

NORME & PROGETTI

Il settimanale dei professionisti dell'edilizia e del territorio

L'intervento

Ponte sullo Stretto, allo studio una proposta di legge per l'authority

DI CLAUDIO F. FAVA
vicepresidente Cfa group ltd
consulting and financing associated
Londra

Questo intervento annuncia la formulazione di una proposta di legge

sull'istituzione di un'Authority di alta garanzia per il ponte sullo Stretto di Messina presso la presidenza del consiglio dei ministri. Scopo del nuovo organismo è la gestione di tutte le problematiche che scaturiranno durante la realizzazione di una simile opera.

L'Authority per proteggere il ponte. Il 21 aprile 2004 il Parlamento Ue ha inserito il ponte fra le priorità del Ten (rete transeuropea di trasporti). È già stato pubblicato il bando di gara da 4,4 miliardi per individuare il general contractor e i cantieri dovrebbero essere aperti a fine 2005. Il ponte non è solo un manufatto, bensì una filosofia di sviluppo intorno al quale occorre creare un'efficace rete di protezione per prevenire tutti i problemi che ne deriveranno. Nell'interesse di tutti e per tutelare i diritti dell'impresa e dei cittadini.

Il diritto dell'impresa. La società Ponte sullo Stretto è una società di diritto privato che per effetto di una concessione deve realizzare l'opera. Per effetto del project financing il ponte costituisce la più grande spesa per investimento infrastrutturale del governo, essendo una cosiddetta opera tiepida, cioè che da un lato vede l'impiego di capitale pubblico, come sinora è stato con la sottoscrizione degli aumenti di capitale da parte del socio di maggioranza, Fintecna spa, le cui quote sono detenute dal ministero dell'economia, e dall'altro vedono, con la negoziazione delle subconcessioni per l'esercizio dell'attività di attraversamento del ponte, l'impiego di capitale privato per la realizzazione dell'opera, che entrerà a far parte, dopo 40 anni, del patrimonio dello stato italiano.

Il diritto dei cittadini. L'insieme dei diritti dei cittadini è di natura complessa in quanto è composto da due sottoinsiemi, quello dei cittadini coinvolti nel contesto ambientale diretto e indiretto e quello dei cittadini europei che hanno la prospettiva di utilizzare il ponte. Ma fra questi vi sono ulteriori divisioni e classi-

ficazioni che fanno della materia normativa un elemento indispensabile di chiarezza, riferimento e indirizzo, alla quale l'Authority per il ponte può dare un grande contributo di selezione, filtro e indicazione coerente e omogenea, ad avviso dei giuristi, indispensabile. Infatti, tra i cittadini coinvolti direttamente vi è una netta distinzione di conseguenze nella gestione dei rispettivi diritti, che è localistica temporale. Nella gestione del diritto dei cittadini contigui all'area dell'insediamento produttivo, degli scavi, delle pertinenze di smistamento e sfogo del traffico e delle strutture necessarie alla realizzazione dei macchinari, all'interno dei cantieri vi sono delle considerazioni differenziate da fare che sono diverse per la natura dello shock ambientale che un insediamento produttivo decennale crea. Ma vi sono anche conseguenze che possono manifestarsi dieci anni dopo, per effetto dell'esame dei risultati relativi al traffico in-coming e out-going da e per il Mediterraneo, quindi in un diverso arco temporale.

Inoltre, vi è anche la disparità dei vantaggi diretti e il fall-out indiretto che può

discriminare il successo dell'opera: il ponte sullo Stretto fa parte del corridoio Palermo-Berlino, che differenzia il ritorno economico favorendo la Sicilia nei confronti della Calabria. È evidente che questo aspetto non tarderà a emergere sollecitato da comitati, comuni, province, sindacati, partiti o associazioni che attiveranno sedi giudiziarie impreparate a esprimere un parere senza avere il quadro generale della situazione. L'Authority servirebbe anche a riequilibrare le risorse con la promozione di provvedimenti legislativi regionali, finanziate in parte dalle royalties generate dal flusso di traffico e dedicate al miglioramento e sviluppo del comparto agricolo e turistico calabrese.

Controlli, sicurezza, eventi straordinari nel comprensorio. Questi ulteriori elementi che nel corso del tempo possono avere riflessi di carattere tecnico in senso stretto, sia nella fase realizzativa, e quindi di monitoraggio procedurale del contratto di esecuzione, sia nella funzione di controllo di tutte le isti-

continua a pag. 40

Segue da pag. 39

Sicilia-Calabria, tutelare le risorse

tuzioni impegnate nella realizzazione dell'opera nei tempi previsti, se lasciati alla giurisprudenza ordinaria possono creare dei dispositivi di imprevedibilità incrociata fra Tar, tribunali, Consiglio di stato e Corte costituzionale di grande impatto per la continuità dei lavori necessari al rispetto dei piani. Inoltre, potrebbero

verificarsi problematiche imprevedute che necessitano di decisioni specifiche nel superiore interesse dello stato da trasmettere da un lato al parlamento e dall'altro alla società di realizzazione e gestione.

Il bando di gara. della società Stretto di Messina spa relativamente al controllo del project management non è credibile in assoluto, in quanto rappresenta le stesse lacune degli advisor pagati dalla controllata, che quando è anche la committente non dà garanzia di imparzialità nel giudizio sulle eventuali discrepanze del programma (vedi caso Parmalat).

Dal momento della costituzione dell'Authority del ponte sullo Stretto, sia il ministero delle infrastrutture sia il ministero dell'economia potranno contare su uno strumento permanente e specializzato per la soluzione dei problemi collegati alla realizzazione e sviluppo delle attività connesse all'opera più importante mai realizzata nel Mediterraneo. Lo sviluppo equilibrato della Calabria può avere una grande occasione attraverso le azioni di redistribuzione delle opportunità generate dalla realizzazione del ponte sullo Stretto. Indubbiamente il fall-out della Sicilia è indirizzato maggiormente all'indotto logistico che scaturirà dalla velocità di adeguamento delle infrastrutture collegate ai trasporti da e per i paesi del Mediterraneo e dell'Europa. In particolare, occorre riferirsi a una percentuale da intercettare delle circa 14 mila navi l'anno che attraversano il Canale di Suez. Solo parzialmente, il miglioramento della viabilità Palermo-Berlino offrirà alla Calabria occasioni lavorative di carattere logistico-industriale. Per questo occorrerà affidare all'Authority i compiti di indirizzo in sede nazionale e regionale che consentano il recupero attraverso compensazioni mirate e interventi sul territorio. Lo sviluppo del traffico nel Mediterraneo incrementerà del 50% il trasporto merci in 15 anni e non basteranno le Autostrade del Mare ad assorbirlo.

La chiave del successo? Logistica e ricerca. La logistica, uno dei due talloni d'Achille per lo sviluppo del nostro paese, insieme alla ricerca, sarà il fattore della produzione vincente.