

**APPUNTI SUL PONTE SULLO STRETTO DI
MESSINA**

Intervento di Marco Vitale

Auditorium Le Ciminiere

(Catania 9 aprile 2000)

La prima galleria nel sottosuolo di Londra per la prima tratta di trasporto urbano sotto il suolo da Paddington Station a Farrington Street, fu completata il 1863 dalla Metropolitan Railway Company. Dopo 137 anni questa opera pubblica continua a fornire la sua utilità.

Il Naviglio Grande, il grande canale, di 50 chilometri, primo in Europa di questa dimensione e portata, che collega le acque del Lago Maggiore e del fiume Ticino a Milano, fu progettato e scavato dai milanesi oltre 800 anni fa. Rappresenta, in assoluto, l'opera pubblica del millennio che più di ogni altra ha contribuito allo sviluppo ed al benessere della Lombardia. Nessuna altra opera neppure si avvicina ai benefici distribuiti alla Lombardia per 800 anni dal Naviglio Grande. Con le sue 116 bocche d'irrigazione ha reso fertile e salubre la bassa milanese dove si è svolto gran parte del processo di accumulazione che sta alla base delle ricchezze lombarde. E' stato formidabile via di trasporto sino agli anni '50 di questo secolo. Ha, per secoli, mosso mulini di ogni tipo che hanno prodotto energia per tutto il primo processo di industrializzazione ed, ancora oggi, a Turbigo, produce energia elettrica. Oggi continua a mantenere fertile e ricca la campagna, mentre i suoi argini sono diventati piste ciclabili eccellenti per il tempo libero dei poveri milanesi. E' una grande fortuna che i milanesi di allora non conoscessero le sciagurate formule finanziarie sul ritorno sugli investimenti che insegnano nelle nostre università. Altrimenti non l'avrebbero costruito.

Quando il senatore americano Henry Seward acquistò l'Alaska nel 1865 per 10 milioni di dollari fu accusato violentemente di sperpero di denaro pubblico. Tanto che per indicare un affare cattivo si usava dire: questo è un affare alla Seward. Il senatore Seward ne fu tanto colpito da morire di crepacuore, senza sapere con certezza che l'Alaska valeva un po' di più di 10 milioni di dollari.

Le Ferrovie americane furono costruite quasi tutte in project financing, ma, anche con forti contributi pubblici, da imprese guidate da spericolati imprenditori- avventurieri. Il funding fu fatto sul mercato di Londra, allora unico mercato finanziario effettivo. Molte di queste imprese fallirono, rinacquero, rifallirono. E molti risparmiatori londinesi ci rimisero i loro capitali. D'altra parte - si domanda uno studioso della storia dei crac finanziari: era più importante fare le ferrovie americane o proteggere le ricche vedove inglesi che ne avevano, speculativamente, comprato i titoli?

Anche la Galleria di Milano è stata fatta in project financing. Una società inglese appositamente costituita ottenne la concessione di costruire la galleria sfruttandone gli spazi commerciali. Dopo alcuni anni, dopo la costruzione della cupola di ferro e vetro da parte di un'impresa francese, l'impresa inglese fallì. Ed il Comune ritirò tutto per quattro soldi, facendo un ottimo affare.

Anche con l'Eurotunnel è successo qualcosa del genere e tutti noi, attraverso la svalutazione dei crediti nei bilanci delle nostre banche, abbiamo contribuito, forzosamente al suo finanziamento e rifinanziamento.

Storie molto simili sono quelle delle autostrade messicane, costruite con project financing calcolato su un periodo di tempo troppo breve per assicurare un ragionevole introito. Così i gestori aumentarono le tariffe e sempre meno gente utilizzò le autostrade. E si dovette ristrutturare l'intero progetto finanziario.

Con questi esempi intendo illustrare i seguenti concetti.

Di norma la valutazione economico-finanziaria delle grandi opere pubbliche è sbagliata alla radice. Infatti si finisce necessariamente per adottare modi di valutazione, formule, ragionamenti che, sviluppati nel contesto di modeste opere private, hanno poco senso per opere pubbliche destinate a distribuire le loro utilità per tempi lunghi ed a numeri di utenti grandissimi:

- Si sbaglia ipotizzando un fattore tempo troppo breve. Che senso ha calcolare il valore economico di un'opera di questo tipo sui 15 - 20 - 30 anni? La metropolitana milanese, iniziata nel 1960, con almeno cinquant'anni di ritardo, ha già quarant'anni. Eppure sembra fatta ieri. Per quanto tempo ancora le gallerie scavate nel sottosuolo milanese forniranno la loro utilità ed a quanti milanesi? E cosa è costato alla città il fatto che quest'opera essenziale venisse fatta con cinquant'anni di ritardo?;
- Si sbaglia, conseguentemente, ipotizzando o pretendendo un ritorno finanziario in tempi troppo brevi;
- Si sbaglia infine appiattendolo la valutazione esclusivamente sui suoi termini economico-finanziari. Le grandi opere pubbliche hanno altre valenze, hanno altre ragioni, sono testimonianza visibile di visioni e di energie che trascinano con se tante altre cose, che suscitano tante altre volontà, speranze, impegni. Attraversano mille altre attività ed hanno mille altri ritorni. In una logica strettamente economica finanziaria perché mai la povera Europa del tempo avrebbe dovuto dedicare tante energie e risorse alla costruzione di Chartres? E perché i poveri popoli antichi dedicavano tante risorse alla costruzione di grandi opere di pietra. Se lo chiede anche Rivière, il protagonista di "Volo di notte" di Saint - Exupéry:

"E rivede un tempio al dio del Sole, un tempio degli Incas al Perù. Pietre diritte sulle montagne. Senza di loro che cosa rimarrebbe d'una civiltà potente, che pesava con tutto il peso delle sue pietre sull'uomo del giorno d'oggi come un rimorso? In nome di quale durezza, in nome di quale strano amore, il conduttore di popoli d'altre epoche, costringendo le folle ad issare quel tempio sulla montagna impose loro di erigere la loro eternità?... Il conduttore di popoli delle epoche lontane, se non ebbe forse pietà della sofferenza dell'uomo, ebbe però pietà, e immensamente, della sua morte. Non della sua morte individuale, ma pietà della specie che il mare di sabbia doveva cancellare; e perciò aveva spinto il suo popolo ad erigere quelle pietre che il deserto non avrebbe potuto seppellire".

Nel 1970 uno storico medievalista francese in una conferenza in una famosa università americana prevede, con notevole accuratezza, la grave crisi economica che avrebbe travagliato l'America per l'intero decennio. Negli anni '80 l'Università richiamò lo

studioso francese perché illustrasse pubblicamente su quali basi aveva potuto fare una previsione così centrata. La risposta fu sostanzialmente basata sull'osservazione che la sua esperienza di storico gli aveva insegnato a vedere una precisa correlazione tra l'assenza di grandi opere pubbliche e la debolezza economica. Quando un popolo si ritira in se stesso - disse - e non sa più osare opere importanti si appiattisce, si indebolisce, si chiude. E questo genera la crisi economica.

Un mese fa è stata approvata, dopo dieci anni di dibattiti e progetti, la prima linea metropolitana leggera automatica a Brescia, con un investimento di circa mille miliardi, purtroppo in gran parte forniti dallo Stato, anziché con il project financing. Dico purtroppo perché con il project financing serio l'opera sarebbe costata dal 20 al 30 per cento in meno. Questa è mediamente la differenza standard tra un'opera finanziata dallo Stato ed una finanziata in project financing, pur ipotizzando l'assenza di grandi furti e tangenti.

Nonostante ciò io sono stato un fermo sostenitore dell'opera. E ciò anche se i dati trasportistici odierni sembrano non giustificare appieno un'opera così impegnativa. La verità è che questa prima linea di metropolitana leggera bresciana rappresenta qualcosa di molto più importante di un investimento per il puro trasporto della popolazione odierna. Essa rappresenta l'unico segno urbanistico forte che le nostre sciagurate regolamentazioni e la nostra impotenza amministrativa rendono possibile. E' intorno a questo segno che si costruirà il futuro della città. Essa rappresenta anche il centro dell'area metropolitana che sta prendendo corpo e, quindi, funzionerà come inevitabile, silente ma rigoroso programmatore del sistema dei trasporti dell'intera area metropolitana che, in gran parte, coincide con la provincia. Insomma sarà un'opera che influenzerà l'assetto urbano e dell'area metropolitana come nessuna altra per i prossimi cinquant'anni. E nel frattempo trasporterà milioni e milioni di cittadini non per cinquant'anni, ma per cento, per centocinquant'anni, sicché il costo diviso per il presumibile numero di persone trasportare nei prossimi cento anni diventa irrilevante.

Il grande lombardo Carlo Cattaneo, dopo l'unificazione d'Italia, fatta con il centralismo sabauda che lui abborriva, si spese molto nel Sud e per il Sud. La sua tesi di fondo era che per unire realmente il Sud al resto d'Italia non servivano i generali sabaudi, ma strade e ferrovie. Sulle strade in Sicilia scrisse:

“La grande agricoltura è un'industria, vuole mercati, vuole strade. Le ferrovie non possono arrivare da per tutto. Bisogna far subito tutte le strade comunali. Questo darà immantinente nuove valore a tutti i prodotti, e ne accrescerà subito la massa. In Lombardia le comuni devono aver speso almeno quaranta milioni in cinquant'anni. Ma la Sicilia non può aspettare cinquant'anni!

Sarebbe da far subito un progetto generale ben collegato con quello delle ferrovie, affine di procedere con ordine nei lavori, cominciando dai rami più importanti ed efficaci. Poi sarebbe da fare un prestito speciale: dico speciale, altrimenti il denaro finirà per essere deviato in cose che parranno più urgenti di questa; mentre questa lo è più delle altre, perché le aiuta tutte. Fate il prestito speciale dando in vendita o in pegno le terre demaniali: ma di questo io non vi posso dir nulla, perché non ho dati.

Assicurare d'un colpo la costruzione di tutte le strade rurali sarebbe trasformare d'un colpo magico tutta l'isola. Il distribuire le terre incolte ai poveri soldati non avrà effetto. Dar terra senza capitale, è come dar bottiglie senza vino. “

Per le ferrovie Cattaneo suggeriva, senza fermarsi di fronte agli ostacoli oroidrografici che venivano avanzati come insuperabili o alla questione della spesa pubblica o della debolezza dell'apparato statale *"il pronto e simultaneo avviamento di tutte quante le ferrovie"* nel Mezzogiorno e in entrambe le isole. Si deve farlo, scriveva *" perché si può farlo"*. Troviamo su questa vicenda un Cattaneo nuovo. Egli era sempre portato a suggerire interventi specifici, mirati dopo *"posato studio e calcolo"*. Qui freme per una decisione in chiave essenzialmente politica. Per la Sicilia, sin dal giugno 1860 Cattaneo pone il problema di una adeguata struttura ferroviaria. Essa va fatta scrive perché *" queste cose fanno credito al Governo al di fuori; rassicurano le genti al di dentro; fanno nascere speranze e progetti"*. Egli cercò anche di dare impulso concreto a questi progetti, stimolando la costituzione di una *"Società Iniziatrice d'impresе d'utilità privata e pubblica in Sicilia e altrove"*. Si batté per la concessione a privati, progetto sul quale Crispi scrive: *"L'approvo (la concessione) perché colla fusione della Sicilia nell'Italia impiemontesata è il solo mezzo perché il mio paese natio possa avere ferrovie... Vorrei che altrettanto fosse fatto per le strade a ruota, di cui l'isola manca"*. Cattaneo insiste per una rete ferroviaria che copra tutta le Sicilia, dove *"un traffico avrebbe tirato il successivo, a creare il fatto compiuto, ad avviare comunque la costruzione su tutto il complesso delle linee, ché tanto, in un modo o nell'altro, con una transazione o con l'altra, i soldi sarebbero saltati fuori"*

Anche qui proviamo a rovesciare la domanda: cosa è costato alla Sicilia e, quindi, al paese non avere seguito la correttissima visione di Cattaneo?

Dunque non da oggi ed in tutto il mondo quello che oggi chiamiamo *"project financing"*, ma che è un metodo antico ed universale, è l'unico metodo seriamente adatto a queste opere. Bisogna ricorrere al mercato ottenendo il *"funding"* più lungo possibile, in modo da proiettare un ritorno serio, credibile, affidabile, ragionevole e non fare come l'Eurotunnel. Oggi il mercato può assicurare un *"funding"* piuttosto lungo, ma forse non ancora sufficientemente lungo come l'opera in questione richiede. Qui e solo qui può intervenire, ad integrazione, il contributo pubblico.

E' necessario ricorrere al mercato perché il mercato finanziario internazionale oggi è immenso ed opere che a noi sembrano grandi sono modeste. A maggio, come AIFI, inviteremo a Venezia, ad un grande incontro che facciamo ogni due anni, i gestori dei più grandi fondi d'investimento del mondo. Sono circa cento persone. Insieme gestiscono risorse finanziarie all'incirca pari al debito pubblico italiano. Le risorse pubbliche devono concentrarsi su progetti non facilmente autofinanziabili: ferrovie, porti, rifacimenti di grandi palazzi pubblici nei centri storici. Ma i progetti autofinanziabili: autostrade, aeroporti, ponti, termoutilizzatori, devono essere finanziati sul mercato. Ma ricorrere al mercato anche perché esso è l'unico che ha i meccanismi contrattuali e di controllo seri per assicurare che la realizzazione di queste opere avvenga con la necessaria onestà e professionalità e, quindi, a costi corretti. Nego che in Italia sia oggi possibile realizzare un'opera pubblica di grandi dimensioni, con onestà e professionalità, se la collochiamo al di fuori dei grandi meccanismi di mercato. Preso atto di questo, le opere pubbliche vanno comunque fatte. Si tratta solo di scegliere le metodologie che possono funzionare.

Quindi nel quadro di un'opera impostata in project financing e finanziata dal mercato internazionale con le metodologie internazionali, cosa questa che è, per me, "conditio sine qua non" di un giudizio favorevole, io sono giunto ad una conclusione favorevole al Ponte sullo Stretto:

- Perché è tecnicamente fattibile;
- Perché è finanziabile
- Perché può essere ambientalmente bellissimo (New York è diventata più bella e non più brutta con il ponte di Brooklyn e lo stesso vale per Istanbul ora)
- Perché è economicamente e socialmente utile
- Perché è un gesto politicamente forte, significativo, un po' audace, capace di suscitare altre energie, altri movimenti.
- Perché unisce fisicamente e culturalmente la Sicilia e quindi il Mediterraneo all'Europa, come suggeriva 140 anni fa Carlo Cattaneo.

Naturalmente esso va inquadrato in tante altre cose che vanno fatte al di qua ed al di là dello stretto. Ma queste altre cose si faranno se si farà il ponte. Chi chiede che queste altre cose vengano fatte prima, come precondizione, chiede un approccio irrealistico, che non si è mai verificato. Questo è il metodo dell'immobilismo. Leggo su un libro giapponese di qualche anno fa questo commento:

"Mentre in Italia si continua a parlare del Ponte sullo stretto di Messina, i giapponesi hanno costruito il Silikan Tunnel, un gigantesco cordone ombelicale sottomarino lungo 54 Km, poggiato sul fondo del mare fino a una profondità di 300 metri, che congiunge Houshu, l'isola di Tokyo, con l'Hokkaido, la grande isola settentrionale che confina con le isole Cumili. Hanno realizzato 11 Km di straordinari ponti sospesi sul mare interno di Seto ed hanno completato l'aeroporto intercontinentale di Osaka, costruito su un'isola artificiale sull'oceano".

E lasciatemi concludere con un altro pensiero del grande lombardo Carlo Cattaneo che, negli ultimi anni, dedicò tanta attenzione al Sud ed in particolare alla Sicilia e Sardegna, concentrandosi soprattutto su strade e ferrovie:

"Pur troppo vi è chi collocando la felicità delle genti non nel moto, come è il desiderio dell'universa natura, ma nella quiete della fossa, vorrebbe che le cose umane fossero tutte con inviolabile norma prefinite. Vorrebbe adunque un magisterio d'arte che numerasse i fili d'ogni tessuto; vorrebbe un'architettura che comandasse anzitempo a tutte le combinazioni della vita; vorrebbe un grado di dovizia perpetuo nelle famiglie; una filosofia di sillogismi perenni, ai quali attingere tutti i particolari della scienza; un dizionario infine nel quale s'impietrisse perfino la parola; sicché un'inesorabile predestinazione aggravasse tutti i pensieri e tutte le speranze dell'uomo.

Ma infelice quella generazione che si proponesse d'essere in tutto come furono i suoi padri! Poiché, quando quelli avessero pure sfolgorato d'ogni valore e d'ogni gloria, i figli, finché nulla aggiungessero alle loro imprese, rimarrebbero tanto da loro degeneri, quanto l'inerzia è diversa dall'opera, quanto l'immobilità è diversa dal moto...

Quindi è necessità, necessità morale, che ogni generazione inalzi i suoi templi e i suoi archi, e modelli le sue sculture, e apra nuove vie per alpi e per lagune, e inarchi nuovi ponti non solo ormai

sui fiumi, ma sui laghi, ma sui mari, e non solo sopra lo specchio delle aque, ma fin per disotto ai tetri loro gorgi. E' mestieri che a forza d'ardimenti e di temerità l'uomo si trovi di repente dubitoso e smarrito a fronte d'immediati ostacoli, affinché il genio allora si svegli, e si avvegga di sé, e affronti con nuovi pensamenti la vecchia natura. E perché questa salutare palestra delli animi dia neruo a tutto un popolo, e diffonda perfino nell'ultima famigliola il polso d'una vita sollecita e intesa, bisogna che tutta la legione delle arti utili si rinovelli a ora a ora dietro i quotidiani della scienza...

Marco Vitale

Catania, 9 aprile 2000