

GLI INDUSTRIALI DI SICILIA E CALABRIA «Il Ponte sullo Stretto va fatto lo impongono logica e numeri»

Un dossier di Unindustria Calabria, Sicindustria, Confindustria Catania e Confindustria Siracusa mette a fuoco dati, numeri e concetti finalizzati a supportare la tesi che il Ponte sullo Stretto si deve e si può fare. A dirlo, appunto, sono i numeri dell'investimento, dei posti di lavoro che genererebbe, del risparmio di tempo e denaro per l'autotrasporto.

GIUSEPPE BIANCA pagina 8

Industriali di Sicilia e Calabria in campo «Il Ponte va fatto, lo dicono i numeri»

GIUSEPPE BIANCA

PALERMO. Nel 2019 sono transiti dal porto di Messina 11 milioni di persone, di queste il 40% sono pendolari a ridosso dello Stretto. Mettendo in fila un po' di numeri e facendo due conti ci si rende conto che l'utopia è meno lontana dalla realtà. Ad accorciare le distanze tra la realizzazione del Ponte sullo Stretto e la sua narrazione spesso inconcludente, ci ha pensato stavolta un dossier preparato dagli industriali siciliani e calabresi.

In particolare è toccato alla volontà di fare sintesi sul problema da parte di Unindustria Calabria, Sicindustria, Confindustria Catania e Confindustria Siracusa, mettere a fuoco dati, numeri e concetti finalizzati a supportare la tesi delle tesi: il Ponte s'ha da fare. E dire che le chiacchiere sul Ponte finora hanno avuto un costo elevatissimo.

Valga per tutti il resoconto fatto dalla Corte dei Conti che ha calcolato che la Società Stretto di Messina spa ha speso dal 1981, anno della sua costituzione, al 2013, anno della decisione di liquidarla, 958.292 milioni di euro. A questi vanno sommati altri sei milioni dal 2013 al 2016. Dagli studi di fattibilità, ricerca e progetto di massima (quasi 75 milioni) al progetto preliminare (93 milioni) e ancora Piano finanziario, sistemi informativi e gestionali. Il paradosso che la Sicilia non si è fatta manca-

re riguarda invece la sospensione delle attività nel biennio 2007-2008 che è costata 160 milioni.

L'universo dei contenziosi e delle penali per anni in fondo è stato l'obiettivo mirato, studiato a tavolino di molti degli interlocutori della politica nazionale e dei governi che si sono alternati. Il report degli industriali va oltre i rimpianti, sterilizza le polemiche e si pone davanti l'analisi di una serie di valutazioni. Tra queste la condizione di insularità che costerebbe alla Sicilia, secondo una stima della Regione, tra i 4 ai 5 miliardi di euro l'anno. Ma come sarebbe il Ponte che verrà?

I tempi per la costruzione non potrebbero essere inferiori a 6 anni, la vita utile della struttura è individuata in 200 anni. La stima aggiornata dell'investimento complessivo è di 8,5 miliardi di euro, una cifra è lievitata di 2,2 miliardi rispetto alle precedenti stime del progetto preliminare (6,3 miliardi) anche per effetto delle varianti richieste dagli enti locali.

Perché, al netto di tutto, di una cosa non ci si deve scordare, linkare le ultime due parti dello Stivale significherebbe garantire, secondo il report degli industriali, 20,3 chilometri di raccordi stradali complessivi; 19,8 di raccordi ferroviari complessivi; 10,5 di raccordi stradali lato Sicilia; 15,2 di raccordi ferroviari lato Sicilia; 9,8 di raccordi stradali lato Calabria; 4,6 di raccordi ferroviari lato Ca-

labria.

Il risparmio indicato nel tempo di percorrenza per i treni inciderebbe in due ore e per il traffico su gomma in un'ora, né andrebbero sottovalutati, per come li individua lo studio, i vantaggi legati alla costruzione che potrebbe portare fino a 100mila posti di lavoro all'anno o l'insieme delle imposte delle società e del gettito fiscale che genererebbero un moltiplicatore di peso.

Tutto rose e fiori dunque? Probabilmente no, ma attraverso la radiografia fatta dagli industriali di Sicilia e Calabria, il dubbio che valga la pena considerare l'ipotesi nella complessività, s'insinua prepotentemente.

La consapevolezza di non potere più sbagliare è affidata alle conclusioni del dossier che aggancia tre esigenze indifferibili: tempi certi, un piano di spesa complessivo tra pubblico e privato e procedure agili con tabelle di marcia chiare. Nella stagione del caro-voli e della burocrazia che non semplifica le associazioni de-



Peso: 1-4%, 8-62%

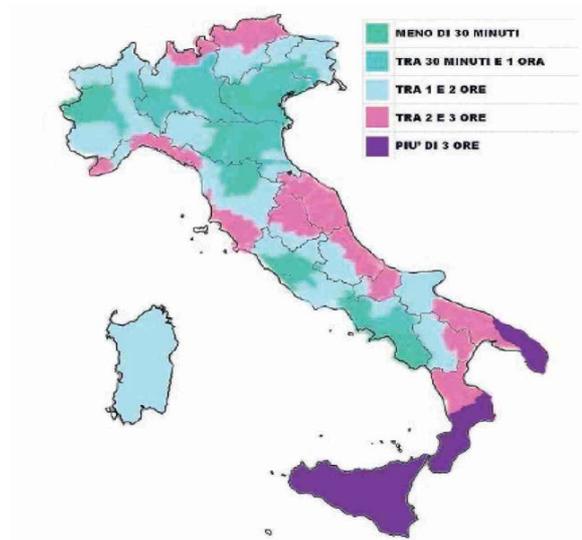
gli industriali si esprimono così: «Non si può parlare di futuro e non si può parlare di Italia senza ponte - rilevano il vicepresidente di Confindustria Natale Mazzuca, il vicepresidente vicario di Sicindustria Alessandro Albanese, il presidente di Confindustria Catania Antonello Biriaco, il presidente di Confindustria Siracusa Diego Bivona -. Un trasportatore può impiegare fino a 3 ore per varcare lo Stretto -. 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 compre-

se».

L'invito alla riflessione nasce anche come volontà di recupero dagli errori del passato: «Non si farà mai» è una formula senza visione. È il pretesto per chi non vuole progettare un modello di sviluppo del Meridione slegato da dipendenze politiche ed economiche. È un alibi per chi preferisce guardare al Sud con lo specchio retrovisore».

➡ **Già la costruzione potrebbe portare 100mila posti di lavoro all'anno**

➡ **«Ancora oggi un trasportatore può impiegare fino a 3 ore per varcare lo Stretto. Una cosa inaccettabile»**



La mappa. Le velocità di percorrenza dei treni di un'Italia divisa in due



VISTA DAL SARGO DI PUNTAPEZZO



Peso: 1-4%, 8-62%