

ECONOMIA DEL MARE

DS118 DS118  
**Unioncamere** promuove  
il Ponte sullo Stretto:  
«Vale 23 miliardi di Pil»

Servizio a pagina 17

**Unioncamere:** saranno più i benefici che i costi  
«L'opera innoverà nel profondo il Paese»

di **Letizia Magnani**

# «Il Ponte sullo Stretto porterà oltre 23 miliardi al Pil italiano»

«**QUESTO PONTE** s'ha da fare», lo dice senza mezzi termini il presidente di **Unioncamere**, **Andrea Prete** (nella foto in alto). L'Unione camerale ha infatti commissionato uno studio, condotto con il supporto tecnico scientifico di Openeconomics, nel quale vengono presentati costi e benefici del ponte sullo Stretto di Messina (nella foto a sinistra, in basso, un rendering). «Le Camere di Commercio sono sempre state favorevoli allo sviluppo del paese e le grandi opere, le infrastrutture sono il volano economico migliore per l'Italia. A regime l'opera genererà un Valore Attuale Netto Economico, indice che misura la sua redditività economico sociale, positivo, pari a 1,8 miliardi di euro, realizzato, tra le varie voci, dalla riduzione di tempi e costi di trasporto ed emissioni inquinanti. Già nella fase di cantiere l'opera è in grado di apportare un contributo di 23,1 miliardi al prodotto interno lordo e di creare oltre 36 mila posti di lavoro stabili». Per Prete «quando l'Italia punta su innovazione e infrastrutture mette in moto un circolo virtuoso e non c'è dubbio che questa grande opera attesa da tempo sia fondamentale per innovare il paese».

**Stando** allo studio di **Unioncamere**, infatti il Ponte sullo Stretto dovrebbe produrre nel tempo benefici economici e sociali ben superiori ai suoi costi. È quando dimostra l'analisi Costi e Benefici (ACB) condotta da **Uniontrasporti** e svolta utilizzando le linee guida prescritte dall'Unione Europea. I vantaggi apportati dall'infrastruttura, al netto dei suoi costi, vengono espressi in termini monetari mediante il Vane (Valore Attuale Netto Economico), e risultano positivi per più di 1,8 miliardi di euro,

con un rapporto benefici costi di 1,2. Questo è, in sintesi, l'impatto che il Ponte sullo Stretto (nella foto a sinistra, in alto, uno scatto dello stretto di Messina) potrà portare sull'ecosistema economico e sociale italiano, calcolando i vantaggi per il tessuto produttivo e turistico di tutta l'area, per la logistica, il traffico passeggeri e merci, al netto dei costi sostenuti dal sistema paese. Lo studio, commissionato da **Unioncamere** Sicilia a **Uniontrasporti** e Openeconomics analizza, seguendo i principi guida dettati a tal fine dalla Comunità Europea, i costi e i benefici generati da una delle opere più importanti previste dal piano di investimenti infrastrutturali del Governo nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) e, in particolare, del completamento del corridoio «Scandinavo-Mediterraneo».

**Lo studio** valuta la solidità delle sue conclusioni sottoponendole ad un'analisi di sensitività, tenendo cioè conto delle possibili variazioni nel tempo, anche in negativo, dei vari parametri utilizzati. Inoltre, sottopone l'opera ad un'analisi del rischio economico che è risultata positiva nel 70% dei ca-



si, evidenziando un grado di rischiosità assolutamente non elevato, e comunque attenzionato. «Oltre 70 anni fa, nell'agosto del 1953, la **Camera di Commercio** di Messina organizzò un convegno dedicato al Ponte sullo Stretto che, perorandone la necessità, chiamò a raccolta illustri personalità del mondo politico nazionale e regionale insieme a tecnici e ingegneri di fama internazionale», spiega il presidente di **Unioncamere**, Andre Prete. «Oggi le conoscenze scientifiche, le tecnologie, il crescente livello di infrastrutturazione del territorio, e i tempi, che allora non erano forse ancora maturi, ci spingono a scartare l'opzione zero e a considerare seriamente i benefici che la realizzazione di questo collegamento stabile recheranno al tessuto sociale, economico e produttivo, non soltanto di Messina e della Sicilia, ma dell'intero sistema Paese». Nel coro di favorevoli e contrari, sicuramente **Unioncamere** è pro-ponte, come spiega Prete: «sono convinto che se lo stretto anziché essere a Messina fosse stato, diciamo a Roma, il ponte sarebbe già stato fatto. I vantaggi sono innumerevoli, intanto il ponte di Messina unisce l'Italia, la Sicilia è una regione fondamentale e il ponte ridurrebbe i tempi di viaggio, migliorerebbe la logistica e sicuramente l'impatto sarebbe ottimo anche per l'ambiente, con una diminuzione dell'inquinamento. Personalmente sono assolutamente favorevole, perché, e lo studio lo dimostra, il ponte sullo stretto aumenterebbe la ricchezza

del paese, soprattutto renderebbe l'Italia un paese decisamente più moderno. Non si può sottostimare l'impatto sulla creazione di posti di lavoro, soprattutto per le regioni del centro Sud Italia, ma non solo. Parliamo di un'opera importante e che diventerebbe un fiore all'occhiello dell'italianità». **Fra i detrattori** di quest'opera, che invece è fortemente voluta dal governo e dal mondo delle imprese, alcuni dei temi che vengono portati sono quelli della legalità e della tenuta strutturale del ponte, anche su questo **Andrea Prete** ha le idee molto chiare. «In merito alla legalità, tema legato allo Stato, chi fa questo discorso significa che non ha fiducia nello Stato. Non fare il ponte per questo argomento sarebbe come dire, 'non apro il negozio, perché qualcuno mi chiede il pizzo', io credo, invece, che lo Stato abbia tutti gli strumenti per agire nella piena legalità e per fare in modo che questa grande opera non sia solo un'opera ingegneristica, ma un vero scatto di orgoglio, per l'Italia e per gli italiani. Credo anche che gli italiani siano meglio di come vengono dipinti e abbiamo dimostrato in varie occasioni di saper fare grandissime opere. Il progetto presentato dal punto di vista ingegneristico è sicuramente molto innovativa. Esistono già ponti ad un'unica campata nel mondo ma questo sarebbe sicuramente di grande impatto e diventerebbe anche oggetto di turismo. Insomma, i vantaggi sono decisamente più alti di tutti gli svantaggi che si possono considerare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### PREVISIONI

### Il tempo risparmiato per l'attraversamento

L'analisi costi-benefici ha preso in considerazione, tra le diverse voci valutate, il valore

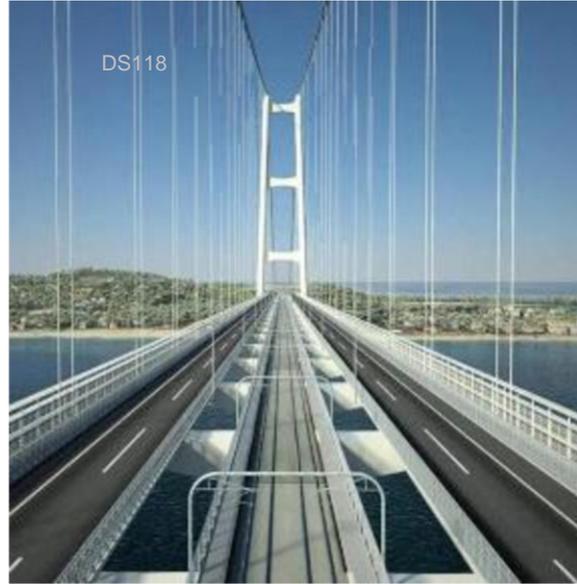
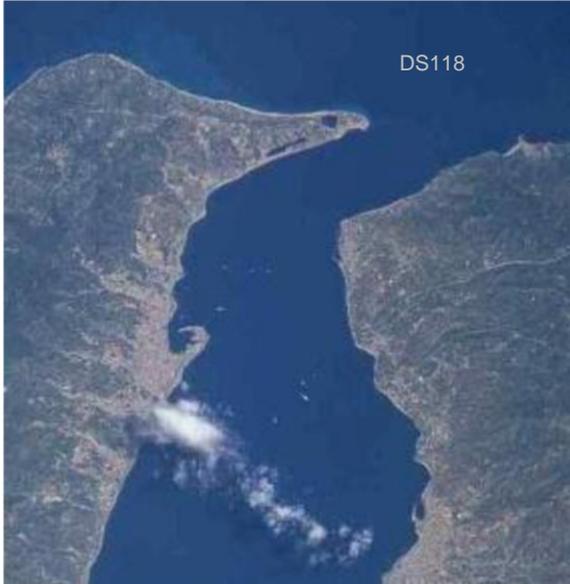
del tempo risparmiato per l'attraversamento dello Stretto per passeggeri e merci, la riduzione dei costi operativi prodotto dal collegamento stabile, il risparmio di costi esterni dovuto all'abbassamento delle

emissioni inquinanti, il valore delle opere di mitigazione e anche, come unico fattore negativo, l'aumento dell'incidentalità - oggi inesistente - dovuto all'utilizzo della modalità stradale rispetto alla navigazione marittima.



#### LE LINEE GUIDA OPERATIVE

Nell'analisi prodotta da **Unioncamere** i costi di investimento e di gestione sono stati trasformati, in linea con quanto previsto dalle Linee Guida Operative europee, in costi economici attraverso l'utilizzo di prezzi ombra che depurano i valori finanziari dalle imperfezioni di mercato



ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - DS118 - S.11221 - L.1956 - T.1956