



28 febbraio 2025  
Messina

**INVECE DEL PONTE**

**ASPETTI GIURIDICI,  
ECONOMICI,  
AMBIENTALI DEL PONTE**

**VENERDÌ 28 FEBBRAIO 17:00  
SALONE DELLE BANDIERE,  
PALAZZO ZANCA**

Interverranno:

- **Gaetano Benedetto**  
Responsabile Nazionale Centro Studi WWF
- **Francesco Ramella**  
Docente di Trasporti, Università di Torino
- **Filippo Cucinotta**  
Docente di Progettazione Industriale, Università di Messina
- **Angelo Bonelli**  
Europa Verde - AVS
- **Barbara Floridia**  
Movimento 5 Stelle
- **Antonio Nicita**  
Partito Democratico

# Un Ponte che impoverisce l'Italia

Francesco Ramella  
Università di Torino  
Bridges Research

# Opera fondamentale o inutile?

---

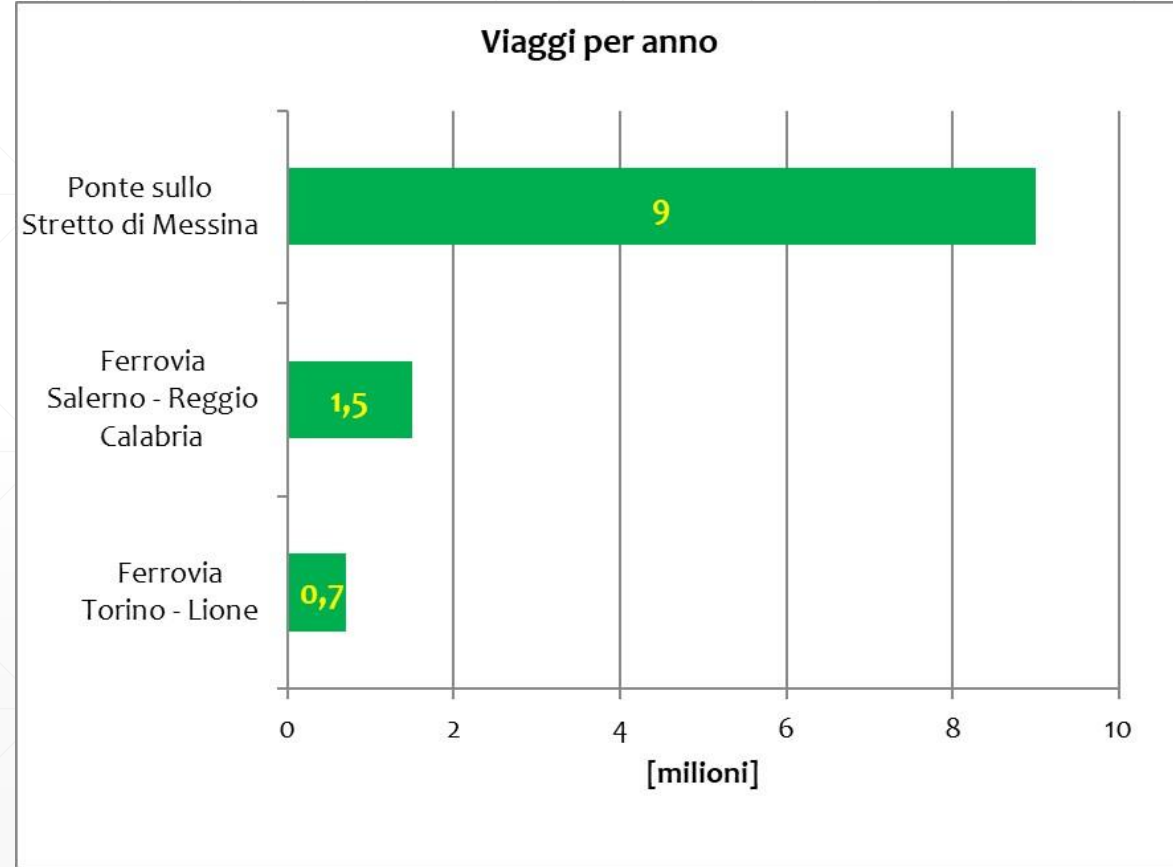
«Per noi è un'opera  
fondamentale, perché vuol  
dire cambiare  
completamente lo sviluppo  
non solo della Sicilia ma di  
tutto il Sud Italia»



«Per noi è un'opera  
anacronistica, inutile e  
dannosa»



# Non è un'opera inutile





# Ma non può essere un «volano per lo sviluppo»



# Che cos'è l'analisi costi-benefici?

---

- Metodologia ideata negli Stati Uniti negli anni '30, in un periodo di forte crescita della spesa pubblica, con la finalità di **allocarla** nel modo più conveniente per la collettività.
- E' **l'equivalente** per il settore pubblico di un'analisi finanziaria in quello privato.
- La realizzazione di un'opera è auspicabile se:
  - a) i benefici superano i costi
  - b) non vi sono impieghi alternativi delle risorse che apportino alla collettività maggiori benefici **[INVECE DEL]**

# L'analisi costi-benefici del Ponte



PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA



Aggiornamento dell'analisi costi benefici (ACB) sviluppata dal CERTeT- Università Bocconi nel corso del 2012

PRESTAZIONI SPECIALISTICHE Prof. R. Zucchetti Prof. O. Baccelli	STRETTO DI MESSINA Direttore Tecnico Dott. Ing. V. Mele	STRETTO DI MESSINA Amministratore Delegato Dott. P. Ciucci
---	---	--

Unità Funzionale: GENERALE  
Tipo di sistema: TECNICO  
Raggruppamento di opere/attività: RELAZIONE GENERALE  
Opera - tratto d'opera - parte d'opera: FASE DI RILAVIO LEGGE N.58/2003  
Titolo del documento: AGGIORNAMENTO DELL'ANALISI COSTI BENEFICI (ACB) SVILUPPATA DAL CERTeT - UNIVERSITÀ BOCCONI NEL CORSO DEL 2012

CODICE:

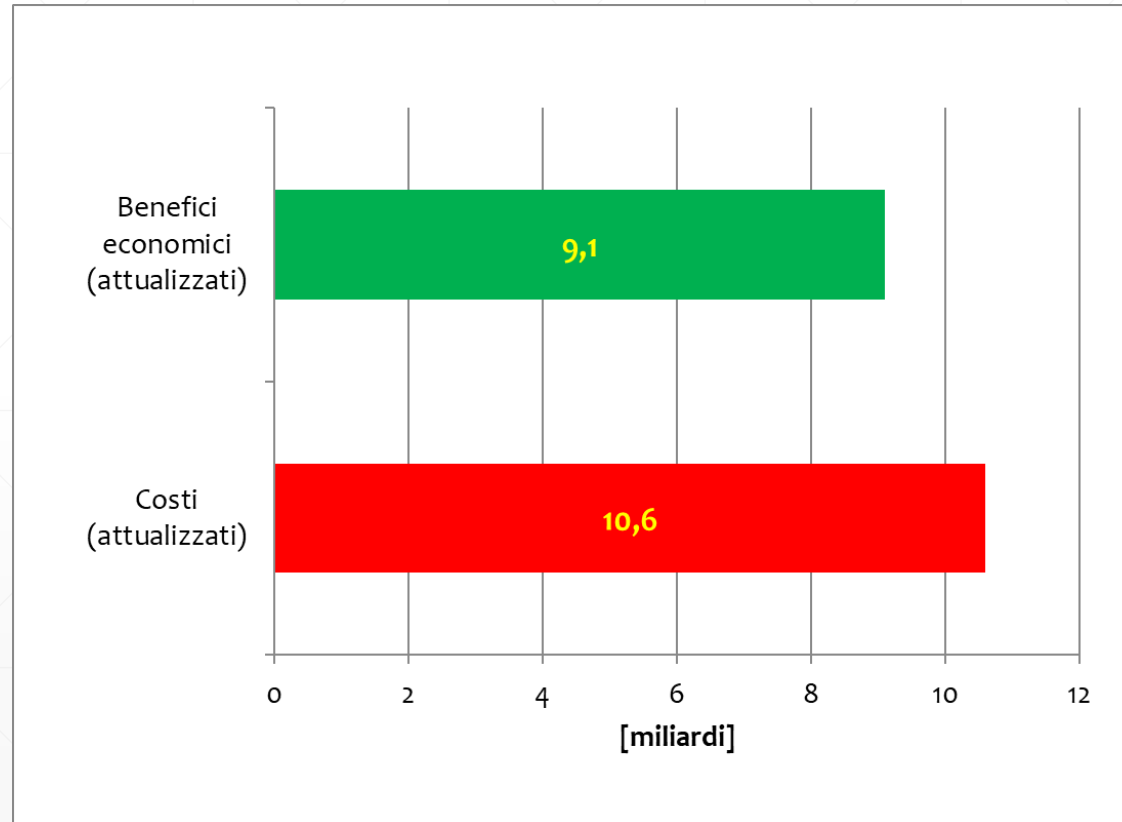
REV	DATA	DESCRIZIONE	REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
A	28/12/2023	EMISSIONE	Prof. R. Zucchetti Prof. O. Baccelli	Stretto di Messina	Stretto di Messina

NOME DEL FILE: GER0332 revisione interna: ...

- **Affidata** (come sempre) alla società incaricata della realizzazione dell'opera
- Resa disponibile solo molto tempo **dopo** che era stata formulata una **decisione politica favorevole**
- Con esito positivo **MA...**

# Un ponte che «non regge» economicamente...

---



# Più vantaggi per i camion che per le auto?

		<b>Ponte sullo Stretto di Messina</b> PROGETTO DEFINITIVO		
AGGIORNAMENTO DELL'ANALISI COSTI BENEFICI (ACB) SVILUPPATA DAL CERTeT-UNIVERSITÀ BOCCONI NEL CORSO DEL 2012		Codice documento Report ACB Stretto di Messina versione 28-12-2023	Rev A	Data 18.12.2023

## 8.3 Variazione delle esternalità

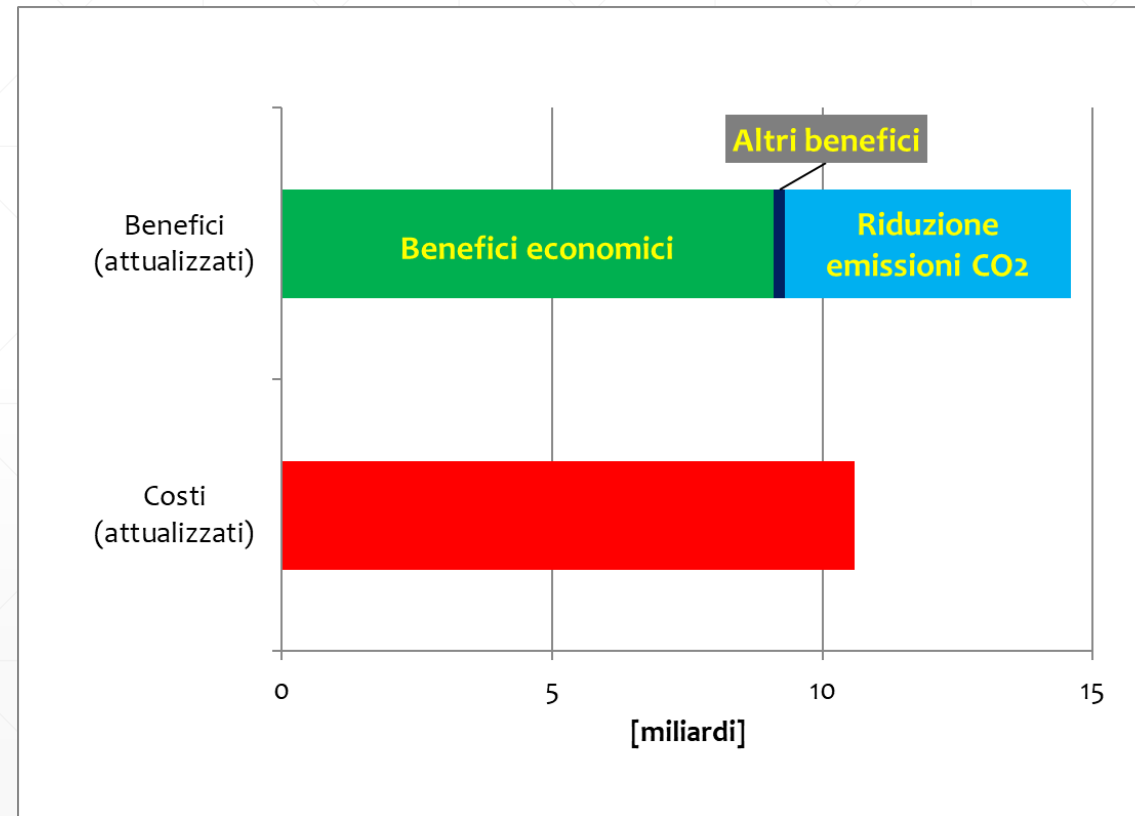
ESTERNALITÀ				2032	2035	2040	2045	2050	2055	2060	2061		
Anno				1	4	9	14	19	24	29	30		
Anno esercizio													
Scenario		VANE	SOMMA	M €	M €	M €	M €	M €	M €	M €	M €		
<b>SCENARIO 2</b>				<b>14.594,750</b>	<b>28.923,748</b>	<b>1.048,074</b>	<b>889,120</b>	<b>1.013,634</b>	<b>1.085,138</b>	<b>1.065,105</b>	<b>969,500</b>	<b>1.071,962</b>	<b>1.093,422</b>
<b>RISPARMI DI TEMPO</b>	-	<b>8.821,406</b>	<b>17.476,330</b>	<b>501,381</b>	<b>518,438</b>	<b>544,883</b>	<b>572,678</b>	<b>601,890</b>	<b>630,317</b>	<b>662,470</b>	<b>669,095</b>		
<b>TRAFFICO PASSEGGERI CONSERVATO</b>													
Locale				34,265	35,303	37,104	38,997	40,986	43,077	45,274	45,727		
Regionale				-0,401	-0,413	-0,434	-0,456	-0,479	-0,504	-0,530	-0,535		
Lunga distanza				20,916	21,550	22,649	23,804	25,018	26,295	27,636	27,912		
<b>TRAFFICO PASSEGGERI GENERATO</b>													
Locale				16,021	16,507	17,349	18,234	19,164	20,141	21,169	21,380		
Regionale				26,054	26,844	28,213	29,652	31,164	32,754	34,425	34,769		
Lunga distanza				38,952	40,132	42,180	44,331	46,593	48,969	51,467	51,982		
<b>TRAFFICO MERCI CONSERVATO</b>													
Lunga distanza				308,946	319,883	336,200	353,350	371,374	388,395	408,207	412,290		
Locale				56,628	58,632	61,623	64,767	68,070	71,190	74,822	75,570		

55 m€

365 m€



# ... ma che «sta in piedi» grazie al cambiamento climatico?



# Un beneficio anomalo...

---

- Il **beneficio ambientale** è di norma calcolato come un **danno evitato**
- Per la CO<sub>2</sub>:
  - si stabilisce apriori un obiettivo (zero emissioni al 2050)
  - si stima il costo di riduzione delle emissioni
  - il beneficio è assimilato al **costo di riduzione evitato**
- Nell'analisi del Ponte tale costo è pari a **828 €** per tonnellata di CO<sub>2</sub>
- Il valore attuale delle quote di emissione di gas serra nel sistema europeo di scambio è di **60 €** per tonnellata di CO<sub>2</sub>
- All'incirca metà delle emissioni mondiali potrebbe essere abbattuta con un costo inferiore ai **50 €** per tonnellata di CO<sub>2</sub>
- La fattibilità socio-economica del Ponte “è appesa” a una ipotesi di riduzione delle emissioni straordinariamente **inefficiente**.

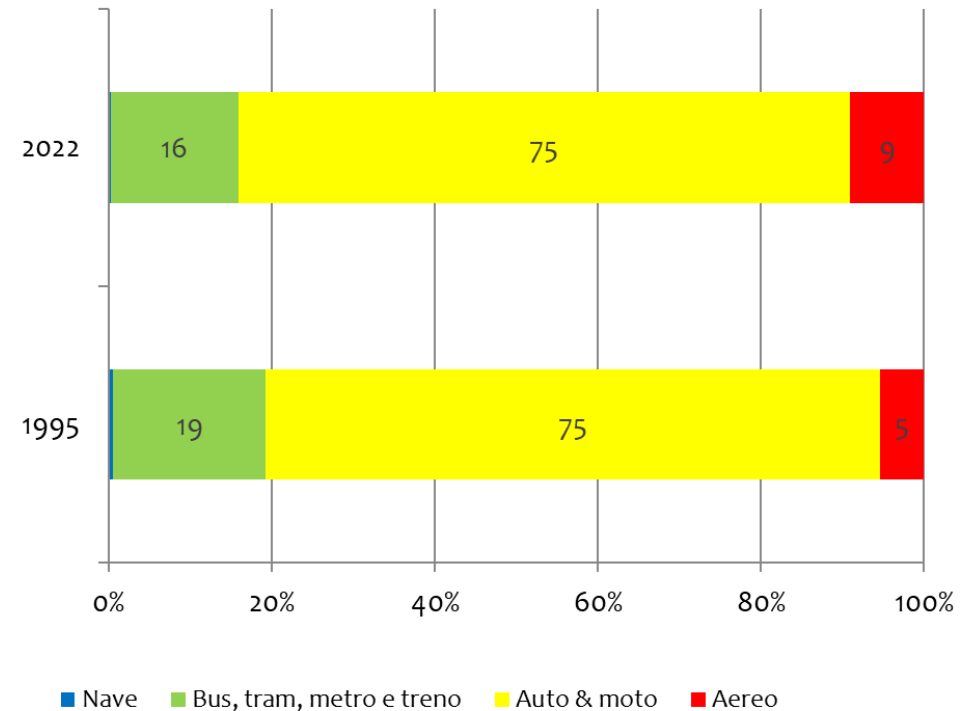
# ... nel quadro di una strategia inefficace

## LIBRO BIANCO



«L'Europa deve assolutamente compiere una svolta nella politica comune dei trasporti. È giunto il momento di fissare nuove ambizioni: **riequilibrare in chiave sostenibile la ripartizione modale**»

Ripartizione modale della mobilità dei passeggeri nella EU-27



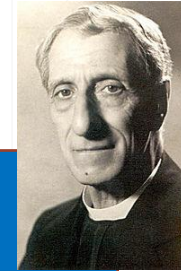
# Efficienza ed equità: chi paga?

---

- La **mobilità** è soprattutto un fenomeno a scala **locale/regionale**
- All'incirca **l'80% degli spostamenti** di persone sul Ponte sarebbe tra la Sicilia e la Calabria
- Il **finanziamento** delle infrastrutture è prevalentemente a scala **nazionale/europea**
- Se il costo del Ponte fosse per l'80% a carico di siciliani e calabresi ogni residente dovrebbe pagare **1.600 €**

# Il buon politico

---



- ❑ **Prometti poco** e realizza quel che hai promesso.
- ❑ **Il denaro pubblico sia considerato sacro.** Non amministrare con troppa larghezza.
- ❑ E' più facile dal no passare al sì che dal sì retrocedere al no.  
**Spesso il no è più utile del sì.**

*dal «Decalogo del buon politico» di Don Luigi Sturzo*