



Cerca..



me | News | Chi Siamo | Rubriche | Contatti

Sullo Stretto, i passeggeri non bastano: è nelle merci e nella rete logistica. In ci sono

Miranda



I pedaggi pagati da auto e pullman basterebbero a coprire il costo del Ponte sullo Stretto di cui l'azienda di Unimpresa ha analizzato il piano economico dell'opera da 13 miliardi di euro e la cui redditività, senza un forte incremento del traffico merci, il rientro dell'investimento è impossibile nei 30 anni

previsti ogni anno stimati tra 535 e 800 milioni di euro, grazie a un flusso di traffico previsto di 25 milioni di camion e pullman ogni anno. Quindi l'utile operativo stimato è di circa 100 milioni di euro annui. Secondo i dati, il ritorno positivo già dal primo anno di apertura al traffico, ma come detto, non basta.

Le Pdl delle sue Regione coinvolte, Sicilia e Calabria, subirà grandi cambiamenti. Vediamo perché.

IL PONTE SULLO STRETTO: STIMA RICAVI CUMULATI IN 30 ANNI

cenario base (535 mln €/anno)
cenario espansivo (800 mln €/anno)

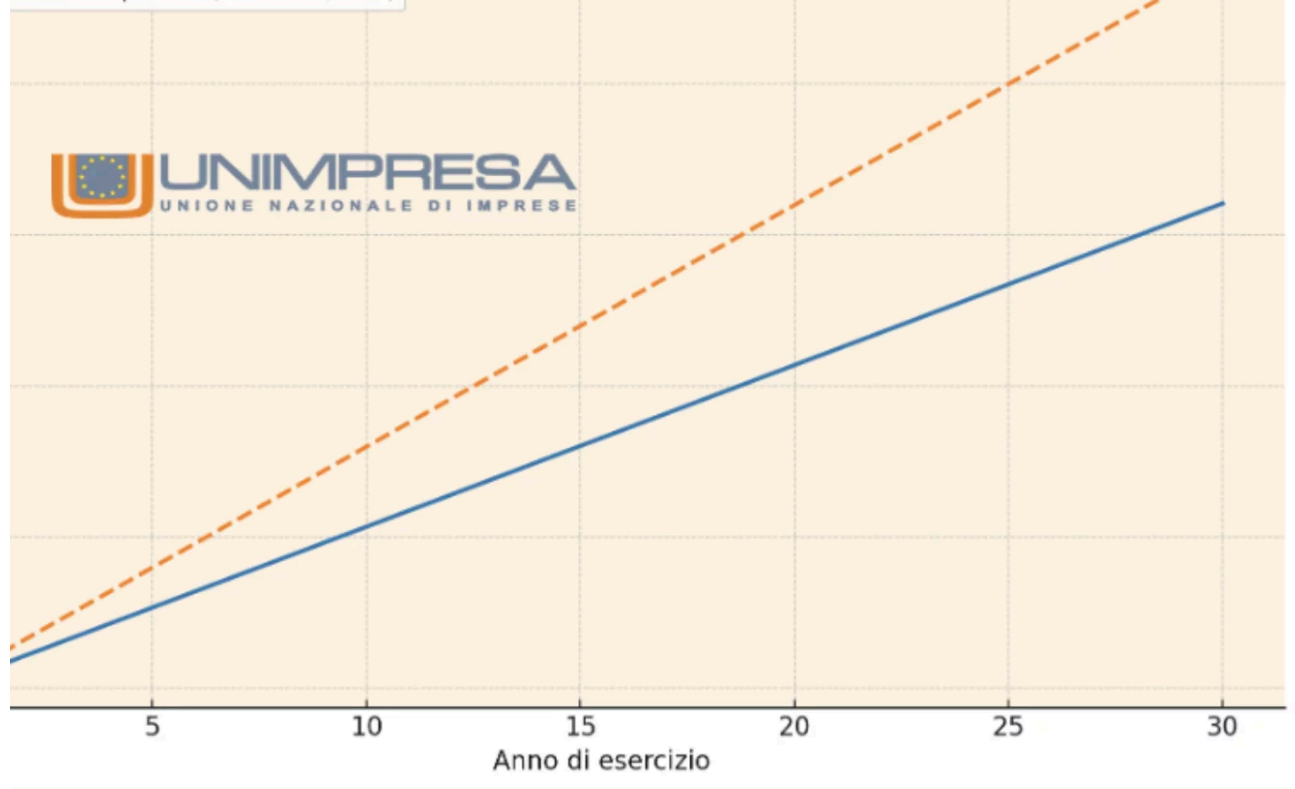


Grafico – Ponte Stretto: stima ricavi cumulati in 30 anni

o calcolato una tariffa media di 15 euro, 10 euro per le auto e 20 per i camion, e ipotizzato un
mezzi leggeri e pesanti. Una distribuzione che oggi non esiste – sullo Stretto i camion sono
le auto – ma che serve a stimare i ricavi potenziali.

, il traffico stradale genererebbe circa 375 milioni di euro l'anno. A questo si aggiungerebbero
viari, per un valore commerciale stimato del 30% del totale, cioè circa 160 milioni di euro. Il ricavo
e quindi di 535 milioni annui nello scenario base, con un massimo di 800 milioni in quello più
on maggiore domanda e piena operatività logistica.

dopo 30 anni, il guadagno cumulato sarebbe di 3 miliardi, pari a meno di un quarto del costo
impresa non ci sono dubbi: “il recupero integrale dell’investimento dipenderebbe quindi da un mix
efici indiretti sull’indotto, impatti fiscali e possibili contributi pubblici”.

STRETTO: IL FATTURATO PER TIPO DI TRASPORTO



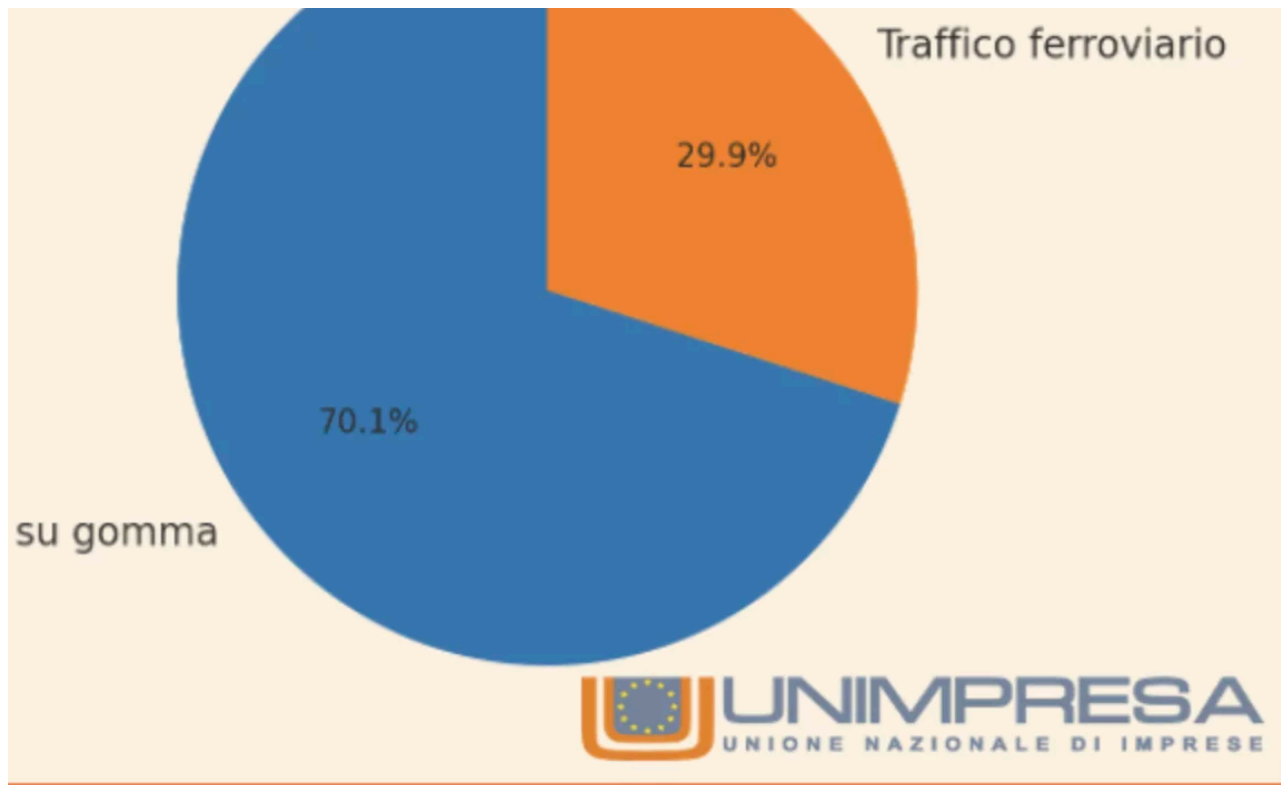


Grafico – Ponte Stretto: il fatturato per tipo di trasporto

te, da solo, non potrà generare domanda sufficiente, “dovrà inserirsi in una strategia più ampia, ezzogiorno un hub logistico mediterraneo per i traffici internazionali”, scrivono ancora da e che serve una strategia articolata che punti sulle merci e dunque intervenire su più livelli:

la rete ferroviaria a standard europei, con sagoma e portanza adeguate ai convogli merci pesanti, sieno i 36.000 transiti ferroviari annui previsti; interconnessione con i porti strategici (Gioia Tauro, Catania) per garantire tempi di trasbordo competitivi rispetto ad altri corridoi logistici del mi di gestione digitale del traffico in grado di monitorare e ottimizzare i flussi in tempo reale, di attraversamento e massimizzando la capacità della struttura; piani commerciali di lungo trarre operatori logistici globali, consolidare partnership con compagnie di navigazione e isformazione e stoccaggio merci nelle immediate retrovie del ponte”.

STRETTO: IMPATTO SU PIL CALABRIA E SICILIA



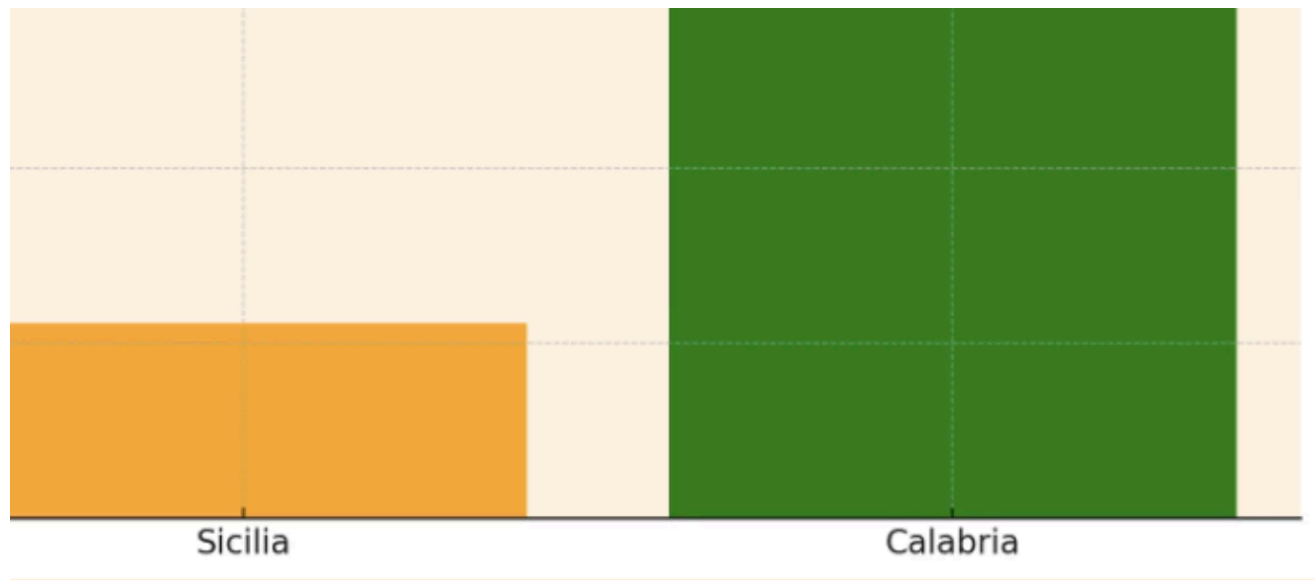


Grafico – Ponte Stretto: impatto sul PIL Calabria e Sicilia

l'impatto sul Pil resterebbe limitato: meno dell'1% annuo per la Sicilia (0,5-0,8 miliardi su un Pil di 40,3% per la Calabria (0,5-0,8 miliardi su 40). Numeri lontani da previsioni del passato che parlavano

vero sarà realizzato. "Sul fronte operativo, persistono incertezze relative ai tempi di dinamiche di filiera. In altre opere infrastrutturali recenti al Sud, si sono verificati casi in cui i cantieri hanno utilizzato gli anticipi contrattuali – fino al 20% del valore complessivo – per finalità estranee o, con conseguenti blocchi nei pagamenti ai fornitori locali e ritardi strutturali nei lavori".

zioni, - concludono da Unimpresa - il ponte rischia di restare un'infrastruttura di grande valore con volumi insufficienti per sostenere i costi. Il destino economico dell'opera si deciderà più nei mercati che nei cantieri.

categoria

Dal più recente ▼

nti