

Il Ponte sullo Stretto di Messina

FASE 1

Analisi d'impatto
socioeconomico
del cantiere

20 Marzo 2024



UNIONTRASPORTI




OPENECONOMICS

PONTE SULLO STRETTO

IMPATTO DEL CANTIERE SULL'ECONOMIA ITALIANA

 **SPESA COMPLESSIVA** € **13,5** Mld
In valore attuale € 12,0 Mld



 **PIL** € **23,1** Mld
Contributo complessivo al valore aggiunto


 **OCCUPATI STABILI** **36,7** k ETP
Equivalenti a tempo pieno nel periodo del cantiere

 **REDDITI FAMIGLIE** € **22,1** Mld
Contributo complessivo

 **ENTRATE FISCALI** € **10,3** Mld
Contributo complessivo

I valori di PIL, Reddito delle Famiglie e Entrate fiscali sono riportati in valore attuale



	SCOPO E OBIETTIVO DELL'ANALISI	4
	QUADRO DI CONTESTO	5
	RISULTATI DELL'ANALISI	11
	PROSSIMI PASSI	16

SCOPO E OBIETTIVO DELL'ANALISI

Autore: OpenEconomics

Aggiornamento: Marzo 2024

Scopo

Mettere a disposizione dei molteplici soggetti potenzialmente impattati dalla spesa del progetto un insieme ordinato di analisi rigorose per favorire un dibattito più consapevole e costruttivo.

Obiettivo

Analisi degli impatti socioeconomici diretti, indiretti e indotti che il periodo di cantiere della realizzazione del Ponte determina sull'economia a livello regionale e nazionale.

Metodologia

L'analisi è stata svolta utilizzando dati da fonti qualificate e applicando strumenti e tecniche di valutazione in linea con le prassi metodologiche internazionali.

Fonti dati

Uniontrasporti, Stretto di Messina SpA, ISTAT, Banca d'Italia

Contatti

Responsabile tecnico: dino.ferrarese@openeconomics.eu

Ufficio stampa: ufficiostampa@openeconomics.eu



QUADRO DI CONTESTO

- ◆ Oggetto dell'analisi
- ◆ Caratteristiche dell'opera
- ◆ Approccio metodologico
- ◆ Descrizione degli impatti
- ◆ Descrizione del modello



OGGETTO DELL'ANALISI

L'infrastruttura per l'attraversamento stabile dello Stretto di Messina è un'opera strategica nell'ambito della rete transeuropea dei trasporti (TEN-T) ed in particolare per il completamento del cosiddetto corridoio 'Scandinavo-Mediterraneo'.

Nell'arco degli ultimi trent'anni, il Ponte è stato oggetto di un acceso dibattito pubblico inevitabilmente condizionato da interessi contrastanti e obiezioni di vario genere. Pertanto, Uniontrasporti ha incaricato OpenEconomics di svolgere un insieme ordinato di analisi indipendenti che, attraverso l'applicazione rigorosa delle migliori pratiche valutative, sia in grado di stimare in modo puntuale gli impatti economici e sociali dell'opera nel contesto nazionale per contribuire alla promozione di un dibattito pubblico più consapevole e costruttivo.

L'analisi viene svolta in due fasi. La prima, in oggetto al presente documento, è finalizzata all'analisi macroeconomica del periodo di cantiere, ovvero alla stima degli effetti estesi (diretti, indiretti e indotti) sull'economia italiana della spesa necessaria alla realizzazione del Ponte. La seconda fase si focalizzerà maggiormente sull'ecosistema economico e sociale degli utilizzatori diretti legati all'infrastruttura e verterà sulla stima puntuale dei benefici e dei costi economici dell'opera.



CARATTERISTICHE DELL'OPERA

OPERA PRINCIPALE

- Avvio atteso del cantiere nel 2024, per una vita utile attesa di 200 anni
- Campata sospesa centrale: 3.300 m
- Lunghezza complessiva: 3.666 m (comprese le due campate laterali di 183 m ciascuna)
- Altezza delle torri sulle due sponde: 399 m
- Cavi di sospensione: 4 del diametro di 1,26 m (ciascuno formato da 44.323 fili di acciaio)
- Larghezza dell'impalcato: 60,4 m (3 corsie stradali per senso di marcia, 2 corsie di servizio e 2 binari ferroviari)
- Franco navigabile: 65 m per una larghezza di 600 m. Il franco si innalza a 72 m in assenza di traffico ferroviario
- Aperto al traffico 365 giorni l'anno, 24 ore al giorno

OPERE ACCESSORIE (STRADALI E FERROVIARIE)

- 20,3 Km di collegamenti stradali (56% in galleria), categoria stradale A: 2 corsie + emergenza per senso di marcia
- 20,2 Km di collegamenti ferroviari (92% in galleria)

Secondo le informazioni ufficiali rese disponibili da Stretto di Messina Spa sul sito: www.strettodimessina.it



Ammontare di spesa
13,5 Mld €



Principali settori attivati
**Costruzioni e
carpenteria
metallica**



Periodo di spesa
8 anni

APPROCCIO METODOLOGICO

Il questa fase di analisi macroeconomica ci si è limitati alla valutazione degli effetti del periodo di cantiere, ovvero della spesa per la realizzazione dell'opera, in termini di ricadute estese (spillovers) sull'economia italiana nel suo complesso.

Tali impatti vengono sintetizzati in un set di indicatori di prassi, tra cui i principali sono: il Prodotto Interno Lordo (PIL), l'Occupazione, i Redditi delle famiglie e il Gettito fiscale.

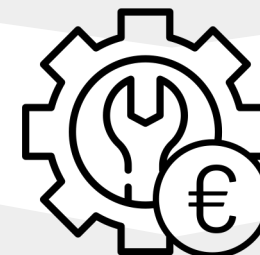
Lo strumento di elezione per la stima quantitativa di tali grandezze è la Matrice di Contabilità Sociale (Social Accounting Matrix - SAM), che fornisce un modello completo di rappresentazione dell'economia. La costruzione del modello è stata basata sui dati statistici nazionali (fonte ISTAT, Banca d'Italia) e consente di simulare il comportamento delle catene del valore dell'area economica presa in analisi in reazione ad uno stimolo di spesa, nel caso di specie: il ponte.

Il modello è stato realizzato con una copertura nazionale e una disaggregazione regionale.

STIMOLO ALL'ECONOMIA



Spesa per la costruzione del Ponte sullo Stretto



Modello SAM dell'economia locale e nazionale



Impatto sul PIL



Occupazione generata



Aumento dei redditi



Gettito fiscale

Benefici diretti, indiretti e indotti sull'economia nazionale e regionale

IMPATTI SOCIOECONOMICI GENERATI

DESCRIZIONE DEGLI IMPATTI

Nella fase di cantiere la spesa (in tutte le sue componenti) agisce sull'economia determinando uno shock di domanda di prodotti e servizi necessaria alla realizzazione dell'opera.

Tale domanda attiva in maniera diretta i settori in cui la spesa viene effettuata, si propaga nell'economia in modo indiretto attraverso i legami tra i settori (catene del valore) e in maniera indotta attraverso la spesa conseguente dei redditi delle famiglie e dello Stato generata dai maggiori redditi/entrate.

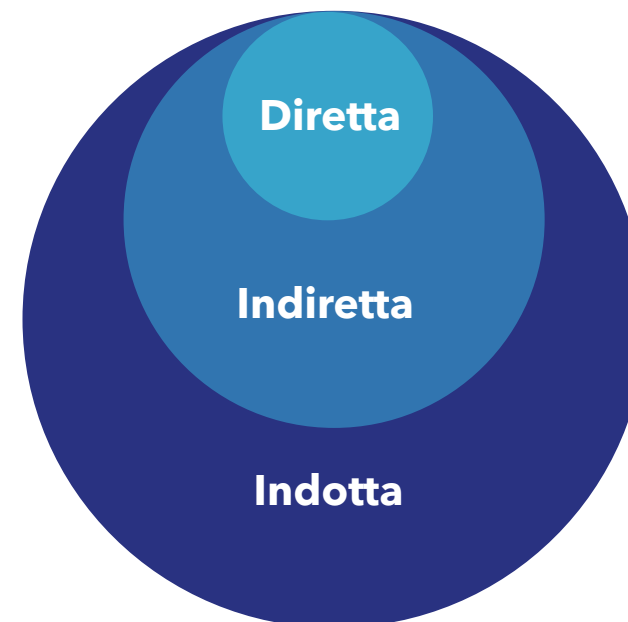
In particolare, possiamo definire:

- **impatto diretto:** l'impatto generato sulla domanda di beni e servizi da parte dei settori produttivi coinvolti nelle attività di realizzazione;
- **impatto indiretto:** l'impatto determinato dall'aumento di domanda e offerta nelle catene di fornitura attivate;
- **impatto indotto:** l'effetto della reimmissione dei redditi da lavoro e capitale nel sistema economico e del reinvestimento delle entrate fiscali in forma di spesa pubblica.

STIMOLO ALL'ECONOMIA



Spesa per la costruzione del Ponte sullo Stretto



PROPAGAZIONE DELL'IMPATTO

DESCRIZIONE DEL MODELLO

La Matrice di Contabilità Sociale multiregionale utilizzata per l'analisi è strutturata come segue:

- 19 regioni, provincia autonoma di Trento, provincia autonoma di Bolzano;
- 14 settori economico produttivi per ciascuna area territoriale (1 settore agricolo, 7 settori industriali, 6 settori di servizi);
- 1 classe di famiglie per ciascuna area territoriale;
- 1 settore governo per ogni area territoriale;
- 1 settore di risparmio e investimento per ogni area territoriale;
- 3 settori di valore aggiunto per ogni settore e area territoriale (lavoro, capitale, imposte indirette nette).

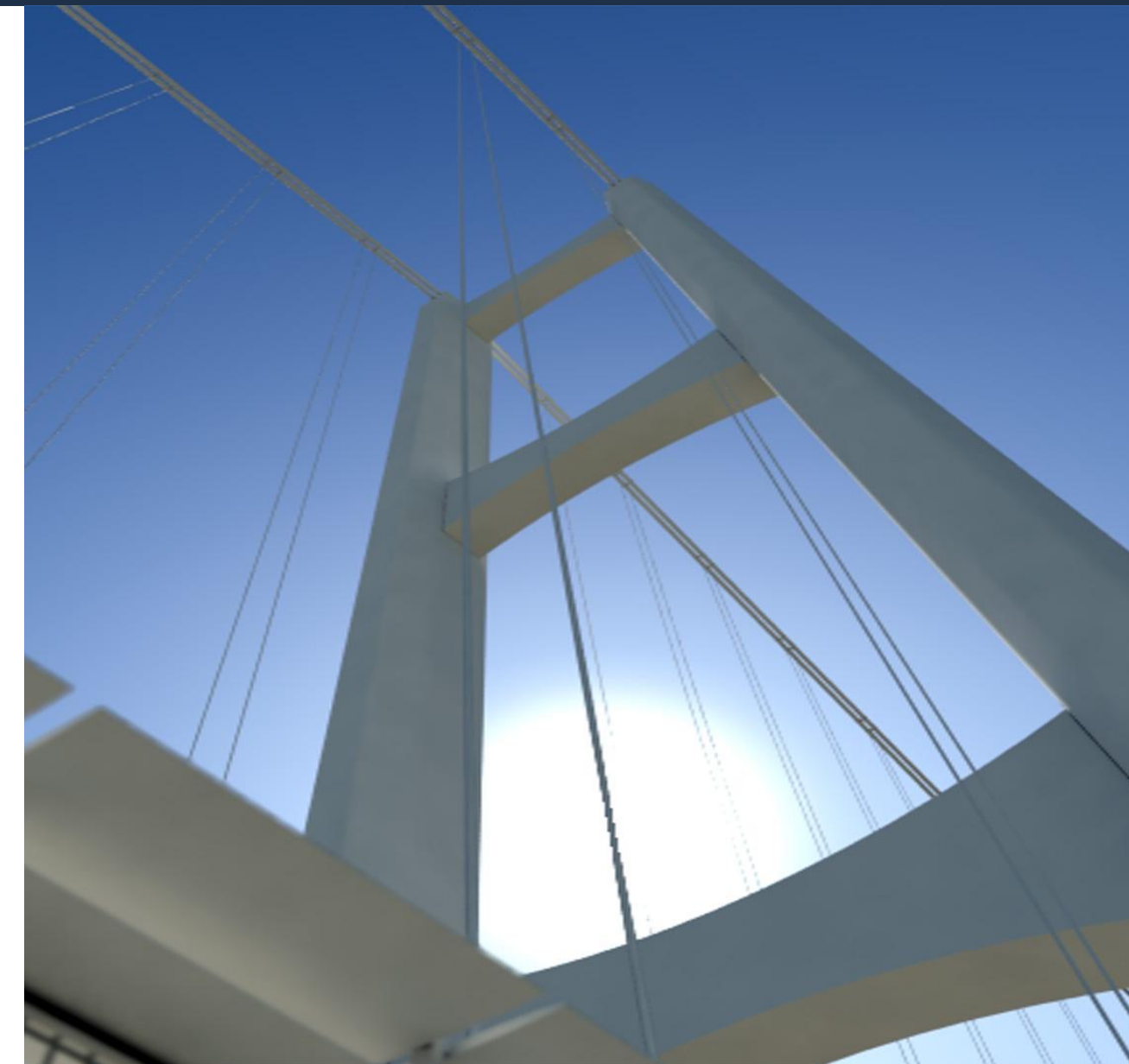
L'insieme dei dati, considerando i rapporti tra le diverse regioni, danno luogo ad un modello complessivo di 421 righe e 421 colonne in grado di rappresentare la disaggregazione e i legami regionali dell'economia italiana.

Le principali fonti dati sono ISTAT e Banca d'Italia.



RISULTATI DELL'ANALISI

- ◆ Principali risultati
- ◆ Propagazione e distribuzione
- ◆ Dettaglio regionale del PIL
- ◆ Dettaglio su occupazione e fisco



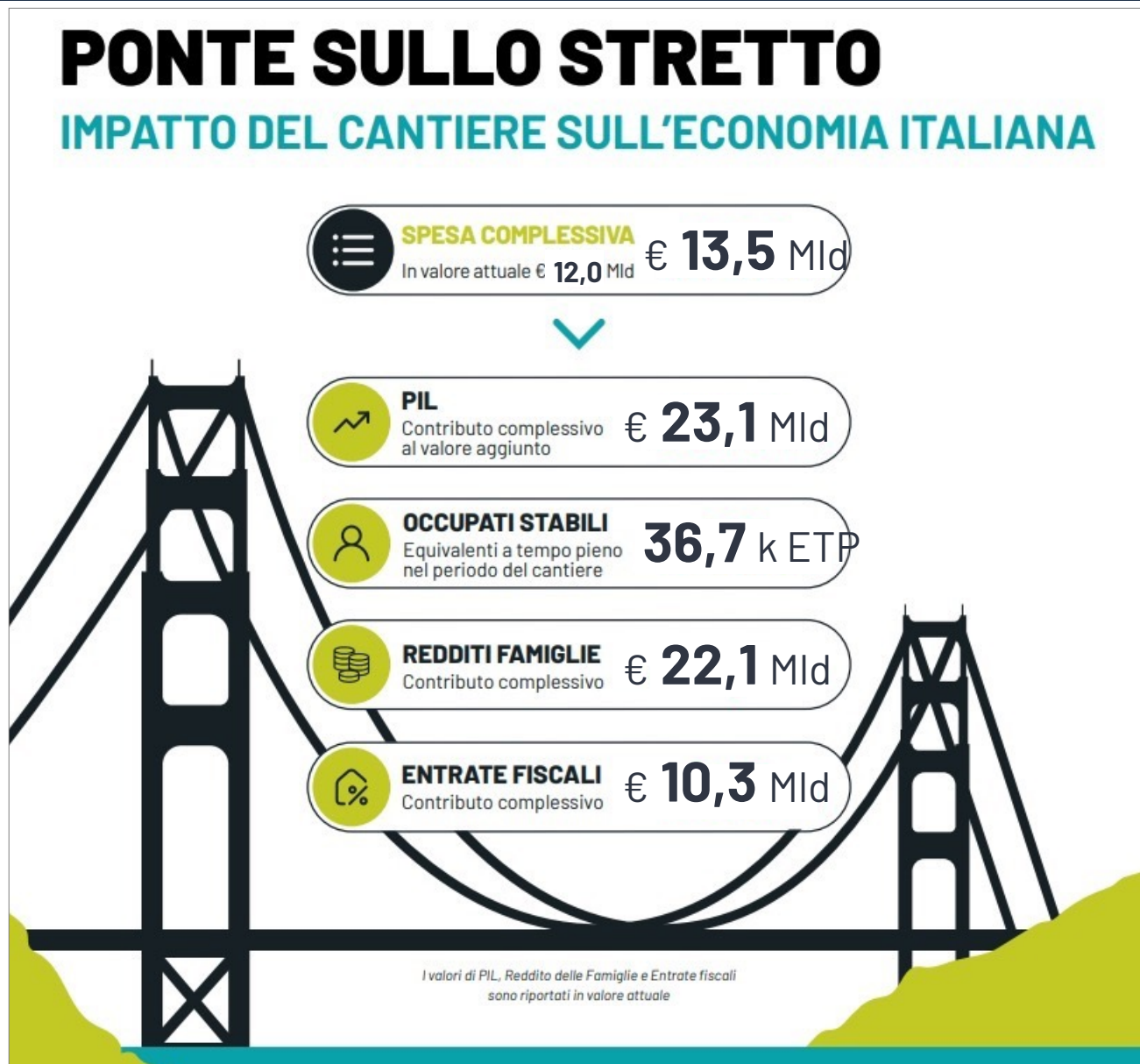
PRINCIPALI RISULTATI

Come atteso, i risultati confermano la rilevanza economica dell'opera.

L'analisi stima infatti impatti importanti sull'economia italiana, diffusi in tutte le regioni e in grado di attivare in maniera significativa un gran numero di settori industriali.

A conferma di ciò alcune risultanze:

- Oltre alle due regioni fisicamente impattate dall'opera, le regioni con maggiori benefici in termini di PIL risultano la Lombardia, il Lazio, l'Emilia Romagna e il Veneto.
- Manifattura, Costruzioni e Servizi alle imprese sono i tre comparti maggiormente attivati dalla costruzione dell'infrastruttura (essendo i principali ambiti di spesa). Come conseguenza indiretta e indotta del ciclo economico attivato, i principali settori impattati sono quelli dei servizi alle persone e quelli della PP.AA.



PROPAGAZIONE E DISTRIBUZIONE

IMPATTO SUL PIL

€ **23,1** Mld

PIL nazionale

€ **10,9** Mld

Redditi da Capitale

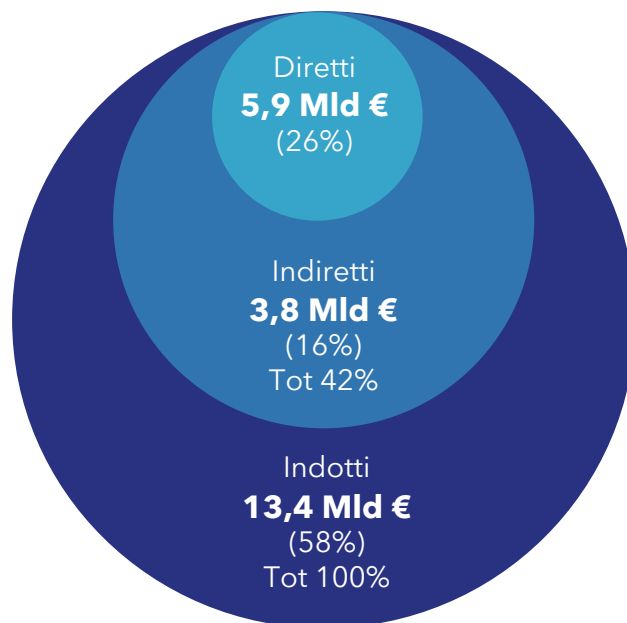
€ **8,8** Mld

Redditi da Lavoro

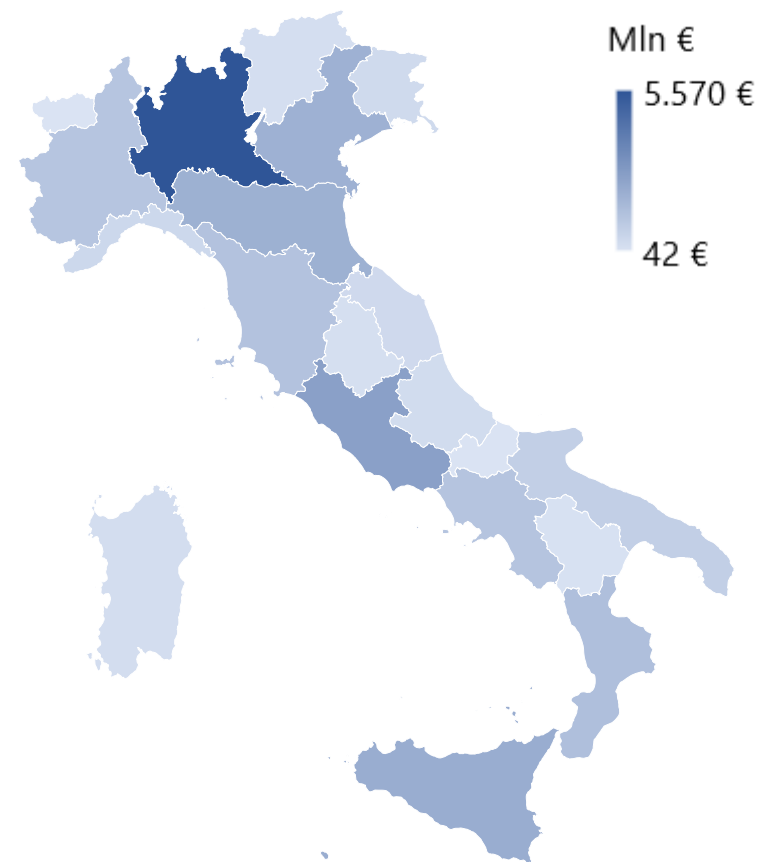
€ **3,4** Mld

Imposte indirette

PROPAGAZIONE



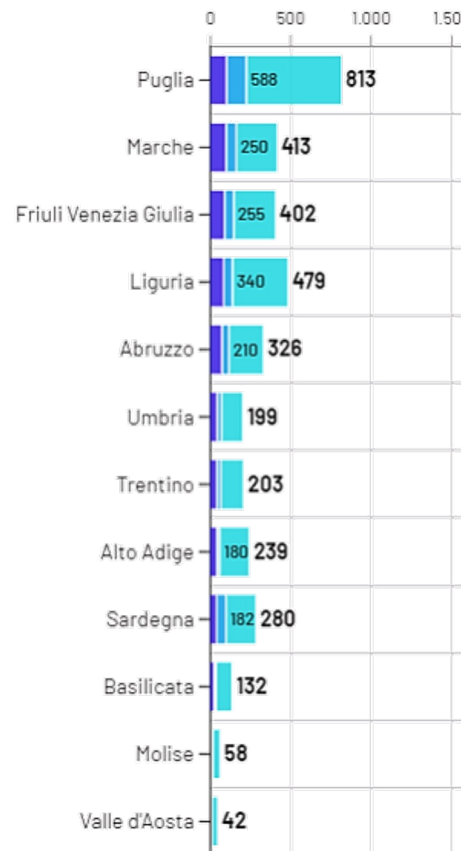
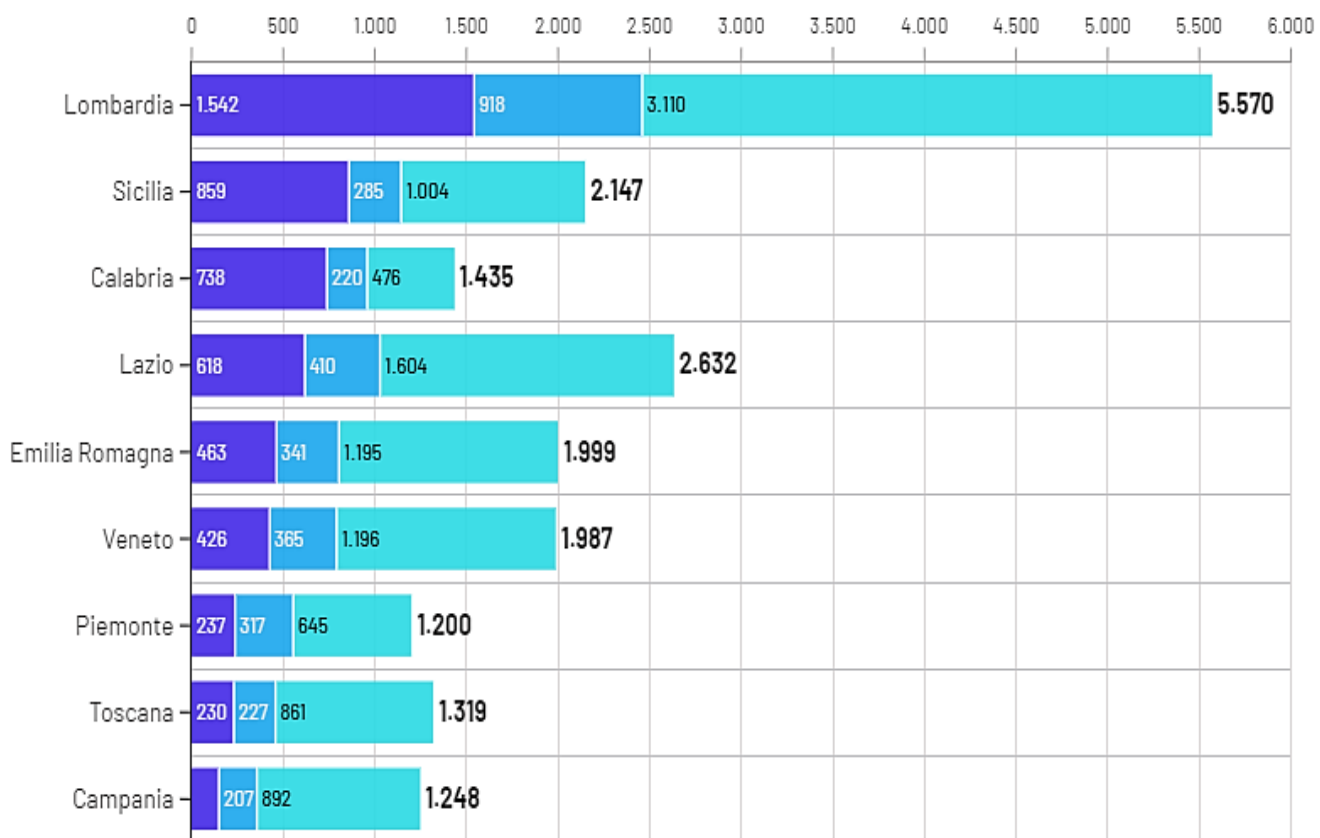
DISTRIBUZIONE REGIONALE



DETTAGLIO REGIONALE DEL PIL

Dati in milioni di euro

■ Diretto ■ Indiretto ■ Indotto



DETTAGLIO SU OCCUPAZIONE E FISCO

OCCUPAZIONE

Unità Equivalenti a Tempo Pieno annue (ETP)



36,7
Mila FTE
Occupati a tempo pieno in Italia

GETTITO FISCALE



10,3
Mld €
Impatto sul gettito fiscale

PROSSIMI PASSI

- ◆ Analisi costi - benefici economica
- ◆ Flusso della procedura di stima
- ◆ Analisi Cross Border Cost Allocation



ANALISI COSTI-BENEFICI ECONOMICA

Le analisi in corso di svolgimento hanno la funzione di completare lo screening degli impatti dell'infrastruttura, operando come una lente di ingrandimento focalizzata sul rapporto tra benefici e costi più direttamente afferenti l'opera e i suoi utilizzatori immediati.

L'Analisi Costi-Benefici (ACB) è uno strumento analitico che consente di valutare la variazione nel benessere sociale derivante da una decisione di investimento, mediante la misurazione di guadagni e perdite degli individui utilizzando il denaro come unità di misura (processo di monetizzazione).

Le infrastrutture costituiscono la spina dorsale per lo sviluppo economico e sociale di un territorio, influenzandone la produttività, facilitando il commercio con altre aree e migliorando l'inclusione. In questo contesto, la capacità di selezionare le opere da finanziare è cruciale per garantire al processo decisionale un quadro di riferimento che sappia coniugare in maniera sinergica le dimensioni economiche, sociali e ambientali e gli aspetti di natura tecnico-realizzativa.

Noi ci concentreremo sulla parte relativa all'Analisi Economica.

1. Inquadramento del contesto socio-economico

2. Definizione degli obiettivi:

- Analisi dei fabbisogni
- Rilevanza del progetto

3. Identificazione del progetto:

- Attività del progetto
- Definizione dell'area di impatto

4. Fattibilità tecnica e sostenibilità ambientale:

- Analisi della domanda
- Analisi delle opzioni
- Considerazioni ambientali (VIA, VAS)
- Progettazione tecnica, stima dei costi e cronoprogramma

5. Analisi finanziaria:

- Flussi di cassa di costi e ricavi
- Eventuali politiche tariffarie
- Fonti di finanziamento
- Redditività e sostenibilità finanziaria

5a. Se **VANF > 0** il progetto non necessita di supporto finanziario

5b. Se **VANF < 0** il progetto necessita di supporto finanziario

6. Analisi economica:

- Da prezzi di mercato a prezzi ombra
- Valutazione degli impatti non di mercato
- Redditività economica

6a. Se **VANE < 0** la società non trae vantaggio dal progetto

6b. Se **VANE > 0** la società trae vantaggio dal progetto

7. Valutazione dei rischi:

- Analisi di sensitività
- Analisi qualitativa e probabilistica dei rischi

DATI DI INPUT

- Costi di investimento, di gestione e manutenzione
- Nr. di veicoli per categoria, per unità di tempo e per lunghezza media del viaggio
- Traffico merci preesistente in tonnellate, tonnellate-ora e tonnellate-km
- Nr. di passeggeri, passeggeri-ore e passeggeri-km
- Tempi di percorrenza attuali e futuri
- Ipotesi o scenari di flussi di traffico futuri
- Eventuali tariffe, pedaggi e altre politiche di prezzo attuali e future

BENEFICI E COSTI ECONOMICI

- Risparmio di tempo per gli utenti del progetto
- Riduzione dell'incidentalità stradale
- Riduzione delle emissioni inquinanti da veicoli leggeri e pesanti
- Riduzione delle emissioni acustiche da veicoli leggeri e pesanti
- Riduzione delle emissioni di gas che concorrono al riscaldamento globale
- Surplus del consumatore

L'idea della Cross Border Cost Allocation (CBCA) deriva dalla natura regionale dello sviluppo infrastrutturale.

Una CBCA può mostrare come i benefici di un progetto a lungo termine si rapportino ai costi a livello regionale.

Nel caso del Ponte andrà considerato come i costi diretti richiesti alle due regioni oggetto dell'intervento saranno rapportati ai benefici e costi economici che la realizzazione dello stesso porterà, tenendo conto anche della situazione alternativa sia in termini di opportunità di investimento che di eventuali benefici economici.



GRUPPO DI LAVORO

Report realizzato per Unioncamere Sicilia da Uniontrasporti e Openeconomics.

FASE 1: Analisi di impatto socioeconomico del cantiere.

20 Marzo 2024

UNIONTRASPORTI

Antonello Fontanili
Laura Summa

OPENECONOMICS

Cataldo Ferrarese
Noemi Giaconi
Giovanni Graziano



UNIONTRASPORTI



OPENECONOMICS