

## Tra terra e mare

**Ponte sullo Stretto: pronti a partire con i lavori. Ma restano le incertezze sui costi, sui finanziamenti e sui tempi di realizzazione dell'opera che rendono esitante l'iniziativa privata. Le perplessità riguardano anche lo Studio di Impatto Ambientale effettuato sul progetto preliminare e non sul definitivo. Il progetto dell'Alta Velocità procede come da programma, anche se restano problemi di rapporti con il territorio e di impatto archeologico**

A cura di Francesca Cusumano e Francesco Arbore

Il forum si è tenuto a Roma presso la sede dell'OICE, il dibattito ha visto protagonisti:

**Pietro Ciucci,**  
*amministratore delegato della Società Stretto di Messina S.p.A.;*

**Antonio Savini Nicci,**  
*amministratore delegato della TAV Spa;*

**Fausto Giovanelli,**  
*senatore dei Ds, membro della commissione Ambiente;*

**Antonio Nastasi,**  
*direttore tecnico di Bonifica Spa;*

**Enrico Zanchini,**  
*membro della segreteria nazionale di Legambiente;*

**Nicola Greco,**  
*presidente dell'OICE;*

**Antonella Baccaro**  
*moderatore, Corriere della Sera.*

*Linea AV Roma - Napoli. Interconnessione di Cassina (FR).*



Antonella Baccaro

**Antonella Baccaro:** Esiste una letteratura a proposito degli studi di impatto ambientale dell'Alta Velocità e del ponte, condita da vivacissime polemiche. Addirittura ad un certo punto - e mi sembra abbastanza curioso - le due opere sono state messe in contrapposizione dalle osservazioni dell'Associazione Industriali di Milano, preoccupata del fatto che l'attenzione rivolta dal Governo al ponte sottraesse risorse alla prosecuzione del progetto Alta Velocità. Altre polemiche sono giunte, da parte di chi contesta l'attuale normativa, per sottolineare come in particolare gli Enti locali non possano controllare la conformità dei lavori eseguiti rispetto al progetto preliminare. Tanto che il problema dei ricorsi continua ad essere molto spinoso. Altre critiche sono state rivolte all'indirizzo della Commissione Via che non sarebbe un organismo super partes, perché comunque di nomina ministeriale. Le tematiche per un dibattito anche vivace, visti i protagonisti di questo forum, non mancano. A questo punto cedo la parola all'ingegner Greco come padrone di casa.

**Nicola Greco:** Credo che sia davvero una felice circostanza quella di poter affrontare con questa duplice ottica l'evoluzione del tema, così come è stato introdotto. Non era scontato che il progetto dell'Alta

**Nicola Greco: "Se è vero che il rapporto fra grandi opere e Ambiente è un argomento fondamentale da affrontare... è vero anche che serve la certezza dei tempi, delle procedure e degli impegni economici senza i quali le opere non si fanno."**

Velocità un giorno diventasse il "passato", invece si è riusciti in questa impresa accumulando una messe di esperienze vissute, di cui l'ingegner Savini è chiaramente portatore e di cui spero, tutti, da una parte e dall'altra riusciremo a fare tesoro. Sull'altro versante c'è l'opera che per questo Paese consideriamo il "futuro": il ponte sullo stretto che ha già superato alcune fasi decisive. Ed è



Nicola Greco

proprio la complessità della materia che dà luogo a confronti dialettici: se è vero, infatti, che il rapporto fra grandi opere e Ambiente è un argomento fondamentale da affrontare con tutto il rigore, tutta l'attenzione, tutta la capacità di studio e di controllo possibili, è vero anche che servono determinate certezze, tra cui fondamentalmente la certezza dei tempi, delle procedure e degli impegni economici senza i quali le opere non si fanno.

**Baccaro:** Vorrei, adesso, sentire l'esperienza diretta del dottor Ciucci.

**Pietro Ciucci:** La nostra è l'esperienza di una società e di un progetto che hanno fatto da apri-pista della nuova procedura. Come Bonifica sa bene, lo studio di impatto ambientale è stato affidato, con una gara internazionale, a un consorzio guidato dal francese Systra, di cui Bonifica era parte importante, anche per la conoscenza storica che aveva del progetto. Il tema ambientale è stato affrontato con il massimo impegno ed attenzione. Lo studio di Impatto ambientale si compone di una serie di elaborati che cercherò di sintetizzare. Cominciamo con la Valutazione ambientale strategica (VAS) che ha comportato il confronto tra i due sistemi di attraversamento dello Stretto (ponte e collegamento marittimo) finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile, nonché di integrazione e sviluppo territoriale. La soluzione ponte è risultata



Pietro Ciucci

fortemente preferibile alla soluzione del traghettamento potenziato, in particolare per il raggiungimento dei seguenti principali risultati: drastico abbattimento delle emissioni di gas di scarico; consistente riduzione dei tempi di attraversamento (che per il traffico su ferrovia si riducono in media di oltre 2h e per il traffico su gomma di circa 1h); sensibile riduzione della congestione delle aree urbane; maggior grado di integrazione socio-economica delle aree urbane dello Stretto; positivi effetti sull'economia e sul quadro occupazionale.

Al riguardo lo studio ha previsto, nei sei anni di cantiere, un incremento dell'occupazione diretta ed indiretta pari a circa 40.000 unità limitatamente alle Regioni dello Stretto.

Sempre nell'ambito dello studio è stata sviluppata l'analisi costi/benefici con riferimento a quattro ipotesi evolutive che



tengono conto delle diverse possibilità di crescita del Pil meridionale (alta/bassa) e di scenari trasportistici (favorevoli/sfavorevoli). Le conclusioni dimostrano la fattibilità economica del progetto, anche nell'ipotesi di una "bassa" crescita del Pil associata ad uno scenario trasportistico "sfavorevole". In particolare: il valore attuale netto economico risulta sempre positivo, i benefici sono superiori ai costi in tutti gli scenari considerati. Il Saggio di Rendimento Interno Economico risulta compreso tra un minimo del 9% ed un massimo del 12%. L'ottimizzazione tecnica del progetto, unitamente all'adozione delle più moderne tecniche di cantierizzazione, movimentazione e smaltimento dei materiali, ha determinato, inoltre, una significativa riduzione - dell'ordine del 25% - dell'impatto ambientale rispetto al progetto di massima del 1992.

**Baccaro:** È possibile valutare il costo di questa riduzione?

**Ciucci:** Non è facile quantificare il costo di questi migliora-

**Pietro Ciucci: "L'obiettivo del monitoraggio ambientale è, non solo garantire che il Ponte venga costruito nel miglior modo possibile e nel rispetto dei costi previsti, ma che, ove possibile, favorisca un processo di riqualificazione delle aree interessate dalla costruzione."**

menti, ma le posso indicare quali interventi hanno determinato tale ottimizzazione tecnica del progetto. Il profilo del ponte è stato abbassato sulla costa siciliana di circa 11 metri, con la conseguente riduzione di circa 400 metri del viadotto Pantano; è stato aggiornato il sistema viario delle aree di esazione, sensibilmente ridotto sul lato Sicilia e completamente eliminato sul lato Calabria; è stato previsto l'allaccio diretto del Ponte con la linea ferroviaria ad alta capacità, eliminando così, rispetto al Progetto del 1992, circa 21 Km di gallerie; sono stati eliminati inoltre 2.000 metri di viadotto sul totale dei tracciati; sono state

individuato vie alternative attraverso il mare per il trasporto dei materiali, così da non interferire con la viabilità locale, e aree di stoccaggio e di accumulo dei materiali in luoghi remoti e, comunque, scarsamente abitati.

Ma l'impegno della Società in materia ambientale non si è concluso con la fase di progettazione, continuerà infatti durante la realizzazione e la gestione dell'opera.

Un progetto come questo è un vero laboratorio di ricerca scientifica, di ricerca sui materiali, sulla tecnologia e sul monitoraggio ambientale. A quest'ultimo riguardo la Società avvierà a breve la gara per la

sceita dei soggetti che dovranno realizzare il Piano di Monitoraggio Ambientale che dedicherà una specifica attenzione alla previsione ed attuazione di tutte quelle iniziative che si riferiscono alla verifica delle ricadute ambientali e socio-economiche sul territorio, derivanti dalla realizzazione del ponte rispetto alle ipotesi progettuali ed alle previsioni stimate. L'obiettivo del monitoraggio ambientale è, non solo garantire che il ponte venga costruito nel miglior modo possibile e nel rispetto dei costi previsti, ma che ove possibile favorisca un processo di riqualificazione delle aree interessate dalla costruzione.

**Baccaro:** È anche vero, però, che la Commissione, che ha valutato il ponte non era ancora integrata dai rappresentanti delle regioni. La loro presenza probabilmente avrebbe portato a valutazioni diverse. Intanto ci sono due ricorsi che sono stati persi...

**Ciucci:** Vorrei precisare che il Ponte è un'opera di preminente interesse nazionale a carattere interregionale e collegata funzionalmente ad una rete interregionale. Per tali opere, la composizione della Commissione Speciale di Valutazione di Impatto Ambientale del Ministero dell'Ambiente, per intenderci quella che ha esaminato lo Studio di Impatto Ambientale elaborato dalla Società, è disposta ai sensi dell'articolo 1 comma 7 del Decreto Legislativo 190/02. A proposito dei ricorsi ricordo che nel mese di dicembre ne sono stati presentati quattro contro la delibera del Cipe n.



**Ponte sullo Stretto di Messina, simulazione della vista aerea.**

66 del 1° agosto 2003 che ha approvato il progetto preliminare del Ponte. Tali ricorsi sono stati presentati presso i Tar della Calabria, del Lazio e della Sicilia, da parte delle Associazioni ambientaliste (Italia Nostra, Wwf, Legambiente, Cesia), della Federazione dei Verdi, del Comune di Villa San Giovanni e di un gruppo costituito da 107 cittadini di Messina. Vi ricordo che il 28 gennaio 2004 la Prima Sezione del Tar Calabria ha respinto l'istanza cautelare avanzata dal Comune di Villa San Giovanni, ritenendo che non sussistessero gli estremi per l'accoglimento della domanda di sospensione in ragione della non attualità dei danni paventati. Il 18 febbraio la Prima Sezione del Tar Lazio ha respinto i ricorsi presentati dalle Associazioni ambientaliste e dalla Federazione dei Verdi. Le sentenze, con le relative motivazioni, non sono state ancora rese note. Il 3 marzo la Prima Sezione del Tar della Sicilia, sede di Catania, ha rigettato la domanda di sospensione dell'esecuzione dei provvedimenti impugnati fino alla successiva Camera di Consiglio all'esito della restituzione degli atti da parte della Corte Costituzionale. Tale Tribunale ha infatti sollevato questione di costituzionalità nei riguardi di alcuni aspetti della Legge 443/01 (Legge Obiettivo), della Legge 166/02 e del Decreto Legislativo 190/02, nella parte in cui non prevedono, a giudizio dei ricorrenti, adeguate forme di partecipazione degli enti locali alle decisioni in ordine all'approvazione dei progetti preliminari delle opere pubbliche. Infine il Consiglio di Stato

dovrà decidere prossimamente in merito al regolamento di competenza, così come richiesto dai legali della Stretto di Messina, per affermare la competenza in materia del Tar Lazio.

**Baccaro:** La valutazione di impatto ambientale secondo gli ambientalisti lascia un po' orfana la fase della cantierizzazione che non viene, secondo le critiche, valutata sufficientemente. Ci vuole illustrare meglio, architetto Zanchini, le vostre perplessità?



Enrico Zanchini

**Enrico Zanchini:** Credo che sia utile tornare sulla Legge Obiettivo, al fine di capire che cosa ha funzionato e che cosa non ha funzionato. E' evidente che il ponte sullo stretto era la prima opera e scontava tutti i problemi e tutti i difetti di una legge che era in fase di prima applicazione. Il difetto sostanziale di questa normativa - partendo dal presupposto che noi non diciamo che le opere non vanno fatte - è costituito dal fatto che la Legge Obiettivo di fatto non ha compiuto selezioni per quanto riguarda le opere. Si pensi che sono stati sostanzialmente presentati per le valutazioni d'impatto ambientale circa 150 progetti, tra autostrade, ferrovie, tunnel,

**Enrico Zanchini: "Perché in Italia non si può fare come negli altri Paesi europei, dove la valutazione sul preliminare è utile a capire per un Paese se quel progetto è il più efficace, il più utile, se è opportuno e i problemi che può incontrare?"**

etc. Questo è evidente che crea dei problemi alla Commissione VIA. In altri termini c'è un problema di efficacia, di trasparenza di tutto questo procedimento.

Dei 150 progetti presentati di fatto 145 sono stati approvati e 5 sono stati ritirati ma nessuno fino adesso è stato bocciato. Questo fa capire anche qual è il clima che si respira rispetto anche all'efficacia della valutazione.

E' possibile che non si possa fare come negli altri Paesi europei, dove la valutazione sul preliminare consente a un Paese di capire se quel progetto è il più efficace, il più utile, se è opportuno e i problemi che può incontrare?

Pensiamo solo a quanto è aumentato il livello di conflittualità. Un contenzioso ascrivibile all'inadeguata partecipazione e all'insufficiente confronto con il territorio. La Commissione precedente metteva a disposizione del cittadino comune una stanza dove fare le fotocopie di tutti i progetti in esame. Oggi ci sono 1.500 progetti e di fatto è impossibile vedere questi progetti a Roma. Con la nuova normativa di fatto il progetto viene depositato, con le sue tonnellate di carte, noi possiamo partecipare nei 30 giorni previsti ma tutto

quello che succede dopo non è possibile conoscerlo. Questo sicuramente non aiuta, credo che alcune osservazioni anche da parte nostra potrebbero essere utili, invece di fatto questa verifica non c'è. Allo stesso tempo è diminuita la qualità dei progetti perché è aumentato il loro numero senza che siano state definite caratteristiche uniche. Ma è proprio qui il vero punto centrale quello del rispetto dei tempi e dei costi. Per le opere che faremo è importante sapere esattamente quanto spendiamo. Invece oggi, con i progetti preliminari che abbiamo, non lo sappiamo. La legge obiettivo, nella sua attuale configurazione, non permette ai privati di rischiare le proprie risorse, atteso che i progetti preliminari sono, a mio avviso, scarsamente affidabili. In Europa il progetto del ponte sull'Oresund, come il tunnel sotto la Manica, come tanti altri, possono metterli a gara e un privato rischia le proprie risorse sulla gestione perché sa quanto spende e in quanti anni lo può realizzare. Credo che con questi progetti preliminari nessun privato rischierà mai, d'altra parte fino ad oggi non ho esperienza di qualche privato che stia rischiando.



Antonio Nastasi

**Antonio Nastasi:** A differenza di quanto affermato da Zanchini, vorrei sottolineare l'importanza della valutazione dell'impatto ambientale fatta sul progetto preliminare. Ciò consente, infatti, da subito di "sfruttare" quel processo iterativo per risolvere le problematiche di natura progettuale, apportando quei miglioramenti volti a minimizzare l'impatto ambientale. E' fondamentale che queste problematiche siano analizzate da subito all'interno di questo processo, anche per una giusta valutazione dei costi.

Un altro aspetto su cui voglio rispondere è quello che riguarda la fase della cantierizzazione, che può sembrare la più invasiva per un territorio. Ora questa fase, se pensiamo al progetto del Ponte sullo Stretto, prevede invece una valorizzazione del territorio. Sono stati infatti previsti nel progetto tutti i sistemi di mitigazione nella fase della cantierizzazione, tali da rendere *minimo* l'impatto sul territorio. Si è studiato, infatti, come avere una movimentazione dei materiali esclusivamente via mare, sono state da subito individuate le aree di scarico e di deposito temporaneo nelle aree di cava e sono state analizzate molto a fondo le problematiche connesse con

l'impatto ambientale dovuto alle discariche e alle cave. Sistemi tali da restituire, a valle della costruzione, un territorio - oggi per certi versi degradato in quanto ha subito un processo di antropizzazione non regolato - addirittura migliorato dal punto di vista ambientale, in un progetto integrato.

**Baccaro:** L'opposizione sostiene che questa esplosione progettuale da parte del governo faccia parte del regno dei sogni. Ma la verifica su quanti di questi progetti sulla carta corrispondano anche a quelli del precedente governo ha stabilito che non c'è una sostanziale differenza. Qual è l'aspetto critico, senatore Giovanelli, che voi ponete rispetto alle scelte di questo Governo?

**Fausto Giovanelli:** E' difficile negare che l'opera - ponte abbia un senso, un valore, anche qualche significato storico oppure simbolico e non



Fausto Giovanelli

solo. Per quanto riguarda più specificamente la sostenibilità ambientale credo che un grande ponte sia certamente progettabile, concepibile, realizzabile con forme che in qualche modo rendano sostenibile l'impatto. Nessuna pregiudiziale c'è, dunque, dal punto di vista della fattibilità ambientale, piut-

## Fausto Giovanelli: "Le procedure della VIA sono diventate alquanto modulabili essendo alla fine ricondotte per la decisione finale all'autorità politica e in particolare all'autorità dell'esecutivo."

tosto la mia osservazione è che quest'opera non risponde a una priorità vera, ma soprattutto ad una esigenza del governo di forte comunicazione. Sulla valutazione di impatto ambientale devo dire che ho trovato dall'inizio una sorta di idiosincrasia di questo governo su tutto ciò che ha sapore di ambiente. Va aggiunto che nel nostro Paese la VIA è stata letta spesso come un'arma di freno, utilizzata per tutto e per il contrario di tutto visto che a livello europeo è normata con l'enunciazione di principi, a cui non sempre però corrisponde una pragmatica ed effettiva efficacia delle procedure che sono diventate alquanto modulabili essendo alla fine ricondotte per la decisione finale all'autorità politica, ed in particolare all'autorità dell'esecutivo. La Commissione, invece, ritengo possa avere un grande valore purché venga garantita una sua maggiore terzietà, attraverso un intervento procedurale che la faccia dipendere meno dall'autorità, dando così maggiore autorevolezza a chi è chiamato a farne parte. La stessa Commissione in prospettiva potrebbe essere sostituita da una agenzia per l'ambiente e il territorio che, utilizzando conoscenze già sedimentate, possa essere una garanzia permanente per il Paese.

**Baccaro:** La parola alla TAV...

**Antonio Savini Nicci:** Il rapporto con il territorio connesso al progetto alta velocità, è intenso: si pensi che la Torino-Milano-Napoli passa per sei regioni e incontra 220 comuni. Noi, dunque, siamo una delle poche opere che effettivamente può parlare, avendo una consolidata esperienza sui molti aspetti del confronto tra il proponente (responsabile dell'infrastruttura) e il territorio sulle diverse esigenze. Accanto all'aspetto ambientale, infatti, abbiamo anche quello sociale e culturale: un pacchetto integrato di questioni che vanno considerate contestualmente. Vorrei sottolineare poi il forte sforzo finanziario di questa relazione ferroviaria: la Torino-Milano-Napoli ha comportato esborsi finora pari ad oltre 12 miliardi in lavori. Il bilancio ad oggi è soddisfacente: la Roma-Napoli è al 90%, la Bologna-Firenze è al 75%, la Milano-Bologna è al 43%, la Torino-Milano è al 54%. Siamo consapevoli di non aver completato il nostro programma, ma riteniamo però di poter cominciare a tracciare dei bilanci di un progetto di sistema. Ancora un ultimo dato che mi preme di ricordare: nel 2002 abbiamo fatto 2,3 miliardi di lavori e nel 2003 ne abbiamo fatti 3,5 miliardi, sempre di euro. Sono 7.000 miliardi di vecchie lire l'anno scorso che

saliranno ad oltre 8.000 di vecchie lire nel 2004. Il nostro è quindi un progetto che marcia. Lo "storico"

Il progetto alta velocità nella sua dimensione attuale si è inserito in un contesto dove c'era una attesa sul territorio di opere non realizzate, c'era un problema di mobilità irrisolte, sia su ferro che su strada, ma irrisolte veramente, quindi c'era una impreparazione di tutto, compresi i progettisti. Pesava negativamente inoltre l'impreparazione degli enti territoriali. Il meccanismo è partito lento anche perché obiettivamente si parlava di cose che erano nuove. Questo va detto, così come va sottolineato che le normative erano francamente più soggettive che oggettive e quindi consentivano una serie di interpretazioni non sempre coerenti. Noi di fronte a questa situazione siamo stati costretti ad affrontare una serie di argomenti per primi. Non ce ne facciamo un vanto, è stata una necessità. Ad esempio l'osservatorio ambientale, in base ad un accordo da noi firmato con il Ministero dell'Ambiente, ce lo siamo inventato noi nel 1994. Un organismo necessario perché la conferenza dei servizi non poteva, per definizione, affrontare tutti gli argomenti. Accanto a questi problemi ambientali andavano affrontati anche quelli di tipo sociale, per esempio gli espropri: nel '95, '96, decidemmo di firmare accordi con le associazioni agricole di settore per istituire delle regole generali che consentissero ad ambo le parti di fare riferimento a parametri certi.

Questo ha portato un dialogo giusto, corretto, che ha ridotto il contenzioso al 2 - 3 per cento,



Antonio Savini Nicci

anche se poi vedremo quanto hanno impattato tutte queste cose sui costi.

#### *La valutazione d'impatto archeologico*

C'è stato poi il problema enorme dei ritrovamenti archeologici. Anche in questo caso abbiamo cercato di darci delle regole. Purtroppo i risultati su questo versante non sono soddisfacenti. Abbiamo fatto un monitoraggio per andare ad individuare il tracciato di tipo archeologico precedente, basato ovviamente sulla planimetria. Nonostante questo quel sistema non ha funzionato. Abbiamo proposto di fare una valutazione di impatto archeologico, anche se è abbastanza strano che fossimo noi, controllati, a proporre l'iniziativa a chi la doveva prendere. Ma l'archeologia è incontrollabile e soprattutto non oggettiva. Bisogna ammettere che siamo veramente ancora molto indietro. Ci sono infine le incertezze normative.

Credo sia noto a tutti che abbiamo un problema di materiali di scavo della Bologna-Firenze, sintetizzabile nel fatto che non si sa se quello che scaviamo è rifiuto o meno. In proposito credo che sarebbe necessaria una chiarezza normativa superiore per evitare contenziosi defatiganti.

## Antonio Savini Nicci: "Il progetto alta velocità nella sua dimensione attuale si è inserito in un contesto dove c'era un'attesa sul territorio di opere non realizzate."

**Baccaro:** Il complesso sistema illustrato dall'ing. Savini Nicci vi soddisfa architettato Zanchini? Sentivo prima delle valutazioni molto positive rispetto ai progetti. Fino a che punto sono positive?

**Zanchini:** Io non credo che ci sia stato in questi anni un processo efficace, altrimenti non ci sarebbero voluti 5 anni per procedere, non credo che la soluzione passi attraverso la Legge Obiettivo, però bisogna distinguere, bisogna capire bene quale sia stato il motivo di questa lentezza. Loro, (l'alta velocità) fanno un mestiere particolare: hanno dovuto aver a che fare con sei regioni, 200 sindaci, consigli comunali, conferenze di servizi con 80 sindaci, una cosa complicata quindi. Il tema è: qual è il metodo oppure il processo efficace per prendere le decisioni? Nel caso della Tav la valutazione di impatto ambientale è durata pochissimo. Il loro problema è stato invece il difficile consenso da parte del territorio. Qui ha pesato negativamente il potere di veto dei Comuni. In realtà si è creata una attesa spasmodica da parte dei Comuni. Quello del Mugello, ad esempio, che non aveva mai avuto nella sua storia infrastrutture, perché era considerato ai margini della Toscana, improvvisamente con l'arrivo dell'alta

velocità, sperava di poter realizzare opere che non si erano mai realizzate. Ci sono ovviamente comuni che contano di più e comuni che contano di meno; il comune di Vicenza ad esempio sta creando qualche problema per la decisione di dove passa l'alta velocità, altri comuni contano meno perché c'è un peso politico diverso. Tutto questo con i temi ambientali andrebbe in qualche modo reso trasparente. Credo che, per esempio, il tema ambientale vero sia una valutazione il più possibile indipendente e sulle questioni vere, cioè si chiarisca quali sono i contenuti del progetto preliminare veri, qual è il margine di questa Commissione che deve essere in qualche modo indipendente e oggi non è così, perché non ci sono dei criteri veri e non c'è una Commissione indipendente. Alla fine è il revisore politico che decide. Tornando al Ponte...

Per quanto riguarda, invece, la valutazione del ponte noi pensiamo che il tema fondamentale sia che il ponte è una opera a sistema, quindi che vada valutato il costo a sistema: ferroviario e stradale. Ma questo non è avvenuto: ciascuno ha dato conto solo di quello ferroviario. In Calabria poi i collegamenti in parte verranno fatti dall'ANAS. Non c'era quindi la possibilità di

un giudizio complessivo, rispetto ad un progetto che è complessivo, è un insieme. Il vero tema rispetto alle ferrovie è che il ponte ha un meccanismo di finanziamento molto complesso, realmente molto sofisticato. Quello che prima veniva dallo Stato per i traghetti viene trasferito alla Stretto di Messina: 38 milioni di euro. C'è inoltre un canone annuo per le ferrovie, che le ferrovie debbono pagare dall'inizio che è una cifra realmente consistente su cui, secondo noi, andrebbe fatto un dibattito. Dal 2011, quando si inaugurerà il ponte, fino al 2041 la cifra è di 100 milioni di euro il primo anno, a crescere fino a 140 milioni, ogni anno. Questa cifra, messa tutta insieme, non era mai stata investita dalle ferrovie negli ultimi 20 anni, non credo quindi che ci sarà la possibilità di fare altre opere al Sud. Penso che per come è il quadro dei finanziamenti previsti al Sud nei prossimi anni, questo modificherà molto lo scenario. Significa che forse, se si realizzerà il ponte, le ferrovie avranno il costo per il ponte, poi qualcuno dovrà pagare e pagherà lo Stato, oppure i treni che passano sopra attraverso le tariffe.

**Baccaro:** Ci sono due repliche a questo punto. Cominciamo con Ciucci e poi Savini Nicci.

**Ciucci:** Mi dispiace notare che

sono state fatte una serie di osservazioni, derivanti da una lettura un po' superficiale del progetto e per affermazioni non dimostrate. Circa il canone annuale che Rete Ferroviaria Italiana dovrà corrispondere alla Stretto di Messina per gestione della linea ferroviaria del ponte, affidata dalla Legge a RFI, sottolineo che è stato concordato con Rfi in sede di Accordo di programma. Si basa sulle attuali tariffe pagate dalle Divisioni Passeggeri e Cargo di Trenitalia ad RFI, incrementate di un "premiumpremium" connesso principalmente al risparmio di tempo (in media oltre due ore) ed al conseguente aumento di produttività nell'impiego di materiale rotabile. Tale maggior costo non deve essere necessariamente trasferito a carico degli utenti finali, ma ad esso si potrà far fronte con il recupero di efficienza e con il risparmio di costi ferroviari di esercizio.

Il canone minimo fissato in Convenzione per il periodo di esercizio 2012-2041 è pari a circa 100 milioni di euro (a prezzi stimati 2012). Tale valore rispecchia la suddetta ipotesi tariffaria nonché le stime di traffico ferroviario minime tra quelle elaborate nei quattro scenari considerati ai fini dello Studio di fattibilità finanziaria.

*La parte dello Stato*

Lo schema di finanziamento predisposto dalla Società non prevede l'erogazione di contri-

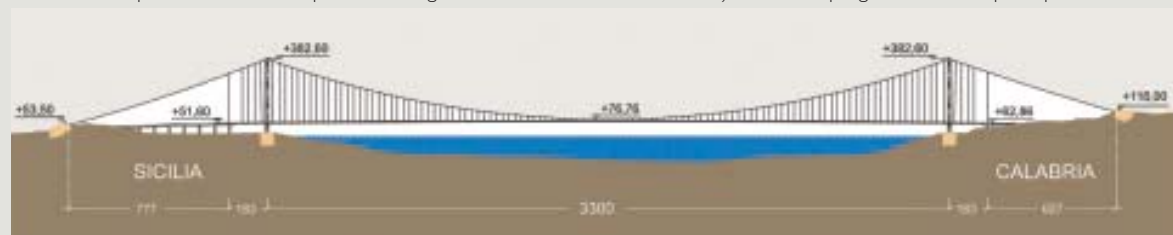
buti a fondo perduto, né il rilascio di garanzie da parte dello Stato. La fattibilità finanziaria dell'opera si basa su un aumento di capitale della Stretto di Messina di 2.500 milioni di euro, pari a circa il 40% del fabbisogno complessivo, da erogarsi progressivamente in relazione all'avanzamento delle attività di costruzione. Le residue occorrenze finanziarie, circa il 60% dei fabbisogni, saranno coperte attraverso finanziamenti di tipo project finance contratti in più tranche sul mercato internazionale dei capitali. Tali finanziamenti saranno pertanto garantiti dai flussi finanziari generati dalla gestione dell'opera.

I risultati ottenuti dalle analisi finanziarie evidenziano la capacità dello schema individuato di assicurare agli azionisti - pur in assenza di qualsiasi contributo pubblico a fondo perduto - un rendimento adeguato in tutti gli scenari trasportistici considerati. E' opportuna una riflessione per chiarire la natura del capitale di rischio che gli azionisti e principalmente Fintecna, Anas e RFI immetteranno nell'iniziativa.

Tali risorse destinate al ponte rappresentano un investimento imprenditoriale, basato su analisi di rendimento e prospettive di recupero e non un contributo a fondo perduto. Infatti, seppure il capitale di rischio investito nel progetto proviene da Società a controllo pubblico (Fintecna, Anas e RFI), il suo impiego

discende da analisi tecniche di investimento ed è disciplinato da logiche tipicamente privatistiche di mercato. Il vero impiego di "risorse pubbliche" si avrebbe qualora il progetto, secondo schemi seguiti in passato, venisse finanziato in larga misura (almeno il 50%) con contributi a fondo perduto. Una società per azioni, seppure a controllo pubblico, in generale investe in un progetto quando i parametri consentono di prevedere il recupero del capitale e la sua remunerazione. E' questo il motivo per cui le risorse destinate al ponte non potrebbero essere impiegate in altri progetti che non avessero la possibilità di remunerare e rimborsare il capitale. Peraltro, non gravando la realizzazione del ponte sul bilancio dello Stato, le risorse disponibili potranno essere destinate alla realizzazione di altre opere previste dal Governo.

**Savini Nicci:** Sono convinto anch'io che il ponte lascerà qualcosa di meglio rispetto a quello che si è trovato quando si è iniziato a progettare. Sono convinto, del fatto che tutte le grandi opere che si realizzano hanno il diritto-dovere di lasciare una ricaduta. Detto questo, volevo chiarire subito una cosa: la Torino-Milano-Napoli, sto parlando della prima fase, passa per sei regioni e incontra 220 comuni, quindi parliamo di altra



Ponte sullo Stretto di Messina, sezione longitudinale.

cosa; il ponte è un ponte, bellissimo, difficile, difficilissimo, ma dal punto di vista della relazione con il territorio si limita solo alla sua enorme problematica. Sul piano dei costi voglio fare un esempio: la Torino-Novara ha pagato al territorio, perché la scelta è stata di affiancare strettamente la ferrovia all'autostrada per evitare di impattare sul territorio, circa 1.500 milioni di euro. Che cosa vuol dire ha pagato al territorio? Significa che il costo della linea paga 1.500 milioni di euro al miglioramento del corridoio. Oggi noi ci troviamo nella divertente situazione in cui la permeabilità della linea ferroviaria sarà di grande livello e la permeabilità dell'autostrada che sta affianco non lo sarà. Corretto? Sbagliato? Non lo so, lo lascio alla vostra valutazione. Certamente è anomalo e vizioso che vada ad impattare sul costo della linea ferroviaria. Questo è un altro stimolo di riflessione.

**Baccaro:** Che ne pensa, senatore Giovanelli?

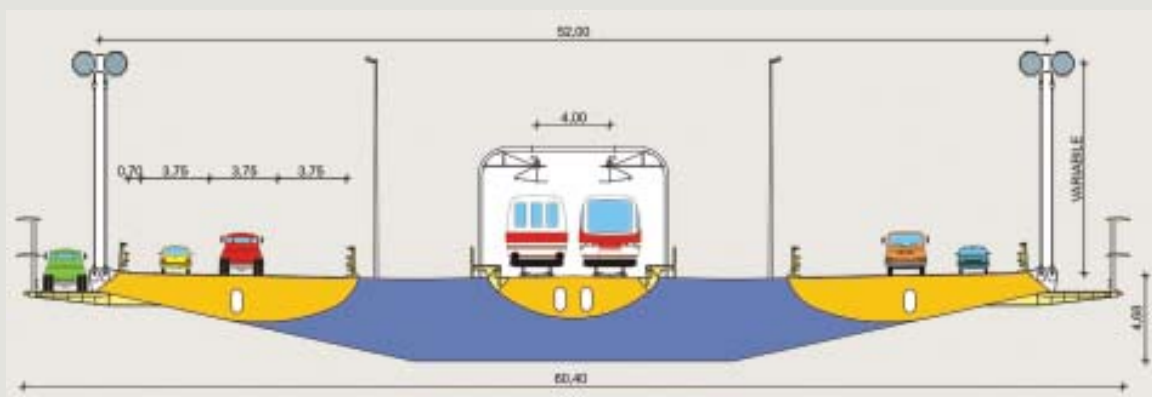
**Giovanelli:** A me pare che l'operazione alta velocità sia tutto sommato una delle più grosse

operazioni di riequilibrio modale che ha portato a realizzare la più grande galleria europea, quella sulla Bologna-Firenze che è un'importante opera di ingegneria. Mi pare anche che l'operazione nel tempo abbia trovato un rapporto con il territorio migliore di come era stata concepita all'inizio; il tempo è stato utile. C'è un altro aspetto su cui vorrei spendere qualche parola. Dopo aver proclamato e sbandierato il federalismo, si è dato luogo ad una legislazione che ha suscitato un contraddittorio costituzionale con le regioni. Mi pare che con questo Governo sia stata indebolita tutta la politica del territorio, soprattutto se si considera che siamo un Paese ad intenso consumo di territorio. La responsabilità di tale forte pressione sul territorio non è imputabile tanto alle infrastrutture, quanto piuttosto ad un consumo privato del territorio, massivo, diffuso, massacrante. Per questo motivo, nonostante la differenza nell'individuare l'esigenza di opere pubbliche, non è che si possa stare a discutere molto quando a Milano la gente fa cinque ore di coda per andare a lavorare tutti i giorni: è necessario rimuovere le inefficienze che

abbassano sensibilmente la qualità della vita della gente. Per tale ragione non si può demonizzare un programma di riqualificazione del nostro sistema di infrastrutture pubbliche che persegue un preciso obiettivo: migliorare la mobilità-del Paese.

**Greco:** Voglio sottolineare in chiusura la mia opinione su due punti estremamente importanti. Da una parte si è detto - e io mi permetto di non condividerlo - che i progetti sono troppi e troppo poco il tempo per esaminarli. Ma i progetti sono una ricchezza e la Legge Obiettivo doveva accelerarne i tempi di approvazione e se ha accelerato ben venga. Magari avesse conseguito tutti i suoi obiettivi come in questo caso. Sul fatto che poi ci siano delle cose da mettere a punto, siamo tutti perfettamente d'accordo; ma che metterle a punto voglia dire che i cittadini devono sostituire le istituzioni perché le istituzioni per definizione sono politicizzate, anche questo è già un poco più difficile da seguire. Bisogna trovare degli obiettivi in comune. E' un fatto che oggi non sono, come ho sentito dire, le incertezze del progetto i rischi veri per cui i capitali priva-

ti non si trovano, sono le incertezze contro quel progetto. Oggi parliamo di qualche cosa che si fa in 5 anni, dopo essere stato discusso per 6 anni. Al contrario si potrebbe discutere qualche mese per fare qualcosa in qualche anno, ciò andrebbe nella direzione della certezza, dunque, nella direzione della possibilità di avere anche capitali privati. E in questo caso parlo da impresa, di poter intervenire nel finanziamento delle grandi opere. Per noi che siamo i tecnici, è bello sentir dire che esiste il gap infrastrutturale, è bello sentirlo ripetere perché significa che forse lo vogliamo davvero colmare. Il fatto che l'alta velocità non sia più demonizzata, com'è stata purtroppo nel passato, ma considerata un'opportunità di questo Paese, è molto bello sentirlo dire. E mi è piaciuta l'osservazione che ha fatto il senatore Giovanelli sul fatto che non siano necessariamente le infrastrutture a consumare il territorio, ma il consumo individuale. Detto questo, la differenza di opinioni è una assoluta ricchezza, come quella dei progetti è una ricchezza del sistema. Grazie a tutti, in particolare all'opera preziosa della nostra moderatrice.



Ponte sullo Stretto di Messina, sezione dell'impalcato.