

TRA SCILLA E CARIDDI

IL PONTE AVVELENATO

Tito Boeri

CALABRIA e Sicilia hanno diversi mali in comune: il doppio dei disoccupati, in rapporto alle forze lavoro, del resto d'Italia, un rischio di povertà che coinvolge una persona su 4, un'economia sommersa fiorentemente, che si stima arrivi fino al 40 per cento del prodotto interno lordo locale. Vivono sotto la costante minaccia della criminalità organizzata che domenica scorsa ha voluto colpire proprio mentre veniva esercitato il diritto al primo voto popolare palese della storia repubblicana. La partecipazione alla politica di calabresi e siciliani è essenziale per sanzionare le amministrazioni pubbliche inefficienti e per scoraggiare la corruzione e la connivenza con la criminalità. Le due regioni si apprestano ora a condividere un nuovo primato indesiderabile, un ponte lasciato a metà. Senza che molti se ne accorgessero e che della cosa si discutesse in Parlamento, il governo ha, infatti, chiuso la gara d'appalto per la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina, aggiudicandola all'Impregilo. E' una scelta irreversibile, una specie di pillola avvelenata lasciata ai governi che verranno. Non si può più tornare indietro nella realizzazione del Ponte perché, se lo si facesse, lo Stato si dovrebbe accollare il pagamento di penali non di molto inferiori al costo dell'opera. Prima o poi i lavori perciò inizieranno, come sempre succede in un Paese in cui i cantieri si aprono per non chiudersi mai, deturpando la costa tra Scilla e Cariddi. Ma il ponte rischia di non venire mai completato o di rimanere comunque per lungo tempo a metà. Il costo dell'opera si aggira attorno ai 5,5 miliardi di euro, quasi mezzo punto di Pil, oneri finanziari compresi. Di queste risorse, solo la metà sembra destinata a materializzarsi perché sottoscritta da società a controllo pubblico e azioniste dello Stretto di Messina (come Fintecna, Rfi Spa, Anas) o anticipata da Impregilo. I restanti 3 miliardi dovranno essere sottoscritti da imprese private, senza garanzie da parte dello Stato. Gli investitori privati, si dice stranieri, dovrebbero dunque decidere di investire nell'opera solo alla luce dei potenziali proventi

associati all'utilizzo del ponte.

Ma se questi investitori privati, disposti a contribuire alla realizzazione dell'opera, esistono davvero perché non sono stati coinvolti fin da subito nel finanziamento dei lavori? Delle due l'una: o gli investitori privati non ci sono oppure chi ha predicato per anni il cosiddetto project financing, ovvero coinvolgimento dei privati nella realizzazione di grandi opere pubbliche, ha razzolato massimamente. Propendiamo pietosamente per la prima ipotesi. Quando i soldi finiranno, il prossimo governo si troverà perciò a decidere se lasciare tutto a metà o investire altro denaro pubblico nella realizzazione del Ponte sullo Stretto. La decisione verrà presa mentre l'esecutivo sarà impegnato in un aggiustamento fiscale che si annuncia dell'ordine di due-tre punti di Pil, cosa che tipicamente comporta, se guardiamo alle Finanziarie degli ultimi 10 anni, pesanti tagli della spesa per investimenti, date le forti resistenze politiche a intervenire sulla spesa corrente.

Utile ricordare che gli unici studi indipendenti (svolti del Politecnico di Milano) volti a valutare la convenienza economica del Ponte, comparando la situazione con e senza l'opera, avevano tutti concluso che per l'economia di queste due regioni è molto più importante completare e ammodernare la rete stradale che costruire il Ponte. Da allora i volumi di traffico sono ancora diminuiti, riducendo ulteriormente i benefici potenziali dell'opera e di completo nella rete stradale per il momento c'è solo la beffa. Proprio in questi giorni si è infatti appreso che le gare d'appalto per il miglioramento della Salerno-Reggio Calabria verranno ritardate, a seguito dall'interruzione dei finanziamenti statali all'Anas.

