

1 Una storia che dura da decenni quella del ponte sullo Stretto. Si tratta di un progetto che ha sempre suscitato appassionati confronti. Oggi la prima delle due pagine che intendono fare il punto sulla discussione negli anni dell'Ulivo.

Un rapporto «segreto» del ministero dei Lavori pubblici sul collegamento stradale e ferroviario tra la Sicilia e la Calabria

Stretto, il dilemma del ponte

Il ministro Costa: economicamente insostenibile

ROMA. Un siluro, forse quello decisivo, per il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina. Le ipotesi economiche, finanziarie e di traffico che stanno alla base del progetto sollevano fortissime perplessità, tali da definire l'opera sostanzialmente inutile e non redditizia. È questa la conclusione cui giunge il ministro dei Lavori Pubblici Paolo Costa, conclusione espressa in un documento riservatissimo elaborato dalla segreteria tecnica del ministero di Porta Pia che «l'Unità» è in grado di anticipare. Un rapporto approvato il 28 gennaio scorso, ma «segretato» a lungo per l'oggettiva esplosività della questione, che coinvolge fortissimi interessi economici e politici, e che divide radicalmente gli opposti schieramenti di oppositori e fautori del megaprogetto.

Ma vediamo in dettaglio la relazione di Costa, che ha preso in esame il progetto predisposto dalla società «Stretto di Messina» e la sua revisione, che risale al dicembre '97. La prima considerazione critica riguarda i flussi di traffico attuali e ipotizzati tra Calabria e Sicilia. Nel 1996 lo Stretto è stato attraversato da 50 treni e 10.000 auto al giorno (sulla Napoli-Salerno, per fare un esempio, ne passano 77.055), per complessive 37.000 persone al giorno. Tra l'altro, tra il '92 e il '96 il traffico tra le due sponde è calato in modo significativo: -2,8% le auto, -15% gli autotreni, -21% i carri merci ferroviari. Un calo dovuto al fortissimo sviluppo del traffico aereo e di quello marittimo, che taglia fuori lo Stretto prediligendo Taranto, Gioia Tauro, Napoli, Catania e Paler-

mo. Il progetto, anche nelle ipotesi più prudenti, prevede invece una crescita del traffico sul Ponte: +1,5% fino al 2007, più un 13% dovuto al traffico generato dalla nuova opera. Inoltre - e questo è un punto decisivo - il progetto ipotizza che tutto il traffico scelga il Ponte; in altre parole, che il servizio traghetti venga di fatto azzerato, se non cancellato per legge. Ma l'esperienza concreta del Tunnel sotto la Manica dimostra che i traghetti possono tranquillamente reggere la competizione, proponendo prezzi inferiori ai pedaggi.

Altro gravissimo problema è quello della redditività dell'opera una volta realizzata. L'analisi costi-benefici presentata dalla «Stretto» prevede un tasso di rendimento interno del 7,38%, che sale al 10,10% tenendo conto dell'effetto moltiplicatore generato dalla creazione di un'area metropolitana unitaria Reggio-Messina. Dunque, un rendimento relativamente soddisfacente. Il ministero, intanto, esprime dubbi sull'effettivo verificarsi di questo «moltiplicatore». Poi, indica una serie di problemi di cui non si è tenuto conto, ma che potrebbero rendere assolutamente antieconomico il Ponte: una possibile revisione al rialzo dei costi di realizzazione; un minor effetto positivo sul fronte del «traffico generato»; ipotesi lievemente meno ottimistiche sui flussi di traffico generato, che comunque si basano sul teorico azzeramento dei traghetti; una diversa e più realistica stima dei costi della manodopera.

Infine, il coinvolgimento di capi-

tali pubblici e privati nell'investimento. In primo luogo, l'analisi finanziaria contenuta nel progetto considera soltanto i 5.040 miliardi necessari per il Ponte vero e proprio, e non i 2.100 miliardi per i collegamenti ferroviari e stradali, che dovrebbero sborsare Anas e Fs. Detto questo, il rapporto Costa spiega che per attirare capitali privati (che si ipotizza debbano ricevere un rendimento minimo dell'8% annuo) servirebbero comunque cospicui investimenti pubblici: a seconda delle previsioni di traffico (da quella più favorevole a quella più prudente) occor-



rebbero da 2.856 a 4.116 miliardi, ovvero dal 40 al 57% del costo complessivo dell'opera. Tanto, tantissimo per un'opera «autofinanziata». E bisogna considerare ancora che le ipotesi del progetto prevedono una rigidità



Elaborazioni ai computers che simulano la collocazione del ponte sullo Stretto

totale della domanda rispetto ai pedaggi, quando invece con recuperi di efficienza o tariffe competitive gli utenti potrebbero optare per altri - e meno costosi - mezzi di trasporto. La conclusione del Rapporto è im-

pietosa. «Le ipotesi di partenza e i criteri di analisi - si legge - non sono indiscutibili»: dalle stime sul traffico generato alla contabilizzazione di «benefici indiretti di dubbio valore», dall'idea di chiudere i traghetti per decreto all'impegno pubblico necessario per rendere profittevole (per soggetti privati, si ricordi) l'investimento. Di qui la richiesta di ulteriori approfondimenti sulla soglia di ammissibilità per la convenienza dell'investimento privato, sui rapporti tra traffico atteso e traffico «generato», sul regime tariffario. Infine, la relazione riporta il parere (favorevole) del Consiglio superiore dei Ll.Pp. che tuttavia solleva perplessità sulle questioni di compatibilità ambientale, sugli aspetti sismici, sul rischio rappresentato dai forti venti, su materie geologiche e geofisiche. Questioni delicatissime che deliberatamente si è deciso di non affrontare

nella relazione. Ed esaminiamo il progetto del Ponte, realizzato da uno staff di noti ingegneri ed esperti internazionali. Si tratta di un ponte sospeso a campata unica, con una luce di 3.300 metri, progettato per resistere senza danni ad un sisma del grado 7,1 della scala Richter (peggio del terremoto di Messina del 1908) e a venti superiori ai 216 km/h. La sua piattaforma stradale a tre corsie per ogni senso di marcia può smaltire un traffico di 9.000 automezzi per ora, cioè oltre 140.000 nelle 24 ore. La ferrovia, a doppio binario, può consentire il transito di 200 treni al giorno. Ci sono poi corsie di emergenza, due strade di servizio per la ferrovia e due per manutenzione e sicurezza su un impalcato largo 60 metri e alto 70 metri sul livello del mare, con una superficie orizzontale di circa 22 ettari. Sarebbe senza dubbio il ponte sospeso più grande del

mondo. Oltre al ponte vero e proprio, il progetto prevede la realizzazione degli allacci autostradali e ferroviari, rispettivamente 12 e 15 chilometri sul versante siciliano e di 15 e 6 chilometri sul lato calabrese. Sono previste anche strutture di servizio, alberghi, congressuali e direzionali, che verranno realizzate in Calabria.

Secondo il progetto, nei nove anni necessari per completare il Ponte in media saranno direttamente occupati 4.600 lavoratori, con altri 9.250 attività nell'indotto. A regime, si prevedono 950 posti di lavoro tra diretti e indiretti. Dei costi di realizzazione abbiamo già parlato: 5.040 miliardi per il ponte e le strutture aggiuntive, 854 per i raccordi autostradali, 1.249 per i ferroviari. Un progetto che, a questo punto, rischia di rimanere più che mai sulla carta.

Roberto Giovannini

L'INTERVISTA

«Il Grande Belt in Danimarca è stato terminato in sei anni. Da noi invece si discute»

«Serve al Mezzogiorno»

Il sottosegretario Giuseppe Soriero: un'opera importante

ROMA. «Sono appena tornato dalla Danimarca, dove ho visitato il grande ponte del «Great Belt Link», e ho verificato che mentre in Italia si discute da trent'anni, laggiù in soli sei anni sono riusciti a costruire un grande ponte stradale di sette chilometri e un tunnel ferroviario di sei». Parla Giuseppe Soriero, deputato Ds della Calabria e sottosegretario ai Trasporti, oltre che autorevole sostenitore del progetto del Ponte di Messina. «In Danimarca - prosegue - hanno discusso in modo più rigoroso, affrontando apertamente le polemiche sulla compatibilità ambientale di una grande infrastruttura, e poi una volta presa la decisione hanno lavorato per risolvere i problemi. Il risultato è entusiasmante: è stata costruita un'opera imponente, risolvendo anche le più delicate questioni di equilibrio ambientale. Perché l'Italia è l'unico paese in cui solo discutere di certi temi è pericoloso? Intanto, ovunque il progetto dello Stretto è considerato un modello di riferimento; piovono i riconoscimenti internazionali. E l'impresa che ha realizzato il Great Belt è un'impresa italiana».

Ma il documento dei Lavori Pubblici non formula obiezioni di tipo ambientale o tecnico, ma critica la convenienza finanziaria e trasportistica del Ponte. «Intanto, è molto importante che finalmente sia stato assunto un punto di vista comune sulla possibilità tecnica di realizzare il Ponte, come del resto aveva fatto il Consiglio Superiore dei Ll.Pp. Certo, ponendo condizioni, come ricorda il documento del Ministro Costa: e allora è il momento di aprire un confronto serio per verificare queste ulteriori condizioni. Si dice che alcune ipotesi dell'analisi costi-benefici «non sono indiscutibili». Chiedo dunque al presidente del Consiglio Prodi un'iniziativa autorevole, perché sia promossa una validazione tecnica internazionale di altissimo livello e in via definitiva sul progetto. In questo modo saranno rigorosamente accertati i pro-

blemi che appaiono come dice Costa «non indiscutibili», a partire dai flussi di traffico e dai regimi tariffari. Bisogna però evitare che dentro la maggioranza dell'Ulivo e nel governo ci siano indulgenze verso la cultura del leghismo, quasi che sia uno scandalo ogni volta che si parla di un grande intervento nel Sud».

Secondo Costa, i flussi di traffico merci e passeggeri sono insufficienti per giustificare il Ponte: la vera alternativa è il trasporto marittimo.

«La questione del Ponte non può essere vista come solo un raccordo territoriale tra due città per fare una grande area metropolitana dello Stretto. Il senso economico del Ponte sta nel garantire un grande corridoio

Una validazione internazionale entro il '98 per un definitivo sì o no

transuropeo che raccordi il traffico che va dai Balcani a Brindisi alla proiezione dalla Sicilia verso il Mare Adriatico. Una parte consistente del traffico utilizza le vie del mare, come dimostra la grande novità del porto di Gioia Tauro, ma ci sarà bisogno del raccordo terrestre, anche per dare una prospettiva più solida. Bisogna rafforzare il sistema intermodale. Anche perché dall'Africa trovano subito aperta anche questa porta d'accesso all'Europa, oppure utilizzeranno solo quella di Gibilterra. Non a caso sta già elaborando un progetto di un grande ponte per Gibilterra».

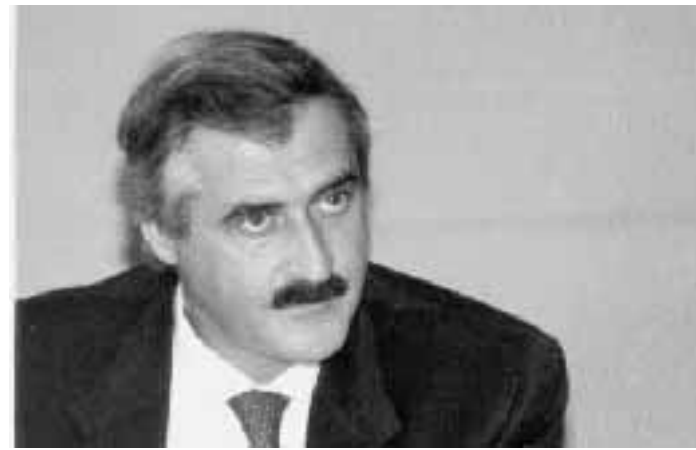
Un'altra obiezione di Costa è che non è vero che il Ponte sia autofin-

anziato da privati: servirà un fortissimo impegno pubblico.

«Ritengo sia giusto quanto si fa al Nord, dove si stanno attivando decine di migliaia di miliardi di investimenti per il quadruplicamento veloce delle Ferrovie, per la Variante di Valico, per Malpensa, per i collegamenti dal Brennero verso l'Austria e dalla Liguria verso la Francia. Serve per reggere la competizione di sistema. Ma così com'è giusto rafforzare la griglia infrastrutturale nel Nord, dobbiamo lavorare con lo stesso impegno nel Mezzogiorno. Non mi scandalizza che si discuta di ingenti risorse nazionali ed europee, pubbliche e private, per affrontare in dieci anni il tema delle infrastrutture nel Sud».

Ma ha senso passare lo Stretto su un Ponte, quando la rete ferroviaria e stradale in Calabria e Sicilia è a livelli da Terzo Mondo?

«Non sono cose alternative. La rete dei trasporti va ammodernata comunque, è un diritto dei cittadini del Mezzogiorno. Ma il Sud non può accontentarsi di una evoluzione lenta e graduale: servono soldi sia per il Ponte che per il resto, e io dico che il problema del Ponte sullo Stretto deve essere inserito nel Piano Generale dei Trasporti che nelle prossime settimane si comincerà ad elaborare. Certo, ci sono priorità: ci sono interventi urgentissimi, cui peraltro il governo ha già risposto. Ma sul Ponte di Messina, dico che entro quest'anno si deve dire una parola chiara. Basta con i continui rinvii: si dica un sì o un no. E da subito, trasformiamo la «Stretto di Messina», chiedendo a Fs e Anas un impegno più diretto per controllare tutta la fase che va dal progetto esecutivo alla costruzione e alla gestione dell'opera».



Il sottosegretario Giuseppe Soriero

Cos'è il «project financing» Grandi opere con i privati

Oggi anche ricchi e potenti Stati non dispongono più delle ingenti risorse necessarie per realizzare opere pubbliche; di qui il ricorso al «project financing», un metodo per attivare risorse di investitori privati inedito in Italia, ma piuttosto diffuso in Europa e negli Usa. La formula è assai semplice: Lo Stato indice una gara per il progetto, e chi lo vince realizza l'opera e ne controlla la gestione (e gli annessi pedaggi) in base a una concessione governativa per un certo arco di anni, per rientrare delle spese e remunerare in modo «adeguato» gli investitori. Al termine della concessione, l'opera viene restituita al committente, lo Stato, che sulla carta si trova proprietario di un bene realizzato senza utilizzare i soldi pubblici. Si tratta, secondo la formula anglosassone, del sistema Bot: «build, operate and transfer». In italiano, «costruisci, gestisci, e trasferisci». Naturalmente, il sistema non è perfetto, e presenta molte «trappole». Intanto, molto spesso lo Stato in un modo o in un altro è costretto a mettere risorse proprie, direttamente o indirettamente. Da parte loro, i «privati» cercheranno in ogni modo di assicurarsi un periodo di concessione più lungo possibile e la fissazione di tariffe elevate. Infine, molti rischi vengono da una errata progettazione finanziaria: ritardi di costruzione o imprevise e inattese difficoltà realizzative (come nel caso dell'Eurotunnel), stime sbagliate dei flussi di traffico e dunque di reddito.

R.Gi.

LA SCHEDA

Da quasi trent'anni una storia infinita La prima idea nel '69

ROMA. È davvero una telenovela interminabile quella del Ponte sullo Stretto. I primi studi specifici risalgono al 1969, con un «Concorso di Idee» indetto dall'Anas. Nel 1971, invece, arriva una legge (la 1158) che sancisce il «prevalente interesse nazionale» dell'attraversamento stradale e ferroviario dello Stretto; ma ci vogliono ben dieci anni per la nascita di una vera e propria società incaricata di progettare il Ponte. La società è la «Stretto di Messina Spa», controllata al 51% dall'Iri e partecipata dalle Ferrovie dello Stato, dall'Anas, e dalle Regioni Calabria e Sicilia. Nata nel 1981, la «Stretto» impiega ben quattro anni per iniziare una qualsiasi attività operativa.

Per molto tempo il problema è decidere se fare un ponte sospeso, un tunnel sottomarino o una sorta di «tubo» contenente strada e ferrovia «appoggiato» sul fondo del mare: si decide definitivamente per il ponte sospeso solo nell'aprile 1988. Nel 1991 Nino Calarco, ex senatore democristiano e direttore e proprietario della Gazzetta del Sud di Messina viene nominato presidente della «Stretto». Il vulcanico Calarco riesce ben presto a mobilitare intorno alla bandiera del Ponte non solo buona parte dell'opinione pubblica locale, ma tesse una fortissima rete di rapporti con autorevoli opinion-makers, politici e personaggi di rilievo nazionale (moltissimi di origine calabrese o siciliana), pronti a battersi per favorire la realizzazione del progetto e contestare come portatore di una strategia «anti-meridionale» chiunque formulasse obiezioni sull'opportunità o la fattibilità dell'opera. Tra questi, calabresi come il Ragioniere Generale dello Stato Andrea Monorchio, il segretario della Uil Pietro Larizza e il presidente del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici Aurelio Misiti, il siciliano leader Cisl Sergio D'Antoni. Tra gli scettici, Romano Prodi, secondo cui «forse ci sono altre cose da fare pri-

ma». E il fronte ambientalista.

Nel dicembre 1992, finalmente, la «Stretto» presenta il Progetto di Messina. Il parere (favorevole) delle Fs giunge nel luglio del 1994, un anno dopo, quello dell'Anas. È solo nell'ottobre del 1997 si pronuncia anche il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, con un fluviale parere che nonostante esprima alcune pesanti obiezioni e perplessità di natura tecnica (rischi sismici e ambientali), il problema dei forti venti) e finanziario-trasportistica (livello dei pedaggi, assenza di un piano finanziario) definisce il Ponte «l'opera più importante che l'ingegno umano abbia mai concepito per servire il pianeta Terra». Addirittura.

In pratica, la «Stretto» per cinque anni è stata ferma attendendo pareri. A tutt'oggi, la società ha speso la bella cifra di 140 miliardi di lire in 16 anni, con 28 dipendenti che praticamente girano a vuoto intorno a un progetto più che mai virtuale. Ma per Calarco, i suoi collaboratori e il partito pro-Ponte è una questione quasi di fede: chi si oppone a un'opera che «ha nella sua realizzazione il seme dello sviluppo del Mezzogiorno» lo fa per ragioni inconfessabili e sulla base di pregiudizi.

Intanto, periodicamente si diffondono voci - mai verificate - di mirabolanti manifestazioni d'interesse e volontà di investire nel Ponte da parte di grandi conglomerati giapponesi come la Mitsubishi, di colossi industriali Usa come la Bechtel o la Bethlehem Steel. Addirittura si disse che il governo indonesiano avesse intenzione di copiare il progetto della «Stretto» per un mega-ponte tra le isole di Giava e Sumatra. Non mancherebbero, infine, esponenti delle comunità italiane negli Usa pronti a mettere mano al portafoglio per ragioni «affettive».

R.Gi.