

I cinesi pronti a finanziare il Ponte sullo Stretto. E forse pure a costruirlo. Del progetto definitivo ancora neanche l'ombra ma il Celeste Impero si sarebbe innamorato di Scilla e Cariddi e vorrebbe consacrarne l'unione con il padre di tutte le Grandi opere, costi quel costi. Stando alle rivelazioni di ministri e sottosegretari, manager ed amministratori delegati dell'immortale Stretto di Messina Spa, i nuovi mandarini del capitale globale salveranno in corner il mito del Ponte. E a forza di pompare mediaticamente la cosa, in prima linea l'editorialista de *La Sicilia* Tony Zermo, coerente pontista da tempi non sospetti, alla fine ci han creduto tutti. Certo, i forzieri delle banche di Pechino e di Shanghai straripano di denaro e c'è la spasmodica rincorsa a investire nei mercati del pianeta, assorbire industrie e realizzare megainfrastrutture. Ma rimettendo in ordine i tasselli della storia sul *Ponte ed i cinesi* sembra tornare a rivivere le avventure di quegli invisibili investitori stranieri, prima giapponesi, poi nordamericani, in procinto di approdare nelle spiagge dello Stretto con grandi piloni di acciaio e di cemento, poi inspiegabilmente dileguatisi per lasciare il posto solo ad un anziano padrino di mafia di Montreal e a un petromonarca della penisola arabica. Forse l'ennesimo bluff per non staccare la spina all'incubo del Ponte ma - alla fine - il niente del niente del niente.

In verità l'immagine dei mirabolanti capitali cinesi alla conquista di Villa e di Messina non è poi così recente. Se ne parla perlomeno dal 2006, quando la Regione Siciliana governata da Totò Cuffaro lanciò con l'Istituto per il Commercio Estero e il ministero dello Sviluppo economico il cosiddetto "Progetto Cina" con l'obiettivo d'intercettare gli investitori orientali. Il tutto si ridusse in una serie di fallimentari visite dei funzionari isolani a Pechino e in una mostra sulla "cultura siciliana" al museo di Tienanmen.

Qualche anno più tardi furono il presidente Raffaele Lombardo e l'assessore all'Istruzione Mario Centorrino a rilanciare **la caccia al dragone cinese. Il 10 agosto 2010,** a Roma, i due

incontrarono l'ambasciatore Ding Wei per annunciare la presenza dell'Isola all'esposizione universale di Shanghai prossima all'inaugurazione. Un intero padiglione intitolato "Sicilia, un ponte tra le culture" e il plastico del Ponte di Messina a fare da "testimonial come opera di altissima ingegneria e luogo di passaggio e collegamento tra due sponde del mondo per un futuro ad alta tecnologia", secondo la nota emessa da palazzo d'Orleans. A Shanghai, "nell'ambito della missione istituzionale della regione Sicilia", giunse il successivo 23 agosto l'ingegnere Fortunato Covelli, direttore relazioni estere della Stretto Spa. "Il progetto è stato molto apprezzato dalle autorità cinesi", dichiarò il professionista all'agenzia

Ansa

. "Ci hanno fatto i complimenti, ma soprattutto ci hanno chiesto di aprire un tavolo di dialogo e contatto tra i tecnici nostri e i loro". Covelli poi incontrò a Pechino pure i responsabili dei più

importanti gruppi finanziari e bancari cinesi per illustrare il piano finanziario dell'opera e verificare la loro disponibilità ad entrare nel *project financing*

.

Nell'ottobre del 2010 i primi frutti del pressing siciliano: mister Lombardo firmò una *dichiarazione d'intenti*

con la China Development Bank, principale banca governativa d'investimento finanziario specializzata in infrastrutture, con una presenza diretta in decine di grandi progetti in Europa e nel continente americano per un valore superiore ai 100 miliardi di euro. Altrettanto efficienti i "cugini" d'oltre Stretto:

nel dicembre dello stesso anno il presidente della Regione Calabria Giuseppe Scopelliti ricevette la visita dell'ambasciatore in Italia Ding Wei per "studiare insieme forme di cooperazione sul versante turistico, produttivo e culturale", rilanciare

il porto di Gioia Tauro e – ovviamente - **investire nella costruzione del Ponte.**

Il 30 agosto 2011, Raffaele Lombardo, il dirigente generale del Dipartimento per il collegamento con l'Unione europea e il Bric della Regione Sicilia Francesco Attaguile e l'architetto Pier Paolo Maggiora incontrarono a Roma la consigliera d'ambasciata Zhang Junfang e il viceministro del Commercio Yang Yaoping.

La Sicilia

di Catania annunciò a tutta pagina che la Cina "nutre il desiderio di fare della Sicilia la piattaforma logistica del Mediterraneo", ma a scorrere le note e le dichiarazioni riportate nel testo dell'articolo si comprende che fu in verità la delegazione siciliana a promuovere in estremo oriente l'immagine di un'isola stile Manhattan con al centro un "asse Ponte sullo Stretto e un hub aeroportuale (a Centuripe) con autostrade, strade e ferrovie che si dipartono a raggiera e la contestuale ristrutturazione dei porti di Augusta e Pozzallo". I cinesi promisero di pensarci ma chiesero perlomeno l'elaborazione delle schede tecniche progettuali. Il tutto mentre strizzavano l'occhio alle lobby politiche ed economiche del più ricco nord-est che con Unicredit sponsorizzavano l'ipotesi di una piattaforma logistica nel nord Adriatico.

Intanto però sulla sostenibilità tecnica e finanziaria del Ponte erano sempre in meno a scommetterci e il parlamento, con una maggioranza bipartisan, arrivò ad approvare una mozione che impegnava il governo a cassare i fondi riservati all'avvio dei lavori. Puntuale la controffensiva degli instancabili fautori del collegamento stabile: il 3 settembre 2011 il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli, in missione a Messina per inaugurare la scuola di formazione per il sistema radar marittimo Vts, annunciò a sorpresa di avere avviato contatti con le banche cinesi per finanziare l'opera. Tre giorni più tardi lo stesso Matteoli rivelava il "forte interesse" per il Ponte della China Investment Corporation (CIC). Si tratta di uno dei maggiori fondi di

investimento cinese: con sede a Pechino, due uffici di rappresentanza a Hong Kong e Toronto e appena 246 dipendenti, la CIC vanta un capitale di 409 miliardi di dollari, utili operativi per 44,7 miliardi e rendimenti annui superiori all'11% sugli investimenti globali. In cinque anni dalla sua creazione la Corporation ha investito più di 3 miliardi di dollari nel fondo di private equity americano Blackstone, 5 miliardi nella banca d'affari Morgan Stanley (oggi controlla il 9,9% del suo pacchetto azionario) e altri svariati miliardi nella compagnia energetica Suez-Gas de France e nella Thames Water Utilities Ltd, la società idrica della capitale britannica. Il Ponte non è però l'unica grande infrastruttura sottoposta dal ministro all'amministratore delegato della China Investment Corporation, l'ex ufficiale della marina militare della Repubblica popolare cinese ed ex viceministro delle finanze, Low Jiwei. Si chiede invece di finanziare l'intero libro dei sogni dei signori del cemento, dall'Alta velocità ferroviaria ad alcune nuove autostrade nazionali, passando dagli hub portuali in Sicilia, Liguria e nord Adriatico e alla "trasformazione di edifici storici di pregio in strutture alberghiere di lusso". Anche il ministro dell'Economia Giulio Tremonti incontrò Low Jiwei, suggerendo l'acquisizione di altri titoli di debito italiani (secondo il *Financial Times*

la China Corporation ne detiene già il 4% circa dell'ammontare), l'investimento nei fondi strategici italiani e in alcuni possibili settori d'intervento, "turismo, privatizzazioni (Eni ed Enel comprese), infrastrutture ed energie alternative". "Solo un incontro interlocutorio", ammise Tremonti anche se il suo sottosegretario Antonio Gentile annunciò entusiasta che, immancabilmente, i cinesi erano "interessati al ponte sullo Stretto".

Il successivo 16 settembre una delegazione composta dai delegati di diversi ministeri della Repubblica popolare incontrò i rappresentanti della società Stretto di Messina nella sua sede romana. "Ci è stato chiesto di condividere il *know how* italiano sviluppato per il ponte di Messina, al fine di acquisire elementi utili alla realizzazione del progetto di collegamento stabile attraverso lo Stretto di Qiongzhou", fece sapere la concessionaria statale. I titoli sui quotidiani parlavano già però di *soldi cinesi per il ponte*, ma a freddare gli entusiasmi ci pensò lo stesso presidente della Spa, Giuseppe Zamberletti. "L'incontro è durato a lungo, ma i cinesi non hanno fatto alcuna promessa, perché ancora siamo nella fase iniziale", commentò laconico.

Cade il governo Berlusconi, arrivano i "tecnici" alla corte di Mario Monti e di *ponte e cinesi* non se ne parla più per un anno intero. Il 18 ottobre 2012, all'interno del decreto legge n. 179 recante "ulteriori misure urgenti per la crescita del Paese", l'esecutivo decide di non decidere la fine del progetto, autorizzando la società dello Stretto ad avviare "le necessarie iniziative per la selezione della migliore offerta di finanziamento dell'infrastruttura con capitali privati". "In caso di mancata individuazione del soggetto finanziatore entro il termine per l'esame del progetto definitivo - aggiunge il Dl - sono caducati tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché le convenzioni ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato dalla società concessionaria, previo il pagamento al general contractor di un indennizzo costituito dalle prestazioni effettivamente prestate con una maggiorazione del 10%". Neanche il tempo di pubblicare sulla

gazzetta ufficiale il testo del decreto che arriva la comunicazione della concessionaria di avere già individuato i possibili investitori privati stranieri. “C'è un interesse accertato a finanziare l'opera non solo del fondo sovrano China Investment Corporation, ma anche di imprese di costruzione e fornitura cinesi e, in questa prospettiva, la finestra di due anni aperta dal Governo Monti per la eventuale realizzazione del Ponte viene salutata come una opportunità”, annunciava Zamberletti il 1° novembre 2012. Non solo soldi, dunque, ma anche l'intervento diretto per i lavori del colosso China Communication and Construction Company (Cccc), 30 miliardi all'anno di fatturato, costruttore del ponte di Huagzhou, il più lungo del mondo (36 chilometri) e di quello di Su Tong Yangtze (32 chilometri). Conflitti d'interesse con l'associazione temporanea d'impresa general contractor? “No, per nulla”, rispondeva lo stesso Zamberletti sul quotidiano

La Sicilia

. “Penso che si possano mettere insieme interventi convergenti, industriali e finanziari, perché, ad esempio, ci sono anche problemi di forniture di acciaio. Il Ponte non è in cemento armato...”.

Al presidente della concessionaria pubblica faceva eco sul *Giornale di Sicilia* **Enzo Siviero**, ordinario dell'Università IUAV di Venezia e

consulente Anas, il gestore della rete stradale ed autostradale azionista della Stretto di Messina Spa.

“Nelle scorse settimane a Istanbul, dove Astaldi sta per iniziare la costruzione del terzo ponte sul Bosforo, c'è stato un incontro fra rappresentanti della Cccc e Giuseppe Fiammenghi, direttore generale della società dello Stretto”, spiegava Siviero. “I cinesi hanno consegnato un memorandum in cui si dichiara la disponibilità a realizzare l'opera.

La Cccc ha pure presentato un piano, chiamato

Ulisse

, per realizzare una piattaforma logistica da Gioia Tauro ad Augusta ed è interessata a interventi sulle ferrovie dalla Campania alla Sicilia. Si tratta di risorse finanziarie sostanzialmente illimitate, anche cento miliardi se servono. E ci sarebbe lavoro per 40 mila persone per almeno dieci anni”. Stavolta la

piattaforma logistica

per l'Europa e il Nord Africa, dalla Sicilia si estende all'intero Mezzogiorno con un numero di occupati uguale a quello che avrebbe dovuto creare il Ponte da solo.

Libero

aggiunge però una chicca che ha di certo fatto impallidire l'ingegnere israeliano che sogna di realizzare un'infrastruttura abitativa galleggiante tra Scilla e Cariddi: la Cccc avrebbe chiesto agli italiani di modificare un po' il progetto originario, trasformando i due piloni che reggono l'impalcato in altrettanti grattacieli.

Dal bombardamento mediatico non poteva restare assente l'amministratore delegato della Stretto di Messina, Pietro Ciucci. “Da tempo sono stati avviati contatti con i grandi investitori cinesi, il Fondo Sovrano Cinese, le grandi banche di investimento, le banche commerciali, da ultimo anche con alcuni grandi operatori industriali che hanno dimostrato un interesse nei

confronti dell'opera", ha dichiarato Ciucci lo scorso 9 novembre durante una trasmissione di *Rai Uno Mattina*

. Poi subito un piccolo passo indietro. "Noi abbiamo illustrato le caratteristiche, le potenzialità e la grande valenza strategica del Ponte, ma al momento, non c'è un contratto, ma un sentiment favorevole all'operazione da parte della China Communication Construction Company che è interessata sia alla realizzazione del ponte sia ad un'assistenza finanziaria. Noi non vendiamo fumo e fintanto che non c'è la possibilità di una trattativa non si può avere l'impegno". Nessun pre-pre-accordo dunque, appena l'ennesima e stanca dichiarazione d'interesse per un'opera che certo riesce assai poco ad apparire accattivante, redditizia e sostenibile.

A rendere ancora più improbabile l'esistenza di una reale volontà a finanziare e/o costruire il Ponte, le innumerevoli promesse cinesi d'investire in Italia assai raramente concretizzatesi. Un susseguirsi di flop e veri e propri bluff, sempre più spesso made in Italy ma spacciati come esotici. Il caso più eclatante è certamente quello del piano infrastrutturale in Sicilia della China Development Bank, promesso da Lombardo nell'autunno 2011 ma mai venuto alla luce. Fantomatici investitori asiatici avrebbero dovuto rilevare l'azienda automobilistica **De Tomaso** di Gianmario Rossignolo salvando così duemila operai e i due stabilimenti di Torino e Livorno. Desaparecidos i cinesi che avrebbero dovuto affiancare l'imprenditore

Massimo Di Risio

per impedire la chiusura degli stabilimenti Fiat di

Termini Imerese o quelli che avrebbero dovuto creare una joint venture per rilevare l'azienda

Irisbus

di Avellino. Per lungo tempo i mercati hanno salutato l'"integrazione" nel settore delle telecomunicazioni tra l'italiana Telecom, la cinese Huawei e l'operatore mobile Tre, di proprietà della cinese Hutchinson Wampoa, operazione mai verificatasi, e a Milano c'è chi aspetta ancora di vedere la China Railway Construction Corporation acquistare il 15% della quota sociale dell'Inter football club, affare che per la famiglia Moratti era già bello e pronto prima dell'avvio del campionato 2012-13.

Tra le rare operazioni felicemente andate in porto di recente c'è l'acquisizione dei cantieri nautici **Ferretti** di Forlì da parte del colosso statale Shandong Heavy Industries-Weichai Group e, a fine novembre, i sei accordi sottoscritti durante la visita in Italia del presidente della Conferenza consultiva politica del Popolo cinese, Jia Qinglin, quarta carica della Repubblica popolare. Tra questi ultimi, i più importanti, quello tra Hua Wei Italy e Fastweb e quello tra China General Technology Holding Ltd. e Fata Spa, società del gruppo Finmeccanica. Poco più di un miliardo di euro il valore complessivo degli accordi, veramente poco se confrontato con quanto banche e fondi d'investimento cinesi stanno facendo in altre parti d'Europa e negli Stati Uniti d'America. La tanto invocata China Investment Corporation, ad esempio, ha appena acquistato il 10% di Heathrow Airport Holdings, la società di gestione dell'omonimo aeroporto londinese, il più trafficato d'Europa ed il terzo al mondo dopo Atlanta e Pechino (oltre 69 milioni di viaggiatori nel 2011). Un'operazione che da sola vale 561 milioni di euro, denaro in buona parte finito nelle

casce di Fgp Topco, il consorzio guidato dal gruppo spagnolo Ferrovial Agroman, alla guida della holding aeroportuale. Ferrovial compariva originariamente in cordata con Astaldi per concorrere al Ponte sullo Stretto, ma alla vigilia della presentazione delle offerte scelse di defilarsi dalla gara poi vinta dall'associazione d'impresе con capofila Impregilo. Ancora più rilevante (4,23 miliardi di dollari) l'affare concluso dal consorzio cinese costituito da New China Trust Co. Ltd., China Aviation Industrial Fund e P3 Investments Ltd., acquirente dell'80% del pacchetto azionario di ILFC - International Lease Finance Corporation, società di leasing con sede a Los Angeles proprietaria di una flotta di oltre mille aerei che sono messi a disposizione delle più importanti compagnie al mondo (Air France-KLM, Lufthansa, American Airlines, United Airlines, Delta Air Lines, Emirates, ecc.).

Gli investitori cinesi non si comportano né da benefattori né da mecenati. Sono uomini d'affari cinici che ponderano attentamente ogni modalità d'investimento. Vanno dove li portano mercati e profitti certi, non certo dove i progetti sono un azzardo o peggio ancora insostenibili. Difficile credere allora che dopo la Grande Muraglia i moderni imperatori della finanza di Pechino sognino l'immortalità realizzando l'ottava meraviglia del mondo in un modesto e periferico corridoio marittimo.

Pubblicato in Rete No Ponte - Comunità dello Stretto, *Il Ponte sullo Stretto nell'economia del debito* (a cura di Luigi Sturniolo), Sicilia Punto L, Ragusa, 2013.