

P. CIUCCI

AUDIZIONE presso le Commissioni VIII(Ambiente) e IX(Trasporti) della Camera dei Deputati martedì 18 aprile 2023-ore 14.50

1. Ringrazio i Presidenti delle Commissioni(On.le ROTELLI ed On.le DEIDDA) per l'invito all'audizione del tutto inaspettato ma al contempo molto apprezzato.
2. Sono stato AD della SdM dal 2002 e fino alla messa in liquidazione della Società nel marzo del 2013. Tappe fondamentali per la realizzazione del ponte sono state: la predisposizione e l'approvazione del progetto preliminare, con la compatibilità ambientale nel 2003, le gare del 2004-2005, la firma dei contratti nel 2006 con il Contraente Generale, il Project Management Consultant ed il Monitore ambientale, l'approvazione del progetto definitivo nel luglio 2011. Il primo marzo 2013, a seguito delle norme approvate nel novembre 2012, non potendo stipulare con il Contraente Generale il previsto atto aggiuntivo, il progetto è stato bloccato, i contratti caducati e la SDM posta in liquidazione.
3. In questo periodo è stato predisposto e approvato il progetto preliminare si sono svolte le gare e firmati i contratti per il contraente generale, il Project Management consulting ed il Monitore ambientale, è stato riavviato il progetto e aggiornati i contratti dopo il blocco deciso dal Governo nel 2006, è stato approvato il progetto definitivo nel luglio 2011 ed avviate le procedure per la verifica della compatibilità ambientale. Il primo marzo 2013, a seguito delle norme approvate nel novembre 2012, non essendo riuscito a stipulare con il Contraente Generale il previsto atto aggiuntivo, il progetto è stato bloccato, i contratti caducati e la SDM posta in liquidazione.
4. Questa sintetica ricostruzione del mio coinvolgimento nella realizzazione del progetto ponte mi consente di non soffermarmi a motivare il perché io sia del tutto favorevole alla decisione del ministro Salvini e di tutto il Governo di riavviare le procedure per la realizzazione del Ponte sullo stretto di Messina.
5. Non ho attualmente incarichi pubblici o privati. Non dispongo di uffici studi ed assistenti. Non ho contribuito in alcun modo alla stesura del DL. Quindi, tenuto anche conto del breve preavviso, di seguito potrò soltanto esprimere le mie valutazioni personali nonché ricordare qualche elemento del progetto bloccato nel 2013 a mio avviso utile per la ripartenza.
6. Il DL 35 all'esame del Parlamento fissa un percorso dettagliato che potrà consentire una ripartenza veloce del progetto con l'obiettivo, sfidante ma possibile, di approvare il progetto esecutivo entro il luglio 2024 con la contemporanea apertura dei cantieri.
7. Per realizzare l'obiettivo è a mio avviso fondamentale una governance dell'intero progetto e della SdM in particolare efficiente e lineare. Il decreto già riduce a 5 il numero dei consiglieri di SdM, prevedendo un Presidente ed un AD. Nella mia esperienza ho sempre rilevato la fondamentale esigenza di individuare chiaramente in ogni contesto societario la figura di un unico Capo azienda. Ciò sarebbe possibile attribuendo al Presidente anche i poteri di AD. Contemporaneamente con la nomina del nuovo cda, sarebbe molto utile la nomina del Commissario, prevista dal decreto legge qualora se "ne ravvisi la necessità", attribuendo le relative funzioni al Capo azienda. Più volte nella mia personale esperienza ho svolto la funzione di Commissario insieme a quella di AD, ovvero di Presidente con poteri di AD, sia nella Società Stretto di Messina che in ANAS.
8. Il punto di partenza per la realizzazione del ponte è rappresentato dal progetto definitivo approvato dal CdA di SdM nel luglio del 2011 alla fine di una complessa procedura e nell'ambito dell'avanzamento complessivo del progetto non soltanto per il contenuto ingegneristico ma anche finanziario e legale. Di seguito ricorderò in sintesi gli aspetti principali di tale procedura per dare prova della solidità di questo punto di partenza.
9. Il progetto definitivo predisposto dal contraente generale Eurolink(composto da oltre 8.000 elaborati) è stato:

- esaminato dagli uffici tecnici di SdM anche supportati da un panel di esperti;
- valutato dal Comitato scientifico, nominato come previsto dalla legge 1158/71 dal Ministro delle infrastrutture, che ha espresso il previsto parere favorevole all'unanimità;
- valutato dalla Parsons Transportation Group Inc., come Project management consultant;
- oggetto di un independent check, ovvero di una progettazione parallela, da parte di Parsons, con un team separato a New York;
- validato da RINA Check.

10. Il Cda di SdM non si è limitato all'approvazione del PD, ma al contempo ha approvato il piano economico finanziario, l'analisi di fattibilità finanziaria nonché la struttura dell'operazione di finanziamento sul mercato, assistita dal consulente Unicredit, ed infine due protocolli di legalità, riguardanti il monitoraggio finanziario ed il monitoraggio degli espropri.
11. Il piano finanziario prevedeva la realizzazione di un'operazione di project finance. Questa era l'impostazione adottata fin dall'inizio, dalla firma della nuova convenzione del gennaio 2003. Il fabbisogno veniva coperto per il 40%(2,5 miliardi, già disponibili) da capitale pubblico e per il 60% da capitale privato da raccogliere sul mercato. L'aggiornamento ultimo del 2011 prevedeva risorse pubbliche pari a circa il 50% del fabbisogno di 8,5 miliardi, di cui 1,3 miliardi di contributi a fondo perduto e 3,1 miliardi in conto aumento capitale sociale e pertanto remunerati e rimborsati nel periodo di durata della concessione.
12. Posso sottolineare che il blocco del 2013 non ha consentito al progetto di beneficiare del periodo in cui i mercati finanziari internazionali sono stati caratterizzati dai tassi più bassi mai registrati e da un'abbondante liquidità, che certo avrebbero favorito la raccolta dei capitali prevista dal project finance.
13. Il costo del ponte a 12 anni dall'ultimo aggiornamento è aumentato significativamente, scontando gli aumenti eccezionali del costo dei materiali e l'alta inflazione. Nell'allegato al DEF viene indicato in 13,5 miliardi di euro. Non conosco i parametri in base ai quali è stato effettuato l'aggiornamento, che credo debba essere interpretato come un tetto di costo, e non mi è chiaro se nell'importo sono ricomprese anche le opere compensative e quelle richieste dal territorio ed a suo tempo autorizzate dal MIT che nel 2011 pesavano per circa 800 milioni di euro. Il costo di queste opere, ovviamente, non potrebbe far parte di un project finance e dovrebbe essere interamente coperto con risorse pubbliche. Le risorse che potrebbero essere raccolte sul mercato finanziario saranno probabilmente inferiori al 50/60% a suo tempo previsto. Ma per una risposta al riguardo è necessario effettuare tutta una serie di verifiche, a partire dall'aggiornamento delle stime di traffico e della politica tariffaria, aggiornamento che rientra tra i primi compiti del nuovo vertice aziendale.
14. La quantificazione della quota di contributi pubblici non può prescindere dalla valutazione della possibile destinazione di contributi europei, a fondo perduto. Mentre l'intervento della BEI, già a suo tempo previsto, riguarderebbe il lato del debito, con finanziamenti normalmente erogati a condizioni non solo di tasso più favorevoli.
15. Al riguardo sono indubbiamente positive le recenti dichiarazioni della Commissaria UE per Trasporti ADINA VALEAN e il recente emendamento per inserire il ponte nella rete TEN-T
16. Il DL 35 prevede il trasferimento al MEF di una quota della partecipazione azionaria di ANAS nella Società Stretto di Messina(l'entità non è indicata, ma non potrebbe essere comunque inferiore al 51%). Il decreto prevede altresì la copertura del relativo costo, con un tetto massimo di 320 milioni di euro, ipotizzando un acquisto diretto da parte del MEF. Credo che sarebbe utile destinare tali risorse al finanziamento del progetto, versandole direttamente a SdM con un aumento di capitale riservato al Ministero o con altre modalità attuative per il trasferimento al MEF del controllo di SdM. Tali risorse sarebbero sufficienti a coprire i fabbisogni della realizzazione almeno fino all'apertura dei cantieri.
17. È difficilmente contestabile la valenza strategica del ponte una volta aperto al traffico, correttamente inserito nella rete ferroviaria e stradale e nell'ambito delle rotte dei traffici verso il mediterraneo,

valorizzando la posizione strategica dell'Italia quale vera piattaforma logistica naturale al centro del nostro mare. Io stesso ho avuto modo di sottolinearla in numerose occasioni e documenti.

18. Le ricadute economiche e sociali sul territorio saranno enormi già nella fase di costruzione. Non intendo riferirmi soltanto alle esigenze logistiche conseguenti all'apertura dei cantieri ed al potenziale di attrazione scientifica e turistica che la realizzazione di un'opera di questo tipo inevitabilmente determina.
19. Un aspetto fondamentale è l'occupazione, principalmente quella diretta, stimata nel periodo di costruzione in oltre 100.000 unità/anno. È una grande occasione per il territorio che non può essere trascurata e vanificata. Svariate iniziative furono prese a suo tempo per avviare progetti per la formazione della forza lavoro specializzata necessaria per la realizzazione dell'opera. Non dubito che il nuovo vertice aziendale ed il Contraente Generale saranno pronti a ripetere tali iniziative. Tuttavia, credo che sarebbe utile, sulla base anche di esperienze passate, prevedere in fase di conversione del decreto una disposizione al riguardo, ponendo l'obiettivo di stipulare tra società, CG e le due regioni, Siciliana e Calabria, anche con la partecipazione delle organizzazioni di settore, appositi accordi che dovrebbero riguardare non soltanto le iniziative di formazione da avviare nel più breve tempo possibile ma anche la progettazione esecutiva al fine di valorizzare al massimo la partecipazione del territorio alla realizzazione dell'opera in termini di forniture di beni e servizi.
20. Molto altro si potrebbe dire sul DL 35 e più in generale sul progetto del ponte.
Credo tuttavia di aver utilizzato tutto il tempo previsto.
Ringrazio tutti i presenti e resto a disposizione per rispondere ad eventuali domande.