

Appello:

PONTE SULLO STRETTO

No alla tassa sulle Ferrovie Rilanciare gli investimenti che servono al Mezzogiorno

E' finalmente noto l'ultimo tassello che serve ad avviare nelle intenzioni del Governo la realizzazione del Ponte: la Convenzione firmata dai Ministri Tremonti e Lunardi con la Società Stretto di Messina, contiene diverse novità e alcune brutte sorprese. In particolare viene confermato che saranno risorse pubbliche a rendere possibile la realizzazione dell'opera e che il rischio di gestione dei capitali privati verrà garantito da un onerosissimo canone pagato dalle Ferrovie e da un intervento finale da parte dello Stato.

Le risorse a disposizione per la realizzazione sono quelle note:

2,538 miliardi di Euro di investimenti pubblici che coprono il 40% circa della spesa complessiva. L'aumento di capitale della Società Stretto di Messina è già stato deliberato e in parte versato per il 70% da Fintecna, di proprietà del Ministero del Tesoro, per il 15% dall'Anas e per il 15% dalle Ferrovie dello Stato.

I restanti fondi verranno trovati sul mercato nella forma di prestito sulla base del piano finanziario presentato dalla Società Stretto di Messina e vi rientreranno tramite i flussi previsti.

La Convenzione, che stabilisce il rapporto con la Società Stretto di Messina, prevede che a partire dal primo anno di esercizio a questa spettino:

1) **38 milioni di Euro l'anno** da parte del Ministero delle Infrastrutture.

Un importo da aggiornare secondo l'inflazione programmata, che corrisponde ai contributi che attualmente vengono trasferiti dallo Stato a RFI per le attività di traghettamento ferroviario.

2) *Gli introiti della gestione del collegamento viario.*

Le tariffe attualmente in vigore per il passaggio sui traghetti saranno aggiornate secondo il tasso di inflazione reale, con un ridotto arrotondamento in modo da risultare sostanzialmente invariate.

3) *Un Canone annuo da parte di RFI.*

Il canone per il primo anno, il 2012 è di **100,6 milioni di Euro**, ma già nel 2013 passa a 112,7 per crescere nel tempo fino a 142milioni di Euro nel 2041.

4) *Il diritto di compiere tutte le operazioni mobiliari, immobiliari, commerciali, industriali e finanziarie ritenute utili ai fini della gestione.*

5) *Viene introdotto il meccanismo del "Valore di riscatto" dell'opera, per cui lo Stato si impegna a garantire fino al 50% del costo della stessa, facendo fronte quindi anche ai mancati introiti da traffico oltre che al rimborso del capitale.*

Inoltre la Società Stretto di Messina potrà chiedere la revisione del Piano economico-finanziario anche prima delle scadenze previste se i costi dell'investimento saranno

superiori del 10% a quanto previsto, e se vi siano significativi scostamenti dei dati di traffico rilevati nei primi 24 mesi di esercizio rispetto a quanto previsto.

Occorre infatti considerare che i calcoli finanziari vengono realizzati sulla base di una previsione di spesa che riguarda un progetto ancora allo stadio preliminare. Il vero motivo per cui la realizzazione e gestione del progetto non è affidata a soggetti privati sta proprio nella difficile affidabilità delle stime dei costi dell'opera ma soprattutto dei flussi.

L'esperienza dell'Eurotunnel e del Ponte sull'Oresund ha fatto scuola. Proprio le stime sbagliate hanno prodotto per il Tunnel sotto la Manica un debito di 9 miliardi di Euro e una gestione catastrofica tanto che il Direttore Generale di Eurotunnel, Richard Schirrefs, ha dichiarato lo scorso 8 Febbraio "Se l'avessimo saputo, non l'avremmo costruito".

La gestione dell'Oresund sta andando male perchè erano state sovrastimate le previsioni di traffico "locali", tra Copenhagen e Malmoe che dovevano diventare una macrocittà. Nel 2003 la gestione vede una perdita di 45 milioni di euro, e si prevede che solo dal 2008 si comincerà ad avere un pareggio per iniziare a quel punto a pagare i debiti.

1. Le novità della Convenzione

Dalla lettura della Convenzione si possono trarre alcune considerazioni di una certa rilevanza:

1) Le Ferrovie pagano tre volte:

-Con una tariffa altissima.

Oltre 100 milioni di Euro l'anno di canone, tutti gli anni fino al 2041. Tanto costerà alle Ferrovie far passare i treni sul Ponte di Messina secondo quanto stabilito dalla convenzione. Una vera e propria tassa, pesantissima, pari a circa **4 miliardi di Euro in 30 anni**, di investimenti a cui rinunciare.

-Pagando i collegamenti tra il Ponte e la Ferrovia Tirrenica.

La Convenzione stabilisce che **entro il 31 Dicembre 2011 RFI dovrà finanziare e realizzare tre opere "essenziali" per i collegamenti ferroviari**: il collegamento tra il Ponte e Messina, con una nuova stazione (per una stima da parte di Rfi di 0,4 miliardi di Euro); lo spostamento della linea Tirrenica in corrispondenza di Cannitello (perché è previsto di realizzare in quella sede le Torri del Ponte lato Calabria); un nuovo collegamento in galleria con Villa San Giovanni capace di recuperare il dislivello tra la linea "storica" (che corre a pochi metri dal mare) e il Ponte, a 70 metri di altezza tra le delicate montagne dell'Appennino calabro (e una spesa ancora non stimata ma di diverse centinaia di milioni di Euro).

-Avendo garantito l'aumento di capitale della Società Stretto di Messina.

RFI dovrà raggiungere il 15% della quota di controllo, per un valore di circa **400milioni di Euro**.

Dunque rispetto ad oggi, dove le Ferrovie ricevono dal Ministero delle Infrastrutture dei finanziamenti per gestire i traghetti tra Villa San Giovanni e Messina (38 milioni di Euro ogni anno), dal 2012 quando il Ponte sarà in funzione dovranno invece pagare un canone (di oltre 100 milioni di Euro ogni anno).

Eppure i vantaggi in termini di tempo non saranno poi così rilevanti, perché in attesa della realizzazione di una nuova linea ad Alta Velocità da Salerno (450 chilometri), i treni dovranno continuare a percorrere la vecchia linea e comunque andare oltre Villa San

Giovanni per intraprendere un lungo giro capace di superare con pendenze minime i 70 metri di dislivello tra il Ponte e la linea sul mare.

Una spiegazione per il grande investimento da parte delle Ferrovie e per la rilevante Tassa naturalmente c'è: la convenzione deve garantire i prestiti sul mercato e i bond che verranno emessi per coprire il 60% della spesa. E allora chi meglio delle Ferrovie può garantire un esborso sicuro, per di più se già impegnata nella "partita" in quanto finanzia i nuovi collegamenti tra il Ponte e le linee esistenti e ha già garantito l'aumento di capitale della Società Stretto di Messina.

Perché le previsioni di traffico, a opera realizzata, purtroppo non sono incoraggianti e non bastano a garantire gli investitori. I dati dell'ultimo anno confermano una tendenza oramai strutturale nei trasporti che partono dalla Sicilia, crescono con numeri a doppia cifra i traffici merci via nave e passeggeri con aereo, mentre calano quelli attraverso lo Stretto. Proprio per scongiurare la concorrenza i pedaggi per le auto e i Tir verranno tenuti bassi sul Ponte al contrario di quanto avverrà per i treni.

Ma la "tassa" avrà conseguenze rilevanti e ancora non valutabili appieno sul futuro della società e del trasporto ferroviario.

Nel 2012 non esisteranno più le Ferrovie dello Stato come le conosciamo oggi; le Direttive europee obbligano ad accelerare il processo di liberalizzazione da completare per i passeggeri già nel 2011; a separare la proprietà e gestione della rete da quella dei treni che circolano (oggi RFI e Trenitalia), che domani dovranno vedere concorrenza tra operatori. Le conseguenze saranno tariffe più alte per i cittadini e le merci oppure minori investimenti sulla rete.

2) Sono interamente risorse "pubbliche" a garantire la realizzazione, nessun privato rischierà un solo Euro.

Uno degli slogan forti della campagna a favore del Ponte in questi anni, più volte ribadita dalla Società Stretto di Messina, e annunciata dal Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi in persona¹ è che il Ponte verrà realizzato "senza contributi a fondo perduto o il rilascio di garanzie da parte dello Stato".

La Convenzione firmata dal Governo in realtà mostra una realtà ben differente. Nessun investitore privato verrà coinvolto nella gestione economica e nei rischi di un'opera che con gli oneri finanziari costerà oltre 6 miliardi di Euro.

Lo Stato investe infatti direttamente **2,5 miliardi a fondo perduto** attraverso Società che controlla direttamente (Fintecna, Anas, FS); risorse che potevano essere utilizzate in altro modo (dalla riduzione delle tasse ad altre infrastrutture).

Nel meccanismo finanziario è previsto che sarà lo sdoppiamento della concessione in due periodi da 30 anni a garantire di rientrare almeno in parte del "valore di riscatto", sempre a patto che i traffici siano realmente quelli previsti.

Girando alla Società Stretto di Messina **un canone ogni anno direttamente (38 milioni di Euro attraverso il Ministero delle Infrastrutture) o attraverso le Fs.**

Ma soprattutto poiché non si è in grado oggi di garantire sulla veridicità delle proiezioni legate ai flussi, **impegnandosi a coprire la differenza tra quanto previsto dal piano**

¹ Il 14 Gennaio 2004. (Cfr. Il Sole 24Ore, 15-1-2004, pag. 13 "Il Ponte senza contributi dello Stato", di G. Pogliotti).

finanziario e il ritorno di cassa dai flussi (di fatto a rimborsare i privati del prestito, attraverso una complessa partita di giro).

L'Oice – l'associazione di Confindustria delle società di ingegneria – definisce così l'operazione finanziaria messa in piedi dalla Società Stretto di Messina²:

“Nel caso del Ponte di Messina, si tratta di un'operazione di pura “cosmesi”, consistente nell'utilizzo per il finanziamento di una società pubblica, invece che di risorse provenienti dal Bilancio dello Stato, di risorse provenienti da una “privatizzazione” che altrimenti sarebbero andate a confluire nel Bilancio dello Stato. La “cosmesi” è stata probabilmente voluta per ragioni di immagine, per poter sostenere la copertura “privatistica” di un progetto che molti ritengono assai meno prioritario di altri possibili investimenti pubblici. Il piano finanziario si regge soprattutto sulla disponibilità di mezzi propri, sostanzialmente tutti pubblici”.

Un'amara dimostrazione di come non fossero vere tutte le promesse di questi anni sulle merchant bank private, sugli immigrati italiani in America, sulla fila di imprenditori che non aspettavano altro che di finanziare il Ponte.

Il Governo cosciente che il piano finanziario non è credibile ha trovato un efficace artificio contabile per tenere queste voci fuori dal bilancio dello Stato (per non aumentare il debito pubblico) e rinviare di alcuni decenni la restituzione degli oneri sugli interessi e sull'aumento dei costi. In questo modo la spesa per l'opera verrà rinviata alle future generazioni.

Non è indifferente per un Paese come l'Italia, in uno scenario economico come quello attuale una decisione di questa portata, che per lo Stato prevede anche la garanzia sui rischi finanziari che potrebbero venire dalla gestione, oltre a un investimento diretto di 2,5 miliardi di Euro.

2. Le previsioni di crescita del traffico

Nel piano finanziario approvato insieme alla Convenzione la previsione di crescita dei passaggi lungo lo Stretto è rilevantisima. Al 2012 dovrebbero aumentare del 19% i flussi di auto e moto, del 29% i mezzi pesanti, del 94% i traffici ferroviari. E dal 2012 in avanti una crescita inarrestabile, con cifre molto più che doppie rispetto ai transiti attuali.

Gli scenari di incremento del traffico sono stati costruiti considerando un aumento del Pil di gran lunga superiore al 2% l'anno. Per l'aumento del traffico stradale è interessante considerare che nell'intera Sicilia circolano 2.700.000 veicoli.

La crescita del traffico prevista sul Ponte

Anni	2001	2012	2022	2032	2041
Auto e moto	2.299,5	2.732,2	3.710,0	4.538,0	4.735,0
Autocarri e autobus	1.204,5	1.553,3	1.965,1	2.343,6	2.538,0
Carrozze ferroviarie	210,0	407,3	472,8	539,1	577,1

Fonte: Piano economico finanziario. In migliaia di passaggi l'anno

² Oice, analisi su “Risultati e criticità della Legge obiettivo”, 2004.

Occorre ricordare come sia proprio la stima dei flussi a rappresentare il riferimento per il piano economico finanziario, e dunque sia un tassello fondamentale dell'intero sistema. La Società Stretto di Messina nel giustificare la forte stima dei flussi che sarà "l'effetto positivo provocato dalle opere della legge obiettivo e dal prolungamento dell'Alta Velocità ferroviaria fino a Reggio Calabria" a fare da traino.

Ma i flussi previsti dalla Società Stretto di Messina sono in controtendenza rispetto a tutti i dati di questi anni.

Il calo dei passaggi sullo Stretto

Passaggi/giorno	1991	1999	Diff. %
Auto+moto	6.943	6379	- 8%
Autotreni	3.623	3.393	- 6%

Fonte: Advisor, 2000

L'aumento del traffico aereo

	1995	1999	Diff. %
Passeggeri aereo	4.370.990	6.387.500	+ 46%

Fonte: Advisor, 2000

E' infatti del tutto evidente che il Ponte non rappresenta una valida alternativa per il traffico locale, e solo una delle possibilità per il traffico di lunga distanza che ha proprio negli aerei (per i passeggeri) e nelle navi (per le merci) una valida alternativa (visto anche che una volta sbarcati in Sicilia lo stato di strade e ferrovie rimane disastroso). Che si dica che sarà l'Alta velocità a ripagare l'investimento appare quanto meno singolare. Il progetto di collegamento Reggio Calabria-Napoli ha un costo stimato da RFI in almeno 15miliardi di Euro, e soprattutto non è nel piano finanziario delle Ferrovie per i prossimi anni.

Lo studio degli Advisor nominati dal Ministero dei Lavori Pubblici nel 2000 per valutare il progetto evidenziano come il Ponte avrà una forte sottoutilizzazione stradale perché *"non attrae in misura significativa nuovo traffico a media e lunga distanza, né lo sottrae al mare e all'aereo"*. Lo studio degli Advisor sottolinea come *"le tendenze di traffico esistenti non verranno significativamente modificate dalla disponibilità del Ponte come itinerario alternativo: è questa la principale ragione per cui l'utilizzo del Ponte rimane modesta"*.

Nella valutazione economica manca inoltre una stima credibile di un fattore che ha determinato la crisi finanziaria del Tunnel sotto la Manica e crea problemi allo stesso Ponte sull'Oresund: la concorrenza dei traghetti che operano il trasporto passeggeri e auto. Consideriamo che il traffico locale nello Stretto continuerebbe a far uso dei traghetti (in particolare quelli tra le due città, perché il percorso con il Ponte per via delle rampe di accesso allunga di qualche decina di chilometri) e già oggi il 75 % degli spostamenti è senza macchina (il traffico pendolare locale non otterrebbe vantaggi significativi a causa delle congestioni in ingresso ed in uscita dalle città: circa 60 minuti dal centro di Reggio Calabria al centro di Messina). Non c'è risposta da parte della Società Stretto di Messina, ma è inevitabile che dovranno essere fermati i traghetti e limitato lo sviluppo dei porti altrimenti sarà un crack finanziario.

La movimentazione merci in Sicilia

2003	Traffici interni*	Quota %	Traffici verso l'Italia*	Quota %
Strada	28.122,7	91,6	8.572,5	22,6
Ferrovie	207,7	0,7	2.426,7	6,5
Cabotaggio	2.355,6	7,7	26.853,6	70,9
Totale	30.686		37.852,8	

*In migliaia di tonnellate annue

Fonte: Dipartimento trasporti Regione Sicilia

Basta leggere i risultati dell'unica verifica fatta in questi anni sulla disponibilità a partecipare all'investimento da parte di operatori privati, ossia la Commissione del Ministero delle Infrastrutture coordinata da Gaetano Fontana a Settembre 2001 (già in carica il Ministro Lunardi), che riportava le seguenti condizioni per un interesse finanziario nell'operazione:

- Rischi e modifiche di costo a carico dello Stato
- Nessuna concorrenza da parte di traghetti e autostrade del Mare (per cui i Tir devono prendere il ponte e la Salerno-Reggio Calabria e non la nave).
- Canone fisso da parte delle FS (perché sono prevedibili pochi treni).
- Soldi subito, durante i cantieri e non al collaudo.
- Possibilità di negoziazione successiva alla gara.

3. La Convenzione rischia di impedire gli investimenti nel Mezzogiorno e in particolare quelli ferroviari

4 miliardi di Euro dal canone ferroviario, a cui aggiungere almeno 1,2 miliardi di Euro tra opere di collegamento e partecipazione alla Società.

E' la prima volta dal dopoguerra che una così consistente massa di risorse viene investita dalle Ferrovie dello Stato nel Mezzogiorno. Risorse che andranno a risolvere il problema della "continuità territoriale" tra la rete siciliana e quella Tirrenica.

Ma una volta realizzato, il Ponte sarebbe una infrastruttura tecnologicamente senza paragoni al mondo che darebbe però un contributo minimo alla riorganizzazione dei collegamenti tra Sicilia e Italia. Non è infatti lo stretto di Messina il collo di bottiglia dei trasporti tra la Sicilia e la Penisola.

Il rischio concreto che si va a determinare in caso di approvazione della Convenzione e secondo la prospettiva delineata è che si andranno a drenare una quota rilevantisima di investimenti pubblici nel Mezzogiorno e in particolare da parte delle Ferrovie.

La domanda da porsi è se rappresenti una priorità di investimento pubblico l'opera visto che sarà totalmente pagata dallo Stato. Occorre ricordare che in Sicilia la velocità commerciale sulla rete ferroviaria è ancora di 24 km/h, con solo metà delle tratte elettrificate e 105 km a doppio binario. Il contributo dato dalla costruzione del Ponte, in termini di risparmio nel tragitto ferroviario tra Napoli e Palermo sarà purtroppo irrisorio.

I collegamenti tra i capoluoghi di Provincia nel Mezzogiorno

Tratte	Treno più veloce	Km
Reggio Calabria - Bari	6h 32'	455
Catanzaro-Potenza	5h 44' con 2 cambi	350
Lecce - Catanzaro	7h 32' con 3 cambi	385
Palermo -Siracusa	5h 50' con 2 cambi	260
Trapani - Siracusa	9h 35' con 3 cambi	370
Cagliari - Sassari	3h 18'	210

Orario 2004 delle FS

Una delle più grandi bugie scritte e ripetute dalla Società Stretto di Messina è quella per cui il ponte serve soprattutto a rilanciare il trasporto ferroviario. Al contrario proprio la Convenzione dimostra che saranno le Ferrovie a pagare il prezzo più alto, in termini di investimenti a cui rinunciare, dalla realizzazione del Ponte.

Del resto è noto come lo stato delle Ferrovie sia drammatico nel Mezzogiorno e nessun intervento si stia realizzando: l'unico progetto in corso di realizzazione dal 1996, ma sostanzialmente fermo per la mancanza di risorse, è l'infinito raddoppio della Palermo-Messina, mentre i treni che girano sono vecchi, lenti e la rete è ancora in larga parte non elettrificata.

Per quanto riguarda le strade nulla è cambiato; si stanno portando avanti con tempi biblici il completamento della Palermo-Messina (si parla del 2006) e della Catania-Siracusa, oltre all'adeguamento della Salerno-Reggio Calabria (prevista nel 2008, ma manca una parte delle risorse).

Bene che vada la logica è sempre quella stradale (e il Ponte serve a questo, con pedaggi molto bassi per auto e Tir) e sempre in direzione Nord-Sud. Ma è fuori dal tempo ragionare con un ottica rispetto ai collegamenti nel Mezzogiorno, come se l'unica direttrice sia sempre quella verso Nord, quando si ragionava ancora con l'idea di avvicinare il bacino di mano d'opera e l'interscambio di prodotti alimentari e lavorati. Oggi la realtà economica è profondamente diversa e i problemi più rilevanti riguardano proprio gli spostamenti interni, tra Bari e Reggio, tra Salerno e Lecce dove la rete ferroviaria ha la stessa offerta del dopoguerra.

Se si vuole aiutare a costruire una prospettiva di sviluppo attraverso i trasporti per il Mezzogiorno bisogna superare gli schemi tradizionali. Non servono l'Alta Velocità ferroviaria o nuove grandi autostrade, ma una seria manutenzione, adeguamenti e potenziamenti con investimenti rilevanti. Il Sud ha una eredità di reti in pessimo stato, da lì bisogna partire.

Oggi tutti gli scenari di mobilità per il Mezzogiorno dimostrano come sia necessario diversificare l'offerta di trasporto in funzione delle diverse esigenze di merci e passeggeri, medie e lunghe distanze, tipologie di merci, stagionalità turistica, puntando sulla integrazione tra le diverse modalità di spostamento.

Perché se si fa il Ponte nient'altro si farà al Sud nei prossimi 15-20 anni per disegnare una nuova politica dei trasporti e dello sviluppo. Se il Ponte verrà realizzato verranno posti forti limiti all'utilizzo dei traghetti e al rilancio del cabotaggio.

E' allora forte il rischio di realizzare una ennesima *Cattedrale nel deserto*, molto simile a storie già sentite dei Poli industriali, alle dighe, ai collegamenti mancanti al Porto di Gioia Tauro.

A voler restare nel settore dei trasporti, sono tante le opere infrastrutturali necessarie ed urgenti che attendono di essere realizzate:

- Ferrovie: potenziamento e collegamento della rete tirrenica con Taranto e Bari; potenziamento delle linee tra Catania, Messina e Palermo, adeguamento di ferrovie vecchissime come la Palermo-Agrigento e la Ragusa-Catania.
- Portuali: il rafforzamento dei collegamenti e delle strutture nelle aree portuali di Messina, Palermo, Trapani, Catania, Villa San Giovanni, Gioia Tauro e Taranto.
- Stradali: adeguamento della Statale Jonica, completamento dei collegamenti alla A3 in Calabria, adeguamento dei collegamenti tra Catania, Siracusa e Gela.
- Aeroportuali: soprattutto per il trasporto dei prodotti agricoli siciliani e per il traffico passeggeri.

Per questi motivi i suddetti firmatari chiedono:

al Governo

al Parlamento Nazionale

ai Consigli Regionali della Sicilia e della Calabria

-di cancellare gli oneri a carico delle Ferrovie dello Stato per il finanziamento del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina previsti dalla Convenzione;

-di riaprire un confronto sugli investimenti infrastrutturali nel Mezzogiorno, che parta dal rinunciare all'idea di realizzare il Ponte per mettere al centro dell'attenzione le priorità che riguardano le ferrovie, i porti, la sicurezza stradale e avviare così uno sviluppo capace di rilanciare il turismo, di creare occupazione, di riqualificare il territorio.