

L'IMPATTO DELL'INADEGUATEZZA DELLE INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO SUL FUNZIONAMENTO DEL MERCATO INTERNO

CLIENTE: *Commissione Europea - Direzione Generale XV (Affari Finanziari e Mercato Interno)*

PERIODO DELL'INCARICO: *1995 - 1996*

CONTENUTO DELL'ATTIVITÀ:

Lo studio è uno dei trenta promossi dal Direttorato Generale XV - Affari Finanziari e Mercato Interno - della Comunità Europea nell'ambito della "Rassegna 1996" promossa dalla Commissione per valutare i primi impatti del Programma 1992 e promuovere ulteriori azioni a favore dello sviluppo del Mercato Interno.

Obiettivo dello studio - una delle poche valutazioni ex ante nella Rassegna - era analizzare fino a che punto l'inadeguatezza dei sistemi di trasporto può influenzare la libera circolazione di merci, servizi e persone nell'Unione Europea e/o allargare ulteriormente gli squilibri regionali.

Era inoltre richiesto dalla Commissione che tali impatti venissero misurati confrontando le prestazioni all'anno dello studio dei sistemi di trasporto con quelli conseguibili nell'ipotesi di gradi diversi di completamento dei due principali programmi di trasporto dell'Unione Europea: Reti di Trasporto Trans Europee (TEN) e Politiche Comuni di Trasporto (CTP). Lo studio è stato completato nell'autunno 1996 ed è stato pubblicato nel 1998.

Il consorzio internazionale incaricato per la realizzazione dello studio era guidato da TRT Trasporti e Territorio in associazione con AT Kearney e Marcial Echenique & Partners.

Fonti di inefficienza e costi di trasporto

Per identificare le principali fonti di inefficienza percepite da spedizionieri e fornitori, è stata completata una attenta analisi condotta da AT Kearney.

Allo scopo di integrare i dati disponibili da un monitoraggio sistematico delle caratteristiche del trasporto e della logistica sia in Europa che al di fuori dell'Europa, è stata realizzata una serie di interviste con opinion leader per assicurare un'ampia visione dell'industria sulla prospettive attuali e future.

Sulla base di una descrizione formale delle catene produzione/logistica/mercato/trasporti è stata progettata una gamma di tipiche funzioni di costo per settori industriali.

Questi ultimi sono stati selezionati per comprendere le tariffe commerciali assunte dagli operatori dei

trasporti e parametri di performance (tempo e qualità del servizio) percepiti dagli utenti dei servizi.

Valutazione degli impatti

Per identificare il "costo di non Europa" nel settore dei trasporti, è stata valutata un'ampia gamma di impatti sia sulle prestazioni economiche (dirette) che sull'economia.

Queste comprendono:

- aumento delle economie di scala;
- aumento del fenomeno di sostituzione delle importazioni dovuto a riduzioni nei costi di produzione;
- aumento del livello di consumo e di esportazioni dovuto a riduzioni nei costi di produzione;
- aumento o diminuzione domanda di manodopera derivante dalla variazione del costo relativo nei vari settori.

Il Modello di simulazione

Il modello di simulazione utilizzato è Meplan, un modello di interazione trasporti e territorio che fa uso di uno specifico modulo di interazione spaziale multiregionale e multisetoriale progettati esplicitamente per considerare la domanda di servizi di trasporto come input economico e per separare costi di trasporto e attributi che entrano nei costi di produzione di diversi operatori economici insediati in regioni diverse.

I 15 stati membri sono stati suddivisi in circa 60 zone (approssimativamente al livello NUTS1) e il resto dell'Europa in 20 zone. Il modello economico regionale stima i flussi passeggeri e merci tra regioni all'interno dell'Unione e tra l'Unione e le altre 20 zone economiche esterne.

Gli input principali per il modello economico regionale sono i consumi e gli investimenti generati dalla popolazione e la domanda di esportazione correlata, la capacità produttiva esistente per settore economico in ogni regione e il costo generalizzato di trasporto tra le regioni.

Il modello di trasporto rappresenta sia il trasporto merci che quello passeggeri per 10 modi di traspor-

to. Descrive anche le funzioni intermodali in modo flessibile.

Gli attributi della domanda e dell'offerta sono descritti in modo disaggregato, ciò consente di poter trattare esplicitamente la sensibilità specifica di ciascun flusso di merci e passeggeri alla variazione nei costi e nella qualità del servizio.

Disegno degli scenari

Sono stati disegnati due scenari alternativi - integrazione parziale e integrazione totale - per valutare gli impatti del miglioramento delle prestazioni di trasporto a fronte di uno stesso Scenario di Riferimento.

Ogni scenario - compreso quello di riferimento - è stato disegnato sulla base di assunzioni comuni sull'evoluzione probabile di variabili macroeconomiche e di sviluppo demografico in Europa. Ogni scenario è poi caratterizzato da una combinazione specifica di investimenti per infrastrutture e politiche di trasporto.

Lo **scenario di riferimento** descrive una situazione in cui sono completati solo quegli investimenti e quelle politiche di trasporto che possono essere implementati dagli Stati Membri anche in assenza di un quadro europeo.

All'interno dello stesso quadro di politiche assunte nello scenario di riferimento, lo **scenario di integrazione parziale** descrive una situazione in cui i 14 progetti TEN di "prima priorità" sono stati realizzati con successo nell'anno 2005.

Un incremento ulteriore delle prestazioni dei sistemi di trasporto è descritto nello **scenario di piena integrazione** in cui il completamento dei 14 progetti TEN è accompagnato dall'adozione delle misure previste dalle politiche comuni di trasporto dell'Unione Europea, concentrandosi su quelle progettate specificamente per introdurre la concorrenza anche nei mercati di trasporti e per realizzare il principio "chi usa paga" per i reali costi di trasporto (compresa la congestione).

