n. 187 - erano **attesi già per la fine di ottobre**, il **Progetto Definitivo potrà essere sottoposto all'approvazione del CIPE**, sulla base dell'istruttoria effettuata dalla STM del MIT.

Dall'approvazione da parte del CIPE del Progetto Definitivo era previsto un tempo tecnico di sei mesi per l'apertura dei cantieri e di circa 6 anni e mezzo per il completamento dei lavori.

Con specifico riguardo agli aspetti ambientali, appare opportuno rilevare che SdM ha tradizionalmente considerato le tematiche ambientali come componente centrale e strategica delle diverse fasi di realizzazione dell'Opera. In tal senso è stato redatto un Piano di Monitoraggio

Ambientale Territoriale e Sociale in “area vasta”, cioè oltre il perimetro dell’area di cantiere, mai realizzato finora nel panorama delle infrastrutture pubbliche. In particolare, è stata implementata ed è operativa una rete di monitoraggio con circa 2.000 stazioni tra Calabria e Sicilia (centraline monitoraggio dell’aria, pozzi monitoraggio acque, sonde inclinometriche per controllo geomorfologico del territorio, ecc.) dedicate al monitoraggio di 14 componenti ambientali. Tale rete interessa un’area di circa 100 km<sup>2</sup>, ovvero circa 20 volte superiore a quella interessata dai lavori e copre 1600 km<sup>2</sup> di area marina. Per la gestione dei dati di monitoraggio ante operam, la Società ha sviluppato un sofisticato Sistema Informativo Territoriale Ambientale georeferenziato (SITA), da considerarsi strumento d’avanguardia nel settore di riferimento. Tale sistema, che fornisce analisi e rapporti sull’ambiente e sul territorio è condiviso via Web con le Autorità competenti e gli Enti locali interessati e viene aggiornato in tempo reale con l’alimentazione dei dati.

Per quanto attiene alla **Variante ferroviaria di Cannitello**, i cui cantieri sono stati avviati da SdM a dicembre 2009, **i lavori sono stati sostanzialmente ultimati nel maggio 2012 con l’apertura al traffico ferroviario.**

Com’è noto la Variante di Cannitello è stata realizzata per permettere la costruzione della torre lato Calabria. La definitiva sistemazione ambientale e urbanistica della Variante è prevista ad ultimazione dei lavori di costruzione del Ponte.

La conclusione dell’intervento è avvenuta nel pieno rispetto della sicurezza nei luoghi di lavoro, dei costi previsti, dell’ambiente e degli standard di qualità progettati dalla Stretto di Messina. La realizzazione di tale infrastruttura ferroviaria ha, inoltre, rappresentato un positivo banco di prova per le misure di contrasto adottate con specifici Protocolli di legalità, per la prima volta utilizzati in Italia, al fine di evitare possibili infiltrazioni della criminalità organizzata, con l’attento monitoraggio delle operazioni legate ai cantieri e la completa trasparenza, chiarezza e tracciabilità dei relativi atti amministrativi.

## **7. Le ipotesi alternative sviluppate dalla Società per la realizzazione del Progetto**

Com’è noto, **il Piano Economico Finanziario originario prevedeva che il fabbisogno finanziario del Progetto venisse coperto per il 40% circa (2,5 miliardi di Euro) con risorse proprie di Stretto di Messina – ottenute attraverso aumenti di capitale a carico dei propri azionisti di natura pubblica – e per il rimanente 60% tramite finanziamenti bancari. Tale schema è stato confermato successivamente nel piano economico finanziario che è stato approvato con Legge Finanziaria 2010, insieme al II Atto Aggiuntivo alla Convenzione di Concessione di cui è parte.**

**In conseguenza principalmente delle nuove opere richieste dagli Enti Locali e autorizzate dal Concedente, nonché dei lavori aggiuntivi resi necessari dalle sopravvenute norme di legge già illustrati in precedenza, il Progetto Definitivo approvato dalla Società nel luglio 2011 prevede maggiori costi rispetto al Progetto Preliminare per 2,2 miliardi di euro (sul punto si rinvia al precedente paragrafo 2.8) e stima l’investimento complessivo in 8,5 miliardi di euro.**

Come già ricordato in precedenza, **in base alla Convenzione di Concessione** in essere tra Stretto di Messina ed il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, **nonché in base alla normativa di riferimento, tali maggior costi, una volta approvato il Progetto Definitivo da parte del CIPE, dovrebbero essere coperti da ulteriori contributi pubblici. L’impegno finanziario complessivo a carico dello Stato risulterebbe pari quindi a 4,7 miliardi di euro.**

Peraltro, **l’analisi di fattibilità finanziaria predisposta nel luglio 2011** - in occasione dell’approvazione del Progetto Definitivo con il supporto di un primario istituto finanziario -, prendendo a riferimento operazioni infrastrutturali similari per caratteristiche e dimensioni e inoltre

le condizioni per l'accesso ai mercati finanziari prevalenti al momento, **prevede che il fabbisogno di risorse pubbliche potrebbe ridursi sostanzialmente di circa 1-1,2 miliardi di Euro**, mediante un moderato/equilibrato incremento tariffario e in caso di pieno soddisfacimento delle aspettative delle potenziali banche finanziatrici dalle risultanze delle due diligence, nonché nello scenario ottimistico di stabilizzazione dei mercati finanziari. In tale ipotesi, il fabbisogno finanziario del progetto verrebbe coperto per il 40% (complessivamente ca. 3,5-3,6 miliardi di euro) con risorse pubbliche e per il rimanente 60% tramite finanziamenti privati, in linea con le previsioni dei precedenti piani finanziari.

**La Società ha provveduto, inoltre, a valutare schemi di finanziamento e strutture finanziarie alternativi**, anche al fine di ridurre ulteriormente il fabbisogno di risorse pubbliche e agevolare al bancabilità del progetto, come meglio dettagliato nei successivi paragrafi.

### *7.1 Ottimizzazione del Progetto e applicazione delle misure di defiscalizzazione*

**La Società**, anche in considerazione dell'attuale congiuntura economica e finanziaria, **ha valutato i potenziali benefici derivanti dalle misure di natura fiscale/ regolatoria recentemente introdotte per facilitare il reperimento dei capitali privati / minimizzare l'impiego di risorse pubbliche e accelerare la realizzazione di infrastrutture di interesse pubblico.**

**Sulla base delle analisi preliminari elaborate, l'impegno di risorse pubbliche per la realizzazione del Progetto potrebbe essere ridotto a 2,1 miliardi di Euro** (pari alle risorse già assegnate a suo tempo per la realizzazione dell'Opera con apposite disposizioni di legge e Delibere CIPE e recentemente revocate) **mediante l'applicazione di un moderato incremento tariffario e delle misure di natura fiscale/regolatoria recentemente introdotte per favorire la realizzazione di nuove infrastrutture di interesse pubblico** minimizzando l'impiego di risorse pubbliche. In tale ipotesi è stato previsto inoltre che i finanziamenti privati siano reperiti facendo ricorso in misura rilevante **all'emissione di project bonds**, la cui disciplina risulta ormai completa.

Per quanto concerne **l'utilizzabilità delle predette misure di defiscalizzazione**, occorre evidenziare che l'ambito soggettivo di applicazione delle predette misure, come originariamente delineato dall'art. 18 L. n. 183/2011, è stato esteso **ad opera del D.L. n. 83/2012 e dal D.L. n. 179/2012** alle società di progetto costituite ai sensi dell'articolo 156 del Codice dei Contratti Pubblici, nonché, a seconda delle diverse tipologie di contratto, **ai soggetti interessati, ivi inclusi i concessionari**, per la realizzazione di nuove infrastrutture da realizzare con contratti di partenariato pubblico privato di cui all'articolo 3, comma 15-ter, del Codice dei Contratti Pubblici.

Peraltro, sul punto può essere utile ricordare infine che la Corte dei Conti, nell'ambito della relazione già ricordata, considerava Stretto di Messina quale società di progetto ante litteram, pienamente titolata ai compiti di progettazione ed esecuzione secondo modelli propri della finanza di progetto.

### *7.2 Semplificazione del Progetto*

**Il fabbisogno di risorse pubbliche potrebbe essere ulteriormente ridotto a 1,4 – 1,5 miliardi di Euro** (da erogarsi tra il 2014 ed il 2017 in funzione dell'avanzamento dei lavori) **sviluppando l'ipotesi di realizzare il Progetto per fasi mediante lotti funzionali.**

In particolare, la Società ha valutato in via preliminare lo scenario di prevedere **col primo lotto funzionale la realizzazione delle sole opere strettamente necessarie a garantire la piena funzionalità stradale e ferroviaria del Ponte** (i cui costi, esclusi gli oneri finanziari capitalizzati, sono stati stimati in circa 6,7 miliardi di Euro, 1,2 miliardi di Euro in meno rispetto ai 7,9 miliardi di Euro previsti per l'intero Progetto), con l'opzione di realizzare le opere richieste dagli



enti territoriali e le opere compensative in una seconda fase, successiva all'apertura al traffico, in funzione delle disponibilità finanziarie e dell'andamento della domanda di trasporto.

In tale ipotesi è stato ipotizzato anche **un moderato/equilibrato incremento delle tariffe e la normalizzazione dei mercati finanziari** e si è tenuto conto, altresì, dei **potenziali benefici derivanti dalle misure di defiscalizzazione** recentemente introdotte **per sostenere e accelerare la realizzazione di infrastrutture di interesse pubblico**. Anche in tale scenario è previsto che i finanziamenti privati siano reperiti facendo ricorso in misura rilevante **all'emissione di project bonds**.

## **8. I contenuti dell'art. 1 del DL 2 novembre 2012, n. 187 recante “Misure urgenti per la ridefinizione dei rapporti contrattuali con la Società Stretto di Messina S.p.A. ed in materia di trasporto pubblico locale”**

Con il DL 2 novembre 2012, n. 187, l'Autorità di Governo ha deciso di prorogare, per un periodo complessivo di circa 2 anni, i termini per l'approvazione del Progetto Definitivo dell'Opera, al fine di verificarne la fattibilità tecnica e la sussistenza delle effettive condizioni di bancabilità. Tale decisione è motivata dalla necessità di contenimento della spesa pubblica, vista anche la sfavorevole congiuntura economica internazionale, ed è in linea con la proposta della Commissione europea dell'ottobre 2011 di non includere più il progetto nelle linee strategiche sui corridoi trans-europei. **Qualora in questo periodo di tempo non si giungesse ad una soluzione tecnico-finanziaria sostenibile, scatterà la revoca ex lege dell'efficacia di tutti i contratti in corso tra la concessionaria Stretto di Messina S.p.A. e il Contraente Generale, con il pagamento delle sole spese effettuate e con una maggiorazione limitata al 10%. Questa nuova procedura dovrà essere accettata dal Contraente Generale tramite la sottoscrizione di un atto aggiuntivo al contratto vigente.**

In ogni caso, **durante il periodo di proroga, previa deliberazione del CIPE, potranno comunque essere assicurati sui territori interessati interventi infrastrutturali immediatamente cantierabili**, a patto che presentino **una funzionalità autonoma** e siano **già compresi nel progetto generale**.

Più in particolare, con tale DL, è previsto, anzitutto, che **la sottoscrizione, con il Contraente Generale di un apposito atto aggiuntivo al Contratto**, per l'attuazione delle disposizioni contenute nel provvedimento in esame dovrà avvenire entro il termine perentorio del 1 marzo 2013. **In caso contrario, si producono i seguenti effetti:** (i) la caducazione di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché delle convenzioni e di ogni altro rapporto contrattuale stipulato; (ii) il riconoscimento di un indennizzo costituito dal pagamento delle prestazioni progettuali contrattualmente previste e direttamente eseguite e dal pagamento di una ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto; (iii) la messa in liquidazione della Società.

**Entra sessanta giorni dalla stipula del predetto atto aggiuntivo la Società dovrà presentare al CIPE**, ai fini di un primo esame in linea tecnica del Progetto Definitivo dell'Opera, unitamente agli elaborati tecnici nonché ai necessari pareri e autorizzazioni, **i piani economico finanziari accompagnati da una completa e dettagliata analisi dell'intervento che attesti la sostenibilità dell'investimento**, con riguardo sia alle condizioni praticate nel mercato dei capitali sia alle varie ipotesi di finanziamento pubblico.

Si prevede inoltre che **il CIPE**, nell'ambito di tale esame, **possa valutare parti progettuali dotate di autonoma funzionalità**.

Una volta concluso il predetto esame da parte del CIPE, **SdM dovrà avviare le necessarie iniziative per la selezione della migliore offerta di finanziamento dell'infrastruttura con capitali privati**

(senza che ciò dia luogo ad impegni contrattuali vincolanti per la stessa Società) **entro il termine di 540 giorni decorrenti dal completamento dell'esame del progetto in linea tecnica. In caso contrario si produrranno gli stessi effetti sopra descritti.**

**Dalla data di entrata in vigore del DL, fino all'approvazione del progetto definitivo da parte del CIPE che deve pervenire entro il predetto termine di 540 giorni** (in caso contrario si produrranno gli stessi effetti sopra descritti), tutti gli effetti **dei contratti stipulati dalla Società** con il Contraente Generale e gli altri soggetti affidatari dei servizi connessi alla realizzazione dell'opera sono sospesi e **per tale periodo non potranno essere avanzate da tali soggetti pretese risarcitorie o di altra natura a nessun titolo.** Nello stesso arco temporale, sono inoltre sospesi gli adeguamenti economici a qualsiasi titolo previsti. Le parti dovranno improntare il loro comportamento secondo i principi della buona fede.

**Inoltre, SdM potrà essere autorizzata**, previa approvazione dei progetti definitivi da parte del CIPE, **ad eseguire lavori infrastrutturali, funzionali all'esigenza dell'attuale domanda di trasporto delle comunità locali**, anche in caso di mancata realizzazione dell'Opera nel suo complesso, che siano **già ricompresi nel Progetto Definitivo dell'Opera**, a mezzo di risorse finanziarie da individuare con appositi provvedimenti.

Si attribuisce ad un **atto di indirizzo** del Ministro dell'Economia e delle Finanze, di concerto con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, **il compito di impartire direttive** finalizzate all'immediato contenimento dei costi di gestione e di personale della Società.

**Nei casi di caducazione della concessione e dei rapporti contrattuali sottoscritti**, con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dell'Economia e delle Finanze, per lo svolgimento delle attività liquidatorie, **è nominato un commissario liquidatore** che dovrà concludere le operazioni entro e non oltre un anno dalla nomina.

## **9. Conclusioni**

Dalla ricostruzione effettuata emerge come **le attività svolte dalla Società con riguardo all'attuazione del Progetto siano state sempre poste in essere in costante esecuzione di atti aventi forza di legge, di norme convenzionali e di direttive ricevute dall'Autorità di Governo, come tali cogenti ed ineludibili.**

**Impegni e correlati vincoli che collocano la Società in un quadro pieno di tutela per dare concreta attuazione alle obbligazioni assunte per legge e per convenzione** nell'ambito del rapporto di concessione vigente, secondo le disposizioni e le procedure di cui alla Legge Obiettivo.

**La copertura finanziaria del Ponte**, analogamente a quanto avviene per qualsiasi progetto da realizzarsi secondo schemi di project finance, **deriva dai contributi pubblici e dalle risorse finanziarie messe a disposizione dagli azionisti, oltre che dai finanziamenti bancari da reperirsi a fronte di un piano economico finanziario in equilibrio e sostenibile.**

**Per quanto riguarda i finanziamenti da ricercare sul mercato**, si fa presente che tale attività potrà essere effettuata, come di consueto, in prossimità del verificarsi del relativo fabbisogno, sulla base delle effettive condizioni di mercato vigenti. E', comunque, evidente che l'anticipazione di tale reperimento di fondi, qualora possibile, sarebbe in ogni caso fortemente onerosa, in termini economici per l'entità delle commissioni richieste correntemente dal mercato, su un ammontare di finanziamenti di notevole rilievo. Per tale motivo, proprio per coprire l'ipotesi di un anomalo andamento dei mercati, il contratto prevedeva una fattispecie di recesso senza riconoscimento di penali, già descritta al paragrafo 4.

**Per ciò che concerne le risorse pubbliche**, l'allocazione di adeguate risorse finanziarie a carico del

bilancio dello Stato, per la realizzazione del progetto, è un vincolo che si impone, nel quadro degli impegni di finanza pubblica, in forza già della delibera CIPE 66/2003. Tali certezze sono presupposto indefettibile dell'affidamento in concessione a SdM del programma di realizzazione dell'Opera e degli impegni assunti dal Ministero concedente nei riguardi della Società con la Convenzione del 30 dicembre 2003. Successivamente, **sia le risorse per contributi in conto impianti che per l'aumento di capitale di Stretto di Messina sono state assegnate pressoché integralmente, con atti aventi forza di legge, così come con atto con forza di legge è stato approvato il PEF Aggiornato e le conseguenti modifiche alla Convenzione.**

In realtà, dovrebbe attentamente considerarsi come **l'intervenuto de-finanziamento determini eventualmente profili di perplessità sulla compatibilità giuridica delle scelte volte a rimuovere, con successivi atti, un contesto di certezze che, da un lato, garantivano l'equilibrio del piano economico finanziario dell'Opera** (come detto, approvato per legge) nell'ambito di una operazione tipica di finanza di progetto (ancorché ormai inserita in un contesto finanziario internazionale fortemente critico) **e, dall'altro, consentivano di fare fronte agli impegni già assunti nei confronti delle controparti contrattuali**, al fine di perseguire la realizzazione dell'Opera che - nell'ambito del quadro regolatorio vigente – continua a rappresentare un obbligo per la Società.

In questo senso, il **ricorso straordinario al Capo dello Stato**, presentato dalla Società nell'agosto scorso, si pone proprio come un ulteriore atto di collaborazione istituzionale, finalizzato a risolvere una criticità che, pure nell'attuale contesto di difficoltà in cui si trova il Paese, non appare coerente con il sistema di scelte finora operato – seppur in maniera non sempre lineare - in relazione al Ponte e con la necessità di tutelare i pubblici interessi.

Preme infine sottolineare che SdM non ha mai proceduto alla consegna dei lavori, né avrebbe potuto, non essendo stato ancora approvato da parte del CIPE il Progetto Definitivo dell'Opera e il nuovo Piano economico finanziario che ne sostenga la sua attuazione in concreto. In realtà la Società ha, in base al Contratto, ordinato al Contraente Generale di procedere alla stesura del Progetto Definitivo, secondo quanto previsto e richiesto dalla stessa Convenzione di Concessione con il Ministero concedente, come integrata dal II Atto aggiuntivo del 30 novembre 2009. Attività per le quali la società ha provveduto a far fronte con risorse proprie.

**In ragione delle argomentazioni sopra esposte non appaiono sussistere nell'esercizio 2011, e a tutt'oggi, elementi per mettere in dubbio la continuità aziendale della Società e conseguentemente risulta coerente anche la valutazione della partecipazione adottata dalla Controllante Anas SpA nel proprio Bilancio 2011.**

Con riferimento al **DL 2 novembre 2012, n. 187** preme rilevare che **tale provvedimento**, nell'ipotizzare un periodo di tempo necessario per l'esame tecnico del Progetto da parte del CIPE e per il reperimento da parte della Società dei capitali privati necessari sui mercati finanziari, **dà forza di legge ad una fattispecie contrattuale** (artt. 44.4 Contratto – 5.4 Accordo, richiamati al paragrafo 4), completandone il contenuto con ulteriori previsioni sul procedimento di approvazione tecnica e finanziaria del Progetto, meglio illustrate nel precedente paragrafo 8.

**La Società ha già avviato iniziative volte al contenimento dei costi di funzionamento aziendali** sulla base dell'attuale situazione di incertezza circa i tempi di realizzazione dell'Opera e **darà ovviamente pronta attuazione alle direttive che saranno fornite dai Ministeri competenti**, in base a quanto previsto dal D.L. n. 187/2012.

Infine, si segnala che **SdM ha già avviato contatti con il Contraente Generale** per addivenire, nel più breve tempo possibile, alla definizione dell'atto aggiuntivo, attuativo delle previsioni del DL in commento.