



REALTÀ E PROPAGANDA

Il ponte di Messina è ancora un sogno pieno di incertezze

MARCO PONTI
economista

Il ministro dei trasporti, Matteo Salvini, tratta la vicenda del ponte di Messina come una questione sostanzialmente emotiva: bisogna gettare il cuore oltre ogni ostacolo, e realizzare una grande opera destinata non solo alle due regioni che congiunge, ma alla gloria dell'intero paese.

Senza uno slancio di questo tipo (la fantasia al potere?), dice, non avremmo avuto i capolavori del rinascimento, e in generale le grandi opere del passato. Questo atteggiamento non è certo solo suo: anche Berlusconi se ne avvale per il lancio delle grandi opere dei suoi governi, e neppure la sinistra è stata esente da questa tendenza. Celebre il ministro Pd Graziano Delrio, che proclamò «strategiche, e perciò esentate da qualsiasi analisi economica» opere da lui scelte per oltre cento miliardi di euro.

L'indagine

Chi fosse interessato ad approcci più razionali, può oggi appoggiarsi a molti più dati di qualche mese fa, e considerare una recente analisi economica indipendente pubblicata sul sito di Brtonlus.

Questa analisi sommaria si basa su un'estensiva analisi tecnico-transportistica del ministero, su un modello di simulazione del traffico e sulle prime stime ufficiali dei costi, in attesa che valutazioni più fini vengano prodotte dal ministero competente.

Le stime dei costi di costruzione sono andate rapidamente crescendo, da 7 miliardi a 10 a oltre 13 (15 con le opere accessorie) e si tratta di preventivi, molto spesso ottimistici. Lo stretto è attraversato annualmente da 10,6 milioni di passeggeri, da 670mila camion e da 60mila carri ferroviari.

Si è previsto un forte aumento della domanda complessiva con l'avvento del collegamento fisso, basandosi sulla comparazione dei costi e dei tempi di

viaggio. Si è assunto che l'opera sia a totale carico delle casse pubbliche, altrimenti le stime di traffico (e i benefici relativi) avrebbero dovuto essere meno ottimistiche. Si è assunto anche che la nuova linea alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria sia interamente realizzata, ipotesi molto favorevole al ponte.

Benefici e difetti

I benefici totali sono molto rilevanti, e provengono in larghissima parte dal traffico stradale. Ciononostante, non sono sufficienti a bilanciare costi così elevati. Tuttavia, rispetto ad altre grandi opere come la Tav o l'alta velocità Salerno-Reggio Calabria lo sbilancio è limitato, e pari nello scenario base a circa 3,6 miliardi.

All'ipotesi di base ne sono state affiancate altre ("analisi di sensitività"), con stime differenziate sulla crescita futura del traffico, e sulla capacità di attrarre domanda da altri modi di trasporto, al fine di verificare la solidità dei risultati.

Da queste analisi è emerso un fatto rilevante: dato che le tendenze passate vedono sia un calo dei traffici sullo stretto sia un calo della popolazione e del Pil delle regioni interessate, le previsioni sul futuro risultano essenziali per avvicinarsi alla fattibilità economica del progetto. Quindi diventa essenziale la stima, estremamente incerta, sull'impatto dell'opera sulla inversione di queste tendenze.

I nodi da sciogliere

Ora, sulla mobilità complessiva di Sicilia e Calabria la quota dei traffici che beneficerebbe del ponte rimane molto piccola, quindi non è facile prevedere un impatto tale da capovolgere gli andamenti in atto. Nell'ipotesi più favorevole ci si può spingere ad azzerarli. In quel caso ci si avvicinerebbe alla fattibilità economica, ma con un problema temporale: l'inversione di tendenza dovrebbe avvenire da subito.

Ma vi sono tre altri aspetti economici importanti che vale la pena osservare. Il primo è legato all'occupazione crea-

ta dall'opera: se ne è tenuto conto applicando un prezzo-ombra al fattore lavoro, che rispecchia la situazione occupazionale delle due regioni interessate. Ma non si può dimenticare che opere di questo tipo sono *capital intensive* e comunque creano occupazione temporanea, spesso contrabbandata come "posti di lavoro".

Un secondo aspetto riguarda l'impatto ambientale dell'investimento: oltre alle emissioni "da cantiere", non trascurabili, ci sono impatti di diverso segno su tutti i modi di trasporto (aerei, marittimi, ferroviari e stradali). Prevale gli aspetti positivi, se pure non con valori altissimi.

Un terzo aspetto è quello finanziario: si è assunto che il ponte sia interamente finanziato dalle casse pubbliche, il che ne massimizza traffico e benefici economici, ma certo aumenta i problemi del reperimento delle risorse (l'opera è stata approvata, ma non finanziata). È da auspicare che non si ricorra ad artifici contabili, come caricare i costi su "pedaggi da disponibilità" su Ferrovie dello Stato e Anas, che sarebbero solo partite di giro, trattandosi di SPA interamente pubbliche e sussidiate.

Non si sono considerati i problemi tecnici con rischi tutti assunti dalla mano pubblica e gli impatti sul **paesaggio** e sugli ecosistemi e le relative incertezze, che appaiono da alcune fonti non irrilevanti.

Infine, i benefici dell'opera provengono essenzialmente dal settore stradale: se una quota rilevante dei costi dovesse provenire dall'irrigidimento della struttura necessario per il collegamento ferroviario, una soluzione solo stradale potrebbe avvicinare la fattibilità economica dell'opera.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

