



Corte dei Conti

Sezione centrale di controllo sulla gestione
delle Amministrazioni dello Stato

* * * *

*Esiti dei finanziamenti
per il ponte sullo Stretto di Messina*

Magistrati relatori:

Cons. Tommaso D'AMBROSIO

Primo Ref. Fabio Gaetano GALEFFI

“Esiti dei finanziamenti per il ponte sullo stretto di Messina”

INDICE

	pag.
Sintesi	5
1. Premessa	6
1.1 <i>Finalità dell'indagine</i>	6
2. Iniziative per il Ponte sullo Stretto di Messina	7
2.1 <i>Base normativa e sviluppi successivi</i>	8
2.2 <i>Legge 1158/1971 e recenti modifiche</i>	9
2.3 <i>Assetto societario</i>	12
3. Progetto preliminare	13
3.1 <i>Cronistoria del progetto</i>	13
3.2 <i>Approvazione del progetto preliminare (deliberazione CIPE 66/2003)</i>	14
3.3 <i>Accordo di programma</i>	21
3.4 <i>Convenzione di concessione</i>	23
3.5 <i>Affidamenti dopo le gare</i>	25
4. Stime di traffico	27
5. Stime dei flussi di cassa	37
6. Tutela ambientale	38
7. Finanziamenti	42
7.1 <i>Quadro economico</i>	42
7.2 <i>Finanziamento legge 166/2002</i>	43
7.3 <i>Risultanze contabili</i>	45
7.4 <i>Analisi dei costi capitalizzati</i>	49
7.5 <i>Decreto-legge 93/2008 – riutilizzazione somme versate all'entrata</i>	53
7.6 <i>Deliberazioni CIPE 69/2008, 91/2008 e 10/2009 – successivi aggiornamenti</i>	55
7.7 <i>Decreto-legge 78/2009 – finanziamento e commissario straordinario</i>	65
8. Considerazioni conclusive	66
Tabelle allegate	68

Tabelle		pag.
1.	Composizione societaria attuale	12
2.	Ipotesi incremento PIL – crescita alta	27
3.	Ipotesi incremento PIL – crescita bassa	27
4.	Passeggeri da e per la Sicilia	28
5.	Merci da e per la Sicilia	28
6.	Variazioni modalità di trasporto	26
7.	Veicoli che attraversano lo stretto annualmente	29
8.	Composizione percentuale veicoli in transito sullo stretto	29
9.	Riepilogo dati stimati di traffico	32
10.	Consistenza del parco veicoli	33
11.	Flussi di cassa con crescita economica alta	37
12.	Flussi di cassa con crescita economica bassa	37
13.	Quadro economico	42
14.	Incidenza dei costi capitalizzati sul valore della produzione	45
15.	Composizione dei costi capitalizzati	46
16.	Composizione degli altri ricavi e proventi	47
17.	Rapporti di credito/debito con lo Stato e con gli azionisti	48
18.	Costi capitalizzati per tipologia (1982–2005)	50
19.	Riepilogo costi capitalizzati (1982–2005)	51
20.	Aggiornamento costi e disponibilità 2001–2006 (stralcio)	55
21.	Interventi della Legge obiettivo da cantierare nel triennio 2009-2011.....	56
22.	Aggiornamento costi e disponibilità 2006–2008 (stralcio)	56
23.	Proposta di Piano Infrastrutture Strategiche 2009 (stralcio)	57
24.	Opere avviate e non completate (stralcio)	57
25.	Avanzamento programmatico per opere avviate e famiglie di infrastrutture (stralcio)	58
26.	Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche deliberate dal CIPE (stralcio)	58
27.	Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di pre-istruttoria al CIPE (stralcio)	58
28.	Interventi fondo infrastrutture – quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009) (stralcio)	59
29.	Interventi fondo infrastrutture – quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (stime di tiraggio di cassa) (stralcio)	59
30.	La manovra Triennale 2009–2011 (stralcio)	59

Grafici		pag.
1.	Composizione percentuale veicoli in transito sullo stretto ..	29
2.	Ipotesi scenario con ponte – crescita bassa	30
3.	Ipotesi scenario con ponte – crescita alta	30
4.	Ipotesi scenario senza ponte – crescita bassa	31
5.	Ipotesi scenario senza ponte – crescita alta	31
6.	Costi capitalizzati per macroattività (1982–2005)	49
7.	Costi capitalizzati per tipologia (1982–2005)	50
 Tabelle in allegato		 68
Allegato “A” – Composizione societaria		69
A/1.	Composizione societaria (1981)	69
A/2.	Composizione societaria (1982)	69
A/3.	Composizione societaria (1990)	69
A/4.	Composizione societaria (1993)	69
A/5.	Composizione societaria (1996)	70
A/6.	Composizione societaria (2000)	70
A/7.	Composizione societaria (2001)	70
A/8.	Composizione societaria (2005)	70
A/9.	Composizione societaria (2007 e attuale)	71
Allegato “B” – Stime di traffico		72
B/1.	Ipotesi scenario con ponte – crescita bassa	72
B/2.	Ipotesi scenario con ponte – crescita alta	72
B/3.	Ipotesi ripartizione ponte/traghetto – crescita bassa	73
B/4.	Ipotesi ripartizione ponte/traghetto – crescita alta	74
B/5.	Ipotesi scenario senza ponte – crescita bassa	75
B/6.	Ipotesi scenario senza ponte – crescita alta	75
Allegato “C” – Costi capitalizzati		76
C/1.	Costi capitalizzati per anno (1982–2005)	76
C/2.	Costi capitalizzati per macroattività e tipologia (1982–2005)	77
C/3.	Costi capitalizzati per anno, macroattività e tipologia	78
C/4.	Costi fattibilità (dettaglio per tipologia)	79
C/5.	Ricerca e studi (dettaglio per tipologia)	79
C/6.	Definizione progetto (dettaglio per tipologia)	80
C/7.	Implementazione progetto (dettaglio per tipologia)	80
C/8.	Costi capitalizzati per metodo di capitalizzazione	81
Allegato “D” – Prospetti riepilogativi decreti di variazione		82
D/1.	Prospetti riepilogativi decreti di variazione	82

Sintesi

La legge 1158/1971, recante "Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente", con le successive modifiche, ha affidato alla Stretto di Messina s.p.a. il compito di progettare e realizzare il ponte sullo stretto di Messina.

Gli azionisti della società, costituita nel 1981, sono attualmente Anas s.p.a. con l'81,48%, Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. con il 13%, la regione Calabria con il 2,57% e la regione siciliana con il 2,57%.

La spesa per l'opera, risultante dall'importo previsto nel progetto preliminare approvato nel 2003, ammonterebbe a 4,68 miliardi di euro, ma nell'<Allegato Infrastrutture> al DPEF 2009/2013, l'importo per il ponte sullo stretto di Messina, compreso tra gli interventi della Legge obiettivo da cantierare nel prossimo triennio, è indicato in 6,1 miliardi di euro. Lo stesso importo è indicato nell'<Allegato Infrastrutture> al DPEF 2010/2013.

Le notizie acquisite da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti indicano, al dicembre 2009, un onere complessivo dell'investimento pari ad euro 6.349.802.000 da coprirsi per la quota di 2,5 miliardi di euro (pari al 40% del costo totale dell'investimento) da risorse proprie della società (per 1,2 miliardi di euro) e dai contributi in conto impianti assegnati dalla legge n. 102/2009 (1,3 miliardi di euro) e per la parte rimanente del 60% da finanziamenti da reperire sui mercati internazionali, senza garanzie da parte dello Stato.

Il progetto del ponte sullo stretto di Messina si presenta come un traguardo ambizioso e sebbene la fase progettuale – in posizione funzionale rispetto alla realizzazione dell'opera – sia in corso, occorre rilevare che la prosecuzione delle attività procedurali dipende da ulteriori decisioni da assumere in sede politica e amministrativa.

Nel corso della relazione sono state esaminate le modalità di contabilizzazione dei valori della produzione della s.p.a. Stretto di Messina e sono stati esposti nel dettaglio gli elementi che compongono l'aggregato "costi capitalizzati" sulla base delle informazioni fornite dalla società stessa.

All'esito dell'analisi, la Corte dei conti ritiene che sia opportuna una attenta valutazione – da parte del Governo nel suo insieme e nelle sue articolazioni esecutive (Ministeri e CIPE) e tecnico-operative (Stretto di Messina s.p.a. e suoi azionisti) – dei profili di:

- a) fattibilità tecnica, analizzata nel 2000 e formalizzata nel progetto preliminare approvato nel 2003;
- b) attualizzazione delle stime di traffico che stanno alla base del disegno progettuale del ponte sullo stretto di Messina, oggetto di analisi effettuata nel 2001;
- c) compatibilità ambientale, in relazione al contenuto sostanziale della procedura di messa in mora n. 2003/4090, avviata dalla Commissione Europea in data 12 ottobre 2005 e ritirata in data 17 ottobre 2007;
- d) completezza delle modalità di imputazione nel bilancio dello Stato delle somme, già destinate all'intervento per il ponte sullo stretto di Messina e successivamente oggetto di riutilizzazione.

1. Premessa

1.1 Finalità dell'indagine

La presente indagine concerne gli "esiti dei finanziamenti" attribuiti dallo Stato alla società "Stretto di Messina s.p.a." (di seguito indicata anche: Stretto di Messina), in vista della progettazione e realizzazione del ponte tra Calabria e Sicilia.

L'indagine si propone pertanto di analizzare le spese sostenute dalla Stretto di Messina in relazione ai rapporti tra Stato e Società stessa.

L'istruttoria è stata aperta e condotta nei confronti della Società Stretto di Messina s.p.a. con sede in Roma e del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – Direzione Generale per la Programmazione.

2. Iniziative per il Ponte sullo Stretto di Messina

La prospettiva di realizzare un collegamento stabile tra Calabria e Sicilia, attraverso lo stretto di Messina¹, è lontanissima nel tempo.

Sotto l'aspetto più strettamente normativo, la legge statale 28 marzo 1968 n. 384 provvedeva a finanziare un concorso di idee allo scopo di dar corso ad un collegamento viario e ferroviario².

Con D.M. 12 maggio 1969, pubblicato in G.U. n. 134 del 28 maggio 1969, l'Anas bandì, infatti, un concorso di idee o di progetti di massima per stabilire se, e con quali sistemi, potesse essere effettuato il collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia ed il continente. Il concorso, al quale parteciparono 143 concorrenti, si concluse con 6 primi premi *ex aequo* relativi a 5 soluzioni tipologiche aeree ed una galleria in alveo ancorata sui fondali marini, e con 6 secondi premi *ex aequo*, recanti una soluzione sub-alvea, una alvea con una galleria appoggiata sui fondali marini e 4 aeree.

Già in precedenza, tuttavia, la legge della Regione siciliana 27 gennaio 1955 n. 2 aveva promosso studi preliminari sulla medesima materia³.

¹ Lo stretto di Messina, come noto, costituisce allo stesso tempo il punto di separazione tra Calabria e Sicilia ed il punto di congiunzione tra mar Tirreno a nord e mar Ionio a sud. La larghezza minima di 3.150 metri si incontra sulla direttrice Ganzirri-Punta Pezzo. La sella esistente sul fondale marino si estende sino alla profondità di 80 metri. I due mari che si congiungono sullo stretto hanno caratteristiche fisiche diverse, e pertanto l'area dello stretto è caratterizzata da particolari correnti marine. Infatti le maree che si incontrano sullo stretto hanno cadenza contraria, ed il dislivello che si viene a creare provoca alternativamente una corrente nord-sud quando le acque tirreniche entrano nello Ionio ed una corrente ascendente da sud quando le acque ioniche vanno nel Tirreno. Il fenomeno delle correnti sullo stretto determina particolari caratteristiche della superficie del mare ("tagli" o "scale di mare" simili a onde; "garofoli" o "macchie d'olio" che danno luogo a gorgi), dovute anche alla oscillazione più o meno veloce di ingenti masse d'acqua in un ristretto spazio di mare. Con questi presupposti, a cui si aggiungono le variabili dovute ai venti che soffiano nel tratto di mare tra isola e penisola ed alle condizioni meteorologiche, è facile immaginare che gli antichi ritenessero pericolosissima la navigazione nello stretto, considerato capace di portare al naufragio anche il nocchiere più esperto.

² Recante "Finanziamento per provvedere alle spese occorrenti per lo studio dei problemi relativi alla realizzazione del collegamento viario e ferroviario sullo stretto di Messina". Tale legge è stata recentemente abrogata dall'articolo 24 del decreto-legge 25 giugno 2008 n. 112, convertito in legge 6 agosto 2008 n. 133 (l'abrogazione espressa è riportata al punto 2385 dell'all. A al decreto-legge).

³ Recante: "Autorizzazione al Governo regionale ad eseguire indagini geologiche e geofisiche per accertare la possibilità di effettuare, attraverso un ponte sospeso, il collegamento fra la Sicilia e la Calabria".

2.1 Base normativa e sviluppi successivi

Il provvedimento legislativo di base concernente lo Stretto di Messina è indubbiamente la legge 17 dicembre 1971 n. 1158⁴, con la quale lo Stato italiano procedeva alla costituzione di una società di progetto *ante litteram*⁵, attribuendo ad un soggetto societario – da costituirsi su base azionaria già predefinita – i compiti di progettazione ed esecuzione degli interventi.

La legge 1158/71, all'art. 1, disponeva infatti che alla realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici fra la Sicilia e il continente si provvedesse mediante affidamento dello studio, della progettazione e della costruzione nonché dell'esercizio del solo collegamento viario, ad una società per azioni al cui capitale partecipi direttamente o indirettamente l'IRI con almeno il 51 per cento e, per il restante 49 per cento, le Ferrovie dello Stato, l'ANAS, le regioni Sicilia e Calabria ed altre amministrazioni ed enti pubblici⁶.

La S.p.a. veniva costituita quasi 10 anni dopo, e precisamente l'11 giugno 1981, con attribuzione delle quote in base a quanto previsto dalla legge.

Veniva quindi approvato il decreto interministeriale n. 3437 del 27 dicembre 1985 da parte dei Ministri dei lavori pubblici e dei trasporti, di concerto con i Ministri del bilancio e della programmazione economica, del tesoro, delle partecipazioni statali e della marina mercantile, che affidava in concessione alla società "Stretto di Messina S.p.a", con sede in Roma, lo studio, la progettazione e la costruzione del collegamento viario e ferroviario, nonché l'esercizio del solo collegamento viario tra la Sicilia e il continente.

La convenzione relativa alla predetta concessione è stata stipulata in data 27 dicembre 1985.

Nel 1986 la Società Stretto di Messina proponeva uno studio di fattibilità per tre tipologie di collegamento: aerea, alvea e subalvea. Su tale studio nel 1987 Ferrovie e Anas si esprimevano, dal punto di vista tecnico, a favore della soluzione ponte.

Nel dicembre 1992 la Società stessa presentava il progetto di massima per il ponte sospeso, unitamente allo studio di impatto ambientale, all'Anas e alle Ferrovie.

Nel 1997 il progetto veniva quindi trasmesso dalla Società Stretto di Messina al Consiglio Superiore dei LL.PP., il quale, tenuto conto dei pareri tecnici resi nel frattempo da Anas e Ferrovie (rispettivamente nel 1994 e nel 1995) esprimeva parere favorevole al progetto consentendo di passare alle successive fasi operative.

Veniva poi emanata la direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri 23 gennaio 1998⁷, con cui la società "Stretto di Messina" è stata dichiarata organismo di diritto pubblico ai sensi e per gli effetti delle direttive sugli appalti pubblici nn. 93/36/CEE, 93/37/CEE e 92/50/CEE: la società veniva pertanto sottoposta al rispetto delle procedure previste da tali direttive per l'aggiudicazione degli appalti necessari alla realizzazione dell'opera.

⁴ Recante "Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente".

⁵ Nella disciplina attuale il riferimento è al d.lgs. 163/2006, ed in particolare all'art. 172 che reca la disciplina delle società di progetto, all'art. 173 che indica le modalità di realizzazione delle infrastrutture (prevedendo la concessione di costruzione e gestione e l'affidamento unitario a contraente generale) ed all'art. 176 che reca la disciplina dell'affidamento a contraente generale.

⁶ Come poi si vedrà, la composizione della compagine azionaria è variata e sono state apportate modifiche al testo originario della legge 1158/71.

⁷ Recante "Adeguamento alla normativa comunitaria in materia di appalti pubblici della concessione alla società Stretto di Messina", in G.U. n. 56 del 9 marzo 1998.

2.2 Legge 1158/1971 e successive modifiche

La legge 17 dicembre 1971, n. 1158, recante "Collegamento viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente" disponeva, come già detto, che per la realizzazione di un collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente – opera dichiarata di preminente interesse nazionale – si provvedesse mediante una società per azioni.

La società "Stretto di Messina s.p.a." è stata altresì autorizzata a svolgere all'estero, quale impresa di diritto comune ed anche attraverso società partecipate, attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse⁸.

La previsione legislativa di quote – inizialmente programmate in mano all'IRI per il 51 per cento e, per il restante 49 per cento, in mano alle Ferrovie dello Stato, all'ANAS, alle regioni Sicilia e Calabria e ad altre amministrazioni ed enti pubblici – è stata eliminata dall'articolo 2, comma 91, del decreto-legge 3 ottobre 2006 n. 262, convertito in legge 24 novembre 2006 n. 286.

E' necessario sottolineare che l'art. 2 del citato decreto-legge 262/2006, convertito in legge 286/2006, ha introdotto altre significative disposizioni in relazione a "Stretto di Messina s.p.a.", in particolare ai commi 92 e 93.⁹⁻¹⁰

Le modifiche apportate all'art. 2 della legge 1158/71 riguardano la separazione dei flussi contabili nel caso di erogazione di contributi per lo svolgimento di attività connesse¹¹.

La disciplina della società "Stretto di Messina", pur non prevedendo deroghe alle maggioranze assembleari, contiene la facoltà per le Ferrovie dello Stato e per l'ANAS, di nominare rispettivamente almeno un amministratore ed un sindaco; identica facoltà di nomina di un amministratore è data a ciascuna delle due regioni; lo statuto della società deve altresì prevedere la previa designazione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per la nomina di tre degli altri amministratori¹².

Ai sensi dell'art. 2 della legge 1158/1971, in deroga alle disposizioni del codice civile, il presidente del consiglio di amministrazione della società è nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (comma 4). La società è autorizzata inoltre, in deroga alle limitazioni di cui all'articolo 2410 del codice civile, ad emettere obbligazioni per un importo superiore al capitale versato (comma 5).

⁸ Il primo comma dell'art. 1 è stato modificato dall'art. 5 del d. lgs. 114/2003 e dall'art. 2, comma 91, del decreto-legge 262/2006, convertito in legge 286/2006.

⁹ Comma 93. *Le risorse di cui al comma 92, nel rispetto del principio di addizionalità, sono assegnate per il 90 per cento alla realizzazione di opere infrastrutturali e per il 10 per cento ad interventi a tutela dell'ambiente e della difesa del suolo. Le suddette risorse sono destinate, per il 70 per cento, ad interventi nella regione Sicilia e, per la restante parte, ad interventi nella regione Calabria. Le modalità di utilizzo sono stabilite, per la parte relativa agli interventi infrastrutturali, con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con le regioni Sicilia e Calabria, e, per la parte relativa agli interventi in materia ambientale, con decreto del Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa con le regioni Sicilia e Calabria*

¹⁰ Comma 92: *Le risorse finanziarie inerenti agli impegni assunti da Fintecna S.p.a. nei confronti di Stretto di Messina S.p.a., al fine della realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia ed il continente, una volta trasferite ad altra società controllata dallo Stato le azioni di Stretto di Messina S.p.a. possedute da Fintecna S.p.a., sono attribuite al Ministero dell'economia e delle finanze ed iscritte, previo versamento in entrata, in apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture "Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell'ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria*

¹¹ Modifica apportata dall'art. 5 del d. lgs. 24 aprile 2003, n. 114.

¹² Modifica apportata dal medesimo art. 5 del d. lgs. 24 aprile 2003, n. 114.

In base all'art. 3 della legge istitutiva, *"alla società concessionaria è affidato l'esercizio, la gestione e la manutenzione del collegamento sullo stretto di Messina, ad eccezione di quanto riguarda gli impianti ferroviari che, ad ultimazione e collaudo definitivo dell'opera, passeranno in esercizio, gestione e manutenzione all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, secondo il vigente ordinamento. Le spese generali di gestione dell'opera e della relativa manutenzione, ordinaria e straordinaria, sono a carico della società concessionaria."*

L'art. 1 del d. lgs. 24 aprile 2003 n. 114, recante "Modifiche ed integrazioni alla legge 17 dicembre 1971, n. 1158, relativa alla realizzazione dell'attraversamento stabile dello Stretto di Messina, a norma dell'articolo 14 della legge 1 agosto 2002, n. 166" ha introdotto nella legge 1158 l'art. 3-bis, ove si precisa che la *"società Stretto di Messina S.p.A., concessionaria per legge della realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario, ivi comprese le necessarie opere connesse, nonché della gestione e manutenzione del collegamento viario e di altri servizi pubblici pertinenti il collegamento tra la Sicilia ed il continente, opera di preminente interesse nazionale, è organismo di diritto pubblico ai sensi e per gli effetti delle direttive comunitarie 93/36/CEE, 93/37/CEE e 92/50/CEE, ed è, pertanto, sottoposta al rispetto delle procedure previste da tali direttive ed eventuali successive modificazioni per l'aggiudicazione di appalti pubblici di forniture, lavori e servizi; la società garantisce nel proprio ambito lo svolgimento dei compiti previsti per il responsabile del procedimento dalle norme della legge 11 febbraio 1994, n. 109, e successive modificazioni, che la riguardano."*

In tale veste la società ha facoltà di approvare il progetto esecutivo e di autorizzare le varianti esecutive di "carattere non sostanziale", che risulteranno necessarie in corso d'opera, "sentito il comitato scientifico".

L'inserimento del progetto sullo stretto di Messina tra le opere di preminente interesse nazionale ai sensi della legge 21 dicembre 2001 n. 443 (legge obiettivo) con i relativi meccanismi di finanziamento è stato sancito dall'art. 2 del citato d.lgs. 114/2003, che ha sostituito con un nuovo testo il precedente art. 4 della legge 1158.

Il nuovo art. 4 ha inoltre previsto la costituzione di un comitato scientifico, con oneri a carico della società (comma 6) e ha disposto che *"in considerazione del carattere eccezionale dell'opera e della entità dei mezzi finanziari occorrenti per la sua realizzazione da reperire sul mercato, il carico di interessi passivi e di ogni altro onere finanziario facente capo alla società concessionaria, nei primi 7 anni di gestione, potrà essere capitalizzato in bilancio fra le immobilizzazioni immateriali ed essere ammortizzato, per un periodo superiore a quello massimo previsto dall'articolo 2426 del codice civile, per tutta la durata della concessione e con determinazione del consiglio di amministrazione della società, con il consenso del collegio sindacale."* (comma 7).

Altre significative modifiche alla disciplina dell'assetto dei rapporti tra amministrazione pubblica e società Stretto di Messina sono contenute nel nuovo art. 5 della legge 1158, sostituito dall'art. 3 del d.lgs. 114/2003, laddove si precisa che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti assume la funzione di concedente della società Stretto di Messina S.p.A. e subentra ad ANAS e a RFI – Rete Ferroviaria Italiana S.p.a. nei rapporti con la società concessionaria di cui alla convenzione in data 27 dicembre 1985.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti provvede inoltre alla vigilanza sulle attività della società concessionaria avvalendosi, ove non vi siano specifiche professionalità interne, della struttura tecnica di missione di cui all'art. 2, comma 3, lettera a), del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190¹³.

Il nuovo art. 5 precisa anche:

– che la società concessionaria provvede direttamente, ovvero mediante contraenti generali o concessionario di costruzione e gestione alle operazioni di esproprio delle aree necessarie e alla realizzazione degli interventi affidatigli;

– che gli interventi relativi al collegamento stabile viario e ferroviario e ad altri servizi pubblici pertinenti il collegamento tra la Sicilia ed il continente sono dichiarati di particolare urgenza ai sensi e per gli effetti dell'articolo 22 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327;¹⁴

– che agli interventi relativi alla realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario e di altri servizi pubblici pertinenti il collegamento tra la Sicilia e il continente si applicano le disposizioni della legge 21 dicembre 2001, n. 443, e del decreto legislativo 20 agosto 2002, n. 190 e successive modificazioni.

Da notare ancora che il nuovo art. 7 della legge 1158, come sostituito dall'art. 4 del d.lgs. 114/2003, reca una specifica disciplina di dettaglio della convenzione da stipulare tra il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e la società concessionaria entro 60 giorni dall'approvazione del progetto preliminare. In particolare, si prescrive che vengano precisate in convenzione:

- le modalità per la riconsegna all'Amministrazione statale dell'opera e relative pertinenze al termine della concessione; la specificazione della quota annuale di ammortamento degli investimenti in stretta osservanza alle previsioni contenute nel piano economico finanziario, con la indicazione del valore residuo dell'investimento non ammortizzato al termine della concessione;
- le modalità di reperimento, da parte della società concessionaria, dei mezzi finanziari occorrenti per la realizzazione delle prestazioni affidate, tenendo conto della possibilità di cedere in proprietà o diritto di godimento beni immobili allo scopo espropriati, la cui utilizzazione sia strumentale o connessa all'opera affidata, secondo le previsioni dell' articolo 19, comma 2, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, come modificato dalla legge 1° agosto 2002, n. 166.¹⁵

¹³ Abrogato dall'art. 256 del d.lgs. 163/2006; quest'ultimo provvedimento, recante il "Codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture in attuazione delle direttive 2004/17/CE e 2004/18/CE" ha ripreso il contenuto della precedente legislazione in materia.

¹⁴ Si riporta il testo dell'art. 22, commi 1 e 2, del D.P.R. 8-6-2001 n. 327 "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia di espropriazione per pubblica utilità. (Testo A)."

Art. 22. (L) Determinazione urgente dell'indennità provvisoria.

"1. Qualora l'avvio dei lavori rivesta carattere di urgenza, tale da non consentire l'applicazione delle disposizioni dell'articolo 20, il decreto di esproprio può essere emanato ed eseguito in base alla determinazione urgente della indennità di espropriazione, senza particolari indagini o formalità. Nel decreto si dà atto della determinazione urgente dell'indennità e si invita il proprietario, nei trenta giorni successivi alla immissione in possesso, a comunicare se la condivide. (L)

2. Il decreto di esproprio può altresì essere emanato ed eseguito in base alla determinazione urgente della indennità di espropriazione senza particolari indagini o formalità, nei seguenti casi:

a) per gli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n. 443;

b) allorché il numero dei destinatari della procedura espropriativa sia superiore a 50."

¹⁵ Questa disposizione è contenuta nella lettera "n" del comma 3 dell'art. 7 della legge 1158/71, come sostituito dall'art. 4, del d.lgs. 114/2003, che si riporta qui di seguito:

2.3 Assetto societario

Sulla base delle informazioni fornite da Stretto di Messina s.p.a., la composizione dell'assetto societario, partendo dalla costituzione della società, così come si è evoluto nel tempo, è quella che risulta dalle tabelle inserite nell'allegato "A" alla presente relazione.

Al momento attuale, la composizione della compagine sociale è la seguente.

Tab. 1 – Composizione societaria attuale

dall'1/10/2007	euro	%
ANAS	313.623.561,60	81,848
Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.	49.813.375,80	13,000
Regione Calabria	9.871.678,56	2,576
Regione Siciliana	9.871.178,04	2,576
totale	383.179.794,00	100,000

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Dall'esame dei dati, emerge che la società, sempre in mano totalmente pubblica, dal 2007 è passata sotto il controllo dell'Anas, che è proprietaria dell'81,84% delle quote azionarie.

Questa situazione, come evidente, lascia nelle mani di un unico azionista la responsabilità delle iniziative da assumere e delle decisioni da adottare per il raggiungimento dello scopo sociale, trovandosi gli altri soggetti in posizione nettamente defilata: Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. ha il 13% delle azioni; le due Regioni Calabria e Sicilia possiedono ciascuna una quota di appena il 2,57%, così determinatesi nel 2005 a seguito del mancato incremento delle proprie partecipazioni, attuato, invece, dagli altri azionisti.

"3. In particolare la convenzione, nel quadro delle previsioni del progetto preliminare approvato, disciplina, tra l'altro:

n) le modalità di reperimento, da parte della società concessionaria, dei mezzi finanziari occorrenti per la realizzazione delle prestazioni affidate, tenendo conto della possibilità di cedere in proprietà o diritto di godimento beni immobili allo scopo espropriati, la cui utilizzazione sia strumentale o connessa all'opera affidata, secondo le previsioni dell'articolo 19, comma 2, della legge 11 febbraio 1994, n. 109, come modificato dalla legge 1° agosto 2002, n. 166;"

3. Progetto preliminare

3.1 Cronistoria del progetto

Stretto di Messina ha precisato, in sede istruttoria, di aver presentato nel 1986 ad Anas e Ferrovie dello Stato, quali enti concedenti, il Rapporto di Fattibilità basato su tre diverse tipologie di attraversamento (aerea, alvea e subalvea). Nel 1988 i concedenti ed il Consiglio superiore dei Lavori pubblici si orientavano verso la scelta di un ponte sospeso ad una o due campate.

Nel maggio 1990 la Stretto di Messina procedeva alla consegna, agli enti concedenti, dei progetti tipologici preliminari, relativi al ponte sospeso ad una e a due campate. Il progetto di massima veniva completato nel 1992, inoltrato agli enti concedenti e quindi trasmesso al Consiglio superiore dei lavori pubblici che esprimeva il proprio parere favorevole – con osservazioni, prescrizioni e raccomandazioni – nell'ottobre 1997.

Di seguito alle disposizioni del Consiglio Superiore dei lavori pubblici, il CIPE, con deliberazione n. 33 del 19 febbraio 1999, decideva di sottoporre il progetto ad un esame da parte di *advisors* da individuare con procedure di evidenza pubblica, con riguardo in particolare ad aspetti specifici relativi alla concezione spaziale d'inserimento delle opere sul territorio ed altri profili di carattere ambientale, aspetti specifici delle strutture e degli impianti, necessità di più complete valutazioni degli eventi di rischio critici per la circolabilità, delle previsioni di traffico e delle verifiche di carattere finanziario.

Le gare, indette dal Ministero dei Lavori Pubblici di concerto con il Ministero del Tesoro, portavano all'affidamento a *Steinman International Inc (Parson Transportation Group)*, dell'incarico di verificare il profilo tecnico–ingegneristico tenendo conto delle osservazioni del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e, all'ATI, composta da *PriceWaterhouseCoopers, Certet — Bocconi, Sintra, Net Engineering*, dell'incarico di analizzare e valutare le problematiche trasportistiche, territoriali, ambientali, sociali, economiche e finanziarie inerenti alla realizzazione dell'infrastruttura.

Gli *advisors* consegnavano i loro rapporti finali rispettivamente nel novembre 2000 e nel febbraio 2001. La *Steinman International Inc* nel rapporto finale inseriva specifiche raccomandazioni concernenti l'ottimizzazione della geometria del ponte, dei dettagli strutturali e di quei particolari che possono influenzare la futura manutenzione e la gestione operativa, e forniva anche suggerimenti da includere nelle specifiche progettuali da adottarsi in fase di progetto esecutivo¹⁶.

Nel 2001 la deliberazione CIPE n. 121 inseriva il Ponte sullo Stretto di Messina tra le opere di preminente interesse nazionale, in base alla Legge Obiettivo 443/2001.

¹⁶ Nel rapporto finale *Steinman* sugli "Approfondimenti di aspetti tecnici di carattere specialistico del progetto di massima del ponte sullo stretto di Messina", presentato al Ministero dei Lavori Pubblici (novembre 2000), sono contenute, tra le altre, le seguenti indicazioni: "In fase di progettazione esecutiva dovrebbero essere condotte ulteriori ricerche di tipo aerodinamico sull'effetto delle barriere frangivento [pag. i-2]; le barriere stradali e i franchi ai bordi delle corsie necessitano aggiornamenti per adeguamento agli standard attuali di progettazione stradale [pag. i-3]; utilizzazione di rivestimenti drenanti per il manto stradale [pag. i-4]; aggiornamento dei criteri sismici utilizzando le conoscenze recentemente acquisite nel settore e considerazione di un numero più ampio di scenari di moti sismici [pag. i-6]. Nel progetto esecutivo dovrebbe essere riesaminata la continuità degli irrigidimenti longitudinali delle travate all'incrocio con i traversi [pag. i-8]; si dovrà altresì studiare ulteriormente le connessioni tanto ai cassoni longitudinali quanto alle travature trasversali, delle sezioni di impalcato realizzate in grigliate e destinate alle corsie di emergenza [pag. i-8]"

Nel 2002 la Società ha quindi provveduto in proprio ad elaborare il Progetto Preliminare dell'opera, sulla base delle previsioni normative intervenute, in particolare in materia di sicurezza, ed a seguito delle indicazioni fornite dal Comitato Scientifico nel frattempo costituito (febbraio 2002).

Il 16 gennaio 2003 il progetto preliminare, corredato da uno studio di impatto ambientale predisposto da un soggetto esterno individuato mediante gara internazionale e dagli elaborati per la localizzazione urbanistica, veniva trasmesso da Stretto di Messina s.p.a. ai Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e per i Beni e le Attività Culturali, oltre che alla Regione Calabria ed alla Regione Sicilia.

3.2 Approvazione progetto preliminare (deliberazione CIPE n. 66/2003)

Mediante la deliberazione n. 66 del 1° agosto 2003, il CIPE ha approvato il progetto preliminare del ponte sullo stretto di Messina. La deliberazione contiene in effetti tutta una serie di elementi utili a comprendere lo sviluppo nel tempo dell'iniziativa "Ponte sullo Stretto".

In particolare viene richiamata, nelle premesse della deliberazione, la normativa in materia, a partire dalla legge 1158/1971, sino alla legge 443/2001, alle modifiche apportate dalla legge 166/2002¹⁷, al d.lgs. 190/2002¹⁸ e infine al d.lgs. 114/2003, modificativo della legge 1158.

Vengono inoltre citate alcune precedenti deliberazioni del CIPE sulla materia:

- la deliberazione n. 33 del 19 febbraio 1999, che aveva disposto, previa valutazione delle considerazioni del Consiglio Superiore dei lavori pubblici (voto n. 220 del 10 ottobre 1997), l'indizione di due distinte procedure ad evidenza pubblica, l'una per la definizione degli aspetti territoriali, ambientali, sociali, economici e finanziari del predetto progetto di massima e l'altra per approfondimenti su aspetti tecnici di carattere specialistico;
- la deliberazione n. 121 del 21 dicembre 2001 che aveva inserito il Ponte sullo Stretto di Messina nel primo programma delle infrastrutture stilato ai sensi della legge 443/2001.

La citata deliberazione 66/2003 contiene inoltre una dettagliata descrizione dell'intervento, sotto diversi profili.

La deliberazione precisa che il progetto del ponte sullo Stretto costituisce l'aggiornamento del progetto di massima del 1992, tenuto conto delle raccomandazioni e indicazioni nel frattempo raccolte¹⁹, nonché degli adeguamenti conseguenti alla intervenuta normativa in materia di sicurezza, di progettazione stradale e per lo studio di impatto ambientale. La deliberazione recepisce inoltre i pareri favorevoli (con raccomandazioni e prescrizioni) espressi dal Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, dal Ministero per i beni e le attività culturali, dalla Regione Calabria e dalla Regione Sicilia.

¹⁷ L'art. 14 della legge 166/2002 delega il Governo a riformare la legge 1158/1071.

¹⁸ L'art. 16, comma 5, del d.lgs. 190/2002 stabilisce che la procedura per l'approvazione del progetto preliminare e del progetto definitivo, prevista dagli artt. 3-5 della legge 443/2001 per le infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale, si applica all'attraversamento stabile dello Stretto di Messina per il quale individua altresì nella società Stretto di Messina S.p.A. il soggetto aggiudicatore ai sensi del medesimo decreto legislativo. Da notare che il d.lgs. 190/2002 è stato abrogato dall'art. 256, del d.lgs. 12 aprile 2006 n. 163, ma il suo contenuto (cfr. *infra*) è stato riproposto in tale ultimo decreto.

¹⁹ Alcune indicazioni sono state fornite dal Comitato tecnico scientifico allo scopo istituito dal Ministro delle infrastrutture e dei trasporti nel febbraio 2002.

Profilo infrastrutturale

La deliberazione delinea un progetto preliminare avente le seguenti essenziali caratteristiche:

- scelta fondamentale di un ponte sospeso a campata centrale unica di lunghezza pari a 3.300 metri, con un impalcato di complessivi 3.666 metri, campate laterali comprese, e una larghezza di 60 metri;

- sezione stradale dell'impalcato composta da tre corsie per ogni carreggiata (due di marcia ed una di emergenza), ciascuna di 3,75 metri;

- sezione ferroviaria comprendente due binari con due marciapiedi laterali pedonabili;

- altezza massima delle due torri di 382,60 metri sul livello del mare,

- passaggio navigabile avente una altezza minima di 65 metri ed una larghezza di 600 metri;

- inclusione nel progetto delle opere di raccordo stradale e ferroviario sui versanti calabrese e siciliano, in massima parte in galleria, per assicurare il collegamento del ponte al nuovo tracciato dell'autostrada Salerno–Reggio Calabria ed alla prevista linea ferroviaria Napoli–Reggio Calabria, da un lato, ed alle tratte autostradali Messina–Catania e Messina–Palermo nonché alla prevista nuova stazione ferroviaria di Messina, dall'altro.

Queste caratteristiche rendono il progetto del ponte sullo stretto di Messina il più ambizioso sinora ideato al mondo²⁰.

²⁰ Si possono aggiungere, per avere possibilità di paragone con altre strutture esistenti, alcuni dati di riferimento, tratti da fonti di pubblico dominio.

In ordine cronologico, il primato del ponte a sospensione (a campata unica) con maggiore lunghezza, è rappresentato dalla seguente serie:

▪ <i>Wheeling</i>	anno 1849	metri 308	U.S.A.
▪ <i>John A. Roebling</i>	anno 1867	metri 322	U.S.A.
▪ <i>Brooklyn</i>	anno 1883	metri 486	U.S.A.
▪ <i>Williamsburg</i>	anno 1903	metri 488	U.S.A.
▪ <i>Bear Mountain</i>	anno 1924	metri 497	U.S.A.
▪ <i>Benjamin Franklin</i>	anno 1926	metri 533	U.S.A.
▪ <i>Ambassador</i>	anno 1929	metri 564	U.S.A.-CANADA
▪ <i>George Washington</i>	anno 1931	metri 1.067	U.S.A.
▪ <i>Golden Gate</i>	anno 1937	metri 1.280	U.S.A.
▪ <i>Verrazzano</i>	anno 1964	metri 1.298	U.S.A.
▪ <i>Humber</i>	anno 1981	metri 1.410	U.K.
▪ <i>Akashi-Kaikyo</i>	anno 1998	metri 1.991	Giappone

Attualmente, tra il ponte di *Akashi* e quello di *Humber*, ci sono 2 ponti sospesi (senza conteggiare il ponte cinese di *Xihoumen*, di metri 1.650 di campata principale, che è in costruzione):

▪ <i>Storebæltsbroen</i>	anno 1998	metri 1.624	Danimarca
▪ <i>Runyang</i>	anno 2005	metri 1.490	Cina

Gli altri ponti sopra i 1.000 metri di campata unica sono nell'ordine:

▪ <i>Jiangyin</i>	anno 1999	metri 1.385	Cina
▪ <i>Tsing Ma</i>	anno 1997	metri 1.377	Hong Kong
▪ <i>Yangluo</i>	anno 2007	metri 1.280	Cina
▪ <i>Högakustenbron</i>	anno 1997	metri 1.210	Svezia
▪ <i>Mackinac</i>	anno 1957	metri 1.158	U.S.A.
▪ <i>Minami Bisan-Seto</i>	anno 1989	metri 1.118	Giappone
▪ <i>Huangpu</i>	anno 2008	metri 1.108	Cina
▪ <i>Bosforo II</i>	anno 1988	metri 1.090	Turchia
▪ <i>Bosforo I</i>	anno 1973	metri 1.074	Turchia
▪ <i>Kurushima-Kaikyo III</i>	anno 1999	metri 1.030	Giappone
▪ <i>Kurushima-Kaikyo II</i>	anno 1999	metri 1.020	Giappone
▪ <i>Tago</i>	anno 1966	metri 1.013	Portogallo
▪ <i>Forth Road</i>	anno 1964	metri 1.006	Regno Unito

In Europa i ponti sospesi più lunghi si trovano in Danimarca (*Storebæltsbroen*), Turchia, Portogallo e Regno Unito.

Il ponte sospeso più lungo del mondo è quindi dall'anno 1998 quello di *Akashi-Kaikyō* in Giappone, con una altezza delle torri di 282 metri ed una lunghezza totale di 3.911 metri: la campata principale è di 1.991 metri, anche se le due torri poggiano sul fondale del mare.

Come appare anche nella documentazione (relazione istruttoria "ponte sullo stretto di Messina" presentata presso il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nel luglio 2003, parte seconda, pag. 54), "l'eccezionalità della soluzione strutturale sviluppata si riassume e si esplicita nella dimensione della luce centrale, maggiore di circa il 50% rispetto al record attuale costituito dai 1.991 m del recente ponte giapponese di *Akashi-Kaikyo*."

L'incremento di lunghezza della campata principale sospesa è calcolabile nel 39,6%: 3.300 metri del progetto stretto di Messina rispetto ai 1.991 metri dell'*Akashi-Kaikyō*; altra differenza tra i due ponti è nell'altezza delle torri: *Akashi* metri 297 e Messina metri 382,6.

Il ponte attualmente più largo è indicato da fonti di pubblico dominio in quello cinese di *Tsing Ma* (metri 41), mentre il ponte sullo stretto è progettato di 60,4 metri.

Il risparmio di tempo stimato per il percorso sul ponte sullo stretto, rispetto al traghetto, è stimabile in 2 ore per i treni (considerando il percorso di accesso ed il dislivello tra il percorso ferroviario e la quota di accesso al ponte che è di circa 70 metri sul livello del mare) e di 1 ora su gomma (considerando la durata del percorso di accesso).

L'oscillazione verticale del ponte è stimata (secondo il rapporto finale *Steinman* sugli "Approfondimenti di aspetti tecnici di carattere specialistico del progetto di massima del ponte sullo stretto di Messina", presentato al Ministero dei Lavori Pubblici nel novembre 2000, p. i-7) sino a 7 metri in presenza di effetti termici e di carico anche se rari (1 treno e traffico intenso), risultando in tal modo il canale navigabile per una altezza di 57 metri rispetto ai 64 metri previsti in progetto.

Aspetti economico-finanziari

Il progetto preliminare prevede:

– un costo complessivo di costruzione dell'opera, collegamenti stradali e ferroviari inclusi, di 4.684,3 Meuro a valori 2002, ivi compreso il limite di spesa per le opere e misure mitigatrici e compensative dell'impatto ambientale, territoriale e sociale pari a 130 Meuro;

– uno schema economico-finanziario, sviluppato sulla base dei presupposti riportati nella relazione istruttoria del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, senza previsione di oneri a carico delle risorse destinate all'attuazione del programma delle opere strategiche;

– un finanziamento dell'opera derivante per il 40% dall'aumento di capitale della società Stretto di Messina, già deliberato dagli azionisti, e per il rimanente 60% tramite finanziamenti da reperire sui mercati internazionali senza garanzie da parte dello Stato.

Aspetto attuativo

La citata deliberazione 66/2003 prevede infine che il soggetto aggiudicatore società Stretto di Messina procederà alla realizzazione dell'opera attraverso l'affidamento a contraente generale, ai sensi degli articoli 9 e 10 del d. lgs. 190/2002, mediante gara internazionale, basata sul progetto preliminare, da bandire entro l'anno 2003.

La deliberazione stessa indicava che il programma di esecuzione dell'opera di attraversamento e dei relativi collegamenti di cui al punto precedente dovesse essere finalizzato al completamento delle attività realizzative, comprese le propedeutiche, in 6 anni, con inizio dei lavori nel maggio 2005, ultimazione nell'aprile 2011 ed apertura al traffico stradale e ferroviario nel 2012.

La convenzione per la concessione della realizzazione dell'opera veniva stipulata tra Stretto di Messina s.p.a. e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il 30 dicembre 2003²¹; ad essa sono seguiti due atti aggiuntivi²².

In sede istruttoria, Stretto di Messina ha specificato che il Piano economico finanziario allegato alla Convenzione non prevedeva l'erogazione di contributi a fondo perduto, né il ricorso a garanzie da parte dello Stato: il fabbisogno finanziario per l'opera sarebbe stato coperto per una quota di circa il 40% attraverso aumento di capitale da parte degli azionisti, e, per il resto, ricorrendo al capitale di debito secondo gli schemi della finanza di progetto.

Il tema della fattibilità tecnica di un'opera tanto imponente, quale il ponte sullo Stretto di Messina, è stato oggetto di studi approfonditi che si riferiscono al periodo antecedente l'approvazione del progetto preliminare (2003).

Il rapporto *Steinman* per il progetto di massima si premura di indicare sin dalle premesse che il livello di sviluppo progettuale è "*significativamente più avanzato di quanto comunemente avviene secondo le consuetudini internazionali*".²³

Nella memoria fatta pervenire il 9 dicembre 2009 per l'adunanza del 15 dicembre successivo, Stretto di Messina ripercorre le tappe fondamentali del percorso progettuale.

La società riferisce che le più importanti conferme circa la fattibilità del ponte sullo stretto di Messina, in esito ad un imponente complesso di studi, sperimentazioni e progettazioni durato quasi due decenni e che ha coinvolto numerosi esperti ed Istituti ai massimi livelli della tecnica internazionale, sono pervenute tra il 1997 ed il 2001 con il voto favorevole del Consiglio Superiore dei LL.PP. (10/10/1997) e con i pareri positivi resi al Governo dall'advisor Steinman sulle problematiche ingegneristiche (novembre 2000) nonché dall'advisor PriceWaterhouseCoopers (sulle problematiche trasportistiche, territoriali, ambientali, sociali ed economico-finanziarie inerenti alla realizzazione dell'infrastruttura, 28/02/2001).

Nel 1997 il Consiglio Superiore dei LL.PP. riteneva all'unanimità che " ... il ponte sospeso sullo Stretto di Messina dalla luce centrale di 3.300 m possa essere realizzabile in piena sicurezza conservando la completa affidabilità funzionale".

²¹ Approvato con D.I. 16 gennaio 2004.

²² Rispettivamente il 25 febbraio 2004 ed il 24 marzo 2006. Il decreto ministeriale di approvazione del secondo atto aggiuntivo non risulta registrato alla Corte dei conti.

²³ Cfr. rapporto finale *Steinman* sugli "Approfondimenti di aspetti tecnici di carattere specialistico del progetto di massima del ponte sullo stretto di Messina", presentato al Ministero dei Lavori Pubblici nel novembre 2000, p. i-1.

Nel 2000 l'advisor Steinman, società che vanta esperienza ed autorevolezza ai massimi livelli mondiali nel campo dei ponti sospesi, rilevava, tra l'altro "che il livello di sviluppo di questo progetto di massima è significativamente più avanzato di quanto comunemente avviene secondo le consuetudini internazionali e che il lavoro è stato eseguito ad un altissimo livello di professionalità, utilizzando metodologie ingegneristiche aggiornate allo stato dell'arte. Non esistono problemi progettuali fondamentali che possano impedire di procedere al progetto esecutivo. La resistenza e l'efficienza di servizio del ponte sono state convalidate mediante confronti con gli standard progettuali e le pratiche adottate per ponti sospesi di grande luce realizzati in altre parti del mondo".

L'advisor, formula infine alcune raccomandazioni in ordine ad aspetti da approfondire/ottimizzare in sede di progetto esecutivo. Molti di questi aspetti sono poi oggetto di successivi approfondimenti da parte della Stretto di Messina SpA fino alla redazione, nel 2004, dei documenti di gara; gli aspetti restanti sono posti come obiettivi per il progetto definitivo negli stessi documenti di gara.

Negli anni successivi (2001-2003), gli aspetti tecnico-scientifici del progetto vengono ulteriormente studiati, tenuto conto sia dei citati pareri, sia dei più recenti sviluppi della tecnologia e della più recente normativa nel settore.

Nel 2002, il progetto del 1992 è oggetto di una istruttoria e di conseguenti indirizzi da parte del "Comitato Tecnico Scientifico per il ponte sullo stretto di Messina" allo scopo istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Stretto di Messina SpA predispone il Progetto Preliminare sulla base delle indicazioni del Comitato (documento di "Indirizzi Progettuali e Deliberazioni per il Progetto Preliminare", espressamente condiviso dal Ministro), progetto che viene approvato dal CIPE nell'agosto 2003 (deliberazione n. 66 in data 1° agosto 2003) secondo la procedura prevista dalla Legge Obiettivo. Riferisce Stretto di Messina che il CIPE prende atto, tra l'altro "che il progetto proposto ... recepisce sia le raccomandazioni formulate dal suddetto Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ... sia le indicazioni del Comitato Tecnico Scientifico alla scopo istituito dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ...".

La società procede quindi a sviluppare i documenti di gara per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva e realizzazione dell'opera. In questa sede vengono aggiornati ed approfonditi alcuni aspetti fondamentali nei confronti della fattibilità dell'opera, in particolare per quanto riguarda l'aerodinamica, le azioni del vento e quelle sismiche.

Nel 2003 viene istituito in sede alla concessionaria un Comitato Scientifico che costituisce la naturale prosecuzione di quello già istituito dal Ministero. Il Comitato svolge funzioni di indirizzo ed in tale ambito promuove lo sviluppo di nuovi studi e quindi redige il documento "Fondamenti Progettuali e Prestazioni Attese per l'opera d'attraversamento" che stabilisce i fondamentali requisiti geometrici e funzionali del ponte posti a base di gara.

Infine, negli anni 2004-2005, in sede di gara, il progetto preliminare del ponte viene sottoposto ad ulteriori studi e valutazioni indipendenti da parte dei concorrenti per l'affidamento a Contraente Generale della progettazione definitiva e realizzazione dell'opera.

Entrambi i concorrenti, dopo approfonditi esami e verifiche del progetto lo condividono e ne assumono la piena responsabilità in ordine alla sua fattibilità ed al conseguimento dei risultati prescritti. Infatti il contratto prevede la piena responsabilità anche progettuale del Contraente Generale in ordine alle prestazioni dell'opera con particolare riguardo alla sicurezza e all'efficienza di servizio. Le

compagnini dei concorrenti comprendono i maggiori e più autorevoli progettisti di grandi ponti sospesi:

- I'ATI Impregilo: COWI AIS (Danimarca), progettista del più grande ponte sospeso europeo (Storebaelt) e Sund & Baelt (Danimarca), concessionaria dello stesso ponte;

- I'ATI Astaldi: CHODAI Co. Ltd (Giappone), progettista del più grande ponte sospeso del mondo (Akashi).

In particolare il raggruppamento aggiudicatario (ATI Impregilo), a valle di propri approfonditi studi, calcoli e verifiche:

a) condivide consapevolmente la concezione proaettuale complessiva ed il quadro prestazionale;

b) recepisce correttamente e con giusta sensibilità le indicazioni Stretto di Messina circa gli obiettivi di ottimizzazione;

c) delinea miglioramenti e ottimizzazioni all'interno della stessa concezione.

L'ATI Impregilo – come riferisce ancora Stretto di Messina s.p.a. – condivide e sostanzialmente rispetta le previsioni del Progetto Preliminare, mantenendo - ben al di là delle prescrizioni dei documenti di gara - l'impronta progettuale generale e la maggior parte delle soluzioni di dettaglio, confermandone la fattibilità e assumendone, con la firma del progetto di gara, la piena responsabilità tecnica.

Sempre nel 2005 vengono presentate le offerte da parte dei concorrenti per l'affidamento delle attività di Project Management Consultant (PMC). Si tratta di una figura molto diffusa all'estero ma del tutto innovativa nel panorama delle opere pubbliche italiane: il PMC è il soggetto che con una propria adeguata struttura tecnica svolge le attività di controllo e verifica della progettazione (definitiva ed esecutiva) e della realizzazione dell'opera assistendo la stazione appaltante nei suoi compiti di Alta Sorveglianza. Il PMC ha quindi l'obiettivo di verificare e monitorare, con i metodi più adeguati, tutte le variabili dei processi gestionali e delle tecniche progettuali-realizzative al fine di assicurare il rispetto degli standard di qualità, dei tempi e dei costi previsti per la realizzazione del ponte sullo Stretto.

Il contratto prevede la responsabilità tecnica diretta del PMC in ordine al conseguimento delle prestazioni stabilite per l'opera: anche questa gara richiede quindi una consapevole valutazione degli aspetti di fattibilità. Si aggiudica il contratto Parsons Transportation Group Inc. (USA), uno dei "giganti" mondiali dell'ingegneria delle grandi infrastrutture e dei grandi ponti, la cui presenza garantisce ulteriormente che alla progettazione ed alla costruzione del Ponte sarà dedicata la più adeguata e competente attenzione.

Fermo restando il fatto che la fattibilità e la configurazione generale dell'opera sono ampiamente acquisite, il progetto definitivo – conclude Stretto di Messina s.p.a. nella memoria presentata in data 9 dicembre 2009 – costituirà occasione di ulteriori studi anche al fine di definire possibili soluzioni migliorative.

3.3 Accordo di programma

L'Accordo di programma²⁴ è stato firmato in data 27 novembre 2003 e disciplina gli adempimenti essenziali per la realizzazione dell'opera.

In sintesi, gli interventi a cura dell'Anas sono i seguenti:

- delocalizzare le due aree di servizio di Villa San Giovanni;
- realizzare un sovrappasso autostradale tra le due aree di servizio;
- realizzare la variante in galleria all'attuale A3 in corrispondenza di Forte Piale;
- consentire l'accesso ai cantieri impiantati per la realizzazione dell'opera dall'autostrada;
- consentire l'attraversamento autostradale con le modalità più opportune (eventuali nastri trasportatori aerei o sottopassi);
- completare gli interventi di adeguamento dell'autostrada A3.

All'art. 4 si prevede che l'eventuale maggior onere sarà a carico di Stretto di Messina s.p.a., comprese le somme a disposizione per le opere in affiancamento e per le opere provvisorie di cantiere, incluso il sovrappasso autostradale, nonché per le sistemazioni finali delle aree interessate dalle opere di pertinenza della Stretto di Messina s.p.a.: esso sarà quantificato, insieme alle modalità di erogazione, in apposita convenzione da stipularsi tra Anas s.p.a. e Stretto di Messina s.p.a..

Gli interventi a cura di Rete Ferroviaria Italiana s.p.a. sono:

- realizzazione della variante della esistente linea ferroviaria tirrenica in corrispondenza di Cannitello;
- realizzazione della linea AV/AC Battipaglia – Reggio Calabria, primo stralcio funzionale, costituito dal ramo di collegamento con la linea ferroviaria esistente in corrispondenza di Villa San Giovanni e completamento delle principali fasi funzionali atte a determinare una capacità adeguata ai livelli di traffico posti a base del progetto preliminare;
- nuova stazione di Messina.

La R.F.I. s.p.a assume all'art. 6 l'obbligo di corrispondere alla Stretto di Messina un canone annuale fissato in 100,6 milioni di euro, per il primo anno di esercizio dell'opera; per gli anni successivi tale importo sarà aggiornato annualmente al tasso di inflazione programmato e ad esso sarà aggiunta una variabile pari al 75% dei transiti di carrozze e/o vagoni eventualmente eccedenti le quantità indicate nell'allegato B all'accordo di programma.

All'art. 7 dell'accordo è previsto che, a partire dal primo anno di esercizio del collegamento ferroviario, sarà erogato annualmente, per tutta la durata della concessione, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Stretto di Messina s.p.a. un importo di 38 milioni di euro pari ai contributi connessi all'attività di traghettamento ferroviario per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia versato dallo Stato a R.F.I. s.p.a.. Tale importo sarà aggiornato all'anno di entrata in esercizio e, successivamente, anno per anno, sulla base del tasso di inflazione programmato.

²⁴ Intergoverno tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il Ministero dell'Economia e delle Finanze, l'Anas s.p.a., la R.F.I. Rete Ferroviaria Italiana s.p.a., la Regione Calabria, la Regione Siciliana e Stretto di Messina s.p.a.

Al fine di garantire l'esecuzione dell'Accordo di programma è prevista la costituzione di un Collegio di Vigilanza²⁵, al quale è stato attribuito il compito di verificare l'attuazione dell'accordo stesso e di promuovere la composizione bonaria di eventuali controversie.

²⁵ Costituito da: un membro, con funzioni di presidente, su designazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, un membro su designazione del Ministro dell'Economia e delle Finanze, un membro su designazione della Regione Calabria, un membro su designazione della Regione Siciliana, un membro su designazione di Anas s.p.a., un membro su designazione di R.F.I. s.p.a, un membro su designazione di Stretto di Messina s.p.a.

3.4 Convenzione di concessione

La convenzione prevista dall'art. 7 della legge 1158/71 e successive modifiche, stipulata in data 30 dicembre 2003, disciplina i rapporti tra concedente (Ministero dei Trasporti) e Concessionaria (Stretto di Messina s.p.a.) relativi alla costruzione del ponte sullo Stretto di Messina e alla gestione del collegamento viario. La concessione ha la durata di 38 anni a partire dal 1° gennaio 2004, di cui 30 per la gestione, decorrenti dall'entrata in esercizio dell'opera.

In particolare la concessionaria provvede:

a) a curare che il progetto definitivo dell'opera sia redatto secondo le previsioni del D.lgs. 190/02 ed approvato ai sensi dell'art. 4 del medesimo D.lgs. 190/02 sentito il Comitato scientifico;

b) a curare che il progetto esecutivo sia redatto secondo le previsioni del D.lgs. 190/02 e ad approvare il progetto medesimo con delibera del proprio Consiglio di Amministrazione sentito il Comitato scientifico;

c) a curare l'espletamento, anche tramite l'affidatario, delle operazioni di esproprio delle aree necessarie alla realizzazione dell'opera²⁶;

d) alla realizzazione dell'opera tramite l'affidatario²⁷;

e) ad esercitare l'alta sorveglianza sulla realizzazione dell'opera da parte dell'affidatario, anche ai fini di un effettivo controllo antimafia²⁸;

f) ad assicurare l'assistenza alle operazioni di collaudo dell'opera²⁹;

g) a presentare al concedente il piano triennale dei lavori di manutenzione ordinaria dell'opera che verrà aggiornato con cadenza annuale;

h) a presentare al concedente i progetti di manutenzione straordinaria;

i) a sottoporre i progetti relativi ad eventuali investimenti aggiuntivi al concedente, il quale dovrà comunicare la propria determinazione al riguardo entro i successivi 90 giorni, previa sottoposizione al CIPE;

j) a mantenere la funzionalità dell'opera, curandone la manutenzione ordinaria e straordinaria in esecuzione dei piani e dei progetti di cui alle precedenti lettere g) e h);

l) a gestire il collegamento viario secondo il piano di esercizio;

m) ad effettuare le rilevazioni statistiche della circolazione viaria.

²⁶ Le operazioni di occupazione e di esproprio delle aree necessarie alla realizzazione dell'opera vengono effettuate a cura e spese della concessionaria e formano parte integrante dell'investimento.

²⁷ La concessionaria realizza l'opera mediante affidamento ad uno o più contraenti generali, ponendo a base di gara il progetto preliminare.

²⁸ In particolare, ai sensi dell'art. 9, comma 3, del D.lgs. 190/02 la concessionaria provvederà alla stipula di accordi con gli organi competenti in materia di sicurezza nonché di prevenzione e repressione della criminalità, finalizzati alla verifica preventiva del programma di realizzazione dell'opera, in vista del successivo monitoraggio di tutte le fasi di esecuzione delle opere e dei soggetti che le realizzano. negli atti contrattuali dovrà essere previsto, ai sensi dell'art. 9, comma 2, del D.lgs. 190/02, che l'affidatario sia obbligato a consegnare alla concessionaria il piano degli affidamenti (compresi i sub-affidamenti ed i noli), delle espropriazioni e delle forniture di materiale.

²⁹ Il collaudo finale dovrà intervenire entro sei mesi dell'ultimazione dei lavori; alla nomina della o delle commissioni di collaudo tecnico-amministrativo provvede il concedente; potranno esser nominate anche più commissioni di collaudo tecnico-amministrativo in corso d'opera; le spese e gli onorari dei collaudatori, nonché le spese per i servizi di supporto e di indagine, saranno inseriti nelle previsioni del Piano economico-finanziario formando parte integrante dell'investimento. Si potrà dare luogo all'entrata in esercizio in via provvisoria dell'opera, o di una parte funzionale di essa, in anticipo rispetto al collaudo finale.

Sono attribuiti alla concessionaria gli introiti derivanti dalla gestione del collegamento viario, il canone da parte di R.F.I. s.p.a., i contributi già versati dalla Stato a R.F.I. s.p.a. per garantire la continuità territoriale tra il continente e la Sicilia, gli eventuali contributi che dovessero essere destinati alla realizzazione dell'opera, il valore di riscatto alla scadenza della concessione e ogni altro provento derivante dalla titolarità dell'opera; la concessionaria ha inoltre il diritto di compiere tutte le operazioni mobiliari, immobiliari, commerciali, ecc. al fine dello sfruttamento economico di marchi e brevetti".

Per il reperimento di mezzi finanziari aggiuntivi, la concessionaria può cedere in proprietà o in diritto di godimento beni immobili espropriati, la cui utilizzazione sia strumentale o connessa all'opera, secondo le previsioni dell'art. 19, comma 2, della legge 109/94 modificato dalla legge 166/02.³⁰

Nella convenzione è previsto, all'art. 10, punto 5, lettera b, che "l'affidatario dovrà porre a disposizione, ad uso ed alloggio del personale della Guardia di Finanza, un numero di locali non inferiore a quello prescritto per gli uffici di direzione lavori, completamente arredati, illuminati, nonché dotati delle attrezzature logistiche e funzionali che saranno richieste dalla stessa Guardia di Finanza".

Alla scadenza della concessione, la concessionaria trasferisce l'opera al concedente, il quale dovrà corrispondere, a titolo di acconto, un importo pari al 90% del valore di riscatto calcolato in via provvisoria rispetto all'ultimo bilancio di esercizio disponibile; il saldo sarà corrisposto entro 6 mesi dal termine dell'ultimo anno di esercizio.

Al concedente spetta il potere di vigilanza sull'operato della concessionaria in fase di progettazione, realizzazione e gestione dell'opera.

³⁰ Cfr. nota 15.

3.5 Affidamenti dopo le gare

Riferisce Stretto di Messina s.p.a. di aver proceduto all'espletamento, nel corso dell'anno 2005, di quattro gare internazionali, rispettivamente per l'individuazione di:

a) *General Contractor*, cui affidare la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione dell'opera;³¹

b) *Project Management Consultant*, cui affidare l'attività di controllo e verifica della progettazione definitiva ed esecutiva e della realizzazione dell'opera;³²

c) Monitore Ambientale, cui far svolgere per conto della Società Stretto di Messina l'attività di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale per la fase ante operam, di costruzione e di esercizio (post operam) del Ponte sullo Stretto e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari;³³

d) *Broker Assicurativo*, cui affidare i servizi di consulenza e intermediazione assicurativa per la copertura dei rischi relativi alla realizzazione dell'opera.³⁴

Allo stato attuale³⁵, Stretto di Messina riferisce che l'unico dei predetti quattro contratti che ha manifestato una "sia pur iniziale attuazione" è quello del *Project Management Consultant*.

Per il contratto stipulato con il contraente generale, la società riferisce di essere stata impossibilitata ad impartire l'Ordine Inizio Attività, a causa della intervenuta entrata in vigore di norme (art. 2, commi 91–92–93 del decreto–legge 262/2006, convertito in legge 286/2006³⁶, poi modificato dal comma 1155 dell'art. 1 legge

³¹ Da notizie rese disponibili da Anas, emerge che "il General Contractor si assume il rischio tecnico della realizzazione, pertanto la gara ha rappresentato anche un esame approfondito del progetto preliminare del Ponte. Tutte le impostazioni progettuali, di ordine tecnico ed economico, sono state confermate. Valore della gara 4,4 miliardi di euro, per effetto del ribasso offerto si è ridotto di circa il 12% pari a 3,9 miliardi di euro. Contratto firmato nel marzo 2006 con l'Associazione Temporanea di Imprese formata dalla capogruppo mandataria Impregilo S.p.a. e dai seguenti mandanti: Sacyr S.A. (Spagna), Società Italiana Per Condotte D'Acqua S.p.a., Cooperativa Muratori & Cementisti-C.M.C. di Ravenna, Ishikawajima-Harima Heavy Industries CO Ltd. (Giappone), A.C.I. S.c.p.a - Consorzio Stabile. Soggetti incaricati della progettazione: CowiA/S (Danimarca), Buckland & Taylor Ltd (Canada), Sund & Baelt A/S (Danimarca) "

³² Da notizie rese disponibili da Anas, emerge che tale soggetto, è competente anche per i relativi "collegamenti stradali e ferroviari. Il PMC ha l'obiettivo di verificare e monitorare, 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 del Ponte sullo Stretto. Il valore della gara è di 150 milioni di euro, per effetto del ribasso è sceso a 120 milioni. Contratto firmato nel gennaio 2006 con Parsons Transportation Group, Società statunitense leader mondiale nella progettazione e costruzione di ponti sospesi".

³³ Da notizie rese disponibili da Anas, emerge che "Il valore della gara è di 37 milioni di euro, per effetto del ribasso è sceso a 29 milioni. Contratto firmato ad aprile 2006 con il Raggruppamento Temporaneo di Imprese guidato da Fenice S.p.a., formato dai seguenti mandanti: Agriconsulting S.p.a., Eurisko NOPWorld S.r.l., Nautilus Società Cooperativa, Theolab S.r.l."

³⁴ Da notizie rese disponibili da Anas, emerge che il contratto è stato firmato con Marsh S.p.a. ad aprile 2006.

³⁵ Sui motivi dei ritardi, cfr. *infra* nota 85.

³⁶ comma 91. All'articolo 1 della legge 17 dicembre 1971, n. 1158, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) nel primo comma, le parole: «ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipi direttamente o indirettamente l'Istituto per la ricostruzione industriale con almeno il 51 per cento» sono sostituite dalle seguenti: «ad una società per azioni al cui capitale sociale partecipano ANAS S.p.a., le regioni Sicilia e Calabria, nonché altre società controllate dallo Stato e amministrazioni ed enti pubblici. Tale società per azioni è altresì autorizzata a svolgere all'estero, quale impresa di diritto comune ed anche attraverso società partecipate, attività di individuazione, progettazione, promozione, realizzazione e gestione di infrastrutture trasportistiche e di opere connesse»;

b) il secondo comma è abrogato.

Per il testo del comma 92 cfr. *infra* nota 10.

Per il testo del comma 93 cfr. *infra* nota 9.

296/2006³⁷) *“intese a destinare diversamente le risorse finanziarie, pari a circa 1,5 miliardi di euro, che Fintecna S.p.a., all’epoca azionista di controllo di Stretto di Messina S.p.a., aveva accantonato per concorrere alla ricapitalizzazione di quest’ultima ai fini del finanziamento del Ponte”*.

In modo analogo, non è stata data esecuzione ai contratti accessori per il monitoraggio ambientale e per la consulenza assicurativa.

Successivamente, con lettera del 22 maggio 2008 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha impartito direttive a Stretto di Messina s.p.a., comunicando l’intendimento del Governo di proseguire le attività e significando *“che il collegamento stabile tra la Sicilia ed il Continente, per il quale la Società Stretto di Messina è concessionaria, è tra le infrastrutture che rivestono carattere prioritario e la sua realizzazione ha già costituito oggetto di affidamento a Contraente Generale. E’ pertanto necessario porre in essere in tempi brevi, tutte le condizioni per la ripresa di tutte le attività inerenti la sua realizzazione. Nell’affermare l’impegno del Ministero concedente a fare a tal fine quanto di propria competenza, si conviene, in particolare, sull’esigenza di una immediata revisione della convenzione di concessione e del piano economico-finanziario in essere e si invita codesta Società ad avviare gli adempimenti istruttori a ciò occorrenti”*.

Sono seguite riunioni tra esponenti di Stretto di Messina s.p.a. e del Ministero per definire le attività dirette agli aggiornamenti da apportare alla Convenzione ed al Piano Finanziario, al fine di definire nuovi programmi in vista del riavvio dei contatti tra i soggetti interessati (p.a., regioni ed enti locali). In particolare Stretto di Messina ha precisato che un nuovo atto aggiuntivo³⁸ alla convenzione del 30 dicembre 2003 è in corso di predisposizione.

Nel corso del 2009, oltre alla deliberazione Cipe 9 marzo 2009³⁹, sono avvenuti altri fatti di rilievo. In data 17 aprile 2009 Stretto di Messina ha raggiunto un accordo con Eurolink (società di progetto del contraente generale) per la definizione delle azioni dirette all’avvio dell’attività secondo la disciplina contrattuale, superando le riserve avanzate dal contraente generale per il mancato Ordine di Inizio Attività, che Stretto di Messina non aveva disposto – a seguito del mutato indirizzo politico – dopo che in data 27 marzo 2006 era stato stipulato il contratto di affidamento; tale accordo è in attesa di ottenere l’assenso del Ministro. In data 27 maggio 2009 Stretto di Messina ha raggiunto un accordo con il *Project Management Consultant*, in relazione al contratto di affidamento stipulato il 16 gennaio 2006. La società ha riferito infine che intende riprendere i contatti con il Monitore ambientale e con il Broker assicurativo per l’avvio delle attività previste nei contratti stipulati rispettivamente il 7 aprile 2006 ed il 6 aprile 2006.

³⁷ L. 27-12-2006 n. 296 Disposizioni per la formazione del bilancio annuale e pluriennale dello Stato (legge finanziaria 2007). Art. 1, comma 1155.

“All’articolo 2 del decreto-legge 3 ottobre 2006, n. 262, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 novembre 2006, n. 286, sono apportate le seguenti modificazioni:

a) al comma 92, le parole: «in apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture “Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell’ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria”» sono sostituite dalle seguenti: «in due distinti capitoli di spesa del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare denominati rispettivamente “Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali in Sicilia e in Calabria” e “Interventi di tutela dell’ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria”»;

b) al comma 93, le parole: «Ministro delle infrastrutture, di concerto con il Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare e» sono sostituite dalle seguenti: «Ministro dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare, di concerto».

³⁸ Come già precisato (cfr. nota 22), l’atto aggiuntivo del 24 marzo 2006 non risulta registrato alla Corte dei conti.

³⁹ Su cui *infra*.

4. Stime di traffico

Le stime di traffico e le ipotesi tariffarie sono alla base dell'analisi economico-finanziaria condotta dall'*advisor*⁴⁰ e consegnata nel 2001; su queste ipotesi si fonda l'approvazione del progetto preliminare nel 2003.

Sul versante finanziario, vi è maggiore elasticità nella determinazione dei livelli tariffari, che le autorità preposte potranno fissare in funzione della domanda e del potere di acquisto della moneta nel tempo.

Le stime di traffico hanno al contrario una componente molto più rigida, poiché – dovendosi tener conto della situazione di partenza e dovendo prevedere un margine sostenibile di sviluppo (in concreto calcolato sugli incrementi del PIL) – la quantità dei veicoli e dei treni in transito dipende e dipenderà direttamente dalle scelte compiute dagli utenti e da criteri di convenienza, anche in funzione del parco mezzi circolante, e solo per quote marginali può o potrà essere governata dalle iniziative del settore pubblico.

Gli scenari ipotizzati sono sviluppati in base ad una duplice proiezione: crescita alta e crescita bassa, riferiti al Mezzogiorno d'Italia.

La crescita alta si basa su un incremento del PIL medio:

- del 3,8% nel periodo 2001–2011 (4% nel 2001–2006 e 3,5 nel 2007–2011);
- del 2,8% nel periodo 2012–2032.

Tab. 2 – Ipotesi incremento PIL – crescita alta

ipotesi di incremento PIL – crescita alta			
dall'anno	all'anno	%	% media
2001	2006	4,0	3,8
2007	2011	3,5	
2012	2032	2,8	2,8

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (introduzione, p. 22)

La crescita bassa si fonda su un incremento del PIL medio:

- dell'1,8% nel periodo 2001–2011 (2% nel 2001–2006 e 1,5 nel 2007–2011);
- del 1,0% nel periodo 2012–2032.

Tab. 3 – Ipotesi incremento PIL – crescita bassa

ipotesi incremento PIL – crescita bassa			
dall'anno	all'anno	%	% media
2001	2006	2,0	1,8
2007	2011	1,5	
2012	2032	1,0	1,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (introduzione, p. 22)

Le stime di traffico partono dall'anno base 1999 e sono state calcolate sino all'anno 2032, con le cadenze intermedie 2012 e 2022.

⁴⁰ Il documento reso dal consulente reca l'indicazione <*Advisor* "Collegamenti Sicilia-Continente", rapporto finale, Roma 28 febbraio 2001>.

Valori di partenza

I valori di partenza, relativi all'anno 1999, riportati nel documento dell'*Advisor*, si riferiscono alle varie forme di trasporto dalla Sicilia.

I passeggeri in movimento dalla Sicilia verso il continente e viceversa sono indicati nella tabella che segue. Nell'analisi, si precisa che in particolari periodi (festività, vacanze estive) la domanda giornaliera può raddoppiare.

Tab. 4 – Passeggeri da e per la Sicilia

(anno 1999)	persone/giorno	persone/anno	%
moto	308	112.420	0,6
autovettura	12.915	4.713.975	24,7
trasporto pubblico locale	11.733	4.282.545	22,4
bus	2.600	949.000	5,0
treno	5.203	1.899.095	10,0
aereo	17.500	6.387.500	33,5
nave veloce	2.005	731.825	3,8
Totale	52.264	19.076.360	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 2, p. 23)

Le merci in transito da e per la Sicilia sono riportate nella seguente tabella.

Tab. 5 – Merci da e per la Sicilia

(anno 1999)	tonnellate/giorno	tonnellate/anno	%
autocarri strada	26.511	9.676.515	58,8
autocarri intermodale	10.500	3.832.500	23,3
ferrovia	8.068	2.944.820	17,9
Totale	45.079	16.453.835	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 2, p. 24)

Le variazioni dei valori assoluti ed in percentuale, tra il 1999 ed il 1995, delle varie modalità di trasporto da e per la Sicilia sono riportate nella tabella che segue.

Tab. 6 – Variazione modalità di trasporto

anno	1995	1999	%
passeggeri aereo	4.370.990	6.387.500	46,1
carrozze ferroviarie	107.234	102.805	-4,1
autovetture e moto	2.449.100	2.328.500	-4,9
tonnellate su trasporto combinato	1.825.200	3.832.500	110,0
tonnellate su strada	6.766.000	9.676.818	43,0
tonnellate su trasporto ferrovia	2.317.900	2.944.820	27,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 2, p. 24)

Risultano particolarmente significativi i seguenti dati:

- 1) il raddoppio (+110%) delle merci trasportate in combinazione intermodale⁴¹ su lunghi percorsi;
- 2) gli incrementi (+46% dal 1995 al 1999) dei passeggeri su vettori aerei indotti dalla maggiore offerta e dalla progressiva riduzione delle tariffe;
- 3) gli incrementi delle merci trasportate su gomma attraverso lo stretto di Messina.

⁴¹ Ad es. attraverso navi *roll-on/roll-off* (dette anche "ro-ro"), che sono traghetti costruiti per consentire direttamente – attraverso apposite rampe – l'ingresso e l'uscita di mezzi su ruote (veicoli e carri ferroviari), senza ausilio di gru o di altri sistemi meccanici.

Di converso, il numero di veicoli in transito sui traghetti tra il 1991 ed il 1999 è in calo di circa il 10%, con una distribuzione omogenea tra le varie categorie eccetto che per i carri merci ferroviari che scendono nel periodo del 45%, come mostra la tabella che segue.

Tab. 7 – Veicoli che attraversano lo stretto annualmente

(anno)	1991	1999	variazione %
autovetture e moto	2.534.380	2.328.500	-8,1
autocarri	1.322.646	1.238.514	-6,4
carrozze ferroviarie passeggeri	111.810	102.805	-8,1
carri merci ferroviari	248.232	137.560	-44,6
Totale	4.217.068	3.807.379	-9,7

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 2, p. 24)

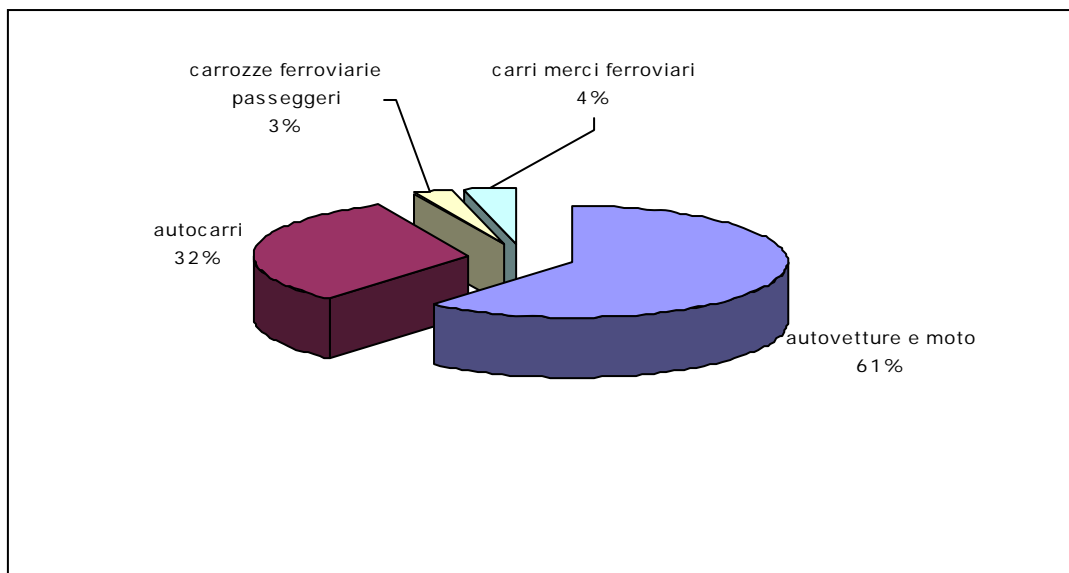
L'*Advisor* indica la quantità di veicoli che hanno attraversato lo stretto di Messina annualmente, raffrontando il dato di riferimento dell'anno 1999 con l'anno 1991. La composizione in termini assoluti e percentuali del traffico sullo stretto di Messina risulta dalla tabella che segue.

Tab. 8 – Composizione percentuale veicoli in transito sullo stretto

(anno)	1999	%
autovetture e moto	2.328.500	61,16
autocarri	1.238.514	32,53
carrozze ferroviarie passeggeri	102.805	2,70
carri merci ferroviari	137.560	3,61
Totale	3.807.379	100,00

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 2, p. 24)

Grafico 1 – Composizione percentuale veicoli in transito sullo stretto

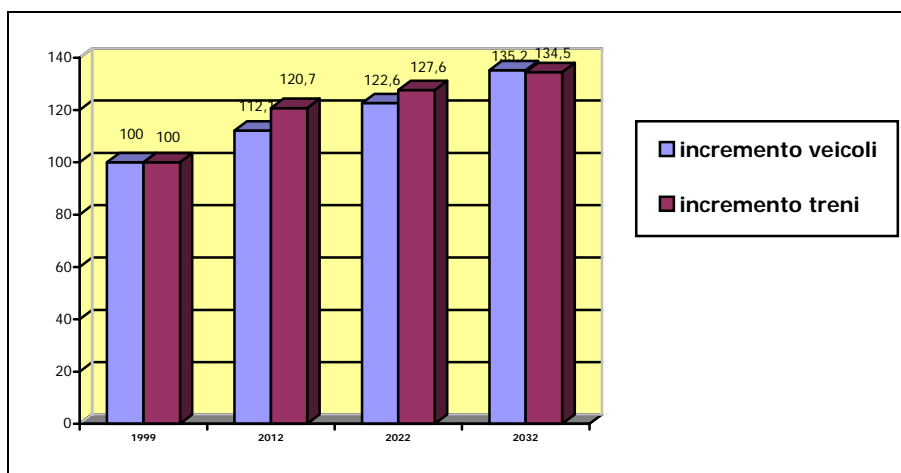


fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 2, p. 24)

Scenario con ponte, crescita bassa⁴²

Nell'ipotesi di ponte realizzato, con crescita bassa, l'*Advisor* calcola che l'incremento per i veicoli tra il 1999 ed il 2012 sia del 12%; l'incremento ipotizzato tra il 1999 ed il 2032 è del 35,2%. In termini assoluti, si passerebbe da 2.962.340 veicoli (8.116 veicoli al giorno x 365 giorni) dell'anno nel 1999 a 4.005.145 veicoli (10.973 veicoli al giorno x 365 giorni) nell'anno nel 2032.

Grafico 2 – Ipotesi scenario con ponte – crescita bassa (numeri indice)

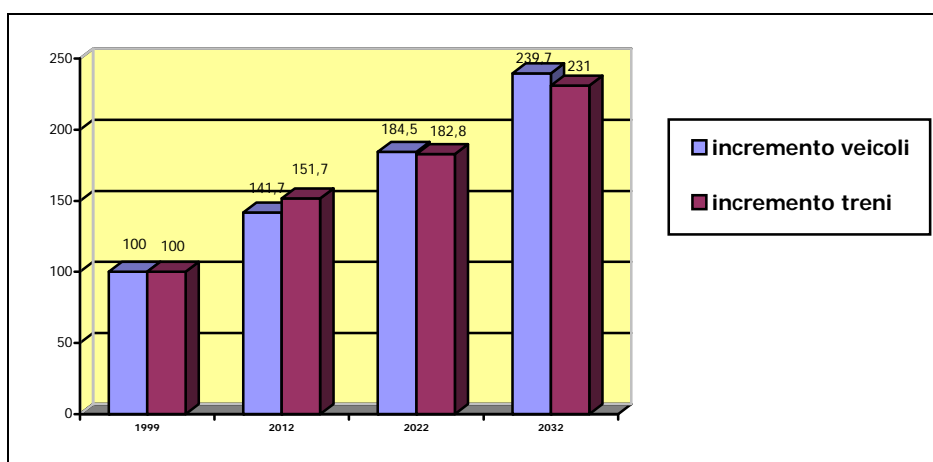


fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 4, p. 39)

Scenario con ponte, crescita alta

Nell'ipotesi di ponte realizzato, con crescita alta, l'*Advisor* indica un incremento per i veicoli tra il 1999 ed il 2012 del 41,7%; l'incremento globale ipotizzato tra il 1999 ed il 2032 è del 139,7%. A valori assoluti, da una base dell'anno 1999 di 2.962.340 veicoli (8.116 veicoli al giorno x 365 giorni), si toccherebbero i 7.099.250 veicoli (19.450 veicoli al giorno x 365 giorni) nell'anno 2032.

Grafico 3 – Ipotesi scenario con ponte – crescita alta (numeri indice)



fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 4, p. 39)

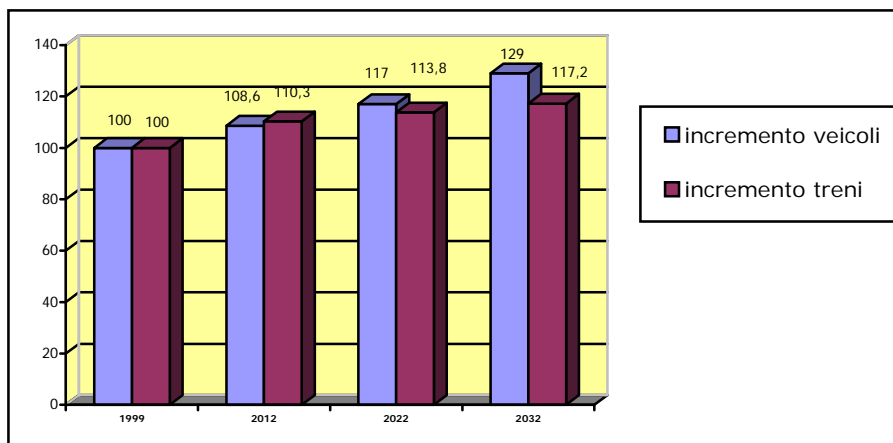
⁴² Le tabelle di riferimento, per questa ipotesi e per tutte le altre successive ipotesi, vengono inserite in allegato "B" alla presente relazione.

Scenario senza ponte, crescita bassa

Nell'ipotesi di attraversamento senza che si realizzi il ponte, l'*Advisor* calcola che in caso di crescita bassa l'incremento per i veicoli tra il 1999 ed il 2012 sia del 8,6%; l'incremento ipotizzato tra il 1999 ed il 2032 è del 29,0%.

In termini assoluti, si passerebbe da 2.962.340 veicoli (8.116 veicoli al giorno x 365 giorni) dell'anno nel 1999, a 3.821.915 veicoli (10.471 veicoli al giorno x 365 giorni) all'anno nel 2032.

Grafico 4 – Ipotesi scenario senza ponte – crescita bassa (numeri indice)



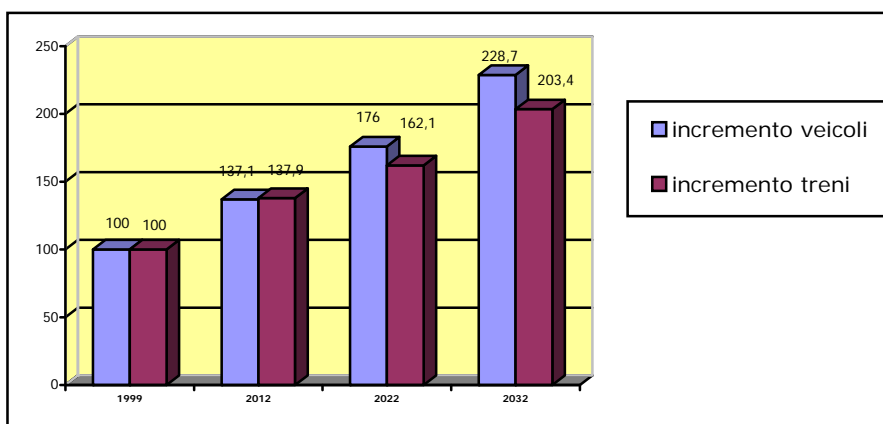
fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 5, p. 93)

Scenario senza ponte, crescita alta

In caso di crescita alta, nell'ipotesi senza ponte, l'*Advisor* calcola un incremento per i veicoli tra il 1999 ed il 2012 del 37,1%; l'incremento ipotizzato tra il 1999 ed il 2032 è del 128,7%.

Riportando gli stessi valori a base annua, si passerebbe da 2.962.340 veicoli (8.116 veicoli al giorno x 365 giorni) dell'anno nel 1999, a 6.773.670 veicoli (18.558 veicoli al giorno x 365 giorni) nell'anno 2032.

Grafico 5 – Ipotesi scenario senza ponte – crescita alta (numeri indice)



fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 5, p. 93)

Ipotesi ripartizione ponte/traghetto

L'Advisor offre ulteriori dati di dettaglio sulla ripartizione del traffico sullo stretto tra ipotesi di nuovo ponte e traghetti, basandosi sulla possibilità che una parte di utenza continui a rivolgersi al vettore marittimo. Nello scenario a crescita bassa, il 28% di moto e auto ed il 13% dei bus proseguiranno, secondo l'analisi dell'Advisor, a utilizzare il traghetto. Nello scenario a crescita alta, le percentuali di riparto tra ipotesi ponte e traghetto sono analoghe: 28% di moto e auto e 13% dei bus sono inserite su quota traghetto; variano verso l'alto i valori assoluti.

Riepilogo dati stimati di traffico

Il riepilogo dei dati di traffico, in funzione delle varie ipotesi esposte, calcolato moltiplicando i valori giornalieri per 365, è quello che appare nella tabella che segue.

Tab. 9 – Riepilogo dati stimati di traffico

Riepilogo dati stimati di traffico											
		1999	2012	2022	2032	2012	2022	2032	2012	2022	2032
		(base)				numero indice (1999=100)			incremento su periodo precedente		
con ponte, bassa crescita	veicoli	2.962.340	3.322.230	3.632.480	4.005.145	112,1	122,6	135,2	12,1	9,3	10,3
	treni	21.170	25.550	27.010	28.470	120,7	127,6	134,5	20,7	5,7	5,4
con ponte, alta crescita	veicoli	2.962.340	4.198.595	5.465.145	7.099.250	141,7	184,5	239,7	41,7	30,2	29,9
	treni	21.170	32.120	38.690	48.910	151,7	182,8	231,0	51,7	20,5	26,4
senza ponte, bassa crescita	veicoli	2.962.340	3.216.745	3.466.040	3.821.915	108,6	117,0	129,0	8,6	7,7	10,3
	treni	21.170	23.360	24.090	24.820	110,3	113,8	117,2	10,3	3,1	3,0
senza ponte, alta crescita	veicoli	2.962.340	4.060.990	5.214.025	6.773.670	137,1	176,0	228,7	37,1	28,4	29,9
	treni	21.170	29.200	34.310	43.070	137,9	162,1	203,4	37,9	17,5	25,5

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Advisor (capitolo 4, p. 39-40 e capitolo 5, p. 93)

La forbice dei dati parte dal valore base di circa 3 milioni di veicoli/anno nel 1999 (anno base), per giungere ad oltre 7 milioni di veicoli anno (2032 con alta crescita). I tassi di crescita sono stati indicati a tab. 2 (crescita alta) e tab. 3 (crescita bassa).

Il numero stimato di treni (rispettivamente 21.170 nel 1999 e 48.910 nel 2032) appare marginale in termini di convogli rispetto ai veicoli, ma non in termini di massa delle merci trasportate (cfr. tab. 5, ove si evidenzia che il 18% delle merci nel 1999 viaggiava su ferrovia).⁴³

⁴³ Dalla relazione sulla gestione inserita nel bilancio per l'anno 2006 (pag. 16-17), si apprende che la società Stretto di Messina ha proseguito gli studi sul traffico stimato, da compiersi attraverso: un monitoraggio, integrale e continuativo, del transito dei veicoli su strada per un periodo di 12 mesi; un monitoraggio a campione del transito ferroviario sullo stretto; un monitoraggio per categorie finalizzato all'analisi della segmentazione della domanda di attraversamento per passeggeri e merci.

Consistenza parco veicoli nelle Regioni

Si ritiene opportuno anche indicare qui di seguito, in apposita tabella, la consistenza del parco veicoli, distinto per Regione Calabria, Regione Sicilia e resto d'Italia. Pur tenendo conto di un incremento del traffico veicolare, i valori di riferimento per le stime debbono basarsi sulle rilevazioni disponibili, in funzione di un progressivo incremento.

Tab. 10 – Consistenza del parco veicoli

anni	1990	1995	2000	2005	2007	2008
veicoli x 1.000						
Calabria	851	1.011	1.199	1.376	1.453	1.483
Sicilia	2.447	2.887	3.307	3.745	3.982	4.065
subtotale	3.298	3.898	4.506	5.121	5.435	5.548
resto d'Italia	30.257	32.978	36.238	40.064	41.697	42.346
ITALIA	33.555	36.876	40.744	45.185	47.131	47.894
numero indice (1990=100)						
Calabria	100	118,8	140,9	161,8	170,8	174,3
Sicilia	100	118	135,1	153	162,7	166,1
subtotale	100	118,2	136,6	155,3	164,8	168,2
resto d'Italia	100	109	119,8	132,4	137,8	140
ITALIA	100	109,9	121,4	134,7	140,5	142,7
incremento % su periodo precedente						
Calabria	100	18,8	18,6	14,8	5,6	2,1
Sicilia	100	18	14,5	13,2	6,3	2,1
subtotale	100	18,2	15,6	13,7	6,1	2,1
resto d'Italia	100	9	9,9	10,6	4,1	1,6
ITALIA	100	9,9	10,5	10,9	4,3	1,6

Fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati A.C.I.

Raffrontando queste previsioni di incremento con il parco veicoli esistente nelle due regioni che si affacciano sullo stretto di Messina e nel resto d'Italia, sebbene gli incrementi nell'area calabrese e siciliana siano superiori alla media nazionale, viene in evidenza che il rapporto tra veicoli e residenti si sta avvicinando alla parità⁴⁴, per cui è probabile che non si possa immaginare un'alta progressione di sviluppo⁴⁵, sia per i costi effettivi a carico dei consumatori sia per le conseguenze indotte anche in materia ambientale⁴⁶, in una fase in cui, come già in precedenza osservato:

- il trasporto di persone su vettori aerei conosce ampio incremento: da 4,4 milioni di passeggeri nel 1995 a 6,4 milioni di passeggeri nel 1999; incremento del 46,1% (cfr. tab. 6);
- il trasporto intermodale di merci comincia ad avere un effettivo peso: nel 1999 3,8 milioni di tonnellate in intermodale contro i 9,6 milioni di tonnellate per il trasporto tutto gomma; l'incremento del trasporto intermodale nel periodo 1995-1999 è del 110% (cfr. tab. 6).

⁴⁴ Nel 2008, sulla base dei dati esposti e delle statistiche sui residenti al 31 dicembre 2008 (59.619.290) rese disponibili dall'Istat, il rapporto è di 80 veicoli ogni 100 residenti: 47,9 milioni di veicoli su 59,6 milioni di residenti.

⁴⁵ Cfr. il citato rapporto dell'*advisor* del 28 febbraio 2001> a pag. 85, ove si nota che "se l'economia non cresce ad un tasso robusto – ma specialmente, se le politiche per il Mezzogiorno non avranno successo – i benefici attesi del Ponte diminuiscono drasticamente", poiché il turismo a lunga distanza impiega il trasporto aereo e gli scambi commerciali potrebbero beneficiare del ponte per le brevi-medie distanze, mentre sulla lunga distanza il vantaggio per il passaggio sul ponte comporterebbe differenze di tempi progressivamente più ridotte (es. -17% Calabria e Basilicata, -7/8% per Campania e Puglia, -3/5% per Lazio, Molise e Marche) rispetto all'attraversamento mediante traghetto. L'*advisor* evidenzia anche le potenzialità turistiche conseguenti all'attrazione di visitatori per l'«effetto monumento» del ponte, valutandole peraltro di difficile quantificazione (rapporto pag. 112).

⁴⁶ Su cui cfr. *infra* il paragrafo 6.

Le stime – su cui tuttora si basa l'analisi economico-finanziaria del progetto preliminare, approvato nel 2003 – ipotizzano incrementi dei veicoli/anno che transitano sullo stretto da una base di 3 milioni (anno di riferimento 1999), sino a 7 milioni di veicoli per anno (nel 2032), con tutta una serie di ipotesi intermedie (cfr. tabelle allegate alla presente relazione sub "a"), in funzione dell'alto o basso tasso di crescita del PIL.

La stima dei flussi di traffico è basata su previsioni di incremento del PIL che potrebbero rivelarsi non più aderenti alla realtà; considerato anche l'attuale andamento dell'economia, gli effetti di questo fenomeno di possibile incoerenza delle stime, come già osservato, non risultano compensabili efficacemente attraverso le iniziative dell'operatore pubblico (pubblica amministrazione e/o concessionario), il quale, se può incidere sui livelli tariffari, può soltanto orientare parzialmente (perlopiù con lo stesso strumento tariffario e/o con strumenti agevolativi) l'incremento di domanda del servizio.

Nella memoria fatta pervenire il 9 dicembre 2009 in vista dell'adunanza, Stretto di Messina S.p.A. riferisce che è stata sempre dedicata particolare attenzione allo studio del traffico di attraversamento dello Stretto, nella consapevolezza del valore strategico che esso riveste per il progetto del Ponte. A tal fine, durante tutta la storia del progetto si sono susseguite ampie analisi trasportistiche sviluppate con il supporto di autorevoli istituti ed esperti e basate ovunque possibile su dati forniti da fonti ufficiali.

In particolare, nel 2003, in occasione dell'ultimazione del Progetto Preliminare, Stretto di Messina ha provveduto ad aggiornare le previsioni dei flussi di traffico poste a base del Piano Finanziario ed inserite nella convenzione stipulata con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

L'aggiornamento 2003 muoveva dalle metodologie e dalle analisi sviluppate per conto dei Ministeri dall'Advisor ed assumeva come riferimento i volumi di traffico e di domanda ricostruiti per l'anno 2000.

Successivamente, anche in attuazione alla specifica raccomandazione del CIPE⁴⁷, la Società avviava un articolato "Progetto Traffico" mirato a studiare approfonditamente e monitorare con continuità il fenomeno della mobilità tra la Sicilia ed il Continente mediante l'uso di una sofisticata modellistica, il reperimento di dati da fonte e l'esecuzione di campagne di indagini per la raccolta di dati diretti.

In tale contesto è stato effettuato nel 2005-2006 un aggiornamento dei modelli previsionali ed uno studio approfondito della struttura del traffico 2006 che ha consentito un nuovo aggiornamento delle previsioni di traffico. Per la stima dei traffici futuri sul Ponte si è partiti dalla stima della domanda di mobilità complessiva, passeggeri e merci, tra la Sicilia ed il Continente su tutte le direttrici e su tutti i modi di trasporto. Il livello attuale della domanda è stato ricostruito in base alle informazioni reperite da tutte le fonti disponibili (Autorità Portuali, Assaeroporti, Gruppo Ferrovie dello Stato, Compagnie di navigazione, Conto Nazionale dei Trasporti, ecc.), con particolare riferimento all'anno 2006 assunto come anno "base" delle nuove previsioni.

La campagna di indagini dirette sul territorio ha riguardato la realizzazione di: un monitoraggio, integrale e continuativo, del traffico veicolare stradale che attraversa lo Stretto di Messina, per un periodo di 365 giorni; rilievi campionari

⁴⁷ Raccomandazione n. 1 della deliberazione CIPE 1° agosto 2003, n. 66: "Si raccomanda che nell'ambito della progettazione definitiva siano posti a disposizione studi aggiornati circa i flussi di traffico previsti in relazione alla messa in esercizio del ponte".

mediante 21 giorni di interviste campionarie effettuate nell'arco delle intere 24 ore agli utenti del sistema dei trasporti siciliano (circa 40.000 interviste dirette presso i terminali di traghettamento sulle due sponde e presso 5 stazioni ferroviarie, 2 aeroporti e 7 porti dell'Isola); circa 10.000 interviste telefoniche nelle province di Messina e Reggio Calabria.

La società ha riferito che si è potuta così realizzare una consistente banca dati geo-referenziata con l'insieme delle informazioni necessarie per la gestione di un modello multi-modale di previsione dei traffici futuri: dati di origine/destinazione, motivo e frequenza dei viaggi, costi e tempi di viaggio, tipologie dei veicoli, modi di accesso ai terminali aerei e ferroviari, ecc..

Con tale modello – prosegue Stretto di Messina – è stato quindi possibile studiare l'evoluzione attesa per i traffici futuri attraverso il Ponte come componente organica della mobilità complessiva Sicilia - Continente nel contesto di scenari trasportistici determinati dai programmi di potenziamento/completamento delle infrastrutture portanti dell'area ai diversi orizzonti temporali.

Rispetto alle precedenti previsioni poste a base del Piano Economico e Finanziario di Convenzione e ferma restando la prudenzialità delle ipotesi adottate, le nuove stime hanno dovuto peraltro confrontarsi con due fenomeni intervenuti nel frattempo: i tassi reali di crescita del PIL meridionale (1,4% annuo nel periodo 2006) sono risultati ex-post inferiori a quelli ipotizzati per le precedenti previsioni (2,8% annuo nell'ipotesi di "crescita intermedia")⁴⁸; il traffico di attraversamento dello Stretto, in particolare la componente di mobilità passeggeri, ha subito le conseguenze di un progressivo decadimento del livello di servizio delle infrastrutture terrestri e del sistema di traghettamento. Il fenomeno riguarda in particolare le ferrovie, per le quali si registra un consistente trasferimento modale di passeggeri da treno ad aereo, in netta controtendenza con quanto sta avvenendo nei vicini Paesi europei.

Le nuove stime tengono conto in particolare:

dell'andamento della crescita economica delle regioni meridionali negli ultimi anni e di previsioni di crescita futura coerenti con il recente DPEF 2008-2011, adottando, ai fini delle previsioni di crescita della mobilità nell'area del bacino potenziale di utenza del Ponte, lo scenario "intermedio"; di scenari trasportistici coerenti con i programmi aggiornati di potenziamento e/o completamento delle principali infrastrutture di trasporto nel Mezzogiorno, tenuto conto delle nuove indicazioni circa la tempistica di completamento/velocizzazione delle grandi infrastrutture. In particolare, nel 2016 si considerano già in esercizio l'autostrada Salerno-Reggio Calabria e la AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità) ferroviaria fino a Salerno, mentre nel 2025 si considera ultimata la velocizzazione delle linee ferroviarie esistenti da Battipaglia fino a Siracusa e Palermo. Ai fini della concorrenza tra Ponte e traghetti viene adottato, come già fatto in precedenza, lo scenario "sfavorevole" (cioè con maggiore concorrenza del sistema di traghettamento); delle variazioni intervenute nell'offerta dei servizi di traghettamento dello Stretto, in particolare a seguito delle limitazioni nell'uso della Rada S. Francesco che hanno determinato la concentrazione delle attività di sbarco e imbarco dei veicoli pesanti lato Sicilia al nuovo molo di Tremestieri; dell'ipotesi di introduzione di un servizio metropolitano nell'area dello Stretto che colleghi Melito di Porto Salvo - Pellaro - Villa S. Giovanni in Calabria con Messina - Giampileri in Sicilia attraverso il Ponte.

⁴⁸ Scenario intermedio tra quello di crescita macroeconomica "alta" e quello di crescita "bassa".

Riferisce ancora Stretto di Messina che il piano Finanziario 2009 è basato sulle predette recenti stime previsionali fondate sull'anno di riferimento 2006. Tuttavia, in considerazione dell'attuale congiuntura economico-finanziaria e del conseguente impatto negativo sull'andamento del PIL e sulla domanda di trasporto e mobilità, la Società riferisce di aver deciso di applicare alle nuove stime di traffico un fattore prudenziale di riduzione del 5% per la componente del traffico stradale e di azzerare il trend previsionale di crescita dei flussi stradali e ferroviari a partire dal quinto anno di esercizio (2022).

Fermo restando il monitoraggio del traffico e la manutenzione della relativa banca dati, che la Società sta svolgendo, un nuovo aggiornamento delle previsioni di traffico è previsto alla presentazione del Progetto Definitivo e del relativo Piano Economico e Finanziario.

A parità di orizzonte temporale di riferimento (2016-2045) – conclude Stretto di Messina nella memoria presentata il 9 dicembre 2009 – le nuove stime di traffico sono più cautelative di quelle poste a base del Progetto Preliminare e del relativo Piano Economico e Finanziario (stime 2003). A titolo esemplificativo nella tabella seguente viene mostrato il confronto tra le due stime con riferimento agli orizzonti temporali 2017 e 2041:

(n. di veicoli/anno)	ORIZZONTE 2017:			
	Stime 2003	% vs 2003	Stime 2008	% vs 2003
Autovetture	3.425.600	100%	3.251.800	95 %
Autocarri	1.799.400	100%	1.622.400	90%
Carrozze ferroviarie	196.900	100%	162.362	82%
Carri merci	249.000	100%	192.134	77%
(n. di veicoli/anno)	ORIZZONTE 2041:			
	Stime 2003	% vs 2003	Stime 2008	% vs 2003
Autovetture	4.735.000	100%	3.830.100	81 %
Autocarri	2.538.000	100%	1.743.400	69 %
Carrozze ferroviarie	226.000	100%	183.660	81 %
Carri merci	352.000	100%	237.764	68 %

5. Stime dei flussi di cassa

L'analisi dei flussi di cassa è esposta nelle tabelle a seguire; occorre rilevare peraltro che, mentre le stime di traffico dipendono da quantità minime incompressibili (spostamenti di persone e merci da/per la Sicilia) che possono crescere in funzione dell'aumento della mobilità dei residenti e dei turisti (risorsa fondamentale per la maggiore isola italiana), i valori attesi per i flussi di cassa derivano dalle scelte tariffarie compiute dall'autorità pubblica che fisserà i prezzi in base ad una molteplicità di fattori (es. quote da accollare alla fiscalità generale, retribuzione dei capitali investiti, risposta ad esigenze sociali o di finanza funzionale, potere di acquisto della moneta). Un corrispettivo più o meno elevato può orientare l'utenza a preferire un tipo di attraversamento all'altro⁴⁹.

Tab. 11 – Flussi di cassa con crescita economica alta

(valori 2000 convertiti in migliaia di euro)	2012	%	2022	%	2032	%
Ricavi da moto ed autoveicoli	28.320	13	36.687	14	45.988	14
Ricavi da mezzi pesanti	65.684	30	85.927	32	108.331	34
Ricavi da mezzi ferroviari	83.651	38	101.114	38	126.629	39
Contributo pubblico alla gestione	40.800	19	40.800	15	40.800	13
Totale ricavi stimati	219.494	100	265.572	100	322.797	100
Costi operativi	5.632	20	5.632	20	5.632	20
Costi di manutenzione	21.851	80	21.851	80	21.851	80
Totale costi stimati	27.484	100	27.484	100	27.484	100
Margine Operativo	192.010		238.089		295.314	

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (par. 4.6.4, p. 65)

Tab. 12 – Flussi di cassa con crescita economica bassa

(valori 2000 convertiti in migliaia di euro)	2012	%	2022	%	2032	%
Ricavi da moto ed autoveicoli	22.254	12	23.961	13	26.212	13
Ricavi da mezzi pesanti	51.422	28	56.694	30	61.897	30
Ricavi da mezzi ferroviari	64.940	36	68.417	36	75.221	37
Contributo pubblico alla gestione	40.800	23	40.800	21	40.800	20
Totale ricavi stimati	180.455	100	190.916	100	205.180	100
Costi operativi	5.632	20	5.632	20	5.632	20
Costi di manutenzione	21.851	80	21.851	80	21.851	80
Totale costi stimati	27.484	100	27.484	100	27.484	100
Margine Operativo	152.971		163.432		177.696	

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (par. 4.6.4, p. 65)

⁴⁹ Ne è esempio la strategia *low cost* di alcune compagnie aeree, che ha indotto una fascia sempre più ampia di viaggiatori ad optare per questo tipo di vettore.

6. Tutela ambientale

Con decisione assunta in data 17 ottobre 2007, la Commissione ha ritirato⁵⁰ la procedura di contenzioso n. 2003/4090, rubricata "impatto del progetto per il ponte sullo stretto di Messina".

La procedura era stata avviata con lettera di messa in mora⁵¹ del 12 ottobre 2005, da parte della Commissione nei confronti dell'Italia, per non corretta applicazione degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE e dell'articolo 4 della direttiva 79/409/CEE, con particolare riferimento a due aspetti:

1) la valutazione di incidenza sull'impatto della realizzazione del progetto di ponte sullo stretto di Messina è stata superficiale per quanto riguarda l'area che il repertorio IBA 2000 (*Important Birds Areas of the European Community*) ha identificato come IBA (*Important Bird Area*) in quanto zona più importante d'Italia per la migrazione dei rapaci; secondo la Commissione, la valutazione di incidenza non ha identificato né adottato misure idonee a prevenire l'inquinamento e il deterioramento degli habitat nonché le perturbazioni dannose agli uccelli;

2) riguardo all'*habitat* dei laghi di Ganzirri, pur avendo la valutazione di incidenza rilevato che le strutture del cantiere e del ponte potrebbero provocare un'alterazione locale del regime idraulico, non sono state previste misure di mitigazione adeguate.

Occorre aggiungere che, in base al decreto 5 luglio 2007 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare⁵², l'area identificata con il codice ITA030042 "*Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina*" è inserita tra le Zone di Protezione Speciale – ZPS – ai sensi della direttiva 79/409/CEE.

Tale provvedimento è stato confermato da successivo decreto 19 giugno 2009 del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare⁵³.

La Corte è dell'avviso che al tema della tutela ambientale⁵⁴ debba essere riservato un adeguato livello di attenzione.

Nella memoria fatta pervenire il 9 dicembre 2009 per l'adunanza del 15 successivo, la società Stretto di Messina ha riferito di essere consapevole delle complesse problematiche degli effetti e delle ricadute ambientali che una così grande opera può comportare e avendo constatato nel corso del progetto che in un'area estremamente sensibile dal punto di vista ambientale come lo Stretto di

⁵⁰ In sintesi la notizia è riportata anche nella relazione sulla gestione inserita nel bilancio 2008 di Stretto di Messina s.p.a. (pag. 18-19).

⁵¹ Cfr. Atto Camera n. 2268, dossier del servizio studi n. 174 in data 28 maggio 2007.

⁵² In G.U. n. 170 del 24 luglio 2007, s.o. n. 167.

⁵³ Recante "Elenco delle Zone di protezione speciale (ZPS) classificate ai sensi della direttiva 79/409/CEE." in G.U. n. 157 del 9 luglio 2009. La zona ITA030042 è descritta, come in precedenza, "*Monti Peloritani, Dorsale Curcuraci, Antennamare e area marina dello stretto di Messina*".

⁵⁴ Cfr. il documento reso dal consulente reca l'indicazione <Advisor "Collegamenti Sicilia-Continente", rapporto finale, Roma 28 febbraio 2001>, nel par. 4.9 "impatti ambientali e territoriali" alle pagg. 85-90, ove si evidenzia la necessità di riverificare la natura e l'entità delle trasformazioni indotte dalle opere, in funzione delle norme e standard vigenti o nel frattempo intervenuti, in materia di inquinamento acustico, atmosferico, idrico e di protezione della natura (pag. 86), ed in particolare per la tutela degli "ecosistemi" (pag. 87-88); gli aspetti critici riguardano lo smaltimento dei materiali di scavo, le interferenze sull'ambiente terrestre, i coinvolgimenti dell'area dei laghi di Ganzirri, le correnti migratorie ornitologiche e l'occupazione del suolo in ambito urbano e periurbano (pag. 89).

Messina i dati disponibili erano obiettivamente limitati, ha valutato la necessità imprescindibile, per la buona riuscita del progetto, della creazione di un sistema mirato non solo al Monitoraggio Ambientale delle aree interessate direttamente dai lavori, ma alla comprensione, nell'ambito di un contesto molto più esteso, degli effetti ambientali, territoriali e sociali nell'area dello Stretto.

Si tratta di una importante scelta della Società che si concretizza in un programma di "monitoraggio di area vasta" esteso ad un'area maggiore rispetto ai confini dei cantieri che prevede attività per un valore complessivo di circa 30 milioni di euro che rappresenta certamente un record in Italia in termini di risorse dedicate all'ambiente nell'ambito dei progetti infrastrutturali.

Il progetto di Monitoraggio Ambientale presenta quindi caratteristiche assolutamente innovative che possono riassumersi nelle seguenti fattispecie:

- la durata: il monitoraggio si realizza in tre fasi successive ante operam, in opera, post operam; il monitoraggio complessivo sarà superiore a 7 anni (rispetto ai circa 5 anni e mezzo di lavori); da sottolineare la rilevanza delle attività da svolgersi nella fase ante operam per raccogliere tutte le informazioni a supporto della progettazione definitiva, della individuazione delle opere di mitigazione ambientale e della pianificazione del monitoraggio in corso d'opera;

- l'area: il monitoraggio, eseguito dal Monitore Ambientale, interessa un'area di 36 km quadrati, ovvero circa 10 volte superiore a quella interessata dai lavori, che sarà monitorata con le medesime metodologie dal Contraente Generale;

- i temi monitorati: oltre ad alcuni studi specialistici assolutamente innovativi, il monitoraggio interesserà anche gli aspetti socio-economici dell'area interessata, fornendo una banca dati indispensabile per qualsiasi futuro piano di sviluppo;

- l'indipendenza del dato: il monitoraggio verrà svolto dal Monitore Ambientale, soggetto terzo rispetto al Contraente Generale ed alla Stretto di Messina.

La Società, inoltre, sulla base delle prescrizioni emanate dal CIPE al momento dell'approvazione del progetto preliminare, ha attivato due distinti incarichi per gli studi ed approfondimenti relativi ad eventuali interferenze del ponte con i flussi migratori dei cetacei e dei volatili.

Per quanto riguarda il monitoraggio delle acque e dei cetacei⁵⁵, la Società, facendo seguito alle analisi ed alle risultanze dello Studio di Impatto Ambientale nonché in relazione alla delibera CIPE n. 66 del 1° agosto 2003 di approvazione del Progetto Preliminare del ponte, ha precisato di aver avviato uno Studio di Settore relativo ai flussi migratori dei cetacei attraverso lo Stretto di Messina.

Con riguardo alle modalità di svolgimento nell'ambito delle attività di raccolta di parametri oceanografici fisico-chimici, lo Studio è stato svolto anche in coordinamento con i ricercatori del Dipartimento di Biologia Marina dell'università di Messina.

E' il primo monitoraggio sistematico protratto nel tempo ed effettuato secondo schemi regolari, sulla presenza e sui flussi migratori delle specie di cetacei presenti nell'area dello Stretto di Messina. Le attività di studio ed osservazione, avviate dal giugno 2005, proseguiranno durante tutto il periodo di costruzione dell'opera e, successivamente per un periodo di un anno solare post-operam, nell'ambito del piano di Monitoraggio Ambientale.

⁵⁵ Soprattutto, come è stato precisato nel corso dell'adunanza, per effetto dell'ombra proiettata sul mare dal profilo del ponte.

L'indagine ha comportato la raccolta di dati sull'abbondanza relativa, uso dell'habitat e socio-ecologia dei cetacei osservati nonché sull'abbondanza assoluta delle specie più frequenti e della loro distribuzione e densità.

Lo studio ha compreso la zona a nord e a sud dello Stretto di Messina; l'area interessata dalle uscite in mare ha riguardato una superficie di circa 2.300 km quadrati.

Lo studio ha concluso che mentre le dighe e gli sbarramenti vengono considerati serie minacce per i cetacei, i ponti - che fisicamente non impediscono il fluire dell'acqua - non hanno impatti, tanto è che non vengono considerati nelle valutazioni di impatto ambientale. Per quanto concerne le attività di cantiere, la Società intende adottare le più moderne tecnologie costruttive al fine di evitare interferenze con l'habitat marino. Ad esempio è previsto l'utilizzo della tecnologia della cortina di bolle "bubble curtain" nel posizionamento in mare di pali di fondazioni per le strutture di costruzione.

Per quanto riguarda il Monitoraggio dell'Avifauna, la società ha precisato di aver avviato nel corso del 2005, nell'ambito del Piano di Monitoraggio Ambientale, uno studio di settore, per un periodo di dodici mesi, riguardante il monitoraggio dei flussi migratori dell'Avifauna nell'area dello Stretto di Messina.

Lo studio - prosegue Stretto di Messina nella memoria del 9 dicembre 2009 - ha avuto l'obiettivo di completare ed approfondire le conoscenze sul fenomeno migratorio nell'Area dello Stretto, fornendo informazioni utili per l'adozione di soluzioni tecniche e organizzative atte a minimizzare gli eventuali effetti sul fenomeno migratorio sia in fase costruttiva che in fase di esercizio. L'impegno profuso dalla Stretto di Messina su questo tema specifico, raramente affrontato nella realizzazione di infrastrutture in Italia, oltre a rispondere ad una specifica prescrizione posta dal Cipe, tiene conto della valenza dell'area per l'avifauna migratoria (recentemente sono state ampliate le Zone di Protezione Speciale - ZPS ricadenti nello Stretto) e della forte sensibilità della comunità scientifica su questo tema. Questa problematica continuerà - prosegue la memoria della società Stretto di Messina fatta pervenire alla Corte in data 9 dicembre 2009 - ad essere studiata ed approfondita anche mediante l'utilizzo di avanzate metodologie di Risk Assesment.

Lo studio di settore è stato eseguito da personale altamente specializzato dell'Istituto Nazionale della Fauna Selvatica ed in tale ambito è stato affidato un incarico specifico all'Istituto Ornitologico Svizzero per l'investigazione radar delle specie di uccelli migratori notturni. Si tratta di una tecnica utilizzata in Italia per la prima volta che ha permesso di catalogare con la massima precisione alcuni dati sul volo delle specie (quote di volo, direzioni dei flussi, etc.).

Le conclusioni dello studio forniscono importanti indicazioni sui reali potenziali effetti dell'opera nei confronti dell'avifauna migratoria che andranno confermati negli studi di aggiornamento e approfondimento che sarà necessario eseguire propedeuticamente alla realizzazione del progetto definitivo dell'opera.

Le analisi e gli studi eseguiti durante il progetto preliminare e nell'ambito dello Studio di Impatto Ambientale, troveranno ulteriore sviluppo nella fase di esecuzione del progetto definitivo durante il quale sia il Contraente Generale, che il Monitore Ambientale, nell'ambito delle rispettive responsabilità, continueranno a raccogliere dati e ad elaborare analisi anche nel settore socioeconomico.

Tutto ciò permetterà di elaborare il definitivo progetto di monitoraggio ambientale che, una volta approvato dal CIPE, sarà di guida e riferimento in particolare durante la fase di costruzione così da garantire che tutte le attività

realizzative avvengano con il minor disagio possibile, individuando di volta in volta le più adeguate opere di mitigazione.

Si tratta nel complesso – conclude Stretto di Messina nella citata memoria del 9 dicembre 2009 – di un progetto ambientale e di un relativo sistema di Monitoraggio che rappresentano una importante novità nel campo della realizzazione di opere infrastrutturali sia per quanto riguarda i metodi che per i contenuti. Tale sistema, nato da esigenze verificate di concerto con il Ministero dell'Ambiente, potrebbe costituire un importante riferimento nell'ambito del piano di rilancio infrastrutturale del Paese, anche ai fini del consenso sulle tematiche ambientali che spesso rappresenta un forte ostacolo realizzativo.

7. Finanziamenti

7.1 Quadro economico

Il quadro economico dell'iniziativa riguardante il ponte sullo stretto di Messina è riportato nella deliberazione del CIPE n. 66 del 1° agosto 2003⁵⁶.

Tab. 13 – Quadro economico

Costo di realizzazione (2004–2011) (milioni di euro)	
Lavori	3.987
Somme a disposizione	452
Opere compensative	130
Spese generali	115
TOTALE	4.684

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti (cfr. deliberazione CIPE 66/2003)

Stretto di Messina ha precisato che il predetto piano economico, che indica l'importo di 4,6 miliardi di euro⁵⁷, è stato sviluppato avendo a base il potere d'acquisto al 2002 e considerando – per la stima degli oneri finanziari – il tasso minimo applicato dalla Banca Europea degli Investimenti per le operazioni di rifinanziamento, maggiorato di un punto percentuale.

Sulla base di tali fattori, in sede istruttoria Stretto di Messina ha indicato il fabbisogno finanziario complessivo al 2008 in un ammontare di risorse pari a circa 6 miliardi di euro.

⁵⁶ Stretto di Messina s.p.a. ha precisato che i medesimi dati sono inseriti nella Convenzione di concessione stipulata tra la società stessa e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in data 30 dicembre 2003.

⁵⁷ All'ottobre 2006 questo valore si colloca al terzo posto, per importo globale, tra gli interventi della legge-obiettivo, dopo autostrada Salerno – Reggio Calabria 6.041; valico ferroviario del Giovi 4.962. Il Ponte sullo Stretto (4.684) si trova prima di: alta velocità Verona – Padova 4.489; MOSE – Modulo Sperimentale Elettromeccanico nella laguna di Venezia 4.271; metro C di Roma 3.047. I dati nominali relativi al "costo opera oggetto di delibera" sono tratti dal prospetto allegato al documento del CIPE "Ricognizione sullo stato di attuazione della legge obiettivo".

7.2 Finanziamento legge 166/2002

Stretto di Messina ha precisato in sede istruttoria che "l'unico" contributo dello Stato erogato alla società è stato quello autorizzato dall'art. 13, comma 14, della legge 67/1988⁵⁸ pari a 10 miliardi di lire in due *tranche* uguali, rispettivamente nel 1988 e 1989, e che pertanto, eccettuato il predetto contributo di 10 miliardi di lire, le attività sono state tutte finanziate esclusivamente con mezzi propri.

Infatti un altro contributo, di durata quindicennale e per un importo annuo di euro 1.845.034 decorrente dal 2004 – disposto con decreto interministeriale Infrastrutture/Trasporti ed Economia/Finanze n. 22219 del 23 dicembre 2004, a valere sul finanziamento di cui all'art. 13, comma 1, della legge 166/2002⁵⁹ – non è stato mai erogato⁶⁰.

Sulla vicenda del contributo, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha fornito dettagliate puntualizzazioni⁶¹, dalle quali, peraltro, si evince che Stretto di

⁵⁸ Si riporta il testo del comma 14: *"Per la redazione del progetto di massima dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina, nonché per i relativi studi e le necessarie verifiche, ivi comprese le valutazioni di impatto ambientale, è autorizzata la spesa di lire 10 miliardi, in ragione di lire 5 miliardi per ciascuno degli anni 1988 e 1989, da iscriverne nello stato di previsione del Ministero dei trasporti per la erogazione in favore della Società dello stretto di Messina."*

⁵⁹ Si riporta il testo del comma 1. *"Per la progettazione e realizzazione delle opere strategiche di preminente interesse nazionale, individuate in apposito programma approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE), e per le attività di istruttoria e monitoraggio sulle stesse, nonché per opere di captazione ed adduzione di risorse idriche necessarie a garantire continuità dell'approvvigionamento idrico per quanto di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sono autorizzati limiti di impegno quindicennali di 193.900.000 euro per l'anno 2002, di 160.400.000 euro per l'anno 2003 e di 109.400.000 euro per l'anno 2004. Le predette risorse, che, ai fini del soddisfacimento del principio di addizionalità, devono essere destinate, per almeno il 30 per cento, al Mezzogiorno, unitamente a quelle provenienti da rimborsi comunitari, integrano i finanziamenti pubblici, comunitari e privati allo scopo disponibili. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, sono individuati i soggetti autorizzati a contrarre mutui o ad effettuare altre operazioni finanziarie e le quote a ciascuno assegnate, sono stabilite le modalità di erogazione delle somme dovute dagli istituti finanziatori ai mutuatari e le quote da utilizzare per le attività di progettazione, istruttoria e monitoraggio. Le somme non utilizzate dai soggetti attuatori al termine della realizzazione delle opere sono versate all'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate, con decreto del Ministro dell'economia e delle finanze, ad apposito capitolo da istituire nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti per gli interventi di cui al presente articolo."*

⁶⁰ Nella relazione al c.d.a. sulla gestione dell'esercizio 2007, Stretto di Messina precisa che il Ministero delle Infrastrutture aveva comunicato che la richiesta di corresponsione del contributo quindicennale di euro 1.845.034 non era accolta.

⁶¹ In particolare il Ministero delle Infrastrutture ha trasmesso le seguenti informazioni.

Con decreto interministeriale Infrastrutture-Trasporti/Economia-Finanze n. 22219 del 23 dicembre 2004 veniva assegnato a Stretto di Messina s.p.a. – per far fronte alla progettazione preliminare per un costo complessivo di euro 20.658.000 – un contributo quindicennale di euro 1.845.034.

L'impegno di spesa veniva formalizzato con decreto Infrastrutture Trasporti n. 22621/STM del 13 ottobre 2005.

Successivamente il Ministero dell'Economia e delle Finanze (Dip. Tesoro, Direzione VI, Ufficio II), con nota prot. 109388 del 13 ottobre 2005, comunicava al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, e per conoscenza alla Stretto di Messina s.p.a., la richiesta di modifiche e integrazioni allo schema di contratto di mutuo che si intendeva accendere con la provvista finanziaria riveniente dal predetto contributo di euro 1.845.034.

La società Stretto di Messina, con lettera n. 1733 del 25 novembre 2005, comunicava peraltro di non voler procedere alla stipula del mutuo per l'attualizzazione del contributo, e di voler nel contempo richiedere l'erogazione del contributo.

Conseguentemente il Ministero disponeva l'erogazione del contributo con decreto n. 21110/STM del 5 dicembre 2005.

In relazione all'atto che precede, l'Ufficio centrale di bilancio formulava rilievo (foglio di osservazione n. 14 del 10 gennaio 2006), sul presupposto che l'erogazione del contributo non fosse suffragata da documentazione o attestazioni che comprovino l'esecuzione di attività cui correlare l'erogazione del contributo stesso.

L'amministrazione forniva riscontro con risposta del 31 gennaio 2006.

Messina ha avanzato, dopo aver inoltrato varie richieste, la riserva di intentare un contenzioso in materia.

Più in particolare il Ministero ha fornito l'esposizione analitica della vicenda attinente il contributo quindicennale di euro 1.845.034 con le motivazioni della sua mancata erogazione⁶².

L'Ufficio centrale di bilancio restituiva gli atti con nota del 10 febbraio 2006, in quanto la società Stretto di Messina – pur potendo optare per l'erogazione del contributo anche senza la stipula del mutuo – non avrebbe documentato la richiesta, non emergendo, secondo l'Ufficio stesso, l'obbligazione giuridica assunta dalla Società per l'utilizzazione del contributo stesso.

Stretto di Messina s.p.a. reiterava la richiesta con nota del 31 ottobre 2006.

Con nota del 29 dicembre 2006 il Ministero dell'Economia e Finanze (Dip. Tesoro, Direzione VI, Ufficio II) comunicava che, in relazione alla richiesta di Stretto di Messina del 31 ottobre 2006, "sentito il Dipartimento della Ragioneria Generale dello Stato... per quanto di competenza, non si hanno osservazioni da formulare sulle modalità proposte di utilizzo del contributo".

Il Ministero Infrastrutture (Gabinetto) diramava in data 15 gennaio 2007 una nota interna con cui invitava la Struttura tecnica di missione a concordare con la Direzione generale per il personale, il bilancio ed i servizi generali "la tipologia degli atti di rendicontazione finale da richiedere alla suddetta Società relativi alle spese ammissibili a contributo".

Stretto di Messina inviava ulteriore richiesta in data 29 marzo 2007.

Il Ministero Infrastrutture (Gabinetto) con nota del 24 aprile 2007 sollecitava la Struttura tecnica di missione a fornire riscontro alla precedente nota del 15 gennaio, considerata anche l'ulteriore richiesta di Stretto di Messina del 29 marzo 2007.

Nel frattempo Stretto di Messina inviava al Ministero Infrastrutture, con lettera del 16 aprile 2007, un'altra richiesta di erogazione del predetto contributo, seguita da altra ancora del 3 dicembre 2007.

Il Ministero delle Infrastrutture, con nota del Gabinetto dell'11 dicembre 2007, chiedeva riscontro alla Struttura tecnica di Missione, sottolineando l'intervenuta deliberazione n. 12/2007/G nell'adunanza del 29 maggio 2007 approvata dalla Corte dei conti, Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato.

⁶² La mancata erogazione del contributo di che trattasi è fatta espressamente risalire alla intervenuta pronuncia della Sezione centrale di controllo sulla gestione delle amministrazioni dello Stato, di cui alla deliberazione n. 12/2007/G nell'adunanza congiunta del 29 maggio 2007, pubblicata il 30 giugno successivo, concernente le risultanze dell'attività di controllo sulla gestione amministrativa e contabile delle risorse allocate al capitolo 7060 del Ministero delle Infrastrutture, laddove veniva messo in evidenza in relazione al contributo di che trattasi destinato alla Stretto di Messina s.p.a. che: *"Dagli esposti fatti si ricava che la progettazione preliminare era già compiuta al momento della concessione del contributo statale quindicennale di milioni di euro 1,845 per anno; quindi il finanziamento in questione non appare destinato ad un vero e proprio investimento, ma consiste in un rimborso di spese già affrontate. Ciò in palese contrasto con la ragione e addirittura l'intitolazione della legge n. 443/01 la quale, nel richiamare obiettivi da raggiungere, non può essere interpretata come strumento di copertura di operazioni già perfezionate"*.

In sede di adunanza, i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno precisato che sono in corso le opportune valutazioni per le decisioni da prendere riguardo al citato D.M. 23 dicembre 2004.

7.3 Risultanze contabili

Dall'esame dei dati essenziali del conto economico di Stretto di Messina s.p.a., che viene svolto da questa Corte con lo scopo di rendere possibile la contestualizzazione della problematica all'interno delle risultanze contabili, emerge che tra i valori della produzione la componente più consistente è collocata nella voce "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" (cosiddetti "costi capitalizzati")⁶³⁻⁶⁴.

La voce del conto economico "incrementi di immobilizzazioni per lavori interni" confluisce e va ad incrementare la voce II.5 "immobilizzazioni in corso e acconti" dell'attivo nello stato patrimoniale.

Costi capitalizzati

Di seguito viene evidenziata l'incidenza dei costi capitalizzati sul valore della produzione, in relazione alle più significative risultanze contabili.

Tab. 14 – Incidenza dei costi capitalizzati sul valore della produzione

		(valori in euro)	2005	2006	2007	2008
A	4	incrementi di immobilizzazioni per lavori interni	19.986.460	18.471.028	9.367.390	4.245.537
A	5	altri ricavi e proventi	38.213	151.637	1.225.618	52.445
A		valore della produzione	20.024.673	18.622.665	10.593.008	4.297.982
		incidenza % degli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni sul valore della produzione	99,81%	99,19%	88,43%	98,77%
B		costi della produzione	21.297.199	20.845.463	17.690.448	8.137.700
		differenza	-1.272.526	-2.222.798	-7.097.440	
C		proventi e oneri finanziari	2.992.851	4.691.835	4.982.155	5.208.518
D		rettifiche di valore di attività finanziarie	0	0	-2.293.796	0
E		proventi e oneri straordinari	-34.210	-44.330	-245.768	-564.113
		risultato prima delle imposte	1.686.115	2.424.707	-4.654.849	804.687
		imposte su reddito dell'esercizio	455.807	1.325.599	1.237.696	-793.754
		utile(perdita) dell'esercizio	1.230.308	1.099.108	-5.892.545	10.933

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati dei bilanci di Stretto di Messina

Sia pure con un *trend* in leggero calo, la componente "costi capitalizzati" incide in modo pressoché totale sul valore della produzione, costituendone una quota del 99,81% nel 2005, del 99,19% nel 2006, dell'88,43% nel 2007 e del 98,77% nel 2008.

⁶³ Questa osservazione è riscontrata anche dalla relazione del C.d.a. all'assemblea degli azionisti (pag. 22 del bilancio per l'esercizio 2007), laddove si mette in evidenza l'assenza di "ricavi tipici" cosicché il risultato economico è costituito, per la parte attiva, dalla somma dei costi capitalizzati ("incrementi di immobilizzazioni per lavori interni"), dei proventi finanziari e dei proventi diversi, e, per la parte passiva, dalla somma dei costi di competenza, delle rettifiche di attività finanziarie e dalle imposte di esercizio.

⁶⁴ Gli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni rappresentano costi (per lavoro, materie prime, oneri finanziari, ecc.) sostenuti per la realizzazione di lavori interni (es. macchinari, studi e ricerche, progettazioni, ecc.), il cui importo viene valorizzato tra i componenti positivi del conto economico.

Nel 2007 la diminuzione percentuale della quota di costi capitalizzati sul valore della produzione è dovuta al contestuale incremento degli "altri ricavi e proventi" – anch'essi in realtà ricavi "non tipici" – a titolo di: a) rimborso personale distaccato presso terzi; b) canone sublocazione uffici (cfr. *infra* tab. 16).

La composizione dei costi capitalizzati è esposta nella tabella che segue.

Tab. 15 – Composizione dei costi capitalizzati

	2005		2006		2007		2008	
(valori in euro x 1.000)		%		%		%		%
materie prime, sussidiarie, di consumo e merci	81	0,41	124	0,67	63	0,67	10	0,24
servizi	9.891	49,49	7.433	40,24	1.760	18,79	395	9,30
godimento di beni di terzi	1.137	5,69	1.481	8,02	1.328	14,18	693	16,32
personale	7.264	36,35	8.652	46,84	6.730	71,85	2.828	66,60
ammortamenti e svalutazioni	225	1,13	634	3,43	624	6,66	330	7,77
oneri diversi di gestione	1.343	6,72	138	0,75	45	0,48	39	0,92
interessi e altri oneri finanziari	10	0,05	9	0,05	8	0,09	2	0,05
altri proventi	35	0,18	0	0,00	-1.191	-12,71	-51	-1,20
totale	19.986	100,00	18.471	100,00	9.367	100,00	4.246	100,00

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati dei bilanci di Stretto di Messina

L'entità, decrescente, dei costi capitalizzati (19,9 Meuro nel 2005; 18,4 Meuro nel 2006; 9,3 Meuro nel 2007, 4,2 Meuro nel 2008) risente di una diversa modulazione delle voci che compongono tale aggregato: in particolare la diminuzione si concentra nella "spesa per servizi", che passa da 9,8 Meuro nel 2005 a 7,4 Meuro nel 2006, 1,7 Meuro nel 2007 e 395.000 euro nel 2008, e negli "oneri diversi di gestione" che da 1,3 Meuro del 2005 diventano 138.000 euro nel 2006 e 45.000 Euro nel 2007. Incide anche una variazione in negativo per "altri proventi" nel 2007, mentre le altre voci presentano variazioni meno consistenti

Altri ricavi e proventi

Si indica in appresso anche la composizione degli altri ricavi e proventi.

Tab. 16 – Composizione degli altri ricavi e proventi

	2006		2007		2008	
(valori in euro x 1.000)		%		%		%
rimborso di personale distaccato presso terzi	103	67,76	919	74,96	0	0,00
canone di sublocazione uffici	0	0,00	254	20,72	0	0,00
rimborso quota buoni pasto al personale	8	5,26	6	0,49	5	9,62
plusvalenza per vendita cespiti	0	0,00	11	0,90	2	3,85
rimborsi diversi	41	26,97	36	2,94	45	86,54
totale	152	100,00	1.226	100,00	52	100,00

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati dei bilanci di Stretto di Messina (2005 non disponibile)

La composizione della voce "altri ricavi e proventi" è condizionata essenzialmente dal rimborso di personale distaccato e dai canoni di sublocazione uffici.

Rapporti di credito/debito con lo Stato e con gli azionisti

Dall'esame delle risultanze contabili riguardanti rispettivamente i rapporti di credito/debito con lo Stato e con gli azionisti, emerge la seguente situazione.

Tab. 17– Rapporti di credito/debito con lo Stato e con gli azionisti

(migliaia di euro)	al 31/12/ 2005	al 31/12/ 2006	al 31/12/ 2007	al 31/12/ 2008
Crediti v/Stato	22.229	22.952 ⁶⁵	20.658 ⁶⁶	20.658 ⁶⁷
Crediti v/ controllante	2.982	3.578 ⁶⁸	599 ⁶⁹	316 ⁷⁰
Debiti v/ controllante, di cui:	1.178	1.251 ⁷¹	1.408 ⁷²	2.453 ⁷³
▪ conto fornitori	1.145	1.145	1.145	1.145 ⁷⁴
▪ fatture da ricevere	33	106	0	945 ⁷⁴
▪ altri debiti			263	363 ⁷⁵

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati dei bilanci di Stretto di Messina

Stretto di Messina ha precisato, in sede istruttoria, di non aver rapporti di credito/debito verso azionisti diversi dalla controllante Anas.

⁶⁵ Trattasi del contributo per la progettazione dell'opera, assegnato con d.m. Infrastrutture e Trasporti 23 dicembre 2004, su cui più diffusamente *infra* al paragrafo 7.2, per un importo di euro 20.658.000 di parte capitale e di quota interessi di euro 1.571.000 per gli esercizi 2004 e 2005 e di euro 723.000 per l'anno 2006 (cfr. *bilancio 2006 pagg. 42-43*).

⁶⁶ Trattasi del contributo per la progettazione dell'opera, assegnato con d.m. Infrastrutture e Trasporti 23 dicembre 2004, per l'importo di euro 20.658.000 di parte capitale; tale somma non è stata erogata, e pertanto, vista l'incertezza riguardo al soddisfacimento del predetto credito, è stata eliminata la quota interessi accantonando il relativo importo (2.294.000) al fondo svalutazione crediti (cfr. *bilancio 2007 pagg. 36-37*).

⁶⁷ Trattasi del medesimo contributo per la progettazione dell'opera, con analoghe osservazioni come per il 2007 (cfr. *bilancio 2008 pag. 37*).

⁶⁸ Costituisce il saldo del conto corrente di corrispondenza intrattenuto con Fintecna s.p.a. (all'epoca controllante) regolato a tasso di mercato (euro 2.531.000), alla fattura da emettere per interessi maturati nell'ultimo trimestre dell'esercizio (euro 26.000) ed al residuo credito Iva (euro 1.021.000) nell'ambito della procedura "Iva di gruppo", procedura che dal 2007 è stata abbandonata (cfr. *bilancio 2006 pag. 43*).

⁶⁹ L'importo di 599.000 euro si riferisce a credito verso la controllante Anas, suddiviso in 109.000 per fatture emesse e per 490.000 per fatture da emettere, relativamente al riaddebito di costi di personale distaccato ed a rimborsi diversi (cfr. *bilancio 2007 a pag. 38*).

⁷⁰ L'importo complessivo di euro 316.000 riguarda crediti verso Anas per fatture emesse relativamente alla cessione di immobilizzazioni ed a rimborsi diversi (cfr. *bilancio 2008 a pag. 38*).

⁷¹ Debito verso Fintecna s.p.a., all'epoca controllante (cfr. *bilancio 2006 pag. 52*).

⁷² Debito verso la controllante Anas s.p.a. (subentrata alla Fintecna) (cfr. *bilancio 2007 pag. 44*).

⁷³ Debito verso la controllante Anas s.p.a. (subentrata dal 1° settembre 2007 alla Fintecna a seguito dell'atto di scissione parziale del ramo d'azienda denominato "Infrastrutture" assegnato ad Anas) (cfr. *bilancio 2008 pag. 44*).

⁷⁴ Fatture da ricevere relative a prestazioni e servizi diversi effettuati e non ancora fatturati (canone di sublocazione uffici per euro 907.000, costi di personale distaccato per euro 28.000 ed attività svolte in *service* per euro 10.000) (cfr. *bilancio 2008 pag. 45*).

⁷⁵ Trattasi di debiti per emolumenti reversibili per i Consiglieri di amministrazione di nomina Anas per gli anni 2007 e 2008 (cfr. *bilancio 2008 pag. 45*).

7.4 Analisi dei costi capitalizzati

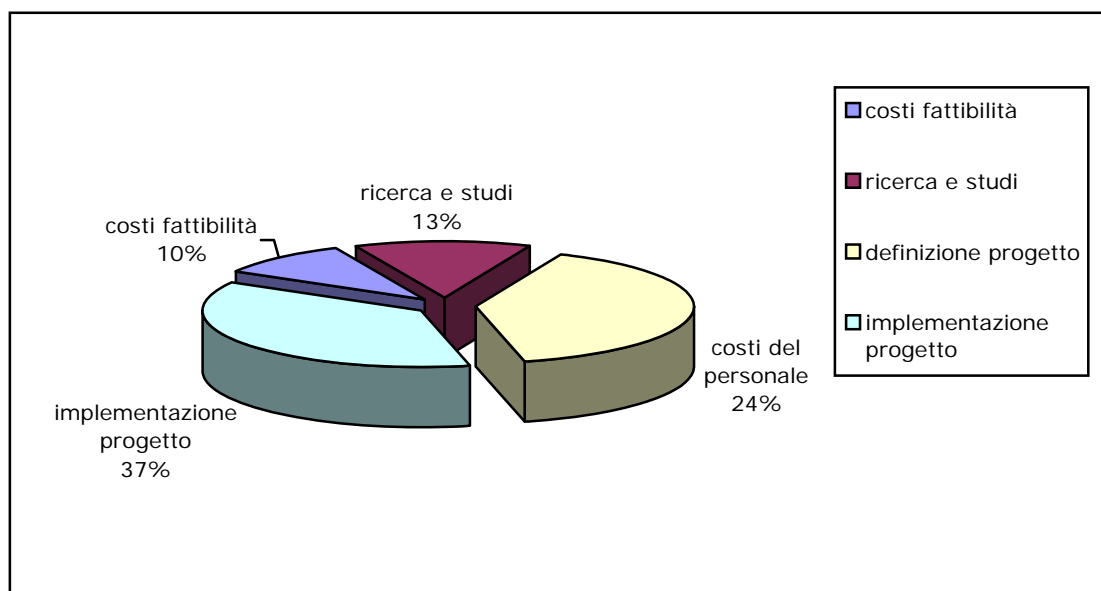
Stretto di Messina ha fornito in sede istruttoria una dettagliata analisi dei costi capitalizzati.

L'elaborato mostra i dati dall'anno 1982 all'anno 2005 compresi, con aggregazione per macroattività in relazione alle voci di bilancio. I valori, che vengono riportati in allegato alla presente relazione sotto la lettera "C", provengono da una lunga serie storica (24 esercizi) e tengono conto della presenza di poste rettificative per riclassificazione, nonché di arrotondamenti, di entità comunque non significativa in termini percentuali.

La tabella C/1 indica una incidenza dei costi di fattibilità del 10% concentrata nei primi 6 anni, costi per ricerche e studi per il 12% sul totale distribuiti nei successivi 3 anni, costi per la definizione del progetto del 40% sul totale tra il 1991 ed il 2002, e infine costi per implementazione progetto per il 38% sul totale negli ultimi 4 anni dell'analisi (2003–2005).

Il grafico che segue mostra la distribuzione percentuale dei costi capitalizzati per macro-area di attività.

Grafico 6 – Costi capitalizzati per macroattività (1982–2005)



fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

La distribuzione dei costi capitalizzati, distinti in griglia per macro-aree di attività e tipologie, è rappresentata nella tabella C/2 in allegato.

Il 10% dei costi ha riguardato la fattibilità dell'opera e si concentra nel periodo 1982–1987; Il 13% dei costi ha remunerato ricerche e studi nel periodo 1988–1990; la restante quota, pari al 77%, concerne la progettazione e si distribuisce quasi a metà tra "definizione progetto" con il 39% nel periodo 1991–2002 e "implementazione progetto" con il 38% nel periodo 2003–2005.

Qui di seguito viene indicata la distribuzione percentuale dei costi capitalizzati, distinti per tipologia.

Tab. 18 – Costi capitalizzati per tipologia (1982–2005)

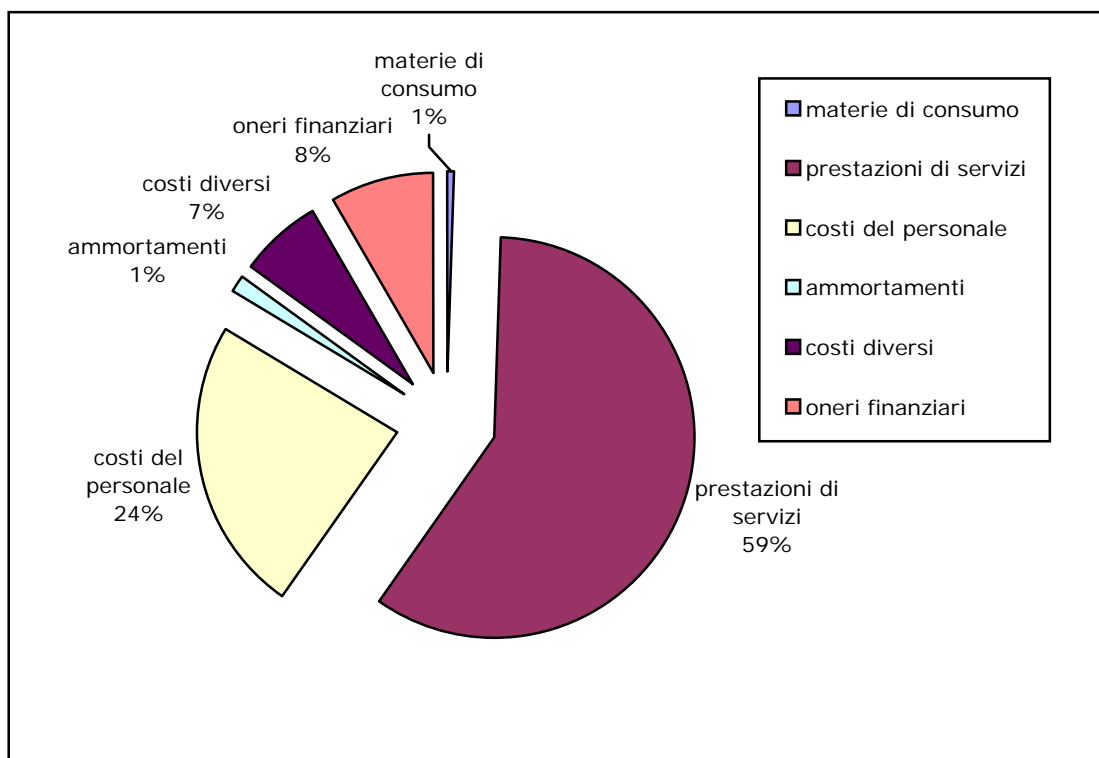
tipologia	(euro x 1000)	%
materie di consumo	646	0,5
prestazioni di servizi	76.719	59,7
costi del personale	30.607	23,8
ammortamenti	1.873	1,5
costi diversi	8.481	6,6
oneri finanziari	10.989	8,5
riclassifiche	-718	-0,6
totale	128.597	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Le prestazioni di servizio incidono per il 59% dei costi, seguono il costo del personale con il 23%, gli oneri finanziari con l'8%, costi diversi con il 6%.

Il grafico che segue mostra la distribuzione percentuale dei costi capitalizzati in funzione della tipologia.

Grafico 7 – Costi capitalizzati per tipologia (1982–2005)



fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

La tabella C/3 in allegato fornisce ulteriori elementi di analisi dei dati già esposti, mediante esposizione dettagliata – ordinata in funzione dei singoli esercizi annuali – delle macroattività e delle tipologie.

La scomposizione dei dati consente anche l'esame di dati di dettaglio per singola tipologia, che vengono indicati nella tabella C/4 relativamente ai costi di fattibilità, che si concentrano quasi interamente (89%) su prestazioni di servizi.

Nella tabella C/5 in allegato vengono scomposti i costi per ricerca e studi, che sono anch'essi per lo più (76%) collocati sulle prestazioni di servizi, cui si accompagna un valore percentuale dell'11% per i costi del personale.

Nella tabella C/6 sono indicati i costi per la definizione del progetto, che sono da imputare per metà (52%) sulle prestazioni di servizi, per il 22% sul personale e per il 19% sugli oneri finanziari.

Infine nella tabella C/7 sono riportati i costi per implementazione del progetto, i quali sono per oltre la metà (54%) da imputare alle prestazioni di servizi, per il 34% sul personale e per l'11% sui costi diversi.

La griglia di distribuzione dei costi capitalizzati – in valori assoluti ed in rapporti percentuali – è riepilogabile come segue.

Tab. 19 – Riepilogo costi capitalizzati (1982–2005)

macroattività (valori euro x1000)	materie di consumo	prestazioni di servizi	costi del personale	ammortamenti	costi diversi	oneri finanziari	riciclaggio	totale
costi fattibilità	20	11.880	1.076	351	267	5	-280	13.319
%	0,2	89,2	8,1	2,6	2,0	0,0	-2,1	100,0
ricerca e studi	153	12.167	1.847	344	467	1.191	-110	16.059
%	1,0	75,8	11,5	2,1	2,9	7,4	-0,7	100,0
definizione progetto	223	26.820	11.221	697	2.323	9.768	0	51.052
%	0,4	52,5	22,0	1,4	4,6	19,1	0,0	100,0
implementazione progetto	250	25.852	16.463	481	5.424	25	-328	48.167
%	0,5	53,7	34,2	1,0	11,3	0,1	-0,7	100,0
totale	646	76.719	30.607	1.873	8.481	10.989	-718	128.597
%	0,5	59,7	23,8	1,5	6,6	8,5	-0,6	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Il riepilogo dei costi capitalizzati mostra che l'entità più elevata dei costi si concentra nella prestazioni di servizi, con circa il 60% dell'intero. Seguono costi di personale con il 24%. Gli oneri finanziari incidono per l'8% ed i costi diversi per il 7% circa.

Stretto di Messina ha fornito infine la rilevazione degli incrementi di immobilizzazioni per lavori interni, suddivisa per metodo di capitalizzazione; tali valori sono esposti nella tabella C/8 in allegato, da cui si evince che la quasi totalità dei costi (97,98%, pari all'incidenza percentuale di 125.945 su 128.548 Meuro) è riconducibile alla categoria dei costi indiretti.

L'analisi sotto il profilo contabile dei costi capitalizzati⁷⁶, che coinvolge un importo di 128 Meuro spesi tra il 1982 ed il 2005, mostra che il bilancio della s.p.a. Stretto di Messina si fonda pressoché per l'intero su ricavi non tipici, costituiti da incrementi di immobilizzazioni per lavori interni.

La scomposizione dei costi capitalizzati è stata esposta in questo referto, sulla base della documentazione acquisita in sede istruttoria, utilizzando una suddivisione in 6 tipologie (materie di consumo, prestazioni di servizi, costi del personale, ammortamenti, costi diversi, oneri finanziari) incrociate a 4 macro-aree di attività (costi fattibilità, ricerca e studi, definizione progetto, implementazione progetto).

Da tale scomposizione emerge che i costi appaiono, allo stato degli atti, essere stati sostenuti dalla s.p.a. per le finalità assegnate istituzionalmente dalla legge e per le esigenze operative di funzionamento.

⁷⁶ L'art. 4, comma 7, della legge 1158/1971, nella formulazione modificata dal d.lgs. 116/2004, ha disposto che il carico degli interessi passivi e di ogni altro onere finanziario, potrà essere capitalizzato in bilancio fra le immobilizzazioni immateriali nei primi 7 anni di gestione. Cfr. anche par. 2.2.

7.5 Decreto–legge 93/2008 – riutilizzazione somme versate all’entrata

L’art. 5, comma 6⁷⁷, del decreto–legge 27 maggio 2008 n. 93, convertito in legge 24 luglio 2008 n. 126, recante disposizioni urgenti per salvaguardare il potere di acquisto delle famiglie, contiene norme finanziarie che si riferiscono all’utilizzo di somme già destinate, per il tramite di Fintecna s.p.a., a Stretto di Messina.

La relazione tecnica al p.d.l 1185 Camera, per la conversione del decreto–legge 93/2008, indica più nello specifico⁷⁸ quali siano le finalità della norma.

Al riguardo viene in evidenza che:

– Fintecna s.p.a. disponeva sino al 2007 dell’importo di 1.515 Meuro destinato alla realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario tra la Sicilia e il continente (“ponte sullo stretto”);

– nell’ultimo bimestre 2007, tale importo di 1.515 Meuro veniva versato da Fintecna sul capitolo 4574 di entrata del bilancio dello Stato, ai sensi dell’art. 2, comma 92, del d.l. 3 ottobre 2006 n. 262, convertito con modificazioni in legge 24 novembre 2006 n. 286, il quale disponeva che tale risorsa confluisse «in apposito capitolo di spesa dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture “Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell’ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria”»;

– successivamente, detta norma, come nel frattempo modificata dall’art. 1, comma 1155, della legge 296/2006 (finanziaria 2007), disponeva che la destinazione di tali risorse venisse variata nel seguente modo: versamento in due distinti capitoli di spesa del Ministero delle infrastrutture e del Ministero dell’ambiente e della tutela del territorio e del mare denominati rispettivamente «Interventi per la realizzazione di opere infrastrutturali in Sicilia e in Calabria» e «Interventi di tutela dell’ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria»;

⁷⁷ Testo del citato comma 6: *“La somma iscritta nel bilancio dello Stato per l’anno 2008, nell’ambito della missione «Infrastrutture pubbliche e logistica», programma «Sistemi stradali e autostradali», in attuazione dell’articolo 1, comma 1155, della legge 27 dicembre 2006, n. 296, affluisce al fondo di cui al comma 2 per l’intero importo di 1.363,5 milioni di euro. A valere sulle predette risorse una quota pari a 611 milioni di euro e’ versata nell’anno 2008 su apposita contabilità speciale, ai fini del riversamento all’entrata del bilancio dello Stato nell’anno 2009 per 438 milioni di euro e nell’anno 2010 per 173 milioni di euro.”*

⁷⁸ Si riporta lo stralcio della relazione al progetto di legge 1185 Camera, riguardo al citato comma 6: *“Riutilizzazione somme versate all’entrata (Infrastrutture pubbliche e logistica). La norma in esame prevede la riutilizzazione a fini di copertura delle somme iscritte nell’ambito della missione «Infrastrutture pubbliche e logistica», programma «Sistemi stradali e autostradali», già destinate fino al 2006 alla realizzazione del collegamento stabile viario e ferroviario fra la Sicilia e il continente («Ponte sullo Stretto»). Tali risorse erano risultate successivamente versate all’entrata del bilancio dello Stato nel corso dell’ultimo bimestre del 2007 da Fintecna S.p.a., e sono state riassegnate - con decreto ministeriale n. 28088 del 25 marzo 2008, registrato alla Corte dei conti l’8 aprile 2008, in attuazione dell’articolo 1, comma 1155, della legge 27 dicembre 2006, n. 296 - sul capitolo 7487 dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture per l’anno 2008, per l’importo complessivo di euro 1.363.500.000, per essere destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali e di tutela dell’ambiente e difesa del suolo in Sicilia e in Calabria. La norma in questione, in particolare, prevede che tali risorse, non ancora utilizzate per le finalità di cui al predetto articolo 1, comma 1155, della legge n. 296 del 2006, confluiscono al Fondo per interventi strutturali di politica economica e che una quota delle medesime, pari a 611 milioni di euro è versata nell’anno 2008 su apposita contabilità speciale, ai fini del riversamento all’entrata del bilancio dello Stato nell’anno 2009 per 438 milioni di euro e nell’anno 2010 per 173 milioni di euro. L’importo di 752,5 milioni di euro, quale differenza tra l’importo complessivo confluito al citato Fondo (1.363,5 milioni di euro) e l’importo riversato dal Fondo medesimo alla contabilità speciale (611 milioni di euro), costituisce quota parte delle risorse utilizzate per l’anno 2008 a copertura degli oneri recati dal provvedimento”.*

– tale importo complessivo di 1.515 Meuro è stato riassegnato con decreto di variazione MEF del 25 marzo 2008, n. 28088, sul cap. 7487 (per 1.363,5 Meuro) dello stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture e sul cap. 8585 (per 151,5 Meuro) dello stato di previsione del Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, per l'esercizio finanziario 2008.

In merito all'assegnazione delle risorse sullo stato di previsione del Ministero delle Infrastrutture – Capitolo 7487 – si rappresenta quanto segue:

– l'art. 5, comma 6, d.l. 93/2008 ha stabilito che tali risorse – non ancora utilizzate per le finalità di cui al citato comma 1155 – confluiscono nel Fondo per interventi strutturali di politica economica per essere utilizzate a parziale copertura degli oneri recati per l'anno 2008 dal medesimo d.-l. 93/2008; pertanto, l'importo di Meuro 1.363,5, con decreto di variazione MEF del 26 giugno 2008, n. 73496, è stato interamente stornato dal citato capitolo 7487 a favore del capitolo 3075 del MEF (contestualmente a parte del Fondo di riserva speciale – capitolo 9001 – assegnato al Dipartimento RGS).

Con il medesimo decreto, ai sensi dell'art. 1, comma 4, del citato d.l. 93/2008, è stata, altresì, disposta una variazione in diminuzione sul capitolo 3075 pari a Meuro 827,5.

Infine, con decreto di variazione n. 127116 del 4 dicembre 2008, l'importo di Meuro 611 è affluito sul capitolo 2136 del Ministero dell'Economia e Finanze, capitolo appositamente istituito con la denominazione "somma da versare in contabilità speciale per il successivo riversamento all'entrata del bilancio dello Stato negli anni 2009 e 2010".

Evidenziando contabilmente quanto sopra esposto, come risulta analiticamente dall'allegato "D" alla presente relazione, si riscontra che l'importo pari a Meuro 611 non è ancora effettivamente confluito in contabilità speciale, per essere poi riversato all'entrata del bilancio dello Stato sulla base della suddivisione operata dal citato art. 5 comma 6 del d.l. 93/2008: 438 Meuro nel 2009 e 173 Meuro nel 2010.

A parere della Corte, emergono delle perplessità, inerenti, in particolare:

– la circostanza che le somme in parola, costituenti – in base al citato art. 2, comma 92 – "impegni assunti" da Fintecna per interventi in conto capitale verso la controllata Stretto di Messina s.p.a. vadano a finanziare esplicitamente oneri di parte corrente (quelli di cui al d.l. 93/2008); questa disposizione comporta la messa in discussione della regola di non-dequalificazione che è posta a presidio della qualità della struttura del bilancio;

– l'assenza, sulla base del decreto di variazione del 25 marzo 2008, di una specifica evidenza contabile, sul cap. 7487 del Ministero delle Infrastrutture, nel sistema informativo del bilancio dello Stato.

Sulle modalità di utilizzo dei fondi ex Fintecna, la Corte non ha motivo di discostarsi dal contenuto delle osservazioni già in precedenza formulate in sede tecnica nella fase di approvazione del progetto di legge di conversione del decreto-legge 93/2008.

Nonostante apposita richiesta istruttoria rivolta al Ministero dell'Economia e delle Finanze, il Ministero stesso non ha risposto, né ha inviato un proprio rappresentante all'odierna adunanza della Sezione del controllo. Non ha quindi fornito spiegazioni sulla mancata apertura della contabilità speciale, al fine di dare completa attuazione a quanto stabilito nei decreti di variazione.

7.6 Deliberazioni CIPE n. 69/2008 e 91/2008 e 10/2009 – successivi aggiornamenti

Altre più recenti deliberazioni del CIPE hanno dettato disposizioni di dettaglio sulla materia⁷⁹.

Deliberazione CIPE n. 69/2008

La deliberazione n. 130 del 6 aprile 2006 ha confermato la presenza del ponte sullo stretto di Messina tra le opere comprese nel Programma delle Infrastrutture Strategiche allegato al DPEF 2006/2009⁸⁰.

Con deliberazione n. 69 del 4 luglio 2008, il CIPE ha espresso parere favorevole sull'Allegato Infrastrutture⁸¹ di cui è corredato il DPEF 2009/2013, nel quale, tra le altre opere, è presente anche il ponte sullo stretto di Messina.

Per lo Stretto di Messina, la tabella 3.10 "Tavola Delibera del CIPE n. 130 del 6 aprile 2006" del predetto Allegato Infrastrutture indica i seguenti dati.

Tab. 20 – Aggiornamento costi e disponibilità 2001–2006 (stralcio)

Infrastruttura strategica: Ponte sullo stretto di Messina					
Delibera n. 121/2001 (milioni di euro)		Aggiornamento aprile 2006 (milioni di euro)			
costo	disponibilità	costo	disponibilità assegnazioni legge 166/2002	altre disponibilità	totale disponibilità
4.957,986	0,000	4.957,986	0,000	4.684,300	4.684,300

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2009/2013, tab. 3.10 (doc. del Senato LVII n. 1 del 1° luglio 2008, pag. 65 dello stampato)

All'interno del predetto documento l'investimento "Ponte sullo Stretto di Messina" viene poi riquantificato in 6.100 Meuro⁸².

⁷⁹ In particolare la deliberazione n. 63 del 25 luglio 2003 ha emanato disposizioni di ordine procedurale per le attività di monitoraggio da espletare al fine di consentire al Comitato di assolvere ai compiti di vigilanza sull'esecuzione dei lavori sulla base della normativa.

Successivamente, con deliberazione n. 83 del 29 marzo 2006, il CIPE ha approvato, con le prescrizioni e le raccomandazioni proposte dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, il progetto definitivo della "variante di Cannitello", anche ai fini della dichiarazione di pubblica utilità.

⁸⁰ Il dato in questione si riferisce a quanto riportato nel programma delle Infrastrutture Strategiche, allegato al DPEF 2006/2009 (disponibile tra i documenti del Senato, LVII n. 5 del 16 luglio 2005), ove a pag. 177 vengono indicate all'interno della "tabella riepilogativa degli aggiornamenti da delibere CIPE" le seguenti risultanze per il ponte sullo stretto:

- costo 2001 = 4.958 Meuro
- costo aggiornato del progetto deliberato = 4.958 Meuro
- fabbisogno (costo aggiornato) meno totale risorse = zero.

⁸¹ L'Allegato Infrastrutture al DPEF 2009/2013 è disponibile tra i documenti del Senato, LVII n. 1 del 1° luglio 2008.

⁸² Tale importo di 6,1 miliardi di euro è indicato anche nel citato Allegato Infrastrutture al DPEF 2009/2013 nel contesto delle iniziative per riavviare i cantieri bloccati (paragrafo 8.A.1, pag. 124 dello stampato) e nel "quadro degli interventi della Legge Obiettivo da cantierare nel prossimo triennio" (paragrafo 10.1, pag. 144 dello stampato).

Tab. 21 – Interventi della Legge obiettivo da cantierare nel triennio 2009-2011

Intervento	Importo in milioni di Euro
Asse ferroviario AV/AC ⁸³ Milano–Genova	5.060
Asse ferroviario AV/AC Milano–Verona	5.600
Asse ferroviario AV/AC Verona–Padova	3.333
Altri delle ferrovie dello Stato	10.000
A.N.A.S.	12.000
Ponte sullo Stretto	6.100
Legge Obiettivo	
• schemi idrici	
• metropolitane e aree urbane	
• intermodalità (porti, interporti)	4.200
Totale	46.296

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2009/2013, paragrafo 10.1 (doc. del Senato LVII n. 1 del 1° luglio 2008, pag. 144 dello stampato)

In altro punto del medesimo Allegato Infrastrutture al DPEF 2009–2013, l'importo indicato è diverso: nella tabella 3.11 "Tavola aggiornamento Delibera del CIPE n. 130 del 6 aprile 2006" il costo per il ponte sullo stretto passa da 4.957 Meuro a 5.500 Meuro pur in mancanza di nuove e altre disponibilità finanziarie.

Tab. 22 – Aggiornamento costi e disponibilità 2006–2008 (stralcio)

Infrastruttura strategica: Ponte sullo stretto di Messina					
Delibera n. 121/2001 (milioni di euro)		Aggiornamento giugno 2008 (milioni di euro)			
costo	disponibilità	costo	disponibilità assegnazioni legge 166/2002	altre disponibilità	totale disponibilità
4.957,986	0,000	5.500,000	0,000	0,000	0,000

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2009/2013, tab. 3.11 (doc. del Senato LVII n. 1 del 1° luglio 2008, pag. 73 dello stampato)

Deliberazione CIPE n. 91/2008

La deliberazione CIPE n. 91 del 30 settembre 2008 dispone il rinnovo del vincolo preordinato all'esproprio sugli immobili interessati dalla realizzazione del ponte sullo stretto di Messina, con riferimento alla imminente scadenza del termine quinquennale iniziato nel novembre 2003 con la pubblicazione della precedente deliberazione n. 66 del 1° agosto 2003⁸⁴.

Nella premesse alla deliberazione 91/2008 sono ripresi tutti i punti più significativi della vicenda⁸⁵, e vengono evidenziate le intervenute modifiche normative, in particolare – per quanto qui interessa – l'art. 181, comma 2, del d.lgs. 163/2006, laddove si conferma che le procedure di approvazione, finanziamento e affidamento previste dalle disposizioni del Titolo II, Capo IV, dello stesso decreto legislativo si applicano al "Ponte sullo Stretto di Messina".

⁸³ AV/AC sta per Alta Velocità/Alta Capacità.

⁸⁴ Pubblicata in G.U. n. 257 del 5 novembre 2003.

⁸⁵ Sui motivi che hanno determinato il ritardo, il CIPE nelle premesse alla deliberazione 11/2008 (rinnovo vincolo preordinato all'esproprio) osserva che un certo ritardo è stato determinato dall'intervenuta esclusione dell'intervento dall'elenco delle opere prioritarie da avviare nel periodo 2008-2012, come riportato nell'Allegato Infrastrutture al DPEF relativo a detto quinquennio; nel successivo DPEF 2009/2011 è stata invece confermata l'attualità del preminente interesse pubblico alla realizzazione dell'opera.

Viene inoltre richiamato l'avvenuto espletamento delle gare per la scelta del contraente e per altri servizi connessi, su cui più diffusamente *infra* al par. 3.5.

Deliberazione CIPE n. 10/2009

La deliberazione CIPE n. 10 del 6 marzo 2009⁸⁶, nel procedere alla ricognizione dello stato di attuazione del programma delle Infrastrutture Strategiche, ha preso atto della "Proposta di Piano Infrastrutture Strategiche 2009", al cui interno (allegato 2 alla medesima deliberazione n. 10/2009) si espone la cifra di 4.684,300 Meuro per il ponte sullo stretto di Messina (progetto preliminare), interamente a carico di risorse private.⁸⁷

Tab. 23 – Proposta di Piano Infrastrutture Strategiche 2009 (stralcio)

Opera	costo		disponibilità			
	(Meuro)	assegnazioni Cipe	altre risorse pubbliche	risorse private	totale	fabbisogno
Ponte sullo stretto di Messina progetto preliminare	4.684,300	0	0	4.684,300	4.684,300	0

fonte: deliberazione CIPE n. 10 del 6 marzo 2009 (allegato 2, pag. 7)

La medesima cifra compare nella tabella 4 inserita nel DPEF 2010–2013 tra le "opere avviate e non completate".

Tab. 24 – Opere avviate e non completate (stralcio)

Infrastruttura strategica	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Valore complessivo delle disponibilità impegnate	Infrastrutture strategiche in essere valori del progetto (disponibilità impegnate)			
			Completato	gara	lavori affidati	lavori in corso
(Meuro)						
ponte sullo stretto di Messina	4.684,300	0	0	0	0	0

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, tabella 4 (doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 72 dello stampato)

Il dato di base per il calcolo dell'avanzamento programmatico per "opere avviate e famiglie di infrastrutture" è indicato nel DPEF 2010–2013 nello stesso valore.

⁸⁶ Recante "Legge n. 443/2001 – ricognizione sullo stato di attuazione del programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: presa d'atto".

⁸⁷ L'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013 è disponibile tra i documenti del Senato, LVII n. 2, all. 2, del 17 luglio 2009.

Tab. 25 – Avanzamento programmatico per opere avviate e famiglie di infrastrutture (stralcio)

Infrastruttura strategica	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Valore complessivo delle disponibilità impegnate	Valore % dell'avanzamento
(Meuro)			
ponte sullo stretto di Messina	4.684,300	0	0

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, tabella 5 (doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 77 dello stampato)

Una successiva indicazione contenuta nel DPEF fornisce il dettaglio del fabbisogno, distinto per progetto preliminare e progetto definitivo.

Tab. 26 – Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche deliberate dal CIPE (stralcio)

Infrastruttura strategica	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Deliberato CIPE	
		Fabbisogno Progetto Preliminare	Fabbisogno Progetto Definitivo
(Meuro)			
ponte sullo stretto di Messina	4.684,300	4.500,000	0

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, tabella 7 (doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 81 dello stampato)

Il DPEF 2010–2013 esprime quindi la situazione dei progetti in fase di pre-istruttoria al CIPE (cioè in istruttoria presso la Struttura Tecnica di Missione). Il ponte sullo stretto è riportato come segue.

Tab. 27 – Stato dell'arte della programmazione: opere rientranti nel Programma Infrastrutture Strategiche in fase di pre-istruttoria al CIPE (stralcio)

Infrastruttura Strategica	Totale fabbisogno programmatico al maggio 2009	Costi deliberati dal CIPE 10/2009	Istruttoria MIT		Progetti in attesa di perfezionamento della documentazione progettuale		
			PP	PD	PP	PD	PE
(Meuro)							
ponte sullo stretto di Messina	6.100,00	4.684,300		1.600,00			

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, tabella 8 (doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 88 dello stampato)

Il DPEF 2010–2013 individua infine che le disponibilità complessive⁸⁸ hanno portato alla seguente finalizzazione degli investimenti.

Tab. 28 – Interventi fondo infrastrutture – quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (delibera CIPE 26 giugno 2009) (stralcio)

Macro area programmatica	Intervento	Legge Obiettivo o Fondi propri FS	Fondi FAS (15% Centro Nord)	Fondi FAS (85% Sud)	Privati	Da programmare	Inoltro al CIPE
Ponte sullo stretto	Ponte sullo stretto di Messina			1.300 Meuro			Nov. 2009

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, tabella 11 (doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 108 dello stampato)

Sotto il profilo del “tiraggio” di cassa, il DPEF 2010–2013 offre la seguente stima.

Tab. 29 – Interventi fondo infrastrutture – quadro di dettaglio della delibera del 6 marzo 2009 (stime di tiraggio di cassa) (stralcio)

			2009	2010	2011	Dopo 2011
Ponte sullo stretto	Ponte sullo stretto di Messina	1.300 Meuro		130 Meuro	390 Meuro	780 Meuro

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, tabella 12 (doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 115 dello stampato)

Le indicazioni contenute nelle deliberazioni CIPE n. 10 del 6 marzo 2009 e quelle che provengono dalla decisione formalizzata dal CIPE il 26 giugno 2009, poste in relazione allo schema iniziale degli interventi approvato con deliberazione CIPE 121/2001, sono riepilogate nel DPEF 2010–2013 nel modo che segue.

Tab. 30 – La manovra Triennale 2009–2011 (stralcio)

Infrastruttura strategica	valore deliberato Rilevazione al marzo 2009	Disponibilità	Fabbisogno sul valore del deliberato	Totale fabbisogno programmatico	Impegni di spesa		
					Pubblico	Privato	Oltre il 2011
(Meuro)							
Ponte sullo stretto di Messina	4.684,300	4.684,300	-	6.100,00	-	-	-

fonte: Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, tabella 14 (doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 126 dello stampato)

⁸⁸ “considerati sia gli obblighi di legge che fanno capo alle assegnazioni di legge-obiettivo, sia le risorse FAS, sia la quota ordinaria di RFI nonché le risorse FAS preesistenti” insieme a quote derivanti da capitali privati (cfr. Allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013, doc. del Senato LVII n. 2, allegato 2, del 17 luglio 2009, pag. 102, secondo capoverso, dello stampato).

Negli allegati al DPEF 2010–2013, la scheda di sintesi dell'opera⁸⁹ per lo Stretto di Messina – collegamento stradale e ferroviario tra la Sicilia ed il Continente – riporta un costo di Meuro 5.500, con una disponibilità di contributi statali di Meuro 1.600 ed un fabbisogno residuo a saldo di Meuro 3.900. Il progetto è indicato come allo stato di progetto preliminare (deliberazione CIPE 66/2003).

È da porre in evidenza che l'importo di 1.300 Meuro, indicato nella precedente tab. 36 (cfr. tab. 11 dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2010–2013), è imputato sulla quota dell'85% riservata alle Regioni del Mezzogiorno sul Fondo per le Aree Sottoutilizzate⁹⁰, con una cadenza cronologica di 130 Meuro nell'anno 2010, 390 Meuro nell'anno 2011, e 780 Meuro dopo l'anno 2011.

La cifra di 1.300 Meuro coincide con l'importo del "contributo conto impianti" disposto dall'art. 4, comma 4–quater, del decreto–legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito, con modificazioni, in legge 3 agosto 2009, n. 102, su cui subito appreso.

Successivi aggiornamenti

In sede di adunanza, i rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno preliminarmente posto l'accento sulle decisioni assunte in sede europea circa le reti di trasporto, evidenziando che il ponte ferroviario/stradale sullo Stretto di Messina è compreso tra i progetti prioritari, in particolare come parte dell'Asse ferroviario Berlino-Palermo⁹¹.

I rappresentanti di Stretto di Messina S.p.A. hanno richiamato il contenuto della memoria fatta pervenire il 9 dicembre 2009 in vista dell'adunanza, con particolare riferimento:

- *al finanziamento di 1,3 miliardi di euro disposto dall'art. 4, comma 4–quater del decreto–legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102⁹²;*
- *alla nomina di un commissario straordinario disposta dall'art. 4, comma 4–quies del citato decreto–legge 1° luglio 2009, n. 78⁹³ con lo scopo di rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività per la realizzazione dell'opera, anche mediante adeguamento dei contratti con il Contraente Generale Eurolink e con la società "Parsons" affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione*

⁸⁹ Monitoraggio sulle schede dei progetti deliberati dal CIPE, in allegato Infrastrutture al DPEF 2010/2013 (doc. del Senato LVII n. 2 del 17 luglio 2009, pag. 282 dello stampato), scheda n. 34, CUP C11H030008003. La scheda n. 34 contiene ulteriori dati. Ad es. il progetto è indicato come attribuito al Provveditorato per Sicilia e Calabria; la gara d'appalto si indica iniziata il 15 aprile 2004. Non vi è stato di avanzamento. Non sempre i dati appaiono coerenti con il quadro che si è andato delineando, laddove ad es. si precisa che il "programma di esecuzione prevede ultimazione nell'aprile 2011 ed apertura al traffico stradale e ferroviario nel 2012".

⁹⁰ La quota dell'85% in favore delle Regioni del Mezzogiorno, a valere sulle risorse FAS (Fondo per le Aree Sottoutilizzate), è stata prevista dalla deliberazione CIPE 21 dicembre 2007 n. 166 (G.U. n. 123/2008), recante "Attuazione del quadro strategico nazionale (QSN) 2007-2013 - Programmazione del Fondo per le aree sottoutilizzate" con riferimento al periodo di programmazione 2007-2013. Lo stesso criterio è stato sancito dall'art. 18, comma 3, del del decreto–legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2: "Per le risorse derivanti dal Fondo per le aree sottoutilizzate resta fermo il vincolo di destinare alle Regioni del Mezzogiorno l'85 per cento delle risorse ed il restante 15 per cento alle Regioni del Centro-Nord."

⁹¹ L'amministrazione ha inteso fare riferimento al contenuto dell'allegato II (pag. 30 dello stampato) della decisione n. 884/2004/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, recante modificazioni alla decisione n. 1692/96/CE sugli orientamenti comunitari per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti (in G.U.U.E. n. 167 del 30 aprile 2004).

⁹² Cfr. *infra* al paragrafo 7.7.

⁹³ Anche su questo punto cfr. *infra* al paragrafo 7.7.

definitiva, esecutiva e della realizzazione dell'opera, in vista della conseguente approvazione delle eventuali modifiche del Piano economico-finanziario.

Stretto di Messina, inoltre, ha precisato nella propria memoria quanto segue.

Il CIPE, con deliberazione 31 luglio 2009 n. 77, modificando la propria deliberazione n. 83/06 ha individuato in Stretto di Messina il soggetto aggiudicatore per la realizzazione della variante di Cannitello, in quanto "l'intervento è connesso e complementare al progetto del Ponte la cui realizzazione è stata affidata al Contraente Generale con contratto stipulato in data 27 marzo 2006"; in proposito Eurolink, con nota del 27 luglio 2009, ha manifestato la disponibilità a ritenere incluse nell'ambito del programma anticipato di opere e servizi di cui all'art. 1 bis dell'accordo del 17 aprile 2009 le attività necessarie a rimuovere l'interferenza ferroviaria di Cannitello, allo stato in corso di progettazione esecutiva da parte di RFI S.p.A. e, conseguentemente, a darvi esecuzione ai prezzi, patti e condizioni contenuti nel contratto del 27 marzo 2006 e nel predetto accordo. In conseguenza di quanto sopra, in data 25 settembre 2009 Stretto di Messina e RFI S.p.A. hanno sottoscritto un accordo con il quale si sono impegnate a procedere, per quanto di rispettiva competenza, allo svolgimento delle attività di progettazione esecutiva e di realizzazione della variante di Cannitello in conformità alle deliberazioni CIPE n. 83/06 e n. 77/09.

In considerazione di quanto sopra, la società ha riferito di aver stipulato in data 25 settembre 2009 due distinti atti aggiuntivi con Eurolink e con Parsons - sostitutivi dei precedenti atti transattivi del 17 aprile 2009 e del 27 maggio 2009 - i cui contenuti sono stati preventivamente approvati dal Consiglio di Amministrazione della Società nella seduta del 21 settembre 2009, allo scopo di: (i) adeguare tali documenti alle nuove previsioni normative; (ii) inserire rispettivamente l'impegno di contratto originario e nell'accordo transattivo del 17 aprile 2009 e l'impegno di Parsons a svolgere le connesse attività di controllo; (iii) prevedere ulteriori modifiche/aggiunte di varianti tecniche.

Inoltre, la Società ha corrispondentemente provveduto ad aggiornare il Piano economico-finanziario dell'opera (approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società il 21 settembre 2009) per tener conto delle conseguenze del ritardo avutosi nell'avvio delle attività di realizzazione del Ponte, delle modifiche intervenute nel quadro normativo di riferimento e dei contenuti delle intese stipulate con le controparti per la ripresa delle attività medesime.

Il predetto Piano stima il valore complessivo dell'investimento in circa 6,3 miliardi di euro (che la Società dichiara sostanzialmente in linea con l'importo di 6,1 miliardi di euro stimato nel progetto preliminare approvato con delibera CIPE n. 66/03) e prevede che il fabbisogno finanziario del progetto sia coperto per la quota di 2,5 miliardi di euro (pari al 40% del costo totale dell'investimento) da risorse proprie della Società (pari a 1,2 miliardi di euro) e dai contributi in conto impianti assegnati dalla citata Legge n. 102/2009 (1,3 miliardi di euro) - sostanzialmente in sostituzione dei Fondi a suo tempi destinati da Fintecna S.p.A. al finanziamento del progetto - e per la parte rimanente da finanziamenti da reperire sui mercati internazionali, senza garanzie da parte dello Stato.

Il Piano aggiornato - prosegue Stretto di Messina - conferma altresì lo schema di finanziamento del progetto preliminare posto alla base del Piano economico-finanziario allegato alla convenzione di concessione. L'impegno finanziario previsto a carico dei soci di Stretto di Messina tiene conto, peraltro, dell'operazione di aumento del capitale sociale da circa 300 milioni di euro già posta in esecuzione dalla Società nell'ottobre 2003.

Il Commissario straordinario, con propri atti resi in data 2 ottobre 2009, ha manifestato l'assenso sugli atti integrativi con Eurolink e Parsons ed ha contestualmente approvato l'aggiornamento del Piano economico finanziario.

Il Commissario, a conclusione del proprio mandato⁹⁴ ed in ottemperanza a quanto prescritto dalla legge, ha riferito sull'attività svolta al CIPE e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti dandone contestuale informazione al Ministro dell'Economia e delle Finanze.

Il CIPE, nella seduta del 6 novembre 2009, ha preso atto delle attività poste in essere dal Commissario Straordinario.

Per effetto del predetto assenso, gli atti integrativi dei contratti stipulati con il Contraente Generale ed il Project Manager Consultant sono divenuti efficaci ad ogni effetto di legge e di contratto; conseguentemente, Stretto di Messina ha invitato le controparti a dare pronto avvio alle attività contrattuali. In particolare, il 2 ottobre u.s. ha avuto inizio l'attività di Eurolink inerente le attività propedeutiche alla realizzazione dell'opera; l'8 ottobre U.S. è stato dato l'avvio alle attività di Parsons che sta attualmente prestando la propria assistenza, in linea con quanto previsto nel relativo contratto; il 28 ottobre u.s. ha avviato le attività contrattuali anche il Monitore Ambientale. Inoltre, il 23 dicembre 2009 è programmato l'inizio dei lavori propedeutici relativi alla variante di Cannitello.

Dal punto di vista finanziario, si segnala che in attuazione di quanto previsto dal Piano economico-finanziario aggiornato approvato dal Commissario, è stata aggiornata al 21 dicembre 2009 l'Assemblea dei Soci di Stretto di Messina con all'ordine del giorno la delega al Consiglio di Amministrazione, ai sensi dell'art. 2443 del codice civile, di aumentare il capitale sociale a pagamento, in una o più volte ed in via scindibile, entro il termine di cinque anni, in funzione dei fabbisogni finanziari connessi al programma di realizzazione dell'opera, per un importo massimo di 900 milioni di euro. Detto aumento verrà offerto in sottoscrizione ai soci.

Per quanto attiene alla disciplina dei rapporti concessori, la società ha riferito di aver sottoscritto in data 30 novembre 2009 con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti il secondo atto aggiuntivo⁹⁵ alla convenzione di concessione del 30 dicembre 2003, che recepisce i contenuti degli atti integrativi stipulati con Eurolink e Parsons e del Piano economico finanziario aggiornato.

Tale atto è attualmente sottoposto all'esame, per l'approvazione mediante decreto interministeriale, del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministro dell'Economia e delle Finanze.

La Società ha segnalato, infine, che 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.

Precisa infine la società Stretto di Messina nella memoria fatta pervenire il 9 dicembre 2009 che, per l'espletamento dell'incarico, di durata triennale, prorogabile, non è previsto alcun compenso.

⁹⁴ Conferito ai sensi del citato art. 4, comma 4–quinquies del decreto–legge 1° luglio 2009, n. 78.

⁹⁵ La Società indica trattarsi di secondo atto aggiuntivo; peraltro, dopo un primo atto aggiuntivo stipulato il 25 febbraio 2004, ve ne era stato un secondo in data 24 marzo 2006 che non aveva avuto seguito. Cfr. per dettagli la nota 22.

I rappresentanti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno richiamato il contenuto della memoria della Struttura tecnica di missione fatta pervenire il 14 dicembre 2009 in vista dell'adunanza.

In particolare è stato fornito un sintetico aggiornamento in merito ai più recenti sviluppi riguardanti l'opera in oggetto.

Preliminarmente il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha richiamato le recenti disposizioni, già citate in precedenza, inerenti l'assegnazione alla società Stretto di Messina Spa di un contributo in conto impianti di 1.300 milioni di euro, e la nomina di un commissario straordinario, nonché la modifica riguardante la variante di Cannitello.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha precisato che il Commissario Straordinario, nominato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri in data 6 agosto 2009, ha provveduto con note in data 2 ottobre 2009 a riferire direttamente al CIPE ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'attività svolta, nonché a trasmettere alla Struttura tecnica di missione copia degli atti dallo stesso posti in essere in attuazione del mandato allo stesso conferito, costituiti da:

a) atto di assenso in data 2 ottobre 2009, relativo all'accordo transattivo stipulato in data 25 settembre 2009 tra la Stretto di Messina S.p.A. ed il contraente generale Eurolink S.C.p.A., società di progetto costituita con atto del 5 maggio 2006 tra i soggetti facenti parte del Raggruppamento Temporaneo di Imprese affidatario della progettazione definitiva ed esecutiva e della realizzazione dell'Opera;

b) atto di assenso in data 2 ottobre 2009, relativo all'accordo transattivo stipulato in data 25 settembre 2009 tra la Stretto di Messina S.p.A. e la società Parsons Transportation Group Inc., affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione dell'Opera;

c) atto di approvazione in data 2 ottobre 2009, relativo al piano economico-finanziario dell'intervento, aggiornato al 21 settembre 2009, ed al piano economico-finanziario in euro a valori costanti allegato alla convenzione di concessione, anch'esso aggiornato alla data del 21 settembre 2009.

Il Commissario Straordinario nelle medesime comunicazioni - nel riferire al CIPE ed al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'attività svolta - ha, inoltre, rappresentato che, per effetto degli atti di assenso agli accordi transattivi e dell'approvazione del piano economico-finanziario e del piano economico-finanziario a valori costanti, aggiornati alla data del 21 settembre 2009, si possono considerare di fatto rimossi gli ostacoli frapposti all'immediato riavvio delle attività di realizzazione dell'Opera.

Nel piano economico-finanziario approvato dal Commissario Straordinario è stato evidenziato che:

a) per effetto dei meccanismi di aggiornamento dei corrispettivi previsti negli originari contratti di affidamento, nonché dei maggiori oneri derivanti dai suddetti accordi transattivi, e considerando gli oneri finanziari capitalizzati nel periodo di costruzione "l'importo complessivo dell'investimento raggiunge i 6.3 miliardi di euro e risulta di poco superiore a quanto stimato in occasione dell'elaborazione del progetto preliminare, pari a 6.1 miliardi di euro". In particolare, a fronte di un onere complessivo dell'investimento pari a euro 6.349.802.000: i corrispettivi da riconoscere agli affidatari (contraente generale, affidatario dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione dell'Opera, e affidatario dei servizi di monitoraggio ambientale, territoriale e sociale) sono pari ad

euro 5.164.314.000; gli altri costi di realizzazione sono pari ad euro 630.890.000; gli oneri finanziari capitalizzati sono pari ad euro 554.598.000;

b) è stato mantenuto sostanzialmente inalterato lo schema di finanziamento previsto nel piano economico-finanziario allegato alla convenzione di concessione. In particolare "è stato ipotizzato che la copertura del fabbisogno finanziario del progetto sia assicurata per 1,2 miliardi di euro dai soci sotto forma di aumento di capitale sociale, per 1,3 miliardi di euro da parte dello Stato sotto forma di contributi in conto impianti e per la parte rimanente da finanziamenti reperiti sui mercati internazionali dei capitali senza rivalsa, secondo uno schema tipico di project finance".

Il Commissario Straordinario, nell'atto di approvazione del piano economico-finanziario aggiornato alla data del 21 settembre 2009, ha riferito che il Consiglio di Amministrazione della Stretto di Messina S.p.A. "per dare seguito all'impegno a carico della società ... di porre in essere un ulteriore aumento di capitale da 900 milioni di euro - in modo che l'importo complessivo delle risorse finanziarie messe a disposizione dagli azionisti e dallo Stato risulti pari a 2,5 miliardi di euro - ha deliberato di convocare l'assemblea dei soci con all'ordine del giorno un aumento di capitale di pari importo".

Dal piano economico-finanziario a valori costanti allegato alla convenzione di concessione, approvato dal Commissario Straordinario, risulta che per l'anno 2009 la quota del contributo in conto impianti, previsto dall'art. 4, comma 4 quater, del decreto legge, n. 78/2009, convertito in legge n. 102/2009, è pari ad euro 12.676.000,00.

A seguito di tali atti e tenuto conto dell'attività svolta dal Commissario Straordinario, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha quindi proposto al CIPE, ai sensi e per gli effetti degli articoli 165 e 181, comma 2, del decreto legislativo n. 163/2006 e all'articolo 4, comma 4 quater, del decreto legge, n. 78/2009, convertito in legge n. 102/2009:

- di prendere atto dell'attività svolta dal Commissario Straordinario, della chiusura della fase commissariale e della conseguente rimozione degli ostacoli frapposti al riavvio delle attività di realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina;

- di deliberare, conseguentemente: a) l'assegnazione in favore della Stretto di Messina s.p.a., di un contributo in conto impianti dell'importo di euro 12.676.000,00, a titolo di quota, per l'anno 2009, del contributo in conto impianti di cui all'art. 4, comma 4 quater, del decreto legge, n. 78/2009, convertito in legge n. 102/2009; b) l'assegnazione, in via programmatica, in favore della Stretto di Messina s.p.a., del residuo importo del contributo in conto impianti di cui all'art. 4, comma 4 quater, del decreto legge, n. 78/2009, convertito in legge n. 102/2009, secondo le quote annuali indicate nel piano economico-finanziario a valori costanti approvato dal Commissario Straordinario.

Il CIPE ha deliberato nella seduta del 6 novembre 2009 ed è in corso di predisposizione la relativa deliberazione che sarà, poi, trasmessa alla Corte dei Conti per la registrazione.

Per quanto riguarda i rapporti concessori - riferisce infine il Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nella memoria presentata il 14 dicembre 2009 - il Ministero stesso e la Stretto di Messina S.p.a. hanno sottoscritto in data 30 novembre 2009 il secondo atto aggiuntivo⁹⁶ alla convenzione di concessione del 30 dicembre 2003, attualmente sottoposto alla procedura di approvazione.

⁹⁶ Cfr. al riguardo la nota 95.

7.7 Decreto–legge 78/2009 – Finanziamento e commissario straordinario

Il decreto–legge 1° luglio 2009, n. 78, convertito in legge 3 agosto 2009, n. 102, ha previsto, all'art. 4, comma 4–quater⁹⁷, un finanziamento, qualificato "contributo in conto impianti", pari a 1,3 miliardi di euro in favore della società Stretto di Messina, da imputarsi sulle risorse del Fondo previsto dall'articolo 18, comma 1, lettera b), del decreto–legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2⁹⁸. La stessa disposizione prevede che sia il CIPE a determinare, con proprie deliberazioni, le quote annuali del contributo, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le assegnazioni già disposte.

Il medesimo provvedimento ha disposto la nomina di un commissario straordinario⁹⁹, delegato ai sensi dell'articolo 20 del citato decreto–legge n. 185/2008. Tale disposizione, osserva la Corte, è finalizzata a provvedere, tramite il predetto organo, in "deroga ad ogni disposizione vigente e nel rispetto comunque della normativa comunitaria sull'affidamento di contratti relativi a lavori, servizi e forniture, nonché dei principi generali dell'ordinamento giuridico".

⁹⁷ * comma 4-quater, primo e secondo periodo, dell'art. 4: "A valere sulle risorse del Fondo istituito ai sensi dell'articolo 18, comma 1, lettera b), del decreto–legge 29 novembre 2008, n. 185, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 gennaio 2009, n. 2, e' assegnato alla società Stretto di Messina S.p.a. un contributo in conto impianti di 1.300 milioni di euro. Il CIPE determina, con proprie deliberazioni, le quote annuali del contributo, compatibilmente con i vincoli di finanza pubblica e con le assegnazioni già disposte."

⁹⁸ Si riporta il testo del primo comma dell'art. 18 rubricato "Ferma la distribuzione territoriale, riassegnazione delle risorse per formazione ed occupazione e per interventi infrastrutturali"

"1. In considerazione della eccezionale crisi economica internazionale e della conseguente necessità della riprogrammazione nell'utilizzo delle risorse disponibili, fermi i criteri di ripartizione territoriale e le competenze regionali, nonché quanto previsto ai sensi degli articoli 6-quater e 6-quinques del decreto–legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, il CIPE, presieduto in maniera non delegabile dal Presidente del Consiglio dei Ministri, su proposta del Ministro dello sviluppo economico di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, nonché con il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per quanto attiene alla lettera b), in coerenza con gli indirizzi assunti in sede europea, entro 30 giorni dalla data di entrata in vigore del presente decreto, assegna una quota delle risorse nazionali disponibili del Fondo aree sottoutilizzate:

a) al Fondo sociale per occupazione e formazione, che e' istituito nello stato di previsione del Ministero del lavoro, della salute e delle politiche sociali, nel quale affluiscono anche le risorse del Fondo per l'occupazione, nonché le risorse comunque destinate al finanziamento degli ammortizzatori sociali concessi in deroga alla normativa vigente e quelle destinate in via ordinaria dal CIPE alla formazione;

b) al Fondo infrastrutture di cui all'art. 6-quinques del decreto–legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133, anche per la messa in sicurezza delle scuole, per le opere di risanamento ambientale, per l'edilizia carceraria, per le infrastrutture museali ed archeologiche, per l'innovazione tecnologica e le infrastrutture strategiche per la mobilità"

⁹⁹ Il comma 4-quater, terzo periodo, è stato modificato dal decreto–legge 3 agosto 2009, n. 103 "Disposizioni correttive del decreto–legge anticrisi n. 78 del 2009" convertito, con modificazioni, in legge 3 ottobre 2009, n. 141: "al terzo periodo del comma 4-quater, le parole da: «L'amministratore delegato» fino a: «è nominato» sono sostituite dalle seguenti: «È nominato un»".

Il comma 4-quater, terzo periodo, dell'art. 4, nella versione modificata dalla legge 141/2009, è divenuto: "È nominato un commissario straordinario delegato ai sensi dell'articolo 20 del citato decreto–legge n. 185 del 2008, convertito, con modificazioni, dalla legge n. 2 del 2009, e successive modificazioni, per rimuovere gli ostacoli frapposti al riavvio delle attività, anche mediante l'adeguamento dei contratti stipulati con il contraente generale e con la società affidataria dei servizi di controllo e verifica della progettazione definitiva, esecutiva e della realizzazione dell'opera, e la conseguente approvazione delle eventuali modifiche del piano economico-finanziario."

comma 4-quinques: "Il mandato del commissario straordinario ha una durata di sessanta giorni a decorrere dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del presente decreto. Alla scadenza del mandato, il commissario straordinario riferisce al CIPE e al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sull'attività svolta e trasmette i relativi atti alla struttura tecnica di missione di cui all'articolo 163, comma 3, del codice dei contratti pubblici relativi a lavori, servizi e forniture, di cui al decreto legislativo 12 aprile 2006, n. 163, e successive modificazioni."

8. Considerazioni conclusive

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 e dalle direttive impartite dall'Anas, azionista di riferimento, che nell'anno 2007, a seguito dell'acquisizione della quota posseduta da Fintecna, ha elevato la sua quota di partecipazione dal 13% all'81,85%.

La Stretto di Messina è divenuta quindi una s.p.a. controllata dall'Anas, da cui dipendono le scelte fondamentali.

Le risorse previste per l'intervento sono indicate in 4,68 miliardi di euro nel progetto preliminare approvato con deliberazione CIPE n. 66/2003; successivamente, nel DPEF 2009/2013 l'importo delle risorse necessarie è stato indicato in 6,1 miliardi di euro. Identico importo è riportato nel DPEF 2010/2013. Al dicembre 2009, l'onere complessivo dell'investimento è indicato in euro 6.349.802.000 cui far fronte per la quota di 2,5 miliardi di euro (pari al 40% del costo totale dell'investimento) con risorse proprie della società (per 1,2 miliardi di euro) e con contributi in conto impianti assegnati dalla legge n. 102/2009 (1,3 miliardi di euro) e per la parte rimanente del 60% da finanziamenti da reperire sui mercati internazionali, senza garanzie da parte dello Stato.

Senza entrare nel merito della adeguatezza sotto il profilo strettamente tecnico-operativo delle risorse quantificate per la progettazione e per la realizzazione del ponte, questa Corte, all'esito della presente indagine – che come più volte sottolineato si occupa soltanto di alcuni aspetti della gestione – ritiene di formulare alcune considerazioni conclusive, limitatamente ai punti che, sulla base dei dati analizzati, hanno mostrato significativi elementi di criticità, pur prendendo atto e tenendo conto degli elementi forniti dalle Amministrazioni nelle memorie presentate per l'adunanza e nel corso dell'adunanza stessa.

a) stime di traffico (cfr. par. 4)

Nel corso del presente referto sono state dettagliatamente analizzate le stime di traffico su cui si basa la sostenibilità economico-finanziaria dell'intervento.

Le considerazioni in precedenza svolte inducono la Corte ad evidenziare la necessità che l'Amministrazione (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), direttamente, tramite le opportune proposte anche in sede CIPE o tramite le opportune istruzioni all'azionista di riferimento (Anas), valuti anche dinamicamente ed *in itinere* la coerenza delle risultanze delle stime di traffico, le quali – essendo state formulate nel 2001 ed essendo tuttora alla base del progetto preliminare del 2003 e delle relative previsioni economico-finanziarie – potrebbero verosimilmente non solo essere non più aggiornate ai tempi attuali, ma anche non coerenti con il quadro economico della sopraggiunta congiuntura economica.

E' opportuno, a parere di questa Corte, che l'Amministrazione mantenga una costante attenzione sulle dinamiche dei flussi di traffico sperati sull'ipotesi di collegamento stabile Calabria-Sicilia, poiché soltanto un'adeguata stima dei volumi

di traffico viario e ferroviario potrà effettivamente consentire – rispettando il quadro della finanza di progetto su cui si fonda circa il 60% delle risorse complessive – di sostenere gli oneri finanziari per interessi, che graveranno sui capitali presi a mutuo.

La Corte ritiene pertanto necessario che si prosegua nelle valutazioni delle stime di traffico, sulla base di dati aggiornati.

b) fattibilità dell'opera (cfr. par. 3.2)

Le considerazioni svolte nel corso della relazione spingono la Corte dei conti a segnalare alle Amministrazioni coinvolte nel progetto (il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, direttamente, tramite proposte anche in sede CIPE o tramite opportune istruzioni all'azionista di riferimento) l'esigenza che sia mantenuta nel tempo una costante azione di verifica sugli aspetti di fattibilità, che appaiono strettamente connessi – come evidente – anche allo sviluppo tecnologico conseguito dal 2003 sino ad oggi, dal momento che dalla redazione del rapporto *Steinman* sono passati nove anni.

La Corte evidenzia che la fattibilità assume maggiore interesse, poiché il modello progettuale infrange ogni primato sinora esistente (lunghezza dell'impalcato, larghezza della sede stradale e ferroviaria, altezza delle torri e diametro dei cavi): rispetto al ponte più lungo ad unica campata attualmente esistente al mondo, il ponte giapponese di *Akashi-Kaikyō* con una campata unica di metri 1.991, il ponte sullo stretto di Messina avrebbe una lunghezza superiore del 39,6%, pari a metri 3.300.

La Corte ritiene opportuno che si continui ad adottare tutte le adeguate misure di approfondimento sul tema della fattibilità dell'opera.

c) tutela ambientale (cfr. par. 6)

La Corte raccomanda all'Amministrazione di valutare attentamente le questioni ambientali che sono sottese alle ulteriori attività dirette alla progettazione ed alla realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina, al fine di rendere compatibile l'intervento con le misure di tutela e protezione adottate nell'area, procedendo previamente a tutti gli adeguamenti che risultino necessari o opportuni in sede progettuale.

d) riutilizzazione somme versate all'entrata (cfr. par. 7.5)

La previa iscrizione delle risorse liquide ex Fintecna tra gli stanziamenti del bilancio 2008 sul cap. 7487 rappresenta condizione per il riutilizzo in conto esercizio 2008 anche per la nuova imputazione sui cap. 3075 e 2136 del Ministero delle Economia e delle Finanze.

La Corte segnala l'anomalia – sia pure realizzata in applicazione dell'art. 5, comma 6, della legge 126/2008 – che viene a determinarsi poiché le somme oggetto di riutilizzo, già destinate ad opere di investimento (ponte sullo Stretto di Messina), vengono destinate a finanziare spese correnti.



Corte dei Conti

**Sezione centrale di controllo sulla gestione
delle Amministrazioni dello Stato**

* * * *

*Esiti dei finanziamenti
per il ponte sullo stretto di Messina*

TABELLE ALLEGATE

Allegato "A" – Composizione societaria

(Rif.to par. 2.3)

Tab. A/1 – Composizione societaria (1981)

(alla costituzione)

all'11/01/1981	sottoscritto lire	versato lire	%
Finsider (IRI)	216.000.000	216.000.000	24,00
Italstat (IRI)	216.000.000	216.000.000	24,00
IRI	68.000.000	68.000.000	7,56
ANAS	100.000.000	100.000.000	11,11
Az.aut.Ferrovie Stato	100.000.000	100.000.000	11,11
Regione Calabria	100.000.000	100.000.000	11,11
Regione Sicilia	100.000.000	100.000.000	11,11
totale	900.000.000	900.000.000	100,00

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/2 – Composizione societaria (1982)

(Variazione per aumento deliberato il 18.12.1981)

Al 27/12/1982	importo precedente lire	incremento lire	versato lire	%
Finsider (IRI)	216.000.000	4.681.920.000	4.897.920.000	24,00
Italstat (IRI)	216.000.000	4.681.920.000	4.897.920.000	24,00
IRI	68.000.000	544.240.000	612.240.000	3,00
ANAS	100.000.000	2.399.980.000	2.499.980.000	12,25
Az.aut.Ferrovie Stato	100.000.000	2.399.980.000	2.499.980.000	12,25
Regione Calabria	100.000.000	2.399.980.000	2.499.980.000	12,25
Regione Sicilia	100.000.000	2.399.980.000	2.499.980.000	12,25
totale	900.000.000	19.508.000.000	20.408.000.000	100,00

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/3 – Composizione societaria (1990)

(Variazione per aumento a titolo gratuito deliberato il 28.07.1989)

al 16/07/1990	importo precedente lire	incremento lire	versato lire	%
Italstat (e azioni Finsider)	9.795.840.000	4.897.920.000	14.693.760.000	48,00
IRI	612.240.000	306.120.000	918.360.000	3,00
ANAS	2.499.980.000	1.249.990.000	3.749.970.000	12,25
Ferrovie dello Stato S.p.a.	2.499.980.000	1.249.990.000	3.749.970.000	12,25
Regione Calabria	2.499.980.000	1.249.990.000	3.749.970.000	12,25
Regione Sicilia	2.499.980.000	1.249.990.000	3.749.970.000	12,25
Totale	20.408.000.000	10.204.000.000	30.612.000.000	100,00

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/4 – Composizione societaria (1993)

(Variazione per aumento a pagamento deliberato il 28.07.1989)

al 24/09/1993	importo precedente lire	incremento lire	versato lire	%
Iritecna S.p.a. (e azioni IRI)	15.612.120.000	10.408.080.000	26.020.200.000	53,63
ANAS	3.749.970.000		3.749.970.000	7,73
Ferrovie dello Stato S.p.a.	3.749.970.000	2.499.980.000	6.249.950.000	12,88
Regione Calabria	3.749.970.000	2.499.980.000	6.249.950.000	12,88
Regione Sicilia	3.749.970.000	2.499.980.000	6.249.950.000	12,88
totale	30.612.000.000	17.908.020.000	48.520.020.000	100,00

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/5 – Composizione societaria (1996)
(Variazione per aumento deliberato il 15.10.1993)

al 31/12/1996	importo precedente lire	incremento lire	versato lire	%
Iritecna S.p.a.	26.020.200.000	32.176.650.000	58.196.850.000	53,63
ANAS	3.749.970.000	4.637.220.000	8.387.190.000	7,73
Ferrovie dello Stato S.p.a.	6.249.950.000	7.728.710.000	13.978.660.000	12,88
Regione Calabria	6.249.950.000	7.728.710.000	13.978.660.000	12,88
Regione Sicilia	6.249.950.000	7.728.000.000	13.977.950.000	12,88
totale	48.520.020.000	59.999.290.000	108.519.310.000	100,00

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/6 – Composizione societaria (2000)
(Variazione per aumento deliberato il 24.01.1997)

al 30/06/2000	importo precedente lire	incremento lire	versato lire	%
Fintecna S.p.a.	58.196.850.000	21.451.240.000	79.648.090.000	53,63
ANAS	8.387.190.000	3.091.500.000	11.478.690.000	7,73
Ferrovie dello Stato S.p.a.	13.978.660.000	5.152.510.000	19.131.170.000	12,88
Regione Calabria	13.978.660.000	5.152.500.000	19.131.160.000	12,88
Regione Sicilia	13.977.950.000	5.152.240.000	19.130.190.000	12,88
totale	108.519.310.000	39.999.990.000	148.519.300.000	100,00

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/7 – Composizione societaria (2001)
(Capitale sociale al 27.09.2001)

al 27/09/2001	importo precedente lire	versato euro	%
Fintecna S.p.a.	79.648.090.000	41.098.414,44	53,63
ANAS	11.478.690.000	5.923.004,04	7,73
Ferrovie dello Stato S.p.a.	19.131.170.000	9.871.683,72	12,88
Regione Calabria	19.131.160.000	9.871.678,56	12,88
Regione Sicilia	19.130.190.000	9.871.178,04	12,88
Totale	148.519.300.000	76.635.958,80	100,00

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/8 – Composizione societaria (2005)
(Variazione per aumento deliberato il 28.04.2003)

al 28/12/2005	importo precedente euro	incremento euro	totale euro	%	versato euro
Fintecna S.p.a.	41.098.414,44	222.711.771,36	263.810.185,80	68,848	174.725.477,26
ANAS	5.923.004,04	43.890.371,76	49.813.375,80	13,000	32.257.227,10
Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.	9.871.683,72	39.941.692,08	49.813.375,80	13,000	33.836.698,86
Regione Calabria	9.871.678,56		9.871.678,56	2,576	9.871.678,56
Regione Sicilia	9.871.178,04		9.871.178,04	2,576	9.871.178,04
totale	76.635.958,80	306.543.835,20	383.179.794,00	100,000	260.562.259,82

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Tab. A/9 – Composizione societaria (2007 e attuale)

(Variazione per trasferimento ad Anas delle azioni di proprietà Fintecna)

al 01/10/2007	importo precedente euro	(Fintecna trasferisce ad Anas)	totale euro	%	versato euro
ANAS	49.813.375,80	263.810.185,80	313.623.561,60	81,848	206.982.704,36
Rete Ferroviaria Italiana S.p.a.	49.813.375,80		49.813.375,80	13,000	33.836.698,86
Regione Calabria	9.871.678,56		9.871.678,56	2,576	9.871.678,56
Regione Sicilia	9.871.178,04		9.871.178,04	2,576	9.871.178,04
totale	119.369.608,20	263.810.185,80	383.179.794,00	100,000	260.562.259,82

fonte: Stretto di Messina s.p.a. su istruttoria Corte dei conti

Allegato "B" – Stime di traffico

(Rif.to par. 4 "Stime di traffico" e nota 42)

Tab. B/1 – Ipotesi scenario con ponte – crescita bassa

scenario con ponte – crescita bassa												
traffico giornaliero	1999	2012	2022	2032		2012	2022	2032		2012	2022	2032
traffico locale						numero indice (1999=100)				incremento su periodo precedente		
moto	237	358	381	427		151,1	160,8	180,2		51,1	6,4	12,1
auto	1.385	2.083	2.162	2.406		150,4	156,1	173,7		50,4	3,8	11,3
bus	18	43	42	48		238,9	233,3	266,7		138,9	-2,3	14,3
autocarri	178	246	272	300		138,2	152,8	168,5		38,2	10,6	10,3
totale veicoli	1.818	2.730	2.857	3.181		150,2	157,2	175,0		50,2	4,7	11,3
traffico media/lunga distanza												
	1999	2012	2022	2032		2012	2022	2032		2012	2022	2032
auto	4.914	5.508	5.986	6.600		112,1	121,8	134,3		12,1	8,7	10,3
bus	52	56	61	68		107,7	117,3	130,8		7,7	8,9	11,5
treno passeggeri	24	30	30	32		125,0	125,0	133,3		25,0	0,0	6,7
treno merci	34	40	44	46		117,6	129,4	135,3		17,6	10,0	4,5
autocarri	3.150	3.538	3.905	4.305		112,3	124,0	136,7		12,3	10,4	10,2
totale traffico												
totale veicoli	8.116	9.102	9.952	10.973		112,1	122,6	135,2		12,1	9,3	10,3
totale treni	58	70	74	78		120,7	127,6	134,5		20,7	5,7	5,4

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 4, p. 39)

Tab. B/2 – Ipotesi scenario con ponte – crescita alta

scenario con ponte – crescita alta												
traffico giornaliero	1999	2012	2022	2032		2012	2022	2032		2012	2022	2032
traffico locale						numero indice (1999=100)				incremento su periodo precedente		
moto	237	436	560	692		184,0	236,3	292,0		84,0	28,4	23,6
auto	1.385	2.490	3.219	4.084		179,8	232,4	294,9		79,8	29,3	26,9
bus	18	40	59	72		222,2	327,8	400,0		122,2	47,5	22,0
autocarri	178	282	372	483		158,4	209,0	271,3		58,4	31,9	29,8
totale veicoli	1.818	3.248	4.210	5.331		178,7	231,6	293,2		78,7	29,6	26,6
traffico media/lunga distanza												
	1999	2012	2022	2032		2012	2022	2032		2012	2022	2032
auto	4.914	6.966	9.040	11.743		141,8	184,0	239,0		41,8	29,8	29,9
bus	52	70	93	120		134,6	178,8	230,8		34,6	32,9	29,0
treno passeggeri	24	38	44	54		158,3	183,3	225,0		58,3	15,8	22,7
treno merci	34	50	62	80		147,1	182,4	235,3		47,1	24,0	29,0
autocarri	3.150	4.467	5.840	7.587		141,8	185,4	240,9		41,8	30,7	29,9
totale traffico												
totale veicoli	8.116	11.503	14.973	19.450		141,7	184,5	239,7		41,7	30,2	29,9
totale treni	58	88	106	134		151,7	182,8	231,0		51,7	20,5	26,4

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 4, p. 39)

Tab. B/3 – Ipotesi ripartizione ponte/traghetto – crescita bassa

traffico giornaliero: ripartizione ponte e traghetti – crescita bassa										
	1999	2012			2022			2032		
	totale	ponte	traghetti	totale	ponte	traghetti	totale	ponte	traghetti	totale
moto	237	258	100	358	274	107	381	308	120	428
	%	72,1	27,9	100,0	71,9	28,1	100,0	72,0	28,0	100,0
auto	6.300	5.465	2.125	7.590	5.687	2.282	7.969	6.484	2.522	9.006
	%	72,0	28,0	100,0	71,4	28,6	100,0	72,0	28,0	100,0
bus	70	86	13	99	90	13	103	101	15	116
	%	86,9	13,1	100,0	87,4	12,6	100,0	87,1	12,9	100,0
autocarri	3.328	3.292	492	3.784	3.633	543	4.176	4.006	599	4.605
	%	87,0	13,0	100,0	87,0	13,0	100,0	87,0	13,0	100,0
treni	58	70	0	70	74	0	74	78	0	78
	%	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	100,0
numeri indice (1999=100)										
moto	100	108,9	42,2	151,1	115,6	45,1	160,8	130	50,6	180,6
auto	100	86,7	33,7	120,5	90,3	36,2	126,5	102,9	40	143
bus	100	122,9	18,6	141,4	128,6	18,6	147,1	144,3	21,4	165,7
autocarri	100	98,9	14,8	113,7	109,2	16,3	125,5	120,4	18	138,4
treni	100	120,7	0	120,7	127,6	0	127,6	134,5	0	134,5
incrementi % su periodo precedente										
moto				51,1	6,2	7	6,4	12,4	12,1	12,3
auto				20,5	4,1	7,4	5	14	10,5	13
bus		n.d.	n.d.	41,4	4,7	0	4	12,2	15,4	12,6
autocarri				13,7	10,4	10,4	10,4	10,3	10,3	10,3
treni				20,7	5,7		5,7	5,4		5,4

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 4, p. 40)

Tab. B/4 – Ipotesi ripartizione ponte/traghetto – crescita alta

traffico giornaliero: ripartizione ponte e traghetti – crescita alta										
	1999	2012		2022				2032		
	totale	ponte	traghetti	totale	ponte	traghetti	totale	ponte	traghetti	totale
moto	237	314	122	436	403	157	560	499	194	693
	%	72,0	28,0	100,0	72,0	28,0	100,0	72,0	28,0	100,0
auto	6300	6808	2648	9456	8826	3432	12258	11395	4432	15827
	%	72,0	28,0	100,0	72,0	28,0	100,0	72,0	28,0	100,0
bus	70	96	14	110	132	20	152	168	25	193
	%	87,3	12,7	100,0	86,8	13,2	100,0	87,0	13,0	100,0
autocarri	3328	4132	617	4749	5405	808	6213	7020	1049	8069
	%	87,0	13,0	100,0	87,0	13,0	100,0	87,0	13,0	100,0
treni	58	70	0	70	74	0	74	78	0	78
	%	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	100,0	100,0	0,0	100,0
	numeri indice (1999=100)									
moto	100,0	132,5	51,5	184,0	170,0	66,2	236,3	210,5	81,9	292,4
auto	100,0	108,1	42,0	150,1	140,1	54,5	194,6	180,9	70,3	251,2
bus	100,0	137,1	20,0	157,1	188,6	28,6	217,1	240,0	35,7	275,7
autocarri	100,0	124,2	18,5	142,7	162,4	24,3	186,7	210,9	31,5	242,5
treni	100,0	120,7	0,0	120,7	127,6	0,0	127,6	134,5	0,0	134,5
	incrementi % su periodo precedente									
moto		n.d.	n.d.	84,0	28,3	28,7	28,4	23,8	23,6	23,8
auto				50,1	29,6	29,6	29,6	29,1	29,1	29,1
bus				57,1	37,5	42,9	38,2	27,3	25,0	27,0
autocarri				42,7	30,8	31,0	30,8	29,9	29,8	29,9
treni				20,7	5,7		5,7	5,4		5,4

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 4, p. 40)

Tab. B/5 – Ipotesi scenario senza ponte – crescita bassa

scenario senza ponte – crescita bassa												
traffico giornaliero	1999	2012	2022	2032		2012	2022	2032		2012	2022	2032
traffico locale						numero indice (1999=100)				incremento su periodo precedente		
moto	237	292	315	339		123,2	132,9	143,0		23,2	7,9	7,6
auto	1.385	1.692	1.852	1.994		122,2	133,7	144,0		22,2	9,5	7,7
bus	18	20	22	24		111,1	122,2	133,3		11,1	10,0	9,1
autocarri	178	243	268	296		136,5	150,6	166,3		36,5	10,3	10,4
totale veicoli	1.818	2.247	2.457	2.653		123,6	135,1	145,9		23,6	9,3	8,0
traffico media/lunga distanza												
auto	4.914	5.292	5.653	6.233		107,7	115,0	126,8		7,7	6,8	10,3
bus	52	59	60	67		113,5	115,4	128,8		13,5	1,7	11,7
treno passeggeri	24	28	28	28		116,7	116,7	116,7		16,7	0,0	0,0
treno merci	34	36	38	40		105,9	111,8	117,6		5,9	5,6	5,3
autocarri	3.150	3.462	3.783	4.171		109,9	120,1	132,4		9,9	9,3	10,3
totale traffico												
totale veicoli	8.116	8.813	9.496	10.471		108,6	117,0	129,0		8,6	7,7	10,3
totale treni	58	64	66	68		110,3	113,8	117,2		10,3	3,1	3,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 5, p. 93)

Tab. B/6 – Ipotesi scenario senza ponte – crescita alta

scenario senza ponte – crescita alta												
traffico giornaliero	1999	2012	2022	2032		2012	2022	2032		2012	2022	2032
traffico locale						numero indice (1999=100)				incremento su periodo precedente		
moto	237	350	439	552		147,7	185,2	232,9		47,7	25,4	25,7
auto	1.385	2.027	2.570	3.182		146,4	185,6	229,7		46,4	26,8	23,8
bus	18	24	30	36		133,3	166,7	200,0		33,3	25,0	20,0
autocarri	178	279	367	477		156,7	206,2	268,0		56,7	31,5	30,0
totale veicoli	1.818	2.680	3.406	4.247		147,4	187,3	233,6		47,4	27,1	24,7
traffico media/lunga distanza												
auto	4.914	6.689	8.537	11.090		136,1	173,7	225,7		36,1	27,6	29,9
bus	52	69	91	119		132,7	175,0	228,8		32,7	31,9	30,8
treno passeggeri	24	34	38	48		141,7	158,3	200,0		41,7	11,8	26,3
treno merci	34	46	56	70		135,3	164,7	205,9		35,3	21,7	25,0
autocarri	3.150	4.368	5.657	7.349		138,7	179,6	233,3		38,7	29,5	29,9
totale traffico												
totale veicoli	8.116	11.126	14.285	18.558		137,1	176,0	228,7		37,1	28,4	29,9
totale treni	58	80	94	118		137,9	162,1	203,4		37,9	17,5	25,5

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati *Advisor* (capitolo 5, p. 93)

Allegato "C" – Costi capitalizzati

(Rif.to par. 7.4 "Analisi dei costi capitalizzati")

Tab. C/1 – Costi capitalizzati per anno (1982–2005)

macroattività euro x1000	costi fattibilità	ricerca e studi	definizione progetto	implemen- tazione progetto	totale euro x1000
1982	21				21
1983	290				290
1984	1.595				1.595
1985	5.377				5.377
1986	3.329				3.329
1987	2.807				2.807
1988	123	4.696			4.819
1989		4.491			4.491
1990	-159	5.831			5.672
1991		990	5.313		6.303
1992		6	17.692		17.698
1993		64	5.888		5.952
1994		30	3.610		3.640
1995			3.139		3.139
1996			3.003		3.003
1997	-64		2.031		1.967
1998			1.250		1.250
1999			1.130		1.130
2000			1.022		1.022
2001		-49	1.034		985
2002			5.940		5.940
2003				10.863	10.863
2004				17.646	17.646
2005				19.658	19.658
totale	13.319	16.059	51.052	48.167	128.597
%	10,4%	12,5%	39,7%	37,5%	100,0%

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Tab. C/2 – Costi capitalizzati per macroattività e tipologia (1982–2005)

tipologia	macroattività (euro x1000)				
	costi fattibilità	ricerca e studi	definizione progetto	implemen- tazione progetto	totale (euro x1000)
materie di consumo	20	153	223	250	646
prestazioni di servizi	11.880	12.167	26.820	25.852	76.719
costi del personale	1.076	1.847	11.221	16.463	30.607
ammortamenti	351	344	697	481	1.873
costi diversi	267	467	2.323	5.424	8.481
oneri finanziari	5	1.191	9.768	25	10.989
riclassifiche	-280	-110		-328	-718
totale	13.319	16.059	51.052	48.167	128.597
%	10,4%	12,5%	39,7%	37,5%	100,0%

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Tab. C/3 – Costi capitalizzati per anno, macroattività e tipologia

tipologia	macroattività (valori euro x 1.000)								
	anno	materie di consumo	prestazioni di servizi	costi del personale	ammortamenti	costi diversi	oneri finanziari	riclassifiche	subtotale
costi fattibilità	1982		21						21
	1983		290						290
	1984		1.630		8			-43	1.595
	1985		4.974	278	94	28		3	5.377
	1986		2.836	335	124	46		-12	3.329
	1987	20	2.006	463	125	193	5	-5	2.807
	1988		123						123
ricerca e studi	1988	28	3.721	670	122	197	54	-96	4.696
	1989	39	3.097	622	115	170	572	-124	4.491
costi fattibilità	1990							-159	-159
ricerca e studi	1990	86	4.259	555	107	100	565	159	5.831
	1991		990						990
definizione progetto	1991	55	3.897	908	104	130	219		5.313
ricerca e studi	1992		6						6
definizione progetto	1992	52	14.947	1.238	112	138	1.205		17.692
ricerca e studi	1993		64						64
definizione progetto	1993	18	1.481	1.093	107	19	3.170		5.888
ricerca e studi	1994		30						30
definizione progetto	1994	14	456	1.109	97	458	1.476		3.610
	1995	10	306	1.064	55	232	1.472		3.139
	1996	10	244	764	33	227	1.725		3.003
costi fattibilità	1997							-64	-64
definizione progetto	1997	7	576	685	23	250	490		2.031
	1998	6	396	700	26	121	1		1.250
	1999	6	247	700	20	156	1		1.130
	2000	5	270	646	20	78	3		1.022
ricerca e studi	2001							-49	-49
definizione progetto	2001	6	346	593	23	63	3		1.034
	2002	34	3.654	1.721	77	451	3		5.940
implementazione progetto	2003	54	5.017	3.653	116	2.015	8		10.863
	2004	115	9.807	5.546	140	2.031	7		17.646
	2005	81	11.028	7.264	225	1.378	10	-328	19.658
TOTALE		646	76.719	30.607	1.873	8.481	10.989	-718	128.597
	%	0,5	59,7	23,8	1,5	6,6	8,5	-0,6	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Tab. C/4 – Costi fattibilità (dettaglio per tipologia)

macroattività (valori euro x 1.000)	anno	materie di consumo	prestazioni di servizi	costi del personale	ammortame nti	costi diversi	oneri finanziari	riclassifiche	totale
costi fattibilità	1982		21						21
	1983		290						290
	1984		1.630		8			-43	1.595
	1985		4.974	278	94	28		3	5.377
	1986		2.836	335	124	46		-12	3.329
	1987	20	2.006	463	125	193	5	-5	2.807
	1988		123						123
	1990								-159
	1997								-64
totale		20	11.880	1.076	351	267	5	-280	13.319
	%	0,2	89,2	8,1	2,6	2,0	0,0	-2,1	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Tab. C/5 – Ricerca e studi (dettaglio per tipologia)

macroattività (valori euro x1000)	anno	materie di consumo	prestazioni di servizi	costi del personale	ammorta- menti	costi diversi	oneri finanziari	riclas- sifiche	totale
ricerca e studi	1988	28	3.721	670	122	197	54	-96	4.696
	1989	39	3.097	622	115	170	572	-124	4.491
	1990	86	4.259	555	107	100	565	159	5.831
	1991		990						990
	1992		6						6
	1993		64						64
	1994		30						30
	2001								-49
totale		153	12.167	1.847	344	467	1.191	-110	16.059
	%	1,0	75,8	11,5	2,1	2,9	7,4	-0,7	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Tab. C/6 – Definizione progetto (dettaglio per tipologia)

macroattività (valori euro x1000)	anno	materie di consumo	prestazioni di servizi	costi del personale	ammorta- menti	costi diversi	oneri finanziari	riclas- sifiche	totale
definizione progetto	1991	55	3.897	908	104	130	219		5.313
	1992	52	14.947	1.238	112	138	1.205		17.692
	1993	18	1.481	1.093	107	19	3.170		5.888
	1994	14	456	1.109	97	458	1.476		3.610
	1995	10	306	1.064	55	232	1.472		3.139
	1996	10	244	764	33	227	1.725		3.003
	1997	7	576	685	23	250	490		2.031
	1998	6	396	700	26	121	1		1.250
	1999	6	247	700	20	156	1		1.130
	2000	5	270	646	20	78	3		1.022
	2001	6	346	593	23	63	3		1.034
	2002	34	3.654	1.721	77	451	3		5.940
totale		223	26.820	11.221	697	2.323	9.768	0	51.052
	%	0,4	52,5	22,0	1,4	4,6	19,1	0,0	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Tab. C/7 – Implementazione progetto (dettaglio per tipologia)

macroattività (valori euro x1000)	anno	materie di consumo	prestazioni di servizi	costi del personale	ammorta- menti	costi diversi	oneri finanziari	riclas- sifiche	totale
implementazione progetto	2003	54	5.017	3.653	116	2.015	8		10.863
	2004	115	9.807	5.546	140	2.031	7		17.646
	2005	81	11.028	7.264	225	1.378	10	-328	19.658
totale		250	25.852	16.463	481	5.424	25	-328	48.167
	%	0,5	53,7	34,2	1,0	11,3	0,1	-0,7	100,0

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Tab. C/8 – Costi capitalizzati per metodo di capitalizzazione

anno	costi diretti (a)	costi indiretti (b)	riclassifiche	totale (euro x1000)
1982		21		21
1983		290		290
1984		1.638	-43	1.595
1985		5.323	3	5.326
1986		3.341	-12	3.329
1987		2.812	-5	2.807
1988		4.915	-96	4.819
1989		4.615	-124	4.491
1990		5.673		5.673
1991		6.303		6.303
1992		17.698		17.698
1993	994	4.958		5.952
1994	486	3.154		3.640
1995	306	2.833		3.139
1996	244	2.759		3.003
1997	512	1.455		1.967
1998	135	1.115		1.250
1999	59	1.072		1.131
2000	128	894		1.022
2001	16	969		985
2002		5.940		5.940
2003		10.863		10.863
2004		17.646		17.646
2005		19.658		19.658
Totale	2.880	125.945	-277	128.548
(a) costi diretti = costi capitalizzati attribuiti direttamente alle immobilizzazioni materiali				
(b) costi indiretti = costi transitati a conto economico poi capitalizzati				

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati Stretto di Messina s.p.a.

Allegato "D" – Prospetti riepilogativi decreti di variazione

(Rif.to par. 7.5 "Decreto-legge 93/2008 – riutilizzazione somme versate all'entrata")

Versamento nel bilancio di entrata dello Stato – Capitolo 4574 – euro 1.515.000.000,00

(valori in euro)

Ministero Infrastrutture e Trasporti <i>Capitolo 7487</i>	
+ 1.363.500.000,00	-1.363.500.000,00
Variazioni:	
<ul style="list-style-type: none"> • in aumento con decreto di variazione MEF n. 28088 del 25 marzo 2008; • in diminuzione con decreto di variazione MEF n. 73496 del 26 giugno 2008. 	

Ministero Ambiente e Tutela Territorio <i>Capitolo 8585</i>	
+ 151.500.000,00	
Variazione:	
<ul style="list-style-type: none"> • in aumento con decreto di variazione MEF n. 28088 del 25 marzo 2008. 	

Ministero Economia e Finanze <i>Capitolo 9001</i>	
	- 75.000.000,00
Variazione:	
<ul style="list-style-type: none"> • in diminuzione con decreto di variazione MEF n. 73496 del 26 giugno 2008. 	

Ministero Economia e Finanze <i>Capitolo 3075</i>	
+ 1.363.500.000,00	- 827.500.000,00
+ 75.000.000,00	- 611.000.000,00
Variazioni:	
<ul style="list-style-type: none"> • in aumento ed in diminuzione disposte con decreti di variazione MEF n. 73496 del 26 giugno 2008 e n. 127116 del 4 dicembre 2008. 	

Ministero Economia e Finanze <i>Capitolo 6856</i>	
	- 170.000.000,00
Variazione:	
<ul style="list-style-type: none"> • in diminuzione con decreto di variazione MEF n. 73496 del 26 giugno 2008. 	

Ministero Interno <i>Capitolo 1321</i>	
+ 827.500.000,00	
+ 170.000.000,00	
Variazione:	
<ul style="list-style-type: none"> • in aumento con decreto di variazione MEF n. 73496 del 26 giugno 2008. 	

Ministero Economia e Finanze <i>Capitolo 2136</i>	
+ 611.000.000,00	
Variazione:	
<ul style="list-style-type: none"> • in aumento con decreto di variazione MEF n. 127116 del 4 dicembre 2008. 	

fonte: rielaborazione Corte dei conti su dati sistema integrato Ragioneria Generale dello Stato / Corte dei conti