

Presentato lo studio di Openeconomics

Ponte, «impatto da 23 miliardi sul Prodotto interno lordo»

«Per un costo d'opera previsto di 13,5 miliardi si avrà un contributo complessivo di 23,1 miliardi al Pil del Paese». È la stima contenuta nello studio sull'impatto socio-economico del Ponte, presentato ieri a Palermo da "Openeconomics".

Pagina 16



Presentato a Palermo lo studio sugli effetti socio-economici del collegamento stabile nello Stretto per l'Isola e per tutta l'Italia

Ponte, un impatto sul Pil da 23 miliardi

Saranno 36.700 i lavoratori impegnati stabilmente durante gli otto anni di cantieri UnionCamere Sicilia aggiorna il "Libro Bianco" delle infrastrutture con le 15 priorità

Lucio D'Amico
MESSINA

«Considerati anche i ritorni sotto forma di investimenti dell'insieme delle imprese e dei consumi dei 36mila 700 occupati stabili, per un costo d'opera previsto di 13,5 miliardi si avrà un contributo complessivo di 23,1 miliardi al Pil del Paese, un gettito fiscale per lo Stato di 10 miliardi, un contributo complessivo di 22,1 miliardi ai redditi delle famiglie, 10,9 miliardi di redditi da capitale, 8,8 miliardi di redditi da lavoro e 3,4 miliardi di imposte indirette». Sono le cifre dell'impatto socio-economico del "sistema Ponte sullo Stretto-opere collegate", secondo lo studio di "Openeconomics", illustrato ieri a Palermo dal "senior expert" della società Dino Ferrarese. Un'analisi a 360 gradi sull'impatto che i cantieri del collegamento stabile tra Sicilia e Calabria avranno sull'economia dei territori durante la fase di realizzazione, calcolata in otto anni di durata.

L'impatto indiretto sul Paese

«Quanto al Pil diretto, indiretto e indotto nelle singole regioni - spiega Ferrarese -, la Lombardia riceverà il maggiore contributo (5,5 miliardi), seguita da Lazio (2,6), Sicilia (2,1), Emilia-Romagna (1,99), Veneto (1,98) e Calabria (1,4)». Un paradosso? Non proprio, visto che «nelle regioni del Nord - precisa l'esperto di "Openeconomics" - sono maggiormente concentrate le imprese che, per dimensioni e capacità, possono garantire la fornitura di materiali, servizi e tecnologie». Ma proprio alla luce di questi dati, il presidente di Confrastporti, il messinese Ivo Blandina, che guida anche la Camera di Commercio di Messina, sottolinea la necessità di «riequilibrare la distribuzione regionale delle ricadute sul Prodotto interno lordo». E per questo, Unioncamere Sicilia con Uniontrasporti e Confindustria Sicilia

hanno già avviato una forte interlocuzione con l'amministratore delegato della "Stretto di Messina", Pietro Ciucci, «al fine di individuare in Sicilia tutte le attività che possano essere coinvolte nei cantieri e di creare localmente filiere di dimensioni adeguate».

Cantieri dopo l'estate

Durante l'incontro promosso da UnionCamere Sicilia, l'ing. Valerio Mele, direttore tecnico della società "Stretto di Messina", ha assicurato che i cantieri delle opere propedeutiche al Ponte, come le bonifiche e l'eliminazione delle interferenze, partiranno quest'estate, subito dopo l'approvazione del pia-



Peso: 1-8%, 16-59%

no finanziario da parte del Cipess. Inoltre, ha chiarito che, se nel corso degli otto anni di esecuzione dovessero subentrare nuove tecnologie di costruzione o di materiali, queste saranno prontamente adottate adeguando il progetto (si fa così ormai in tutte le fasi di costruzioni delle grandi infrastrutture nel mondo). Così come massima sarà l'attenzione all'ambiente. Prova ne sia che nell'aggiornamento del Piano di incidenza ambientale rispetto al progetto del 2011 è stata prevista la realizzazione di habitat protetti, sono stati sostituiti il tipo di piloni sottomarini per non impattare sui cetacei e il tipo di illuminazione della sede stradale per non disturbare l'avifauna.

Il nuovo "Libro Bianco"

L'occasione del confronto è stata data dalla presentazione dell'aggiornamento del "Libro Bianco" sulle infrastrutture in Sicilia. Ne mancano all'appello 15 «per fare finalmente della Sicilia l'hub commerciale del Mediterraneo verso il Nord Europa». Il quadro internazionale è molto nebuloso, «le tensioni nello Stretto di Bab al-Mandab e il crollo del 65% dei transiti navali dal Canale di Suez hanno spinto il 35% di armatori che ancora utilizzano la rotta del Mar Rosso ad accorciare la navigazione, raddoppiando i servizi di linea e attraccando nei porti di Vado Ligure e di Gioia Tauro piuttosto che a Rotterdam per compensare l'aumento dei costi. Scali che sono già prossimi all'overbooking: la Sicilia avrebbe l'opportunità di assorbire parte dei flussi, ma l'assenza di porti di transhipment e di collegamenti con una rete veloce la allontanano». Diventa, dunque, ancora più urgente la richiesta alle istituzioni avanzata dalle imprese siciliane tramite le Camere di commercio, di «realizzare al più presto le 15 infrastrutture prioritarie, di cui ben 8 indifferibili».

Otto priorità indifferibili

E l'elenco è inserito nell'indagine condotta da Unioncamere Sicilia. Le otto indifferibili sono: 1) l'alta velocità Palermo-Catania; 2) l'ammodernamento a quattro corsie della Palermo-Agrigento; 3) la ferrovia Messina-Catania; 4) il completamento del raddoppio ferroviario Palermo-Messina; 5) la Ragusa-Catania; 6) la velocizzazione del-

la ferrovia Catania-Siracusa; 7) la Pedemontana di Palermo col collegamento al porto; 8) il Ponte sullo Stretto. Poi, le altre sette opere prioritarie: l'intervalliva Tirrenico-Jonica, il completamento della Siracusa-Gela, la tangenziale di Agrigento, il collegamento del porto di Augusta, l'interporto di Termini Imerese, il collegamento dell'aeroporto di Trapani Birgi e il terminal cargo a Comiso.

«Il Libro Bianco – afferma Pino Pace, presidente di Unioncamere Sicilia – si può dire che sia stato scritto dalle imprese che soffrono quotidianamente le conseguenze di una lotta impari; indica come mettere le catene produttive e gli operatori del trasporto nella condizione di disporre di una rete di nodi logistici e di strade e ferrovie veloci concepita per il trasporto intermodale ferro-nave e ferro-aereo e per le autostrade del mare. Infatti, l'attrattività commerciale della Sicilia si gioca sulla sostenibilità, rapidità ed economicità del trasporto: tre elementi che insieme possono rafforzare l'export dell'Isola e la nascita di poli di investimento e di interscambio Europa-Mediterraneo favoriti dalle opportunità della Zes unica».

Il "sistema Ponte"

«Il Ponte sullo Stretto di Messina – evidenziato Ivo Blandina, presidente di Uniontrasporti – assicura un sistema di collegamento veloce tra la Sicilia e il resto del Continente europeo, non solo perché dimezza i tempi di attraversamento fra Messina e Villa San Giovanni, ma anche perché trascina con sé lo sviluppo dell'intera rete di trasporto dell'Isola. A partire dal raddoppio della Palermo-Messina, eletto dalla Commissione e dal Parlamento Ue al rango di asse "extended core" nell'ambito del corridoio Ten-T Scandinavia-Mediterraneo. Il Ponte richiamerà anche l'anello che Anas sta progettando per collegare i territori di Trapani e Agrigento e i porti della costa Sud con l'Alta velocità e con l'asse della Sicilia orientale fino a Messina. Tutto questo permetterà alle imprese, anche a quelle delle aree interne, di potere ricevere e spedire merci da e per l'Europa in tempi e con costi competitivi».

Le opere di Anas

Raffaele Celia, direttore regionale Anas Sicilia, ha riferito che del piano di investimenti da 17 miliardi in Sicilia,

sono in corso manutenzioni programmate per oltre 2 miliardi, nuove opere per 3,5 miliardi e progettazioni per 10 miliardi. I cantieri avviati riguardano molte delle priorità del "Libro Bianco", come la Ragusa-Catania; il primo lotto della Palermo-Agrigento che sarà definito entro la primavera e il secondo che si sta progettando; la Nord-Sud e la Agrigento-Caltanissetta che si stanno completando; si sono conclusi i dibattiti pubblici sulla tangenziale di Agrigento e sulla Castelvetro-Sciacca. Celia ha anche annunciato che Anas è pronta ad avviare il dibattito pubblico sul progetto della pedemontana di Palermo e che sta concordando con la Regione il calendario degli incontri.

... e quelle di Rfi

Da parte sua, Maurizio Infantino, direttore Investimenti di Rfi per la Sicilia orientale, ha ricordato che tutti i cantieri della Palermo-Catania-Messina sono stati avviati; che è in corso il progetto di fattibilità per completare il raddoppio della Palermo-Messina fra Castelbuono e Patti, percorso di 70 km che sarà tutto in galleria; che a maggio andrà in gara il collegamento col porto di Augusta; e che entro l'estate sarà pronto il progetto del collegamento della Ragusa-Vizzini con l'aeroporto di Comiso. Nico Torrisi, ad della "Sac", ha ricordato in proposito che il governatore Renato Schifani ha sposato il progetto del terminal cargo a Comiso, che sarà finanziato con fondi Fsc. E Luca Lupi, segretario generale dell'Autorità di sistema portuale della Sicilia occidentale, ha ribadito «la centralità dei porti siciliani in una strategia che vede il 90% delle merci transitare dal Mediterraneo». «Quando chiediamo il Ponte sullo Stretto – afferma Alessandro Albanese, presidente della Camera di Commercio di Palermo-Enna –, non lo facciamo per avere un'opera fine a se stessa, ma perché la realizzazione del Ponte deve trainare tutte le altre infrastrutture». Infine, il presidente di Confindustria Sicilia, Gaetano Vecchio, auspica «una rapida realizzazione delle opere necessarie, a partire dalle tangenziali di Palermo e Catania».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

«Oggi le imprese siciliane chiedono di essere messe nelle stesse condizioni di tutte le altre aziende italiane»



Peso: 1-8%, 16-59%

Il sistema dei trasporti e delle infrastrutture decisivo per rilanciare lo sviluppo economico e sociale della Sicilia



L'incontro promosso da UnionCamere Sicilia Ivo Blandina, Pino Pace e Alessandro Albanese



Peso:1-8%,16-59%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.

472-001-001