

In un dossier i numeri a sostegno dell'impresa: un commissario per realizzare l'opera

Gli industriali di Sicilia e Calabria: necessario il Ponte sullo Stretto

Investimento previsto di 11 miliardi, centomila posti di lavoro in più

Antonio Giordano

PALERMO

Ci sono 650 mila imprese che vogliono il ponte sullo Stretto di Messina. Sono quelle rappresentate dalle associazioni degli industriali della Sicilia e della Calabria che hanno presentato un dossier con i numeri a sostegno della necessità dell'opera. Perché sono passati 65 anni parlando di ponte e si sono già spesi 960 milioni di euro. Ma ancora da Messina a Villa San Giovanni ci vuole il traghetto. Almeno un'ora per 3,3 chilometri di mare. Uno dei tanti costi in più (in termini di tempo e quindi di competitività) che devono affrontare le imprese. Sono queste alcune delle cifre contenute nel report elaborato dagli industriali: Unindustria Calabria, Sicindustria, Confindustria Catania e Confindustria Siracusa.

Per realizzare l'opera è necessaria una gestione commissariale, con tempi e costi certi, sostengono gli industriali. La stima aggiornata dell'investimento complessivo è di 8,5 miliardi di euro, ma la cifra è lievitata di 2,2 miliardi rispetto alle precedenti stime del progetto preliminare (6,3 miliardi) soprattutto per le varianti

richieste dagli enti locali mentre il Ponte finora è costato quasi un miliardo. Un'opera che servirebbe agli 11 milioni di transiti realizzati dal porto di Messina nel 2019, il 40% dei quali (quindi una cifra vicina ai 5 milioni) pendolari tra le due sponde. Il report degli industriali stima un aumento dell'occupazione (diretta e indotta) di circa 100 mila posti di lavoro all'anno, un aumento della produzione di beni e servizi intermedi da parte delle imprese locali e nazionali, stimato in sei miliardi di euro, e il relativo aumento di occupazione; un aumento dei consumi derivante dall'aumento del reddito di chi partecipa alla costruzione dell'opera; un incremento del gettito fiscale, derivante dal complesso insieme di imposte, di contributi sociali, di oneri tributari di vario genere collegati alla realizzazione dell'investimento, che, riducendo la parte di spesa che grava sulla finanza pubblica, realizzano una mera partita di giro. Mentre per i vantaggi in fase di esercizio gli industriali calcolano il mantenimento di un alto livello di occupazione; una riduzione dei costi di trasporto e quindi un aumento di competitività delle imprese; la totale capacità di assorbimento della domanda di attraversamento; un risparmio medio di tempo rispetto all'attra-

versamento via mare; una maggiore facilità nella mobilità urbana tra le due sponde, corrispondente ad una domanda di migliaia di spostamenti giornalieri per motivi di studio o di lavoro; i vantaggi derivanti dalla riduzione del servizio traghetti, in termini di disinquinamento delle acque e di protezione delle coste e dell'ecosistema marino. «Non si può parlare di futuro e non si può parlare di Italia senza ponte. Siamo nel 2020, usciamo da una pandemia: non c'è spazio e non c'è tempo per battaglie ideologiche. Sicilia e Calabria sono distanti 3 miglia. Un trasportatore può impiegare (dipende dal traffico) fino a 3 ore per varcare lo Stretto», rilevano il vicepresidente di Confindustria Natale Mazzuca, il vicepresidente vicario di Sicindustria Alessandro Albanese, il presidente di Confindustria Catania Antonello Biriaco, il presidente di Confindustria Siracusa Diego Bivona, «questo è inaccettabile, in un'epoca in cui il mondo viaggia con l'alta velocità. Occorre programmare la ripresa dell'Italia e questa passa dall'alta velocità, Calabria e Sicilia comprese. Cioè dal ponte sullo Stretto». (*AGIO*)



L'opera. Una ricostruzione computerizzata del Ponte sullo Stretto



Peso: 29%