

GENOVESE, MARIANI, GRANATA, REALACCI, MARGIOTTA, BRATTI, BRAGA, MORASSUT, ANTONINO RUSSO, SIRAGUSA, SCHIRRU, TEMPESTINI, PES, SCARPETTI, BOSSA, SAMPERI, ROSATO, GOZI, SANI, FADDA, MATTESINI, BOCCIA, CARDINALE, PICCOLO, PIZZETTI, SANGA, BENAMATI, LOSACCO, PIERDOMENICO MARTINO, LOLLI, GINEFRA, CUOMO, BURTON, OLIVERIO, GIULIETTI, GINOBLE, BELLANOVA, GASBARRA, D'ANTONI, LAGANÀ FORTUGNO, GRASSI, MARCHI, CAUSI, BERRETTA, VERINI, MARANTELLI, MURER, DI BIAGIO e PERINA. - Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, al Ministro dell'economia e delle finanze. - Per sapere - premesso che:

da autorevoli fonti di stampa si è appreso che a breve «si terrà una nuova riunione del Cipe che potrebbe sbloccare una serie di opere immediatamente cantierabili e che (...) è possibile che all'ordine del giorno venga inserita anche la valutazione finale sul progetto del ponte sullo Stretto»;

un attento esame dei documenti di progetto evidenzia gravi lacune ed apparenti inosservanze rispetto alle prescrizioni e raccomandazioni con cui il Cipe aveva a suo tempo approvato la progettazione preliminare;

in particolare, il progetto cosiddetto «definitivo» manca di elementi affidati alla progettazione di enti terzi (progettazione dello scalo ferroviario sul lato-Sicilia, raccordo con la rete ferroviaria sul lato-Calabria, raddoppio della carreggiata per il collegamento tra la rete autostradale siciliana); evidenzia carenze di indagine sismica, apertamente dichiarate dalla stessa «Relazione Geologica Generale» nella quale si legge che: «per descrivere le strutture tettoniche presenti nello Stretto» ci si è basati «sui dati del progetto preliminare, in quanto non sono disponibili elementi nuovi», concludendo che: «in sede di Progetto Esecutivo sarebbe auspicabile che si aggiornassero i profili sismici del progetto preliminare ed acquisire dati aggiornati delle aree marine» (Doc. PB0004_FO, pag. 63);

lo stesso progetto mostra, sempre in relazione al profilo sismico, «lacune a livello di ricerche sul campo e/o interpretazione dei dati» e risulta non cartografata «una faglia che, se attiva, va ad incidere direttamente sulle fondamenta dei piloni o nelle sue immediate prossimità» (Osservazioni delle Associazioni ambientaliste al Progetto Definitivo, 27 novembre 2011, pag. 168);

non risulta prodotta nuova via in relazione alle importanti variazioni del manufatto principale, del quale sono stati modificati posizionamento, altezza, peso;

il progetto sopra citato non risponde in maniera soddisfacente alla raccomandazione n. 1 del CIPE ed ai rilievi della Corte dei conti in materia di aggiornamento dei flussi di traffico; il modello trasportistico utilizzato nella apposita «relazione» (Doc. G0322_F0), infatti, appare di dubbia affidabilità ed è molto probabile che mantenga elevati livelli di sovrastima dei passaggi, dato che: considera per un periodo di tempo molto lungo (oltre 30 anni) una sola variabile (la crescita del Pil) come determinante del volume di traffico, trascurando del tutto altre variabili strutturali (ad esempio, la dinamica demografica della popolazione, la dinamica del «parco-automezzi») la cui tendenza stazionaria riduce l'impatto del Pil sulla domanda di trasporto; non tiene conto nell'analisi di previsione del costante calo di passeggeri

in attraversamento sullo Stretto di Messina negli ultimi 15 anni, pur debitamente descritto nell'apposito paragrafo; sussistono notevoli incertezze in relazione sia alla natura statistica che al valore dei parametri utilizzati per convertire la crescita del Pil in variazione dei passaggi sul ponte (parametri che lo studio applica al loro livello massimo);

dopo aver proceduto a stime di breve e di lungo periodo del Pil per la Sicilia e l'Italia, lo studio sostanzialmente raddoppia i tassi di crescita di Sicilia e Calabria per un periodo di 12 anni (6 precedenti e 6 seguenti l'avvio dell'esercizio del ponte), senza esporre le ragioni e gli sviluppi analitici di tali effetti e menzionando solo un oscuro effetto «trascinamento»;

in relazione all'evoluzione attesa della domanda di passaggi da/per la Sicilia, il progetto definitivo prevede già dall'anno 2011 una brusca impennata, lontana sia dal trend storico che dalla realtà

attuale;

lo stesso studio ipotizza che l'esistenza del ponte modificherà le preferenze modali dei passeggeri da/per la Sicilia, riducendo in maniera significativa la percentuale di domanda rivolta al mezzo aereo ed incrementando fortemente la domanda di uso dei mezzi gommati, basando tali previsioni su indagini prevalentemente telefoniche, poco adatte a rilevare preferenze relative a scenari ipotetici complessi, quale quello determinato dall'eventuale esistenza del ponte;

le previsioni non tengono conto del rischio di chiusura dell'opera per alcuni giorni l'anno a causa dei venti;

ad esito di tali «forzature», vengono offerte previsioni di utilizzo del ponte in linea con gli scenari intermedi del progetto preliminare le quali, non finalizzate ad analisi costi-benefici, non offrono alcun elemento di valutazione per la sostenibilità economica e finanziaria dell'opera;

nell'analisi costi-benefici del progetto preliminare, gli scenari fondati sugli stessi livelli di attraversamento generavano valori attuali negativi quando si simulava un incremento del costo dell'opera del 15 per cento. Poiché tale costo è passato da 4,4 ad 8,5 miliardi di euro, crescendo del 93 per cento (ovvero del 39 per cento, se si considera l'importo messo a base della gara al lordo degli oneri di interessi), non risulta credibile che l'opera sia economicamente e finanziariamente sostenibile;

risulta non conclusa la procedura di via del Ministero dell'ambiente in relazione allo stesso progetto;

nel settembre 2009 è intervenuto tra Stretto di Messina spa contraente generale un accordo che ha alterato ex-post in maniera sostanziale alcuni requisiti e condizioni posti a base della gara e dichiarati a suo tempo non negoziabili dallo stesso amministratore delegato della società concessionaria (risposta del dottor Pietro Ciucci alla Senatrice Anna Donato del 21 dicembre 2005, prot. n. 1899); in particolare, nella citata risposta il dottor Ciucci aveva affermato che: «La disciplina dei rapporti tra la Concessionaria ed il Contraente Generale dell'opera non è stata né dovrà costituire oggetto di una puntuale negoziazione tra le parti» perché l'articolato del contratto «è stato inviato ai tre raggruppamenti ammessi a concorrere per l'affidamento con gli altri documenti di gara». In risposta a ciò, i concorrenti hanno dovuto fornire «a pena di esclusione, la formale attestazione "di aver verificato e di accettare senza condizioni in riserva alcuna tutte le norme, disposizioni, clausole e condizioni di cui... allo schema di contratto e suoi allegati,... avendo di ciò tenuto conto nel formulare la propria offerta"». Ancora nello stesso documento Ciucci chiariva che: «il contratto consisterà nello schema anzidetto con il solo inserimento dei contenuti economici dell'offerta accolta»; inoltre, in merito alle penali, richiamando lo schema di contratto, veniva chiarito che dopo l'approvazione del progetto definitivo da parte del Cipe, qualora la società Stretto di Messina non avesse approvato il progetto esecutivo o non avesse avviato i cantieri, il contratto avrebbe potuto essere unilateralmente

risolto riconoscendo al contraente generale «le prestazioni regolarmente effettuate, il rimborso delle spese sostenute se documentate e ritenute congrue, nonché una ulteriore somma pari al 10 per cento dell'importo predetto» (Articolo 44 del contratto);

in contrasto con tali affermazioni l'accordo intervenuto nel settembre 2009, all'articolo 3 ed all'articolo 5: ha ridotto dal 15 per cento (percentuale contenuta nell'offerta accolta) al 10 per cento l'importo di «prefinanziamento a carico del contraente generale, prevedendo la possibilità di una ulteriore riduzione fino al limite minimo del 5 per cento (il limite minimo previsto nel bando era fissato alla percentuale doppia del 10 per cento) (articolo 3); ha previsto che, a seguito dell'approvazione del progetto definitivo da parte del Cipe, la mancata approvazione del progetto esecutivo da parte di società Stretto di Messina o il mancato avvio dei cantieri obblighino a riconoscere «ad Eurolink il pagamento delle prestazioni rese e delle spese sino a quel momento sostenute come previste all'articolo 44.4 del Contratto senza alcuna maggiorazione ed incluse quelle precedenti alla stipula del presente atto, nonché di quelle da sostenere per la smobilitazione delle attività, oltre a un indennizzo per la perdita del contratto nella misura del 5 per cento dell'importo

risultante dal progetto definitivo diminuito di un quinto» (articolo 5);

tale accordo stravolge le clausole del contratto, favorendo il Contraente generale e danneggiando la parte pubblica, determinando fin dall'approvazione del progetto definitivo un ipotetico diritto a penali di importo elevatissimo, in aperta contraddizione a quanto ufficialmente dichiarato dall'amministratore delegato della società concessionaria;

il Presidente del Consiglio ha correttamente sostenuto la necessità di «procedere ad una verifica puntuale delle opere» (Sole 24 ore, 27 dicembre 2011) da valutare, ma occorre altresì considerare i fondati dubbi sulle reali caratteristiche di «definitività» del progetto del ponte sullo Stretto di Messina, le carenze documentali, le inadeguatezze analitiche, la reiterata inaffidabilità delle stime di traffico, la conseguente probabile insostenibilità finanziaria dell'opera, il non completamento della procedura di via, l'assenza della valutazione di incidenza richiesta dalla Comunità europea, la non corretta considerazione dei vincoli paesaggistici e di quelli idrogeologici, l'esclusione del progetto dal core network dei dieci corridoi delle Reti transeuropee di trasporto (TEN-T) dell'Unione europea, nonché l'intervenuta alterazione a posteriori di condizioni e clausole che costituivano parte integrante del bando di gara per l'individuazione del contraente generale -:

se non ritenga opportuno:

a) adoperarsi affinché il CIPE consideri - secondo quanto previsto dal Contratto - il progetto definitivo del ponte, a proprio insindacabile giudizio, meritevole di approvazione senza che il Contraente Generale possa avanzare richieste per il riconoscimento di maggiori compensi;

b) valutare in maniera approfondita la legittimità dell'accordo sottoscritto nel settembre 2009 tra la società concessionaria ed il contraente generale;

c) considerare in maniera meditata l'adeguatezza degli attuali organi di amministrazione della società Stretto di Messina spa, titolare di una concessione dello Stato, ai fini della tutela dell'interesse pubblico, promuovendone eventualmente la rimozione;

valutare altresì l'utilità (ove venisse rescisso il contratto con il contraente generale) della esistenza stessa della società Stretto di Messina spa, promuovendone eventualmente lo scioglimento.

(4-14821)