

Un progetto insostenibile

Perché non regge nemmeno dal punto di vista economico

di Guido Signorino - Università di Messina

Le opere pubbliche sono sicuramente importanti nell'economia di un Paese, soprattutto quando realizzano miglioramenti infrastrutturali in aree depresse, ottenendo incrementi occupazionali e moltiplicazione del reddito nel breve periodo e possibilità di supporto allo sviluppo delle attività produttive a medio-lungo termine.

Il buon senso e il razio cinio politico ed economico impongono però una condizione all'intervento dell'uomo ed alla costruzione delle "grandi opere". Queste impegnano risorse importanti della collettività ed impattano sull'ambiente in maniera significativa, la loro realizzazione si giustifica quindi solamente nel caso in cui la società ricavi incrementi di benessere per lo meno compensativi rispetto ai costi che subisce. Nel caso del ponte sullo Stretto di Messina le cose non stanno così.

Perché il Ponte non supera un esame serio di fattibilità economica?

La prima ragione è legata alla sua necessità (sancita per legge) di "autosostenersi" con i proventi dei passaggi. Quindi treni e trasporto gommato. Le Ferrovie dello Stato si sono impegnate a pagare un canone annuo superiore ai 100 milioni di euro per trent'anni indipendentemente dal numero di carri ferroviari che passeranno sul ponte. Ciò significa che RFI (Rete Ferroviaria Italiana) spenderà più di quanto attualmente non costi il trasbordo marittimo dei convogli da sponda a sponda anche se dal Ponte dovessero passare zero treni, rinunciando anche ai proventi del traghettamento. Tale strategia (di per sé illogica dal punto di vista delle Ferrovie) ha lo scopo di limitare parte dell'incertezza legata all'inaffidabilità delle stime di attraversamento dello Stretto (e quindi dell'utilizzo dell'infrastruttura), ponendo in capo al settore pubblico il costo economico dell'incertezza ed il rischio di gestione dell'opera.

Data la "certezza" dei proventi ferroviari, la sostenibilità finanziaria del Ponte dipende dai passaggi di automobili e camion. La cui consistenza prevista nel progetto preliminare è del tutto inaffidabile. Non a caso la Corte dei Conti ha sottolineato la necessità di procedere ad attento riesame delle stime, anche in considerazione della reale evoluzione dell'economia del Mezzogiorno. Il fatto è che la crescita del trasporto gommato è proporzionale all'incremento del PIL del sistema territoriale di riferimento.

Il progetto preliminare prevedeva che tra il 2000 ed il 2012 l'economia del Mezzogiorno sarebbe cresciuta del 3,8% o dell'1,8% in media l'anno. I veicoli che avrebbero varcato lo Stretto sarebbero stati quindi circa 5 milioni nel primo caso, meno nel secondo. La realtà è ben diversa. Basta uno sguardo ai "Conti Economici Regionali 1995-2008" divulgati dall'ISTAT per realizzare che, nel periodo 2000-08, la dinamica annuale dell'economia meridionale è stata negativa: - 0,5%. Anche non considerando la recessione del 2007-08, siamo in presenza di un'economia sostanzialmente stagnante: +0,2% l'anno. Nove volte meno della previsione ritenuta "pessimistica". In queste condizioni è evidente che le stime di attraversamento si rivelano sbagliate. Ed infatti, secondo le cifre fornite dalla Capitaneria di Porto di Messina, dal 2000 al 2007, auto e camion in transito hanno continuato a declinare (-26,6%, -5,3%), come era già accaduto 1991-99. Al netto della tratta Messina-Salerno, che "salta" lo Stretto, Caronte riduce del 29,3% i passaggi di camion in A/R "sponda a sponda". Inoltre, la previsione che almeno 2/3 di coloro che attraversano annualmente lo Stretto utilizzeranno il Ponte non appare supportata da alcun riscontro analitico. La maggior parte degli "attraversatori" sono i pendolari che in occasione di uno specifico sondaggio hanno dichiarato in grande prevalenza di preferire l'utilizzo di mezzi navali rapidi. A meno di annullare il servizio di traghetti (ma lo Stato sta investendo sulla "metropolitana del mare" che collegherà la sponda calabrese al litorale di Messina), anche l'ipotesi di captazione della domanda di attraversamento da parte del Ponte è probabilmente molto sovrastimata.

In una parola, i numeri sono tutti lì a mostrare che, economicamente, il ponte non ha alcuna prospettiva di sostenibilità. Ancor di più se si considera il fatto che i costi sono chiaramente sottostimati. Ad esempio, il valore dell'acciaio posto a base della gara per il *general contractor* bandita nel 2005 era "bloccato" al 2002. Mentre, nel frattempo, tale costo era più che raddoppiato. Anche i tempi di realizzazione costituiscono un fattore estremamente critico. L'opera più simile al Ponte (lo "Store Baelt" in Danimarca) ha un impatto reale pari alla sua metà: 1,6 Km di campata unica (solo stradale e non ferroviaria) con una ventina di Km di gallerie e viadotti, contro 3,3 Km di ponte (anche ferroviario) e 40 km circa di raccordi. Per completare il ponte danese sono stati necessari 10 anni. Per un lavoro doppio ne vengono preventivati non più di 6. Una più lunga durata dei lavori appesantirebbe i costi del Ponte in maniera sostanziale e non prevedibile.

Nel rapporto tra benefici sociali e costi sociali, gli errori di previsione sovrastimano in maniera eccezionale i benefici, occultando parte dei costi.

Anche il vantaggio sociale dell'occupazione a beneficio di un'area depressa è propagandisticamente esagerato dagli sponsor politici dell'operazione. Perfino il progetto definisce "non particolarmente elevato in proporzione all'imponenza dei lavori" il numero totale di personale impiegato, giustificando ciò con "la presenza di attività altamente specializzate ed industrializzate (...) che non coinvolgono un numero elevato di maestranze". Per stare ai numeri, vi si legge che per i lavori di cantiere sulle due sponde "nei periodi di punta [non più di 12 mesi su 78] saranno impiegate circa 5.000 unità fra personale operaio ed impiegatizio, di cui circa 1.200 [il 24% del totale] saranno costituite da personale – operaio, altamente specializzato, o

impiegatizio – proveniente da zone esterne all'area di lavoro". Chiusi i cantieri, gli occupati "stabili" non supereranno le 220 unità. Contro la perdita di 1.234 posti di lavoro nel settore del traghettamento, stimata nel 2001 dall'*advisor* governativo sul progetto. Un saldo occupazionale negativo certo di oltre 1.000 unità, contro le incerte prospettive di incremento nel settore turistico.

Piccole (ma gravi) amenità mostrano poi una pericolosa approssimazione nei conti del progetto. Nello scenario "ottimistico" risulta che i circa 3,25 milioni di autoveicoli attesi al primo anno di esercizio percorreranno 27 milioni di Km, mentre gli 1,73 milioni di camion avranno una percorrenza complessiva di oltre 7 milioni di Km. Tenuto conto dei giorni di esercizio (310 per i camion, 365 per le autovetture), per attraversare la stessa infrastruttura, ciascun camion avrà una percorrenza pari alla metà delle automobili: 4,2 km contro 8,3! Un mistero tecnico difficilmente spiegabile se non con un banale errore. Inoltre i "costi di percorrenza" sono stimati a valori del 1997-98. Se i camion avessero la stessa percorrenza delle auto ed i parametri fossero aggiornati, il costo di esercizio sarebbe molto maggiore.

Insomma, l'attuale progetto del Ponte non regge ad una corretta analisi economica e varrebbe la pena valutare con attenzione ipotesi alternative che potrebbero richiedere minori costi e ridotto impatto ambientale e paesaggistico. Ad esempio, è stato troppo rapidamente archiviato il cosiddetto "Ponte di Archimede": il "tubo" sottomarino ancorato ai fondali e sostenuto dalla "spinta di Archimede" che, secondo i suoi progettisti, implicherebbe un costo pari a circa la metà del Ponte.

Insistere su un progetto in perdita sotto il profilo economico e sociale significa appesantire le finanze pubbliche e danneggiare la società e l'ambiente, rinunciando a considerare ipotesi alternative e, soprattutto, ad investire in maniera seria ed immediata sulla mobilità nell'area dello Stretto.