

Lo studio: opera da 37mila posti di lavoro

Dal ponte sullo Stretto impatto sul Pil da 23 miliardi

FABIO RUBINI

Il Ponte sullo Stretto porterà benefici a tutto il Paese da Sud a Nord. A dirlo non è Matteo Salvini, ma uno studio di OpenEconomics dal titolo "Il Ponte sullo Stretto di Messina: (...)
segue a pagina 10

Lo studio sull'opera

Il Ponte di Messina porterà 23 miliardi al Pil

Grazie ai lavori si creeranno 37mila nuovi posti di lavoro e i benefici si estenderanno anche al Nord e al Centro. Il direttore dei lavori Mele: «Cantieri aperti già per l'estate»

segue dalla prima

FABIO RUBINI

(...) primi esiti delle analisi costi-benefici". Dei primi - i costi - sappiamo più o meno tutto: l'opera costerà circa 13,5 miliardi di euro e alla spesa dovrebbe partecipare anche l'Europa. Dei secondi - i benefici -, invece si parla sempre poco. Eppure i numeri che escono dalla ricerca aggiornata a marzo di quest'anno, sono piuttosto interessanti. Due in particolare attirano l'attenzione. L'impatto sul Prodotto interno lordo italiano sarà di 23 miliardi di euro, praticamente il doppio di quanto dovrebbe costare l'opera. Poi c'è il dato sull'occupazione: costruire il ponte che unirà Sicilia e Calabria comporterà la creazione di quasi 37 mila posti di lavoro a tempo pieno. Buttali via.

C'è poi un terzo dato rilevato dallo studio sul quale si pos-

sono innestare ragionamenti interessanti. Secondo i dati raccolti si evince che oltre a Calabria e Sicilia - ovviamente - a beneficiare del Ponte sullo Stretto, sempre in ottica di nuovo Pil, saranno le economie di Lombardia, Lazio, Emilia Romagna e Veneto. Primo ragionamento: è ovvio che per costruire il Ponte serviranno competenze costruttive che, in questo preciso momento storico, sono concentrate soprattutto al Nord del Paese e dunque saranno quelle economie e quelle aziende a beneficiarne.

Secondo ragionamento: questi dati smentiscono quelli che vorrebbero crocifiggere Matteo Salvini accusandolo di «pensare solo al Sud». I dati li smentiscono clamorosamente. Terzo e ultimo ragionamento: appare chiaro che questa opera porterà benefici a tutti. Se in Meridione servirà come volano per l'incremento eco-

nomico, al Nord servirà per rafforzare ancora di più un tessuto produttivo che è già tra i più concorrenziali a livello europeo. Tutti contenti, insomma.

Ora resta da capire quando inizieranno i lavori. E per questo a darci una mano è Valerio Mele, responsabile per la direzione tecnica della società Stretto di Messina. Partecipando a un evento organizzato da Unioncamere Sicilia, Uniontrasporti e Camera di Commercio di Palermo ed Enna, Mele ha spiegato per filo e per



Peso: 1-4%, 10-57%

segno l'iter che dovrebbe portare ad aprire i primi canieri «presumibilmente questa estate», così come da programma. Spiega Mele: «Il processo di approvazione dell'opera prevede due passaggi: la conferenza dei servizi (a giorni si attende la convocazione da parte del ministero delle Infrastrutture) e la valutazione d'impatto ambientale. Per entrambi i procedimenti - prosegue Mele - i tempi sono stabiliti dalla norma, e sono previsti in 90 giorni. Auspicando che i tempi siano rispettati, poi toccherà al ministero delle Infrastrutture raccogliere gli esiti della valutazione d'impatto ambientale e della conferenza dei servizi e trasmetterli con nota istruttoria al Cipess che dovrà

approvare il progetto definitivo». Subito dopo, spiega ancora il dirigente della società che ha l'incarico di sovrintendere alla costruzione del Ponte sullo Stretto, «il comitato interministeriale per la programmazione economica dovrà accertare la copertura finanziaria e approvare il piano economico finanziario. A quel punto partiranno subito quelle che sono le opere preliminari, prima ancora del progetto esecutivo stesso. Non si può pensare, infatti, di iniziare immediatamente con interventi di scavi e fondazione del Ponte ma - ribadisce - i primi cantieri saranno già presumibilmente al lavoro questa estate».

Durante il convegno si è parlato anche di un tema piuttosto

d'attualità e che ha scatenato aspre polemiche: il rapporto tra l'opera e gli ambientalisti. «Nessuno pensa che gli ambientalisti siano tutti estremisti - precisa Mele -. Anzi, l'ambiente è una delle nostre principali preoccupazioni ed è uno degli aspetti che abbiamo maggiormente attenzionato. Siamo consapevoli che il Ponte avrà un forte impatto sul territorio. Ma siamo convinti che tutto quello che abbiamo studiato e anche i provvedimenti che attuati per mitigare gli effetti dell'opera sull'ambiente siano tali da poter assicurare chi ha a cuore l'ambiente e il paesaggio dello Stretto».

L'ultimo passaggio interessante riguarda le tecnologie con le quali il Ponte verrà costruito: «Nell'aggiornamento

dei documenti ambientali siamo andati anche un po' oltre e abbiamo rifatto gli studi di incidenza per tutte le aree e abbiamo previsto altre opere di mitigazione. Poi, rispetto al primo progetto sono passati 12 anni e in questo lasso di tempo lo sviluppo tecnologico, anche dal punto di vista ambientale, è progredito consentendoci oggi di proporre alcune soluzioni nuove rispetto al 2011. Ma se nell'arco dell'esecuzione dei lavori dovessimo riscontrare ancora nuove tecnologie a oggi sconosciute - chiude Mele - non ci sarebbe alcun motivo di non effettuare modifiche, ovviamente non sostanziali, in corso d'opera».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI DELL'OPERA

Costi, materiale e tempi di percorrenza: il progetto al Mit



Mobilità e trasporti

- 6 CORSIE STRADALI**
3 per ciascun senso di marcia (2 + 1 emergenza)
- 2 BINARI FERROVIARI**
- CAPACITÀ DI TRANSITO**
 - 6.000 veicoli/ora
 - 200 treni/giorno
- 6 ORE circa**
Tempo di percorrenza Roma-Palermo (rispetto alle 12 ore attuali)

Sicurezza

- 7,1 MAGNITUDO**
Resistenza al sisma (scala Richter)
- Impalcato aerodinamico stabile a velocità del vento di oltre 300 km/h

Costi



Tempistiche



23 MILIARDI DI EURO
l'impatto dell'opera sul Pil



37.000
i posti di lavoro a tempo pieno



SICILIA, CALABRIA, LOMBARDIA, LAZIO, EMILIA ROMAGNA E VENETO
le Regioni che beneficeranno maggiormente dalla costruzione del ponte

Specifiche tecniche

- 3.666 METRI**
Lunghezza complessiva
- 3.300 METRI**
Lunghezza campata centrale
- 60,4 METRI**
Larghezza dell'impalcato
- 65 METRI**
Altezza di canale navigabile centrale per il transito di grandi navi
- 1,26 METRI**
Diametro dei cavi di sospensione
- 44.323**
Fili d'acciaio per ogni cavo di sospensione
- 399 METRI**
Altezza delle torri
- 533.000 METRI CUBI**
Volume blocchi d'ancoraggio
- 5.320 METRI**
Lunghezza complessiva dei cavi
- 2**
Coppie di cavi per il sistema di sospensione

Benefici stimati

- IMPATTO AMBIENTALE**
-140.000 TONNELLATE emissioni CO2 ogni anno
- IMPATTO SUL PIL**
2,9 MLD DI EURO incremento annuo della ricchezza (0,17% del Pil)
- IMPATTO SULL'OCCUPAZIONE**
4.300 occupati all'anno (picco a 7.000)
- 120.000** nuovi posti di lavoro complessivi tra diretti e indotto

Fonte: Ministero delle Infrastrutture

WITHUB



Peso: 1-4%, 10-57%