

## Il peso delle incertezze sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto

**Infrastrutture.** Gli operatori: le incertezze rischiano di scoraggiare gli investitori

# Troppe incognite sul Ponte

## Confermati i tempi della costruzione sullo stretto di Messina



**Sottosegretario.** Giuseppe Reina ha la delega ai Trasporti

**Orazio Vecchio**

**CATANIA**

■ Mondo della finanza, imprese e professionisti chiedono certezze sulla realizzazione del Ponte sullo Stretto. Perché le tappe del project financing sono ormai definite e le risorse per circa 4 miliardi da reperire sul mercato disponibili, mentre prima il tira e molla sull'opportunità di costruire l'opera ha rallentato l'iter e adesso il balletto sulla quota di finanziamento statale rischia di allontanare gli investitori.

L'ultimo dubbio sul Ponte sullo Stretto era venuto in fa-

se di redazione della manovra finanziaria, quando erano stati ipotizzati tagli ai fondi destinati a coprire la parte pubblica del *project financing*, pari a circa 1,3 miliardi (una quota di 1,2 miliardi è assicurata sotto forma di capitale della società Stretto di Messina). «Sfatiamo la leggenda che vuole un concentramento di risorse per il Ponte, che invece potrebbero essere destinate diversamente: è un falso dilemma, anche perché la spesa dello Stato per il Ponte sarebbe inferiore a quello di un ramo della metropolitana di Roma», afferma il sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Giuseppe Reina, intervenuto a un incontro organizzato a Catania dall'Ordine degli ingegneri, che ha chiamato a raccolta i massimi esperti di progettazione e realizzazione di ponti e i soggetti privati coinvolti nell'impresa dello Stretto.

«Oggi - continua Reina - non realizzare il Ponte sullo Stretto costerebbe 5-600 milioni di penale. Il nostro cronoprogramma prevede quindi che tra ottobre e novembre del 2010 i lavori saranno completati e tra gennaio e

marzo 2011 il Ponte sullo Stretto sarà aperto e percorribile». Un calendario che impone un rigoroso rispetto dei tempi, cui la Società Stretto di Messina non vuole venir meno, come ribadisce il suo direttore generale Giuseppe Fiammenghi: «Sulla sponda calabrese, a Cannitello, sono in corso i lavori per deviare la linea ferroviaria e liberare l'area del cantiere, mentre sul territorio messinese stiamo impiantando sonde e centraline per monitorare l'aria e rilevare le caratteristiche geomorfologiche del terreno. Stiamo inoltre portando avanti gli aggiornamenti degli studi di impatto ambientale e in questo campo stiamo investendo oltre 50 milioni. Tutte queste attività devono concludersi necessariamente entro l'anno».

E il general contractor Eurolink, consorzio di imprese formato dalla capofila Impregilo, da Sacyr, Condotte, Cmc, Aci e Ishigawa, sta accelerando sulla progettazione definitiva, che, come spiega il presidente Mario Lampiano, «entro quest'anno si dovrà sottoporre al cliente, il quale ha due mesi per la sua

approvazione, dopodiché ci saranno la conferenza dei servizi e il passaggio Cipe. Ma qui i tempi si fanno incerti: al più presto, questa fase si esaurirà in sette mesi». Insomma, se il progetto sarà presentato entro quest'anno, a luglio potrà arrivare al Cipe per l'approvazione.

Ci credono i professionisti, tanto che Enzo Siviero, ordinario di Ponti all'Università di Venezia, «superato qualsiasi dubbio grazie alle nuove tecnologie», parla di una «metropoli dello Stretto» che potrebbe svilupparsi tra le due sponde. E ci crede il sistema bancario, chiedendo, però, di fermare il continuo tira e molla. Lo ripete con forza Mario Ciaccia, amministratore delegato e direttore generale di Biis, Banca infrastrutture, innovazione e sviluppo del gruppo Intesa Sanpaolo, interessata a intervenire per la quota privata: «Il problema non è della finanza, perché le risorse sul mercato ci sono. Il problema è che non si può assistere al continuo stop and go da parte delle istituzioni. Il capitale di rischio chiede una "moneta forte" che solo la politica può dare: le certezze».