

# **50 E UNO MOTIVI PER DIRE NO AL PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA**

**a cura di Nino Principato**

- 1 - Il ponte è un progetto completamente slegato da qualsiasi disegno di nuovo sviluppo per la Sicilia e per la Calabria;
- 2 - Non esiste ponte al mondo ad unica campata, stradale e ferroviario, che superi i 1.100 metri. Allo stato attuale delle conoscenze un ponte ad unica campata di 3.300 metri di lunghezza, potrebbe essere costruito solo tra 100 anni;
- 3 - Stime ufficiali prevedono che il traffico stradale previsto nel 2032 sia di soli 18.500 autoveicoli al giorno, quando, se davvero si volesse ripagare il ponte con i pedaggi, bisognerebbe garantirne per lo meno 100.000, con le disastrose conseguenze prevedibili per le aree urbane di Messina, Villa S. Giovanni e Reggio Calabria;
- 4 - L'occupazione temporanea negli 8 anni di cantiere, stimata dal Governo, è gonfiata del 100% e sarà richiesta manodopera ad alta specializzazione che escluderà le maestranze locali mentre si nasconde che, a regime, verranno tagliati centinaia di posti di lavoro tra gli addetti del traghettamento;
- 5 - Con opere, cantieri, discariche, cave, si devasterà un habitat unico nel Mediterraneo per la ricchezza della biodiversità e 11 tra siti di interesse comunitario e 2 zone di protezione speciale, tutelate dall'Europa. La qualità della vita di decine di migliaia di cittadini che vivono sulle due sponde, sarà compromessa definitivamente;
- 6 - Si vuole realizzare un'opera inutile e devastante qual è il ponte quando ancora a Messina mancano i termovalorizzatori, che eliminerebbero lo storico problema delle discariche dei rifiuti;
- 7 - Dovranno essere realizzate gallerie artificiali in corrispondenza di via S. Cecilia e via Aurelio Saffi, per tutta la loro lunghezza, per far passare i binari ferroviari che dovranno raccordarsi al ponte, con gravi problemi e ripercussioni sul traffico veicolare, sulla qualità della vita degli abitanti, sul collettore fognario principale S. Cecilia che dovrà essere spostato altrove, sulla grande quantità di reperti archeologici a partire dall'epoca preistorica che si porteranno alla luce e che imporranno, non si sa per quanto tempo, il blocco dei lavori;

8 - Dal 1971, anno di costituzione della Società Stretto di Messina SpA, al 2000, sono stati spesi circa 100 milioni di euro per avere, in cambio, solo relazioni e progetti, cioè carta con niente di concreto;

9 - Gli scavi per i piloni a terra, che riguarderanno oltre 8 milioni di metri cubi di terra (una cifra catastrofica!), dovranno poi essere smaltiti, dove?

10 - Esistono reali e legittimi dubbi sugli impatti nell'ambiente marino e sulle falde idriche;

11 - Il ponte è stato dichiarato resistente ai terremoti fino al 7,2° della scala Richter, dimenticando che il terremoto di Messina del 28 dicembre 1908 fu della scala 7,1° Richter, praticamente analogo a quello che si prevede dovrebbe resistere il ponte, fermo restando che sono sempre possibili terremoti superiori al 7,2° Richter;

12 - Il ponte, nel periodo della cantierizzazione, sarà inevitabilmente un inferno per le città dello Stretto. Si pensi solo al passaggio dei camion per il trasporto di almeno 11 milioni di metri cubi di terra e ghiaia e per il resto dei materiali. Si pensi, anche, al danno arrecato per la costruzione dei raccordi stradali e ferroviari. Al contempo non sono finanziati interventi di riqualificazione urbana: Messina e Reggio rimarranno, quindi, quelle che sono sempre state;

13 - E' bene ricordare che in Sicilia 800 km di rete ferroviaria sono da elettrificare e 1440 sono da potenziare. Solo 195 km di rete sono a doppio binario e solamente la metà è elettrificata. Secondo l'orario delle Ferrovie, da Ragusa a Messina si impiegano 6 ore di viaggio e da Agrigento a Messina 5 ore!;

14 - Il 40% dei finanziamenti sarà ripartito tra FINTECNA, REGIONE SICILIA, REGIONE CALABRIA, FERROVIE DELLO STATO E ANAS: saranno, quindi, soldi pubblici. Per il restante 60% permangono le incertezze degli investitori per la scarsa redditività dell'opera. Chi investirà nel ponte dovrebbe avere una concessione di almeno 50 anni (oltre, rispetto a quanto prevede la normativa in vigore) per ridurre il tempo di ammortamento che comporterebbe l'applicazione di pedaggi elevati, tali da disincentivare gli utenti;

15 - L'opera, ponte e raccordi, costerà 4,6 miliardi di euro (valori al 2002);

16 - Il prof. Federico Mazzolani dell'Università "Federico II" di Napoli, uno dei maggiori esperti italiani in strutture d'acciaio, ha affermato in una sua recente pubblicazione che, allo stato attuale delle conoscenze tecniche, un ponte di 3,3 km a unica campata e a doppio impalcato (stradale e ferroviario) sarà realizzabile solo tra 100 anni!!!

17 - “La posa in opera dei cavi, che hanno una lunghezza complessiva di 5.500 metri, avviene mediante una tecnica denominata dell’”aerial spinning” consistente nella posa del primo filo della singola fune (ogni fune comprende 504 fili) mediante impiego di un elicottero. Si segnala che questa tecnica è stata adottata solo per lunghezze pari a meno della metà, il che comporta pesi pari a circa la metà di quelli richiesti nel caso in esame. Basta pensare che il peso di un filo di queste dimensioni supera i 1.000 kg. Questa operazione appare quanto mai difficile e pericolosa” (Ing. Antonio Maria Michetti, docente Università di Roma “La Sapienza”);

18 - “Sono inoltre previsti aggiustamenti, mediante l’impiego di martinetti piatti, una volta completata la singola fune perché questa deve essere posizionata nella sua esatta configurazione geometrica sollevandola e spostandola longitudinalmente fino a quando la fune medesima non avrà assunto la convenuta freccia nella campata centrale. Il tutto appare molto poco chiaro” (Ing. Antonio Maria Michetti);

19 - “Il ricorso a ridotti spessori delle lamiere costituenti i cassoni, per contenere il peso proprio delle strutture, comporta la necessità di dover impiegare dei condizionatori per il trattamento dell’aria (localizzati all’interno dei cassoni). Tali condizionatori servono per evitare la formazione della condensa che potrebbe a sua volta far insorgere fenomeni di corrosione nelle lamiere, inconveniente particolarmente dannoso in questo caso visto proprio l’esiguo spessore delle lamiere. A parte il non trascurabile problema di dover mantenere costantemente in funzione un sistema di impianti di dimensioni enormi (perché deve essere trattato un volume di aria pari a 269.000 m<sup>3</sup> visto che ogni cassone deve essere dotato di propri condizionatori, con sicuri problemi manutentivi), questa esigenza comunque obbliga il ricorso all’uso di saldature escludendo la possibilità di collegamenti di tipo bullonato. Un sistema differente da quello della saldatura non renderebbe perfettamente stagni i cassoni. La struttura dell’impalcato assemblato esclusivamente per saldatura rappresenta una soluzione del tutto innovativa ed è un elemento sulla cui affidabilità vengono espressi forti dubbi da tutte le commissioni” (Ing. Antonio Maria Michetti);

20 - Un modulo completo del peso di 880 tonnellate è costituito da due traversi a interasse di 30 metri, da 4 cassoni stradali e da 2 cassoni ferroviari. “Per avere un’idea, tali dimensioni (60 x 52 x 4,5 metri) sono paragonabili a quelle di un edificio del tipo industriale monopiano compreso però di tutte le strutture, dalle fondazioni al solaio di copertura. Tale edificio deve essere portato, con apposite chiatte, al momento attuale inimmaginabili, in mare aperto sotto i cavi, innalzato per circa 70 metri e attaccato a dei pendini, a loro volta attaccati alle funi sovrastanti. Per rendere pensabile una cosa di questo genere è necessario e indispensabile che ogni chiatta sia dotata di appositi piedi scorrevoli che partano da lunghezza 0,0 metri in corrispondenza del punto di carico a terra a non si sa quale profondità per appoggiarsi

sul fondo. Una volta trovato l'appoggio occorre agganciare l'elemento ai pendini posti a circa 70 metri di altezza, sperando che non tiri vento. Sia i pendini che i cavi dai quali discendono sono peraltro mobili. Sarà possibile tutto ciò?" (Ing. Antonio Maria Michetti);

21- Il tipo di pavimentazione stradale previsto è costituito da un manto in mastice bituminoso di modesto spessore (4 cm), praticamente incollato con resine alla superficie metallica dell'impalcato. "A seguito delle variazioni di temperatura che subisce rispetto alla superficie di acciaio su cui è incollato, è possibile il distacco del manto stesso rispetto alla lastra di acciaio sottostante in alcuni punti. Inoltre, si fa presente che questo manto bituminoso è applicato sulle due carreggiate con pendenze del 2% convergenti verso l'interno del ponte; sotto l'azione del vento i singoli cassoni di impalcato possono avere rotazioni tali che vengono a configurarsi pendenze trasversali anche del 7% con possibilità di contropendenze. Nel caso di pioggia è possibile, pertanto, il ristagno dell'acqua sulla superficie, in quanto non si può contare sull'effetto drenante dello strato, essendo questo, per definizione, un manto chiuso, praticamente impermeabile data la presenza dello strato di acciaio sottostante. In situazioni del genere si può verificare la perdita di aderenza delle ruote dei veicoli rispetto alla superficie bagnata e l'effetto *spray*, responsabile delle condizioni di scarsissima visibilità, specie nel caso delle manovre di sorpasso" (Ing. Antonio Maria Michetti);

22 - "Nel caso di un ponte lungo 3.300 metri, come campata centrale, è necessario adottare dei giunti nelle rotaie [*all'attacco con la terra ferma*] ed è richiesta una sovrapposizione delle rotaie stesse di  $\pm 3,40$  metri per un valore complessivo di 6,80 metri. Si segnala che il massimo giunto fino ad oggi effettuato è pari a  $\pm 1,20$  metri. Su tale argomento anche il prof. Di Majo nel suo articolo cita: "Molte perplessità lasciano invece altre proposte, come quella dei giunti di estremità con un ricoprimento di 7,0 metri ( $\pm 3,40$  m.), dove soprattutto per la continuità del piano stradale si richiedono accorgimenti che non sembra siano stati sufficientemente approfonditi" (Ing. Antonio Maria Michetti);

23 - "I blocchi di ancoraggio hanno dimensioni gigantesche e pari a 328.000 m<sup>3</sup> lato Sicilia e 238.000 m<sup>3</sup> in Calabria. Queste sono solo le dimensioni delle fondazioni, ma per il blocco lato Sicilia sono previste anche delle sottofondazioni perché il terreno sottostante va tutto trattato con la tecnica del *jet grouting*. Date le dimensioni delle fondazioni, da un calcolo effettuato occorrerebbero 5-6 mesi solo per smaltire il calore d'idratazione, che raggiunge temperature di 70-80° C con evidenti rischi di fessurazione" (Ing. Antonio Maria Michetti)

24 - "Quando l'impalcato arriva in corrispondenza del pilone terminale, come elemento strutturale prosegue solo il cassone ferroviario mentre gli altri due sono a sbalzo rispetto a questo e vincolati con un meccanismo di cerniere. La soluzione

appare quanto mai teorica con scarse possibilità di realizzazione pratica” (Ing. Antonio Maria Michetti)

25 - “Vengono descritte le indagini che sono state effettuate (come da richiesta iniziale del rapporto sulla fattibilità dell’opera) riguardanti i seguenti aspetti: orografia, geologia, geofisica, geosismotettonica, dall’ultima delle quali risulta peraltro che: “l’indagine geotettono-cinematica di dettaglio dello Stretto di Messina e i meccanismi sismofocali in gioco hanno evidenziato e descritto 13 movimenti deformativi ancora attivi, fra cui blocchi a faglie in sovrascorrimento, movimenti progressivi, faglie dirette, depressioni”. A tutti i problemi sopraelencati si aggiunge anche la pericolosità del sito” (Ing. Antonio Maria Michetti);

26 - “Dai dati esposti dai progettisti si rileva che, sulla base delle misurazioni campionarie effettuate in località Punta Faro (molto prossima alla zona di ubicazione del ponte) a diverse quote, vi sono 26 giorni all’anno in cui la velocità del vento raggiunge e supera i 15 m/s (burrasca debole). “Non deve quindi essere trascurata o el tutto esclusa l’eventuale interruzione o parzializzazione della transitabilità sul ponte, sia stradale sia ferroviaria o di entrambe, qualora non fossero più verificate le minime condizioni necessarie e sufficienti a garantire la sicurezza di circolazione degli utenti”. Questo significa in pratica che dovrà comunque essere mantenuto attivo anche un servizio di traghettamento di pari efficienza per tutti quei giorni nei quali il ponte sarà dichiarato non transitabile” (Ing. Antonio Maria Michetti);

27 - “Poiché il ponte scorre a una quota superiore ai 70 metri sul livello del mare e la stazione di Messina è situata al livello del mare è necessario annullare questo dislivello di quote in un tratto molto limitato con pendenze compatibili con quelle richieste dalle esigenze della strada ferrata. Questa esigenza impone di realizzare, dopo l’arrivo in Sicilia sulla terra ferma, una galleria a spirale di 15 km di lunghezza. C’è da chiedersi se sia del tutto agevole un viaggio che termina con un tragitto di 3,3 km sul mare aperto a 70 m. s.l.m. in condizioni di velocità controllata (in relazione alla velocità del vento del giorno) e con un successivo percorso all’interno di una galleria di 15 km che si avvolge su se stessa; sembra più un percorso da luna-park che un tranquillo viaggio” (Ing. Antonio Maria Michetti);

28 - “Il ponte sullo Stretto di Messina, così come concepito e a causa dell’assenza di particolari materiali ancora da scoprire o da sperimentare, non può essere considerato come un ponte classico, sia pure da primato, ma potrebbe piuttosto essere inteso come un’opera mastodontica e di grande effetto così come lo sono certamente le piramidi d’Egitto, il Colosseo di Roma, o in alternativa un simbolo tipo la Tour Eiffel e la Statua della Libertà. Con la differenza, però, che le prime opere citate hanno caratteristiche di indubbia solidità, che gli hanno permesso di mantenersi nel tempo e darci memoria di epoche fiorenti e straordinarie mentre il Ponte, così come concepito e, non scodiamoci, così come localizzato (in una zona fortemente ventosa, sede di faglie attive), non ha assolutamente questi requisiti. Per non parlare poi

dell'impostazione che è più prossima a quella di una grande e sofisticata "macchina" dotata di centraline elettroniche e sensori che controllano continuamente il suo funzionamento e che garantiscono un'ottima prestazione se tutto procede secondo le specifiche progettuali, ma che entra in crisi totale non appena anche solo uno di questi sistemi si danneggia" (Ing. Antonio Maria Michetti);

29 - "La riduzione dei tempi e quindi dei costi di trasporto sulle lunghe distanze è sicuramente trascurabile. Si otterrebbe un risultato migliore se si facessero interventi cento volte meno costosi sui tratti stradali del Mezzogiorno" (Prof. Domenico Marino, Economista, Università Mediterranea di Reggio Calabria);

30 - "L'economia delle due regioni, Calabria e Sicilia, non ha dimensioni tali da giustificare un investimento di queste proporzioni. Cioè l'opera non sarà mai in grado di remunerare il capitale investito a causa delle ridotte dimensioni degli scambi economici attivabili. Questi flussi di merci hanno ormai altre vie di trasporto (le cosiddette "autostrade del mare") più veloci, economiche ed ecologiche (Prof. Domenico Marino);

31 - La redditività e la convenienza del Ponte dipendono in larga parte dal contributo del turismo diretto e indotto. "Va però fatto un bilancio e valutata attentamente l'entità di questo incremento. Lo Stretto di Messina rappresenta di per sé un'attrattiva dal punto di vista turistico; l'altissimo valore ricreativo del paesaggio, lo scenario unico di un mare inserito dentro una conca illuminata dal sole, la straordinaria ricchezza in termini di biodiversità dei fondali, le acque limpide, sono tutti aspetti che il Ponte verrà inevitabilmente a deturpare, allontanando il turismo naturalistico e ambientale che in prospettiva costituisce uno dei flussi più consistenti. Rimane da dimostrare che l'opera infrastrutturale porterà ad un incremento di turisti. La moderna impostazione di un'analisi dei flussi di visitatori mette in evidenza il ruolo prevalente dell'organizzazione dell'offerta rispetto alla dotazione delle bellezze naturali. Il caso portato come esempio dai fautori del Ponte, quello della Tour Eiffel, non regge. Infatti, Parigi è una città dotata di un'offerta turistica molto diversificata, nel cui contesto la celebre torre di ferro assume un ruolo importante, ma non decisivo. L'infrastruttura, cioè, non necessariamente porta a un incremento dei flussi di visitatori se non si migliora l'offerta turistica complessiva [*non ci dimentichiamo che il Ponte unirà Villa San Giovanni con Messina, non Roma con Firenze! N.d.C.*]. In sintesi, il Ponte non accresce, anzi fa diminuire il potenziale turistico dell'area dello Stretto" (Prof. Domenico Marino);

32 - Che interesse può avere l'ipotetico turista a sobbarcarsi un viaggio non indifferente solo per vedere il Ponte e poi fermarsi a Villa S. Giovanni o a Messina per spendere valuta pregiata e portare a queste città benefici effetti indotti? Nessuno, dal momento che Messina e Villa S. Giovanni resteranno le stesse città che erano prima, non possiedono attrezzature ricettive, servizi e motivi forti da calamitare l'interesse turistico per un passaggio che sia solo di transito: i turisti vedranno il

Ponte, lo fotograferanno e poi proseguiranno direttamente e ancora più facilmente, via autostrada, verso località dove andare a spendere i loro quattrini: Taormina, Palermo, Cefalù, Agrigento, Noto ecc.;

33 - “Se facciamo riferimento alla mobilità interna, quella cioè con origine e destinazione all’interno dell’area urbana dello Stretto, il Ponte produrrebbe un peggioramento delle condizioni attuali di accessibilità: spostarsi da Reggio a Messina o viceversa diverrebbe estremamente oneroso in termini di tempo e di pedaggio” (Prof. Domenico Marino);

34 - “Sulla mobilità di lunga distanza, essenzialmente di tipo merci, si avrebbe un risparmio di circa 10-20 minuti in condizioni di normalità, rispetto alla situazione attuale. Non si dimentichi che le situazioni di congestione sono ugualmente possibili anche in presenza dell’infrastruttura di attraversamento (ad esempio, in presenza di incidenti o di particolari condizioni meteorologiche), per cui è solo possibile il confronto fra situazioni di normalità” (Prof. Domenico Marino);

35 - “Il risparmio di tempo prodotto dall’opera non è sufficiente a dimostrare la convenienza economica dell’investimento per i seguenti motivi:  
una spesa 100 volte inferiore a quella del Ponte, diretta al potenziamento delle infrastrutture autostradali e viarie in Sicilia, produrrebbe un risparmio in termini di tempo di percorrenza di circa 30-60 minuti;  
il risparmio di 10-20 minuti è ininfluenza sui tempi di percorrenza per le lunghe distanze;  
la dimensione ottimale per il trasporto delle merci è costituita dal trasporto su lunga distanza via mare, con costi privati e sociali notevolmente inferiori. Per queste ragioni non è assolutamente sostenibile la convenienza dell’infrastruttura Ponte in relazione alla mobilità nell’area” (Prof. Domenico Marino);

36 - “Dal punto di vista economico, il pedaggio può essere rappresentato come un classico problema di *road pricing*: essendo un’infrastruttura soggetta a congestione, infatti, l’obiettivo di un pedaggio dovrebbe essere quello di limitare l’accessibilità, perciò la somma da corrispondere dovrebbe essere elevata, anche perché la fattibilità dell’opera nel suo complesso dipende da un valore ingente del dazio. In tal senso, però, il pedaggio diviene un sistema di regolazione dei prezzi, e una cifra onerosa, in presenza di una domanda elastica, produce lo spostamento molto accentuato verso altre modalità di trasporto, in particolare verso il trasporto marittimo. Il pedaggio, poi, si tradurrebbe per i calabresi e i siciliani in una tassa di attraversamento che peserebbe principalmente su di loro” (Prof. Domenico Marino);

37 - “L’infrastruttura Ponte è inutile e diseconomica. Non serve alle comunità locali, non è strategico per gli spostamenti di lunga distanza, difficilmente si autofinanzierà e soprattutto non è funzionale al modello di sviluppo dell’area dello Stretto. La Calabria e la Sicilia, se vogliono avviare processi virtuosi di sviluppo, devono puntare sulle loro risorse territoriali, sulle vocazioni caratteristiche degli ambiti locali, devono costruire processi endogeni, valorizzando le tante ricchezze sia ambientali sia storico-culturali di cui dispongono” (Prof. Domenico Marino);

38 - “Oltre che inutile e diseconomico, questo Ponte sembra sostanzialmente legato a una filosofia vecchia e arretrata dello sviluppo, una filosofia che non tiene conto dell’evoluzione e della complessificazione del sistema economico contemporaneo e che continua a proporre vecchie ricette per la soluzione dei problemi, quando invece bisognerebbe agire rapidamente con strumenti nuovi e adeguati ai tempi” (Prof. Domenico Marino);

39 - “Dal punto di vista economico l’*affaire* Ponte sullo Stretto è un clamoroso spreco, che se attuato andrà a costituire un grave danno per l’economia e il benessere sociale dei cittadini, in particolare siciliani e calabresi. Nel progetto del Ponte vengono ipotizzati tassi di crescita del flusso medio annuo di passeggeri pari all’1,7% nello scenario “peggiore” e al 4,3% nel caso “migliore”. Com’è noto, convenzionalmente il traffico passeggeri è posto in relazione al PIL con un parametro pari a 0,7 (ossia, ogni punto percentuale di crescita economica “produce” un incremento di domanda di traffico passeggeri pari allo 0,7%). Ne consegue che i tassi medi annui di crescita impliciti dell’economia siciliana o meridionale (ossia, le percentuali a cui dovrebbe crescere il prodotto in Sicilia o nel Mezzogiorno affinché la domanda di attraversamento possa andare oltre 1.700.000 passeggeri, o di oltre 4.000.000 di passeggeri) sono ben superiori a quelli dichiarati, risultando pari al 2,5% nel caso “sfavorevole” (contro un dato dichiarato di previsione pari all’1,8%) e al 6,3% nel caso “favorevole” (dato dichiarato: 3,8%). Per ottenere gli incrementi di attraversamento previsti dallo studio di impatto ambientale prima dell’eventuale attivazione del Ponte, la crescita economica della Sicilia nel periodo 2000-2012 dovrebbe essere superiore anche rispetto ai livelli impliciti delle stime del progetto preliminare, e portarsi a valori pari al 3-4% l’anno nel caso più sfavorevole e al 7-8% l’anno nel caso più ottimistico. Cifre da sogno...Secondo i dati di SVIMEZ [Associazione per lo sviluppo dell’industria nel Mezzogiorno]), la crescita dell’economia nel periodo 1996-2003 è stata di gran lunga inferiore alle cifre del progetto e pari all’1,6% per la Sicilia e all’1,7% per il Mezzogiorno...Se la “base” è sovrastimata, l’intera struttura delle stime è eccessiva e viola palesemente il principio di precauzione in ambito economico (Prof. Osvaldo Pieroni, Economista, Università della Calabria);

40 - “Quando l’insieme dei benefici supera il totale dei costi l’opera può essere realizzata, altrimenti il costo sociale supera il vantaggio collettivo e l’opera non va ragionevolmente costruita. Per realizzare una corretta analisi costi-benefici occorre

partire dall'esistente e valutare la variazione di beneficio sociale netto generata dall'investimento o dagli investimenti alternativi. Nel caso dell'analisi del Ponte questo punto di partenza metodologico è stato saltato a piè pari: il progetto dell'opera viene confrontato non con l'attuale sistema di attraversamento dello stretto, ma con un ipotetico "scenario multimodale alternativo" che implica costi di investimento anche in tal caso "gonfiati" e che elude lo scenario tecnicamente definito *do nothing* ("non operare nulla"). In tal modo – come già Marco Ponti e Marco Brambilla hanno sottolineato – si costruisce uno scenario di confronto che incrementa automaticamente e artificiosamente la redditività del Ponte" ( Prof. Osvaldo Pieroni);

41 - "Nell'attuale assetto di attraversamento dello stretto, automobili e autocarri fanno riferimento a un "sistema" che prevede la partenza di 5-6 navi l'ora sulla tratta più breve (Messina-Villa San Giovanni), con un tempo complessivo di percorrenza pari a 20-30° minuti. Data la frequenza dei mezzi, è possibile stimare (inclusi i tempi di attesa, carico e scarico) un tempo complessivo massimo pari a 40-50 minuti. Sembra dunque strano che le automobili risparmierebbero circa un'ora. Se davvero tale dovesse essere il risparmio di tempo, pur dovendo compiere un tragitto di circa 30 km a partire, ad esempio, dal centro della città di Messina, l'utilizzo del Ponte dovrebbe consentire di giungere a destinazione 10 minuti prima di quando si è partiti: *back to the future*, potenza del ponte-megamacchina del tempo!" (Prof. Osvaldo Pieroni);

42 - "La valutazione del beneficio del tempo viene sostanzialmente raddoppiata nell'analisi del progetto dell'opera proposta dalla Stretto di Messina SpA, mentre al contrario è stato dimostrato (e mai smentito dalla stessa società) che, utilizzando parametri più adeguati, la realizzazione del Ponte non presenta alcun beneficio netto sociale. Al contrario, si può stimare un eccesso di costi economici sui benefici che determina una perdita netta valutabile in 1,39 miliardi di euro" (Prof. Osvaldo Pieroni);

43 - "L'incremento del costo della materia prima (che non figura nel progetto di fattibilità economica), in particolare dell'acciaio, che pesa per circa l'80% della spesa dei materiali e per quasi la metà del valore totale dell'opera, dal 2000 ad oggi è raddoppiato [*dato riferito al 2005, n.d.C.*]" (Prof. Osvaldo Pieroni);

44 - "Le stime di durata dei lavori non sono credibili. Il progetto preliminare prevede che l'insieme di 40 km circa di gallerie, viadotti, connessioni, rampe e impalcato (con vie sia stradali che ferroviarie) possa essere costruito in 6 anni e 6 mesi. Nessun precedente storico (né tra i grandi cantieri nazionali né tra le grandi opere internazionali) può confortare tale stima. Se si confronta il Ponte nelle sue dimensioni con l'infrastruttura analoga, ma più piccola, del Great Baelt (che collega la penisola dello Jutland con l'isola di Zealand in Danimarca), la stima di durata dei lavori per il Ponte sale a circa 20 anni" (Prof. Osvaldo Pieroni);

45 - “Le prescrizioni, raccomandazioni, osservazioni del CIPE al progetto sono oltre 30 e non di poco conto. L’adeguamento del progetto a tali indicazioni richiede naturalmente soluzioni tecniche che implicano costi aggiuntivi non programmati.” (Prof. Osvaldo Pieroni);

46 - “Il piano finanziario del Ponte, a ben vedere, ha di fatto l’obiettivo di azzerare il rischio per i privati. In teoria, il coinvolgimento della finanza privata dovrebbe avvenire secondo uno schema di *project financing* “senza rivalsa”. In realtà, la previsione del “riscatto dell’opera” rende lo schema tipicamente “con rivalsa” o – in termini più sobri – con garanzia collaterale a carico dello Stato. In pratica, allo scopo di “consentire la finanziabilità dell’opera” il capitale investito viene ammortato nel periodo di gestione in concessione solo per metà; alla scadenza della concessione il concedente (ovvero lo Stato) garantisce al concessionario un importo pari al 50% del valore dell’opera (equivalente al 90% del finanziamento privato, di fatto “garantito” dal “riscatto”). Il Tesoro dovrebbe recuperare detto 50% mettendo all’asta un secondo periodo trentennale di concessione. Se i passaggi sono stati insufficienti a garantire redditività all’opera, chi mai vorrà acquistare la concessione per gestire un’infrastruttura incapace di sostenersi finanziariamente? Risultato: il Ponte sarà “fallito”, la concessione verrà – bene che vada – “svenduta”, e lo Stato dovrà assumere sul suo bilancio il passivo di gestione della struttura” (Prof. Osvaldo Pieroni);

47 - “E’ evidente come il sistema di finanziamento del Ponte inganni l’opinione pubblica dichiarando che non un centesimo verrà chiesto ai contribuenti per finanziare l’opera, mentre invece esso (a garanzia dell’investitore privato) introduce un meccanismo che trasferisce di fatto a carico della collettività l’intero rischio d’impresa e che appare destinato a trasformare in debito pubblico futuro quello che viene propagandato come un finanziamento privato dell’opera sul mercato dei capitali: un finto finanziamento privato, destinato a diventare vero debito pubblico!” (Prof. Osvaldo Pieroni);

48 - “A proposito della ripartizione del rischio tra soggetto pubblico e attori privati, è appena il caso di sottolineare che il *general contractor* non rischia niente, visto che la sua quota di cofinanziamento è in realtà un finto “pre-finanziamento”, che viene elargito – come ha spiegato alla Commissione messinese lo stesso amministratore delegato della Stretto di Messina SpA, dott. Ciucci – mediante “trattenuta sugli accounti corrisposti in corso d’opera”: in pratica, nulla viene cofinanziato, nulla viene pre- (o post-) versato. E non è chiaro se l’estinzione del “pre-finanziamento” alla “soddisfacente esecuzione dei lavori” implichi che, comunque, il *general contractor* riceverà alla fine tutto l’esborso programmato, senza aver partecipato a nulla del costo di costruzione” (Prof. Osvaldo Pieroni);

49 - “L’Advisor stima che i lavoratori siciliani saranno il 19% del totale degli addetti, i calabresi l’11,6%, a fronte del 62,9% del resto d’Italia e del 6,5% dell’estero. Applichiamo queste percentuali alle previsioni del progetto del Ponte del 2002. In esso si parla di 40.152 unità di lavoro annue (dirette e indirette) che, diviso per i 6,5 anni previsti, danno una ricaduta occupazionale totale di 6.177 unità/anno. I nuovi posti di lavoro per la Sicilia saranno 1.168 e per la Calabria 717: poco meno di 1.900 posti “a termine” soprattutto nel settore del “movimento terra”. Poi, una perdita secca di occupazione nella fase di gestione dell’opera, che prevede circa 400 occupati a fronte di una perdita di 1.200 posti nel traghettamento” (Prof. Osvaldo Pieroni);

50 - “E’ fuor di dubbio che per il Mezzogiorno vi sono priorità assai più urgenti, legate in primo luogo al buon funzionamento dell’esistente (operazione comunque difficile), all’ambiente e ai settori turistici vocazionali per l’area. Questi richiedono importanti investimenti pubblici, anche solo per distruggere gli scempi edilizi che riducono il valore ambientale e paesistico di alcune aree di per sé pregiate, per ripristinare un migliore assetto del territorio, per garantire l’accesso e la protezione antisismica. Se davvero si mira al coinvolgimento finanziario e imprenditoriale dei privati (non assistiti e non speculatori) in tali casi l’investimento appare meno rischioso e, quindi, più probabile che in grandi opere dalla redditività non solo incerta, ma sicuramente negativa come nel clamorosamente nefasto progetto del Ponte” (Prof. Osvaldo Pieroni);

51 - “Il progetto del Ponte si presenta – dal punto di vista economico finanziario – come ingente spreco di preziose risorse a fronte di alternative non solo possibili, ma urgentemente necessarie. In altri contesti si sarebbe definito un *potlach*, ovvero una enorme distruzione di ricchezza, con la differenza che nel nostro caso allo sperpero si aggiungerebbe un gravissimo danno sociale, culturale e ambientale consistente nello stravolgimento dell’area dello Stretto di Messina” (Prof. Osvaldo Pieroni).