

THE IMPACT OF TRANS-EUROPEAN NETWORKS ON COHESION AND EMPLOYMENT

CLIENTE: Commissione Europea, DG Internal Policies

ANNO: 2006

DESCRIZIONE DELLE ATTIVITÀ

Il progetto ha valutato gli impatti delle reti di trasporto - Trans-European-Network (TEN-T) -, analizzando le variazioni occupazionali e demografiche nel medio lungo periodo.

La valutazione è stata condotta a scala europea (EU25) ed ha stimato gli effetti:

- macroeconomici degli investimenti sul PIL e sull'occupazione;
- microeconomici, analizzati in termini di variazioni relative dell'accessibilità delle regioni.

Metodologia e attività

La valutazione, di tipo quantitativo, ha impiegato strumenti modellistici, integrati con procedure di calcolo ed elaborazioni di dati.

Gli impatti macroeconomici sono stati quantificati impiegando il modello ASTRA di System Dynamics.

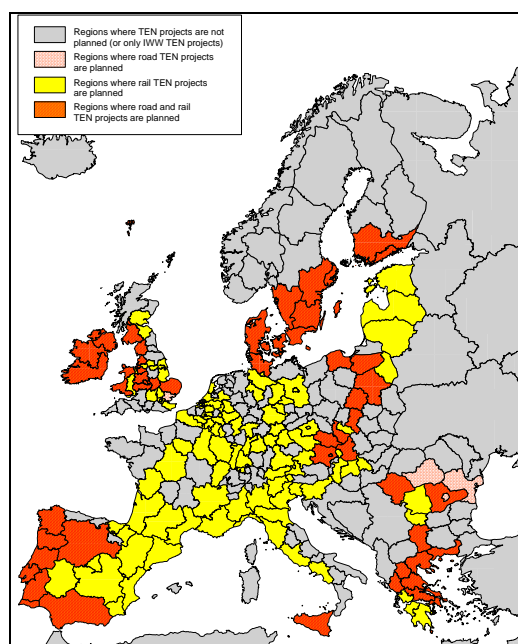
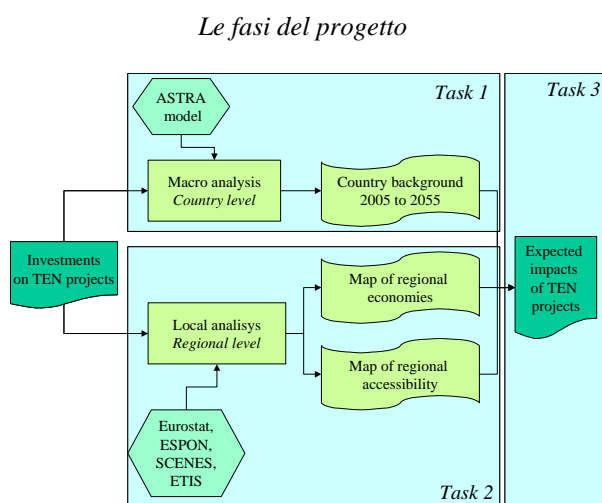
Gli impatti microeconomici sono frutto delle analisi condotte nell'ambito del progetto ESPON, che hanno stimato gli impatti delle reti TEN in termini di variazione delle condizioni di accessibilità nel medio - lungo periodo (2030-2050).

I progetti TEN-T

La valutazione delle reti TEN-T è stata sviluppata in uno scenario di medio - lungo periodo in ragione del significativo ritardo nell'implementazione dei progetti. Infatti, solo tre dei progetti TEN sono stati completati entro il 2005: il collegamento ferroviario Cork-Dublino-Belfast-Larne-Stranraer, l'aeroporto di Milano Malpensa e il collegamento stradale e ferroviario dell'Øresund tra Danimarca e Svezia.

L'investimento complessivo per la realizzazione dei 30 progetti TEN-T, ammonta, sulla base delle ultime stime, a circa 333 miliardi di €. Si tratta di interventi transfrontalieri, che si concentrano in prevalenza sulle reti ferroviarie: in particolare, il 60% degli interventi ferroviari si sviluppa in soli quattro paesi dell'Unione (Italia, Francia, Germania e Spagna). I progetti stradali assorbono invece circa il 13% delle risorse finanziarie globali, mentre gli aeroporti di Lisbona e Malpensa rappresentano gli unici esempi di investimenti nel trasporto aereo.

Localizzazione dei progetti TEN stradali e ferroviari



Risultati

Le principali conclusioni a cui lo studio è giunto possono essere così riassunte:

- a) L'entità degli impatti degli investimenti durante la fase operativa (ovvero nel lungo periodo) è in genere inferiore rispetto a quelli della fase costruttiva (cioè nel breve periodo).
- b) Gli impatti delle fasi costruttiva e operativa non differiscono molto tra loro, anche se tendono a raggiungere il loro valore massimo in momenti diversi.
- c) L'effetto moltiplicatore degli investimenti si registra nel breve periodo, ma tende a ridursi rapidamente, mentre gli effetti sull'accessibilità diventano visibili solo nel lungo periodo, ma permangono nel tempo.
- d) Gli impatti locali della fase costruttiva dipendono fortemente dalla specializzazione delle regioni.
- e) Come prevedibile, i settori delle costruzioni, dei minerali e dei metalli sono quelli che beneficiano di più degli effetti degli investimenti.
- f) Gli impatti delle variazioni di accessibilità nella fase operativa dipendono da effetti di rete complessi, in quanto l'effetto prodotto da una data infrastruttura può espandersi ben al di fuori della regione in cui è effettivamente collocata.
- g) Le reti TEN possono avere effetti negativi in alcune zone a causa di performance economiche più basse in termini relativi dovute a differenti livelli di accessibilità.
- h) In termini di coesione si osservano effetti contrastanti a seconda delle regioni e del periodo di analisi (breve o lungo).

Consorzio

Il lavoro è stato condotto da TRT Trasporti e Territorio con la collaborazione del Centro Studi Industria Leggera (CSIL).