

Per le infrastrutture ci vorrebbe meno Europa. Ma ne avremo di più

Di Francesco Ramella

Summary

Un recente documento della Corte dei Conti europea evidenzia un quadro molto negativo relativamente alla costruzione delle infrastrutture di trasporto che fanno parte della rete europea TEN-T. Vengono evidenziati forti aumenti di costo rispetto alle previsioni iniziali e notevoli ritardi nei tempi di completamento delle opere. L'idea della Corte che una migliore governance da parte della Commissione Europea potrebbe essere risolutiva non appare convincente. La mobilità terrestre è un fenomeno soprattutto locale. Il coinvolgimento della UE nel finanziamento delle infrastrutture comporta un disallineamento tra la platea dei beneficiari e quella di coloro che sopportano i costi e costituisce quindi un disincentivo a una scelta oculata dei progetti e al rispetto del budget e dei tempi di realizzazione. Sarebbe quindi preferibile che le decisioni di investimento e la responsabilità della copertura dei costi venissero lasciate ai singoli Paesi e, all'interno di essi, alle realtà locali e che venissero coinvolti capitali privati di rischio. Purtroppo, la UE ha deciso di andare in direzione opposta con un nuovo piano di investimenti ferroviari dal costo complessivo stimato pari a 500 miliardi a carico dei contribuenti europei. Si tratta di opere che in molti casi hanno costi maggiori dei benefici e con un impatto marginale sia in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ sia di maggiore integrazione europea che nei decenni passata è già diventata molto più intensa grazie alla liberalizzazione del trasporto aereo e al conseguente crollo dei prezzi dei voli.

1. Flashback

Correva l'anno 2019. Nel mese di febbraio veniva pubblicata l'analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, a tutti noto come TAV. Il risultato della valutazione era fortemente negativo, con una perdita di benessere stimata pari a poco meno di 8 miliardi.

Un caso unico: mai, né in precedenza né successivamente, il ministero dei trasporti ha bocciato una Grande Opera perché i costi risultavano più elevati dei benefici.

La reazione del mondo politico, dei mezzi di informazione e dell'Accademia fu veemente e pressoché unanime.

Francesco Ramella è Direttore esecutivo di Bridges Research e Research Fellow dell'Istituto Bruno Leoni.

La semplice possibilità di dire un “no” era, ed è rimasta, al di fuori della finestra di Overton. E un “no” espresso in base a una valutazione economica non rientrava in realtà neppure nel *modus operandi* di chi, come il M5s, avrebbe assunto una posizione contraria anche in presenza di stime economiche molto diverse da quelle prodotte.

Un *whatever it takes* da ambo i fronti che si ripropone per qualsiasi opera o, più in generale, spesa pubblica. Il più recente esempio è quello del Ponte sullo Stretto: c'è chi vorrebbe fosse costruito anche se la spesa fosse doppia o tripla e chi sarebbe contrario anche se fosse, in ipotesi, regalato. Il costo (ma anche i benefici) come variabile indipendente.

Tra le più sguaiate accuse che vennero rivolte alla valutazione economica della TAV vi fu quella messa per iscritto nel Quaderno n. 13 dell'Osservatorio per l'asse ferroviario Torino – Lione (2019b), dall'architetto Paolo Fioletta, secondo il quale, l'analisi avrebbe contenuto: “i presupposti per trasformare la valle di Susa in una camera a gas”. Ora, sono trascorsi sette anni dalla redazione di quel documento e la qualità dell'aria in Valsusa, come ovunque in Italia, ha continuato a migliorare come già in precedenza accadeva da molti decenni e, nello specifico, è proseguita la riduzione delle emissioni del traffico veicolare grazie al rinnovo del parco e in assenza di qualsiasi spostamento modale come correttamente previsto nella costi-benefici.

Lo stesso Osservatorio (2019a) contestò la correttezza del valore dell'investimento necessario per la realizzazione della tratta internazionale, assunto pari a 9.630 miliardi, giudicandolo sovrastimato di quasi un miliardo.

2. I conti della Corte

Lo scorso 19 gennaio è stata pubblicata una relazione della Corte dei conti europea (2026) che aggiorna un *audit* relativo allo stato di avanzamento della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) svolto nel 2020. Il titolo del documento è a metà tra il minimalista e il vagamente speranzoso: “ulteriori ritardi e *qualche* aumento dei costi ma un quadro rafforzato di governance è in vigore per il futuro”. I contenuti non lasciano però molto spazio alla fantasia e le novità che emergono sono molto negative.

Le opere passate sotto la lente della Corte sono otto:

- 1) Rail Baltica: linea ferroviaria ad alta capacità che collega Tallinn, Riga, Kaunas/Vilnius e Varsavia.
- 2) Collegamento ferroviario Torino – Lione.
- 3) Tunnel ferroviario di base del Brennero.
- 4) Collegamento fisso Fehmarn Belt: tunnel subacqueo stradale e ferroviario che collega Danimarca e Germania.
- 5) Linea Y basca: linea ferroviaria ad alta capacità tra Bilbao, Vitoria-Gasteiz e Donostia-San Sebastián, tre città della Comunità Autonoma Basca in Spagna.
- 6) Canale navigabile che collega il bacino della Senna al Nord Europa (connessione con Schelda, Mosa e Reno).
- 7) Autostrada A1: arteria in Romania che attraversa il Paese dal confine con l'Ungheria fino al porto di Costanza sul Mar Nero.
- 8) Linea ferroviaria E59: collega i porti di Stettino e Świnoujście (Polonia nord-occidentale) con il valico di Chałupki al confine con la Cechia, attraversando le città

Per le infrastrutture ci vorrebbe meno Europa. Ma ne avremo di più

di Poznań, Breslavia e Opole.

Per ciascuna opera vengono raffrontate l'ultima stima di costo disponibile, quella dell'*audit* precedente e quella iniziale (Tabella 1).

Tabella 1 – Evoluzione dei costi delle opere analizzate dalla Corte dei Conti europea

Infrastruttura- faro nel settore dei trasporti	Relazione speciale 10/2020		Situazione a novembre 2025		
	Stima iniziale (valori 2019) (a) ¹	Stima più recente (valori 2019) (b)	Stima rivista (valori 2019) (c)	% di aumento rispetto alla stima della RS 10/2020 (c/b – 1)	% di aumento rispetto alla stima iniziale (c/a – 1)
Rail Baltica ²	4 648	7 000	18 189	+ 160 %	+ 291 %
Collegamento ferroviario Lione-Torino	5 203	9 630	11 828	+ 23 %	+ 127 %
Galleria di base del Brennero	5 972	8 492	8 373	- 1 %	+ 40 %
Collegamento fisso Fehmarn Belt ³	5 016	7 711	7 630	- 1 %	+ 52 %
Linea Y basca	4 675	6 500	6 888	+ 6 %	+ 47 %
Canale Senna- Nord Europa	1 662	4 969	5 400	+ 9 %	+ 225 %
Autostrada A1	7 244	7 324	6 410	- 12 %	- 11 %
Linea ferroviaria ES9 ⁴	2 113	2 160	1 737	- 20 %	- 18 %
Totale	36 533	53 786	66 455	--	--
Aumento totale				+ 24 %	+ 82 %

Fonte: Corte dei conti europea, 2026

In media l'incremento dei costi in termini reali rispetto al 2020 è pari al 24%. Lo scostamento dalla prima valutazione ammonta all'82%.

Il caso peggiore è quello di Rail Baltica: l'onere finanziario è cresciuto del 291%, da 4,6 a 18,1 miliardi (a prezzi 2019).

Le motivazioni sono così riassunte dalla Corte: “mancanza di maturità e precisione delle stime precedenti (che spiega quasi metà dell'aumento) nonché modifiche al perimetro e alla concezione del progetto”. Si legge altresì nel documento: “nel 2024, il promotore ha condotto una nuova analisi, stabilendo che il costo totale stimato dell'opera era aumentato a 23,8 miliardi di euro a prezzi 2023. [Inoltre,] vi è il rischio che la nuova stima possa non essere ancora del tutto affidabile poiché sono stati condotti studi maturi di progettazione (su cui la stima si basa) solo su un terzo della distanza totale. A causa del protrarsi dei tempi di costruzione, è probabile che, una volta completata la seconda fase, il costo totale sia superiore a 23,8 miliardi di euro.”

Nel caso del collegamento ferroviario Torino – Lione il dato di riferimento all'anno 2019 è quello considerato nell'analisi costi-benefici di cui sopra. Successivamente, vi è stato

un ulteriore aumento che ha portato il totale a 11,8 miliardi, più del doppio rispetto alla stima iniziale che era relativa a una galleria a canna singola poi tramutata in doppia. Due sole sono le opere con limitati scostamenti negativi, o, per meglio dire, positivi.

Sono dati che vanno a confermare quanto già noto dalla letteratura di settore e in particolare dalle analisi condotte dal ricercatore danese Bent Flyvbjerg. L'elemento di novità è che gli scostamenti di costo sono ancor più ampi di quelli registrati in passato per ferrovie e strade (Tabella 2).

Tabella 2 – Incremento dei costi da preventivo a consuntivo per tipologia di opera

PROJECT TYPE	(A) MEAN COST OVERRUN (%)*	(B) % OF PROJECTS IN TAIL (≥ 50% OVERRUN)	(C) MEAN OVERRUN OF PROJECTS IN TAIL (%)
Nuclear storage	238	48	427
Olympic Games	157	76	200
Nuclear power	120	55	204
Hydroelectric dams	75	37	186
IT	73	18	447
Nonhydroelectric dams	71	33	202
Buildings	62	39	206
Aerospace	60	42	119
Defense	53	21	253
Bus rapid transit	40	43	69
Rail	39	28	116
Airports	39	43	88
Tunnels	37	28	103
Oil and gas	34	19	121
Ports	32	17	183
Hospitals, health	29	13	167
Mining	27	17	129
Bridges	26	21	107
Water	20	13	124
Fossil thermal power	16	14	109
Roads	16	11	102
Pipelines	14	9	110
Wind power	13	7	97
Energy transmission	8	4	166
Solar power	1	2	50

Fonte: Flyvbjerg e Garner 2023

Non va meglio se dai costi si passa ai tempi di realizzazione. Il ritardo medio per il completamento delle opere rispetto al calendario inizialmente stabilito, che nella precedente relazione era calcolato pari a undici anni, è aumentato a diciassette. La forte opposizione a livello locale e nazionale nel caso della Torino – Lione non sembra aver portato a una dilatazione dei tempi significativamente diversa dalla media: l'anno di messa in servizio è oggi indicato nel 2033, diciotto anni più tardi rispetto alla ipotesi iniziale.

La dilatazione dei tempi di costruzione non comporta solo il poter conseguire i benefici di un'opera a una scadenza più lontana e, quindi, con un valore attualizzato più basso ma implica che la messa in esercizio avvenga in uno scenario molto diverso da quello

inizialmente previsto per alcuni elementi rilevanti ai fini della valutazione dei benefici. Il problema si pone in particolare per i progetti ferroviari.

Tra le ricadute positive di questo tipo di investimenti viene spesso messa in primo piano la riduzione delle esternalità che deriverebbe dall'acquisizione (abituale) di domanda dal trasporto stradale e da quello aereo che hanno costi esterni per passeggero (o unità di merce) trasportato molto più elevati. Ora, si deve rilevare come nell'arco di qualche decennio si è assistito sia per gli inquinanti atmosferici che per la incidentalità stradale a una forte riduzione delle esternalità unitarie (per chilometro per-corso) e, quindi, del beneficio derivante dal potenziale cambio di modo di trasporto. Ed è prevedibile che ulteriori miglioramenti si otterranno nei prossimi anni sia in termini di sicurezza sia con riferimento alle emissioni di CO₂ grazie alla elettrificazione dei veicoli.¹

Il rapporto non approfondisce l'altro elemento rilevante per la valutazione della redditività di un investimento ossia quello delle previsioni di traffico che, soprattutto nel caso di ferrovie, si rivelano sistematicamente errate per eccesso il che, come evidente, comporta una sopravvalutazione dei benefici e degli introiti derivanti dalla vendita dei servizi.

3. Una nuova governance sarà risolutiva?

Ricorda la Corte che nella relazione speciale del 2020 erano state formulate alla Commissione Europea dodici raccomandazioni per rafforzare la pianificazione a lungo termine, la gestione e il controllo degli investimenti; di queste, sei sono state accettate.

Ed evidenzia che un nuovo regolamento europeo (UE, 2024) ha introdotto ulteriori requisiti e disposizioni giuridiche che dovrebbero permettere alla Commissione di monitorare più strettamente il completamento della rete di trasporto da parte degli Stati membri. La Corte ritiene che tale aggiornamento costituisca un potenziale passo avanti nell'affrontare le principali cause di ritardo. Il regolamento introduce un nuovo obbligo giuridico in virtù del quale i piani nazionali in materia di trasporti dovranno essere allineati con le priorità dell'UE. Agli Stati membri sarà richiesto di sottoporre tali piani alla Commissione che esprimerà un parere formale anche se non vincolante.

Tuttavia, si aggiunge, l'efficacia di tali disposizioni dipenderà in ultima istanza dalla loro effettiva applicazione da parte della stessa Commissione e dal rispetto che vi daranno gli Stati membri. In ogni caso, tali disposizioni riguardano principalmente i progetti in fase di pianificazione e avranno pertanto un impatto limitato su quelli inclusi nel campione.

4. O il problema è a monte?

L'idea che qualche piccolo aggiustamento della *governance* europea possa portare a correggere la rotta fin qui assai problematica delle Grandi opere non è granché convincente.

Se appare corretto centralizzare a livello europeo la definizione di un quadro di standard uniformi per la costruzione delle nuove opere, in particolare di quelle ferroviarie, il coin-

1 Questo a prescindere dall'aspetto, decisivo, della internalizzazione per via fiscale delle esternalità ambientali che nel caso del trasporto stradale (ma non di quello aereo) fa sì che la riduzione delle stesse non sia oggi in Europa socialmente conveniente (Ramella, 2020)

volgimento della UE nel finanziamento delle stesse è controproducente.

Il fenomeno della mobilità terrestre è in larghissima misura a carattere nazionale e, all'interno dei singoli Paesi, la scala prevalente è quella delle brevi e medie distanze. Ci spostiamo tutti i giorni in città, tra comuni o, al più, Province limitrofe ma molto più raramente sulle lunghe distanze. I flussi su strada e ferrovia di persone tra Paesi diversi sono di entità molto modesta e, con rare eccezioni, hanno origine e destinazione quasi esclusivamente nei due Stati confinanti; a essi, in un'ottica di sussidiarietà, dovrebbe spettare la responsabilità della decisione e del finanziamento delle opere. È quanto peraltro accaduto storicamente per i collegamenti autostradali tra l'Italia e i Paesi transalpini realizzati tra gli anni '60 e gli anni '80 del secolo scorso. Il rendere comune una parte del finanziamento, disallineando così la platea dei beneficiari e quella di coloro che sopportano i costi, costituisce un disincentivo a una scelta oculata dei progetti e al rispetto del budget e dei tempi di realizzazione. Paradossalmente, come accaduto nel caso della sopracitata linea ferroviaria tra Italia e Francia, la disponibilità di fondi europei può divenire la motivazione per avviare e poi per non interrompere la realizzazione di un'opera pur se questa non risulta essere un investimento socialmente redditizio.

Peraltro, neppure la stessa sussidiarietà verticale può garantire un incentivo adeguato come mostrano gli ampi scostamenti di costo tra preventivo e consuntivo di opere realizzate in ambito nazionale e senza contributi europei. La sottostima dei costi e la sovrastima dei benefici sono infatti utili a coagulare il consenso per la decisione di spesa. Nel caso di scostamenti futuri chi ne è responsabile non ne dovrà sopportare alcuna conseguenza negativa. A ciò si potrebbe rimediare solo coinvolgendo capitali di rischio la cui remunerazione dipenda strettamente dal rispetto delle previsioni di spesa e da quelle di traffico.

Per superare le ricorrenti opposizioni locali sarebbe auspicabile un più sistematico ricorso a strumenti di compensazione dei reali impatti negativi causati dalla costruzione delle infrastrutture. Questo, evidentemente comporta un peggioramento della redditività dell'investimento ma è del tutto corretto in termini di equità

5. La UE non lascia ma raddoppia

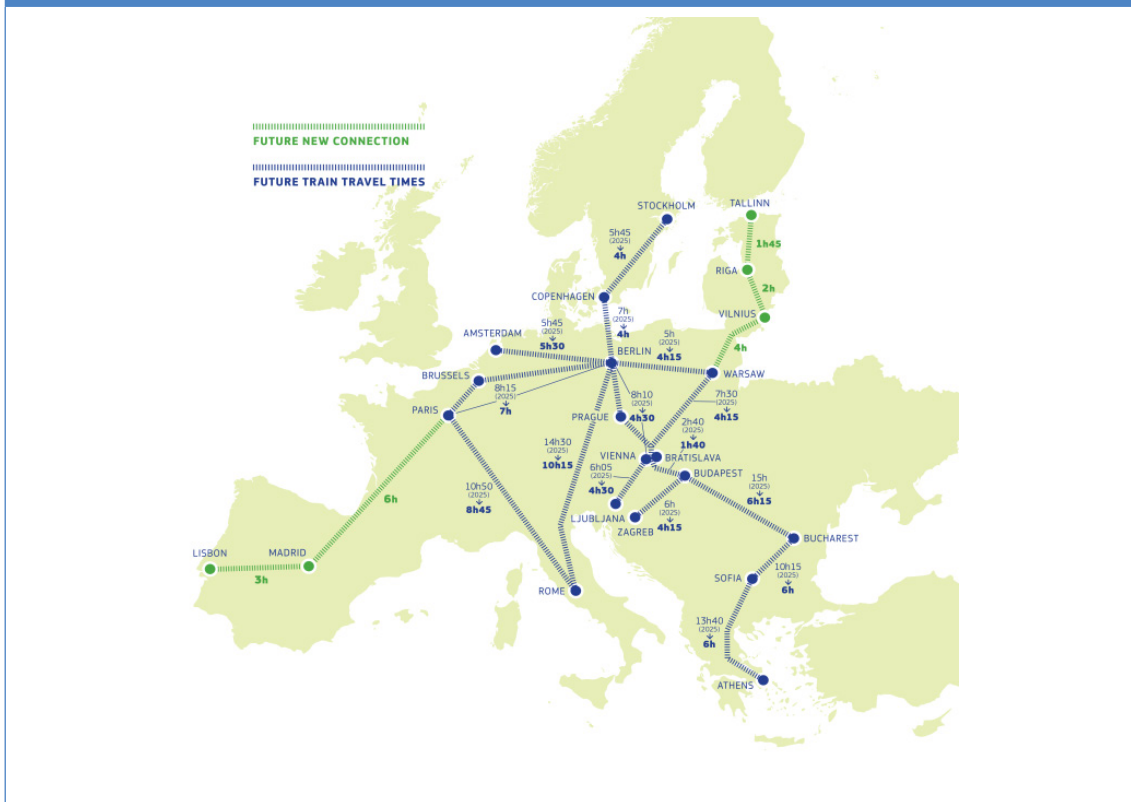
L'ipotesi di una devoluzione delle competenze non sembra essere affatto all'ordine del giorno. Anzi, la Commissione Europea sembra voler rilanciare.

Lo scorso novembre, il Commissario europeo per i Trasporti sostenibili e il Turismo, Apostolos Tzitzikostas, ha presentato un nuovo piano ferroviario europeo, noto come High-Speed Rail Action Plan (Piano d'Azione per la Ferrovia ad Alta Velocità) (Figura 1).

Ha dichiarato: «L'alta velocità non consiste solo nel ridurre i tempi di viaggio: si tratta di unire gli europei, rafforzare la nostra economia e guidare la corsa globale verso un trasporto sostenibile. Con il piano di oggi trasformiamo l'ambizione in azione: abbattiamo le barriere, mobilitiamo investimenti per infrastrutture moderne e facciamo della ferrovia transfrontaliera la spina dorsale di un'Europa a zero emissioni di carbonio, competitiva e sicura. I cittadini di tutta l'Unione beneficeranno di viaggi più rapidi, più sicuri e più economici, che avvicineranno l'Europa». Enrico Letta, ex Primo Ministro italiano, ha chiosato su X: «Ci manca. E dobbiamo realizzarlo *whatever it takes*».

Per le infrastrutture ci vorrebbe meno Europa. Ma ne avremo di più

Figura 1 – Piano di azione per l'alta velocità ferroviaria



L'investimento complessivo è stimato pari a 500 miliardi che saranno interamente a carico dei contribuenti europei.

Nessun investitore privato sarebbe disposto a mettere soldi in queste linee ed è verosimile che la maggior parte di esse non supererebbe un'analisi costi-benefici.

I cittadini beneficeranno di viaggi più rapidi? Sì, ma nella maggior parte dei casi la riduzione dei tempi di percorrenza in ferrovia non sarà sufficiente a renderla competitiva con il trasporto aereo. I principali bacini di domanda che potevano essere sottratti all'aereo, su distanze di circa 500/600 km, come Milano-Roma, Parigi-Lione, Barcellona-Madrid e Parigi-Londra,² sono già serviti dall'alta velocità. In questi casi, oggi il treno

2 Il tunnel sotto la Manica è un caso unico nel quale ha inizialmente operato un normale meccanismo di mercato. All'epoca della decisione sia in Francia che in Gran Bretagna la quasi totalità dei rappresentanti politici di maggioranza e di opposizione premevano per la realizzazione dell'opera a carico dei contribuenti. Di diverso parere (sola o quasi) fu Margaret Thatcher, che diede il via libera alla costruzione a condizione che il collegamento ferroviario sottomarino "non ricevesse un solo penny dalla finanza pubblica". Così fu: il tunnel venne inaugurato, con molti anni di ritardo rispetto alla previsione iniziale, nel 1994. Il budget venne sforato dell'80% e nel 2000 il traffico risultava essere di poco superiore al 40% delle stime. Le quotazioni delle azioni della concessionaria Euro-tunnel, emesse nel 1987 intorno ai 6 euro e che avevano superato i 20 € nel 1989, crollarono a meno di 1 € nel 1996, fino a quasi ad azzerarsi nel 2005. Nel 1987 Eurotunnel stipulò un accordo con le imprese ferroviarie pubbliche britannica, francese e belga assegnava ad esse la disponibilità del 50% della capacità della infrastruttura a fronte del pagamento di una quota fissa annua, di una quota correlata al numero di transiti oltre che ad un pagamento ("Minimum User Charge") tale da garantire per i primi venti anni di esercizio un introito minimo. La concessione venne allungata

ha la quota di mercato maggiore (ma la percentuale sarebbe molto più bassa se il treno dovesse competere ad armi pari con l'aereo pagando i costi di costruzione, manutenzione e gestione della rete che sono invece in misura largamente maggioritaria a carico dei contribuenti).

Su distanze più lunghe il treno non potrà competere con l'aereo se non per nicchie di domanda. Quasi nessuno viaggerà da Roma a Parigi sui binari anche se il tempo di percorrenza scenderà da 10 ore e 50 minuti a 8 ore e 45 minuti, o da Berlino a Parigi con un viaggio di sette ore.

Si può altresì notare come, nonostante il successo dei treni su alcune rotte specifiche, negli ultimi trent'anni il settore del trasporto aereo è cresciuto molto più: i passeggeri-km in aereo nell'UE-27 sono aumentati di 344 miliardi, quelli in alta velocità di 100 miliardi. Il vero game changer per i viaggi a lunga distanza è stata la liberalizzazione dell'aviazione promossa dalla UE che ha portato a una crescita straordinaria delle connessioni e a un crollo dei prezzi. L'Europa è quindi già diventata molto più connessa soprattutto grazie alle compagnie *low-cost*. Il nuovo piano difficilmente cambierà questo quadro. Le emissioni di CO₂ del trasporto aereo potrebbero essere ridotte solo di pochi punti percentuali senza nemmeno considerare quelle generate durante la costruzione delle linee. Adottando la valutazione del costo esterno adottata dall'UE (European Commission, 2021), attualmente pari a 160 €/tCO₂, questo comporterebbe un beneficio ambientale annuo di circa 500 milioni di euro, ovvero lo 0,1% dell'investimento richiesto. La inconsistenza della strategia europea sotto il profilo trasportistico è indirettamente confermata dal fatto che diversi paesi stanno valutando di vietare il trasporto aereo sulle rotte servite dall'alta velocità, come ha già fatto la Francia per le connessioni in cui il tempo di viaggio in treno è inferiore a 2,5 ore. Questa scelta equivale a dire: il treno non riesce a essere competitivo con l'aereo (nonostante i costi addossati ai contribuenti) e quindi si impedisce a quest'ultimo di operare.

Le valutazioni economiche che, alla luce degli scostamenti tra preventivi e consuntivi dovrebbero portare a realizzare solo progetti con una stima iniziale del rapporto benefici/costi molto superiore all'unità, non sembrano poter giocare alcun ruolo nelle scelte della Unione Europea. Gli interessi delle imprese ferroviarie, molto ben rappresentati a Bruxelles, la pressione delle associazioni ambientaliste e quella dei costruttori nonché la irresistibile propensione alla maggiore spesa dei decisori politici avranno quasi certamente il sopravvento anche in futuro.

Azzardiamo una facile previsione: nei prossimi anni rivedremo molti altri *cahiers de doléances* della Corte dei conti europei, con toni e contenuti non molto diversi da quelli che si leggono nei rapporti redatti fino a oggi.

Per le infrastrutture ci vorrebbe meno Europa. Ma ne avremo di più

Riferimenti bibliografici

- Corte dei conti europea, 2026. Relazione speciale 02/2026 “Infrastrutture di trasporto dell’UE – Ulteriori ritardi e qualche aumento dei costi ma un quadro rafforzato di governance è in vigore per il futuro (un aggiornamento della relazione speciale 10/2020 della Corte dei conti europea)”, Ufficio delle pubblicazioni dell’Unione europea. <https://www.eca.europa.eu/it/publications/SR-2026-02>
- European Commission, 2021. Technical guidance on the climate proofing of infrastructure in the period 2021-2027. <https://ec.europa.eu/newsroom/cipr/redirection/document/79866>
- Flyvbjerg, B., Gardner, D., 2023. How big things get done, New York
- Osservatorio per l’asse ferroviario Torino – Lione, 2019a. Quaderno n. 13, Lettura critica della ACB sul collegamento ferroviario Torino Lione, redatta dal gruppo di lavoro sulla valutazione dei progetti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. https://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/quaderno_13.pdf
- Osservatorio per l’asse ferroviario Torino – Lione, 2019b. Quaderno n. 15, Transizione ecologica del sistema dei trasporti. Il contributo della ferrovia e della nuova linea Torino – Lione. https://presidenza.governo.it/osservatorio_torino_lione/quaderni/quaderno_15.pdf
- Ramella, F., 2020. Benzina e gasolio: furono veri sussidi? Bridges Research Briefing Discussion Paper n° 1. https://www.bridgesresearch.it/wp-content/uploads/2020/07/BRT_DP_1_BENZINA_GASOLIO_VERI_SUSSIDI.pdf
- UE, 2024. Regolamento 2024/1679 del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 giugno 2024 sugli orientamenti dell’Unione per lo sviluppo della rete transeuropea dei trasporti. <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj>

Bridges Research Trust

Bridges Research Trust è un think-tank indipendente costituito nel 2017. Bridges Research promuove la ricerca nell'ambito delle politiche dei trasporti ispirandosi all'approccio teorico della public choice, tendenzialmente critico nei confronti delle politiche pubbliche e degli attuali meccanismi di spesa.

L'obiettivo di Bridges Research consiste in un controllo della spesa pubblica nel settore che oggi, di norma, non è soggetta a verifiche indipendenti né in termini di efficienza (troppi sprechi) né di efficacia (scarsi risultati).

Istituto Bruno Leoni

L'Istituto Bruno Leoni (IBL), intitolato al grande giurista e filosofo torinese, nasce con l'ambizione di stimolare il dibattito pubblico, in Italia, promuovendo in modo puntuale e rigoroso un punto di vista autenticamente liberale. L'IBL intende studiare, promuovere e diffondere gli ideali del mercato, della proprietà privata, e della libertà di scambio. Attraverso la pubblicazione di libri (sia di taglio accademico, sia divulgativi), l'organizzazione di convegni, la diffusione di articoli sulla stampa nazionale e internazionale, l'elaborazione di brevi studi e briefing papers, l'IBL mira ad orientare il processo decisionale, ad informare al meglio la pubblica opinione, a crescere una nuova generazione di intellettuali e studiosi sensibili alle ragioni della libertà.