

## **Interpellanza urgente**

Al Presidente del Consiglio dei Ministri, al Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, al Ministro per lo Sviluppo Economico per sapere, premesso che:

Negli anni 2000 il Ponte sullo Stretto di Messina è stato compreso nel Programma delle Infrastrutture strategiche (PIS) di cui all'articolo 1, della legge n. 443 del 2001 quale parte del corridoio paneuropeo n. 5 Helsinki - La Valletta;

Il corridoio paneuropeo n. 5 Helsinki - La Valletta è l'asse nord sud fondamentale per la comunicazione delle aree periferiche del mare Mediterraneo con il Nord Europa che fa parte della rete transeuropea dei Trasporti TEN.T e il cui sviluppo è stato recentemente riconfermato con regolamento della Commissione Trasporti del Parlamento europeo ampliando il percorso del corridoio paneuropeo n.1 Berlino-Palermo a meridione e includendo anche collegamenti come le autostrade del mare tra la Sicilia e Malta,

Il Ponte sullo Stretto realizzerebbe il collegamento stabile con la Sicilia - la più grande e popolosa isola del Mediterraneo;

Le ricadute socio-economiche della realizzazione del Ponte sarebbero immense e assolutamente necessarie non solo per il Meridione ma per il Paese tutto che sarebbe direttamente ed indirettamente coinvolto nell'operazione (basti pensare alle acciaierie del Nord);

L'infrastruttura, già dalla fase di costruzione, darebbe grande impulso all'occupazione stimata intorno alle 40 mila unità, alle attività economiche, agli scambi commerciali, all'integrazione oltre che al potenziamento della rete infrastrutturale esistente;

L'avvio concreto del progetto per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina risale agli anni 2002 - 2003;

Il soggetto concessionario è la Società Stretto di Messina, che è una società a totale capitale pubblico i cui azionisti sono per la massima parte (oltre l'80%) l'ANAS, La Rete ferroviaria italiana SpA (RFI) e le Regioni Sicilia e Calabria;

A partire dall'aprile 2004 sono state espletate quattro gare internazionali a cui hanno partecipato oltre sessanta aziende e il contraente generale che si è aggiudicato l'appalto è stato Eurolink, un'associazione temporanea di imprese (ATI), formata dalla capogruppo mandataria Impregilo SpA e da una serie di imprese italiane ed estere che hanno firmato il contratto nel marzo 2006;

Il Governo Monti, nel 2012, ha previsto la stipula di un apposito atto aggiuntivo al contratto vigente tra la Società Stretto di Messina SpA e il contraente generale, la cui mancanza entro il termine stabilito del 1° marzo 2013, ha sancito la decadenza di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché delle convenzioni e di ogni altro rapporto contrattuale in essere;

Con Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri, il 15 aprile 2013, Stretto di Messina SpA viene posta in liquidazione con la nomina di un Commissario liquidatore;

Fino ad oggi sono stati già spesi per la realizzazione del Ponte e il mantenimento della società Stretto di Messina SpA circa 383 milioni di euro su un costo totale dell'opera stimato intorno ai 6,5 miliardi di euro di cui solo 1,5 miliardi di euro verrebbero dal contributo pubblico e i restanti 5 miliardi da investimenti privati;

La mancata realizzazione del Ponte porterebbe al pagamento di penali stimate fino a 700 milioni di euro e la somma totale delle risorse spese e della penale supererebbe il miliardo di euro;

La mancata realizzazione del Ponte sullo Stretto come stabilito dall'articolo 34-decies del decreto-legge n. 179 del 2012, comporterebbe quindi una perdita per lo Stato del valore economico pari a quello dell'infrastruttura realizzata se si considera il costo del contenzioso amministrativo che si è instaurato con il commissario liquidatore della Società Stretto di Messina SpA che si prolungherà nel tempo a discapito delle casse dello Stato e a tutto vantaggio economico del commissario liquidatore;

La rinuncia alla realizzazione del progetto favorisce la società Impregilo SpA e le imprese dell'ATI che si è aggiudicata la gara d'appalto, poiché guadagnano senza dover realizzare l'opera grazie al versamento delle penali;

A questo computo va aggiunto l'enorme danno economico che la mancata realizzazione dell'Opera comporterebbe per l'Italia e in particolare per il meridione e la ricaduta negativa sulle casse dello Stato poiché l'opera realizzata costerebbe quanto la non realizzazione dell'infrastruttura con l'inaccettabile perdita di una formidabile opportunità di sviluppo per il meridione d'Italia;

Nel corso dell'approvazione dell'ultima legge di stabilità il Governo ha accolto un ordine del giorno a firma del sottoscritto in cui si è impegnato ad introdurre le modifiche normative per realizzare la continuità territoriale prevista dal Corridoio 5, Helsinki-La Valletta della rete transeuropea dei trasporti;

Il sottoscritto ha presentato una proposta per la costituzione di una Commissione di inchiesta che indaghi a fondo le ragioni per cui il Governo Monti ha inteso

sospendere i contratti in essere per la realizzazione dell'infrastruttura ponendo in liquidazione la Società Stretto di Messina SpA;

Come il sottoscritto ha rilevato nel corso dell'intervento sulla fiducia all'attuale Governo, manca tra le sue priorità un'azione decisa per il rilancio dell'economia nelle aree sottoutilizzate del nostro Paese per le quali la costruzione del Ponte rappresenterebbe un enorme impulso:-

Quali siano le reali intenzioni del Governo rispetto alla realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina;

Quali siano le determinazioni dell'attuale Governo al fine di garantire la continuità territoriale della Sicilia con il Continente, continuità territoriale intesa come capacità di garantire un servizio di trasporto che non penalizzi cittadini residenti in territori meno favoriti e si inserisce nel quadro più generale di garanzia dell'uguaglianza sostanziale dei cittadini e di coesione di natura economica e sociale, promosso in sede europea;

Quali siano le ragioni individuate dall'attuale Governo per rinunciare ad un'opera che si presenta come strategica - in ottica nazionale ed europea - dal punto di vista infrastrutturale e come un'eccezionale opportunità di crescita economica e occupazionale con uno spreco di risorse statali pari a quelle che sarebbe necessario investire per la sua realizzazione.

Angelo Attaguile