



for a living planet®

WWF Italia  
Sede Nazionale  
Direzione Legale-  
Legislativa  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

Tel: 06844971  
Fax: 0684497236  
e-mail: [wwf@wwf.it](mailto:wwf@wwf.it)  
sito: [www.wwf.it](http://www.wwf.it)

## LETTERA APERTA

Al Presidente del Consiglio dei Ministri  
On.le Prof. Romano Prodi

p.c. Al Ministro dell'economia e delle finanze  
On.le Tommaso Padoa Schioppa

Al Ministro delle infrastrutture  
On.le Antonio Di Pietro

Al Ministro dei trasporti  
On.le Alessandro Bianchi

Al Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare  
On.le Alfonso Pecoraro Scanio

Roma, 26 ottobre 2007  
Prot. DG720/07-SLcp

**Oggetto: scioglimento della Stretto di Messina SpA e dei rapporti negoziali tra questa e l'ATI capeggiata da Impregilo**

Onorevole Presidente,

mai avremmo pensato di dover scrivere sull'argomento del ponte sullo Stretto di Messina al Presidente del Consiglio di un Governo che è stata formato sulla base di un programma che recita: "(...) *riteniamo inutile e velleitario il progetto del Ponte sullo Stretto: per il suo rilevantissimo costo, che annullerebbe la possibilità di altre opere e per il suo impatto economico assai limitato, per la Sicilia e per la Calabria, rispetto al potenziamento dell'accessibilità marittima e aerea*" e che conseguentemente ha adottato il decreto legge n. 262/2006, collegato alla Legge Finanziaria 2007, con il quale ha deciso di utilizzare la quota di 1,4 miliardi di euro, destinate da Fintecna per la ricapitalizzazione della Stretto di Messina SpA, per realizzare altre infrastrutture (per una quota del 90%) ad opere di tutela dell'ambiente e difesa del suolo (per una quota del 10%) in Sicilia e Calabria.

Ma, il voto di ieri sull'emendamento al Dl 159/2007, connesso alla Legge Finanziaria 2008, che proponeva lo scioglimento della Stretto di Messina (SdM) SpA e dei rapporti negoziali, approvato dalla maggioranza in Commissione parlamentare bilancio e bocciato in Aula al Senato con i voti determinanti di esponenti della maggioranza ci obbliga a segnalarle che oltre al danno politico, il Governo in carica si troverà ad avere a che fare, più prosaicamente, con un danno erariale per i motivi esattamente opposti a quelli espressi dal Ministro delle infrastrutture in carica.



La gestione dei Soci e del Tesseramento WWF  
è certificato ISO 9001:2000 (cert. n. 03.845)

Registrato come:  
WWF Italia  
Via Po, 25/c  
00198 Roma

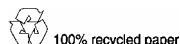
Ente morale riconosciuto con  
D.P.R. n.493 del 4.4.74.

Schedario Anagrafe Naz.le  
Ricerche N. H 1890AD2.

Lo scopo finale del WWF è fermare e far regredire il degrado dell'ambiente naturale del nostro pianeta e contribuire a costruire un futuro in cui l'umanità possa vivere in armonia con la natura.

Cod.Fisc. 80078430586  
P.IVA IT 02121111005

O.N.G. idoneità riconosciuta  
con D.M. 2005/337/000950/5  
del 9.2.2005 – ONLUS di  
diritto





*for a living planet*<sup>®</sup>

Infatti, è per noi inspiegabile, che dopo mesi in cui il ministro Di Pietro ha sostenuto che per evitare contenziosi si sarebbe dovuti arrivare alla consegna del progetto definitivo (per il quale secondo il contratto tra SdM SpA e il general contractor capeggiato da Impregilo, il concessionario pubblico avrebbe dovuto pagare 66 milioni e 293 mila euro), oggi lo stesso ministro sostenga pubblicamente che la parte pubblica rischia di dover pagare penali e risarcimenti per un valore di 4-500 milioni di euro.

In concreto, bisogna capire perché il ministro delle infrastrutture arrivi a paventare un danno per le casse dello Stato dieci volte maggiore di quello da lui temuto sino a poco tempo fa e capire quali siano state le azioni intraprese da questo dicastero, in attuazione del programma di Governo, per evitare che lo Stato rischiasse di essere messo all'angolo dagli interessi privati.

Non si comprende chi altri, se non il ministro delle infrastrutture, dovesse agire per contenere o evitare il contenzioso. Infatti, il ministero delle infrastrutture è il capofila nel Governo in carica in materia di *infrastrutture strategiche*, ai sensi del D.Lgs. n. 190/2002 e oggi del D.Lgs. n. 163/2006, e a questi compete esercitare funzioni di coordinamento e indirizzo e svolgere le attività di supporto ai compiti di vigilanza del CIPE.

Se ci si trova in questa situazione è perché il ministro competente non ha sollecitato la concessionaria pubblica SdM SpA (partecipata interamente da aziende ed enti pubblici) ad uscire dall'eventuale inerzia, né ha investito il CIPE del problema, passato un anno, almeno teoricamente, dal primo importante adempimento previsto dal rapporto negoziale relativo alla consegna del progetto definitivo (si ricorda che il Contratto è stato registrato nell'aprile 2006 e che dopo 180 giorni dall'ordine di inizio attività il progetto definitivo avrebbe dovuto essere consegnato dal GC capeggiato da Impregilo).

Gli scenari che si possono desumere dai comportamenti passati e presenti del ministro competente sono tre, che, paradossalmente, possiamo descrivere così:

- a) l'ATI capeggiata da Impregilo ha consegnato nei termini il progetto alla Stretto di Messina SpA, ma questa non ha ancora risolto il contratto;
- b) l'ATI capeggiata da Impregilo non ha consegnato nei termini il progetto a Stretto di Messina SpA e quindi, secondo quanto stabilito dal contratto, questo è risolto;
- c) la SdM SpA ha sospeso dall'inizio gli effetti del contratto registrato nell'aprile 2006 in attesa di avere indicazioni dal nuovo Governo, da lei presieduto, che si è insediato nel maggio 2006, ed ancora oggi attende indicazioni in merito.

Se, in una vicenda, già esemplare per la sua opacità, fosse quest'ultima l'ipotesi più credibile ci dovremmo domandare perché ciò sia avvenuto, con il rischio più che concreto che tale inerzia, la cui responsabilità è in capo principalmente al ministro delle infrastrutture, possa provocare un danno politico ed erariale ingiustificabile.



*for a living planet*®

Non possiamo credere, anche se tutti i segnali vanno in questa direzione, che ci sia qualcuno nella maggioranza parlamentare e nel Governo che pensi di poter non affrontare l'argomento in tutta la XV legislatura consegnandolo in eredità ad una nuova coalizione, che, magari, abbia come obiettivo proprio la realizzazione del ponte sullo Stretto di Messina e il mantenimento dell'attuale assetto della SdM SpA quale società costituita all'uopo.

Società che in 36 anni fa ha speso centinaia di milioni di euro e che visto triplicare, proprio negli ultimi tempi, pur in assenza del manufatto che ha lo scopo di realizzare, i propri dipendenti (passati da 36 a 102 unità nel 2006, con una spesa complessiva negli ultimi 5 anni attorno ai 29 milioni di euro) e dilagare le consulenze (più di 21 milioni di euro nel quinquennio, 5,7 milioni nel solo 2005).

Società che vuole realizzare un'opera dai costi economico-finanziari, sociali e ambientali proibitivi.

Ci pare inutile che ricordarle come:

- le associazioni ambientaliste abbiano individuato nello studio di impatto ambientale relativo al progetto preliminare del ponte ben 100 lacune, il CIPE abbia indicato ben 35 prescrizioni e raccomandazioni su quasi tutti gli aspetti fondamentali del quadro ambientale e sia aperta una procedura d'infrazione da parte della Commissione Europea, che ha messo in mora l'Italia nell'ottobre 2005 per la mancanza della valutazione di incidenza;
- ci siano sempre stati rilevanti problemi tecnici riguardanti la realizzazione, in una delle aree a più alto rischio sismico del Mediterraneo, di un ponte sospeso con doppio impalcato stradale e ferroviario lungo 3.300 metri (quando ad oggi non esiste al mondo ponte con caratteristiche analoghe più lungo di 1.200 m), sorretto da torri alte più di 382 metri e delle opere connesse (infrastrutture stradali e ferroviarie per complessivi di 3,1 km di tratti su terra, 2,0 km di tratti su viadotto e 20,6 km di tratti in galleria), che non verrà mai ripagato dai pedaggi previsti (studi ufficiali stimano che al 2032 si avrà un traffico al massimo di 18.500 veicoli al giorno, mentre l'infrastruttura è progettata per il transito di 100 mila veicoli al giorno);
- ci siano dubbi rilevanti sul reale costo di realizzazione che, originariamente, era stato valutato in 6 miliardi di euro (ma con un prezzo posto a base di gara di 4.4 miliardi di euro e un maxi-ribasso che ha portato il costo di realizzazione a 3,9 miliardi di euro), non tenendo conto della lievitazione del costo dei materiali (prima di tutto l'acciaio), del più che prevedibile raddoppio dei tempi dei cantieri (da 6 ad almeno 12 anni), dei costi aggiuntivi derivanti dalle oltre 35 prescrizioni contenute nella Delibera CIPE 66/2003 per limitare e mitigare l'impatto ambientale.

D'altra parte quest'opera non è prevista né nell'Allegato "Infrastrutture" al DPEF 2007-2011, né nell'Allegato "Infrastrutture" 2008-2012 al DPEF 2008-2011 e i due rami del Parlamento hanno più volte ribadito che essa non è una priorità.

Ci pare quindi necessario e conseguente che il Governo:

- a) **proceda con proprio provvedimento alla soppressione della Stretto di Messina SpA;**



*for a living planet*®

- b) chieda al ministro delle infrastrutture di chiarire in CIPE qual è il percorso da questi individuato al fine di limitare il contenzioso e di addivenire al più presto alla risoluzione del contratto tra SdM SpA e l'ATI capeggiata da Impregilo.**

Siamo sicuri che Ella, come ha avuto occasione di dire al momento della presentazione del Ddl sulla Legge Finanziaria 2008, vorrà su questa delicata vicenda assumere decisioni conseguenti agli impegni assunti di fronte al Paese.

Con i migliori saluti,

Enzo Venini

Presidente WWF Italia