

GRANDI OPERE

Quel mutuo sul Ponte: 12 milioni sprecati

Antonello Mangano

VILLA SAN GIOVANNI (RC)

Il Cipe ha ormai spostato ad altre opere 1,624 milioni di euro precedentemente assegnati alla Stretto di Messina spa. Nell'immaginario collettivo la questione del Ponte sullo Stretto è stata definitivamente sepolta. Invece continuano gli sprechi, che pagheremo per almeno undici anni. Ovvero il periodo del mutuo - con interessi a totale carico dello Stato - acceso per completare i lavori di Cannitello. Si tratta di una "piccola opera" da 26 milioni progettata per spostare un chilometro di binario, tecnicamente «un lavoro propedeutico finalizzato a risolvere le interferenze con il futuro cantiere della torre calabrese del Ponte». L'ideale prima pietra fu posta dal governo Berlusconi nel 2009. I lavori dovevano essere conclusi lo scorso giugno, ma i ritardi si vanno accumulando per ogni tipo di motivo: dal ritrovamento di una discarica abusiva (inclusi 6mila metri cubi di conglomerati cementizi) alle difficoltà nell'approvvigionamento delle travi; dalle alluvioni fino all'iniziativa "Puntualità Treni", prevista da Rete ferroviaria italiana per le ultime festività natalizie, che «ha determinato la sospensione temporanea delle attività interferenti con la linea ferroviaria esistente».

«Il defianziamento era già stato deliberato dal governo Berlusconi nella legge di stabilità», ci spiega Guido Signorino, economista dell'Università di Messina. «Ma non siamo tornati alla situazione di stallo del governo Prodi. Il progetto definitivo è stato consegnato e potrebbe essere comunque approvato dal Cipe, facendo scattare il conto alla rovescia delle penali».

Villa San Giovanni, 13 mila abitanti nei pressi di Reggio Calabria, vive

il destino di essere un imbarcadere con le case intorno. Qui approdano i traghetti che vengono dalla Sicilia. L'incanto del mare e del paesaggio contrasta con le brutture costruite dall'uomo. Reticolati in stato di abbandono sul lungomare, blocchi di cemento in acqua e pontili mai terminati. I nomi evocativi della toponomastica (Lungomare Cenide, viale dei Marinai) sono offesi dalle mostruosità del ciclo del cemento.

Nascosto da un sottopasso, accanto al depuratore, troviamo il cantiere di Eurolink. Adesso è una grande doppia galleria, un enorme blocco grigio calato tra le montagne e il mare. Il treno descriverà una curva anziché una retta. Per le Ferrovie è solo un piccolo passo verso la liberazione del *water front* villese. Ma tra binari e mare ci sono le case e il progetto appare di lunghissimo periodo. Intanto bisogna finire i lavori in corso, completare la "curva" e dismettere la vecchia linea. «Si poteva fare in maniera diversa», commenta Salvatore Lo Balbo della segreteria nazionale Cgil. «Senza tutto quel cemento armato e quel calcestruzzo. Hanno scelto di "tombizzare" il binario».

Nel frattempo i soldi sono terminati. Il 3 febbraio scadrà il bando indicato dalla "Stretto di Messina" e rivolto alle banche. La società ha avviato una gara per ottenere un mutuo da 12 milioni e 204 mila euro. Durerà 11 anni. «Gli oneri di ammortamento per capitale e interessi sono a totale carico dello Stato», specifica il documento. Potranno partecipare gli istituti finanziatori iscritti agli albi bancari. Vincerà chi sarà in grado di offrire «il minor *spread* sul tasso fisso regolante la seconda fase del mutuo. In caso di offerte ex aequo si prenderà in considerazione il minor *spread* offerto sul tasso variabile regolante la prima fase del mutuo».

A Cannitello il capocantiere, l'addetto alla contabilità e quello amministrativo sono stati messi in mobilità già a luglio 2011. Il consorzio Eurolink è composto da cinque grandi multinazionali delle costruzioni: Impregilo, la maggiore impresa italiana

del settore; Cmc, colosso del mondo delle cooperative, Condotte d'Acqua e infine la spagnola Sacyr e la giapponese Ishikawajima - Harima. Tutti insieme non sono in grado di mantenere in organico pochi addetti. «La riduzione del personale avverrà soltanto al termine del completamento delle opere civili» del cantiere calabrese, ci spiegano i responsabili di Impregilo.

«In Italia il debito è diventato un modello», ci spiega Ivan Cicconi, uno dei massimi esperti italiani di lavori pubblici. «Quello di Cannitello almeno è trasparente, in altri casi è occultato. Il problema è che lo pagheranno le generazioni future. Le grandi imprese sono interamente garantite dallo Stato».

«Il governo ora propone i *project bond*», aggiunge Guido Signorino. «Abiliterebbero i *general contractors* a emettere obbligazioni finalizzate alla realizzazione delle opere. Si espandono le forme di "leasing in costruendo". Le amministrazioni pubbliche consentono la realizzazione di opere concedendo la proprietà demaniale (e magari partecipando in maniera non prevalente al finanziamento), ma impegnandosi a versare a opera realizzata un canone annuo al privato realizzatore, garantendone in tal modo la redditività. Si tratta del meccanismo già utilizzato per Rfi in relazione al Ponte: la tasa annua di 100-130 milioni. L'uno e l'altro strumento sono orientati a caricare sullo Stato il rischio dell'opera e a generare debito pubblico futuro».

Il costo già sostenuto dai contribuenti per il Ponte (tra progetti, monitoraggi, studi preliminari) è stato valutato in 400 milioni. E sono state avviate anche le procedure di esproprio. Nell'ottobre 2012, in un albergo di Villa, la società ha depositato centinaia di pagine di particelle catastali e i nomi di 586 proprietari. Un pasticcio ulteriore in grado di produrre nuovo contenzioso e danno alle casse statali.

Dal 2009
è aperto
il cantiere
preliminare
del Ponte sullo
Stretto.
Ma i soldi sono
già finiti