



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Le infrastrutture come strumento di sviluppo economico

Nicola Sciclone e Leonardo Piccini (IRPET)

Arezzo, 10 Novembre 2021

Infrastrutture e crescita: relazione complessa

Rilevanza economica del trasporto

15% spesa famiglie, 7% costi delle imprese,
fattore localizzativo per imprese e servizi

Benefici

Riduzione dei tempi e dei costi di trasporto,
spillover socio-economici,
effetti occupazionali, ambientali e territoriali

Questioni aperte

Direzione causale, segno, intensità, esternalità,
effetti generativi vs distributivi, breve periodo vs lungo periodo

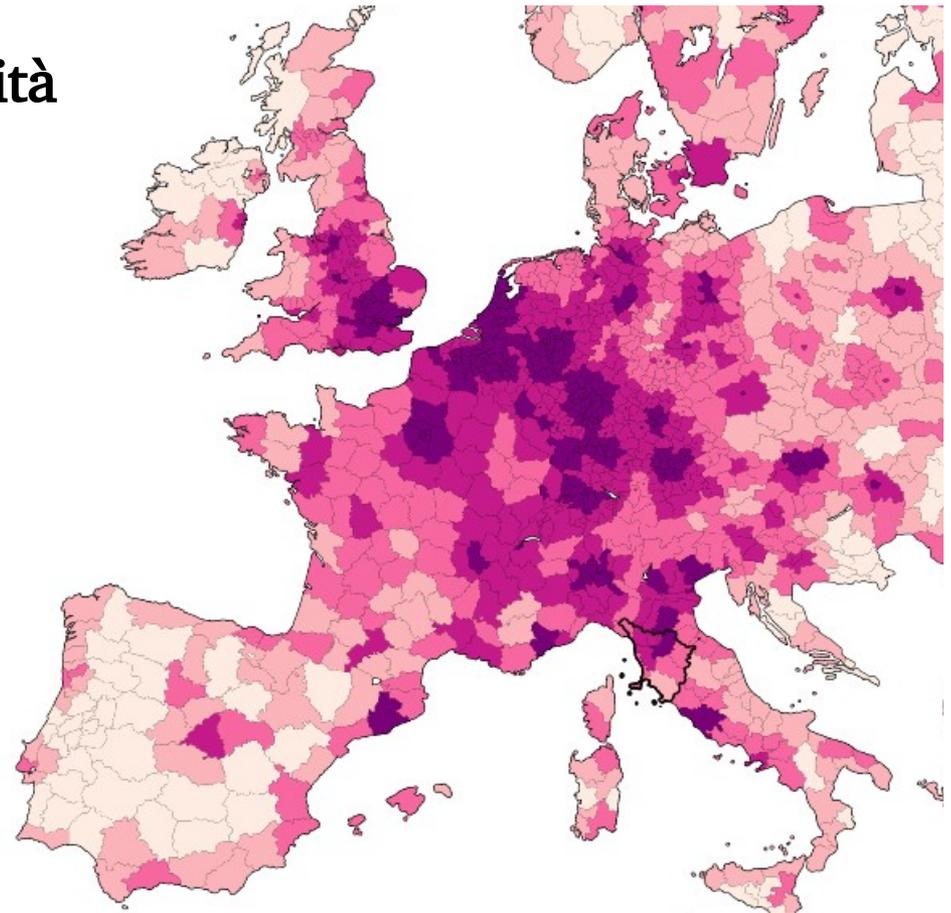
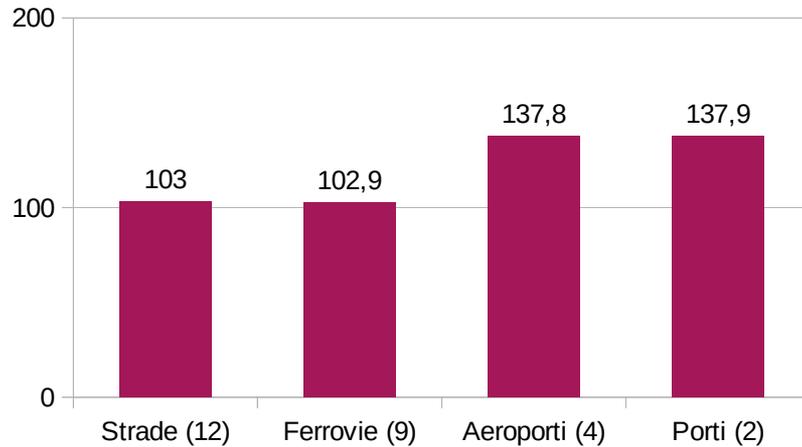
Evidenze per l'Italia

Effetti di lungo periodo del capitale pubblico sui principali aggregati economici

Variabile e territorio	Elasticità stimata
PIL	
Italia	0,62 (++)
Centro Nord	0,40 (++)
Sud e Isole	0,61 (++)
Capitale privato	
Italia	0,54 (++)
Centro Nord	0,48 (++)
Sud e Isole	0,65 (++)
Occupazione (UL)	
Italia	0,79 (++)
Centro Nord	1,09 (++)
Sud e Isole	0,53 (++)

Dotazione infrastrutturale vs. accessibilità

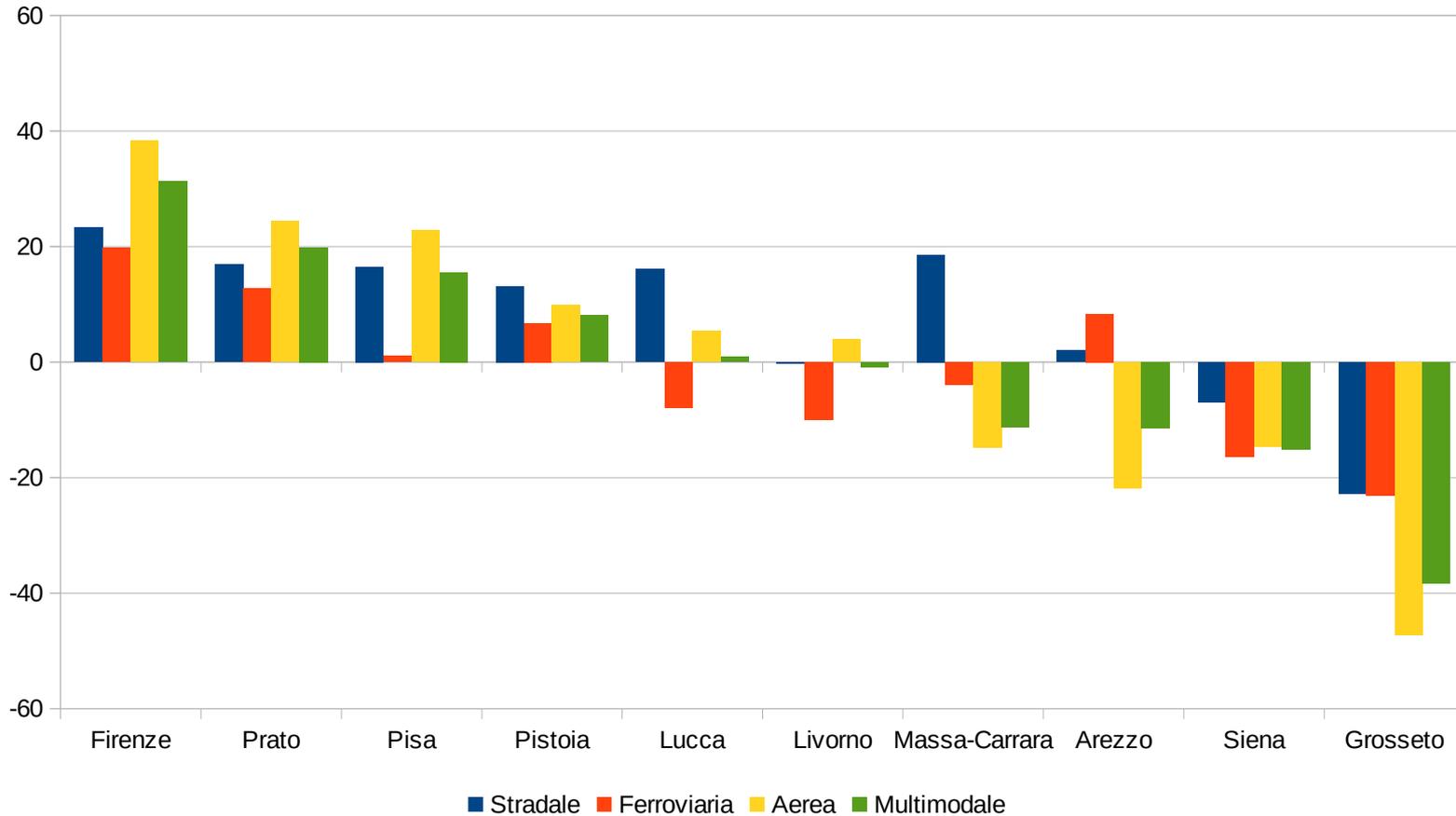
Indicatori di dotazione per modalità (numeri indici, IT=100)



Indicatori di accessibilità multimodale (numeri indici, EU=100)

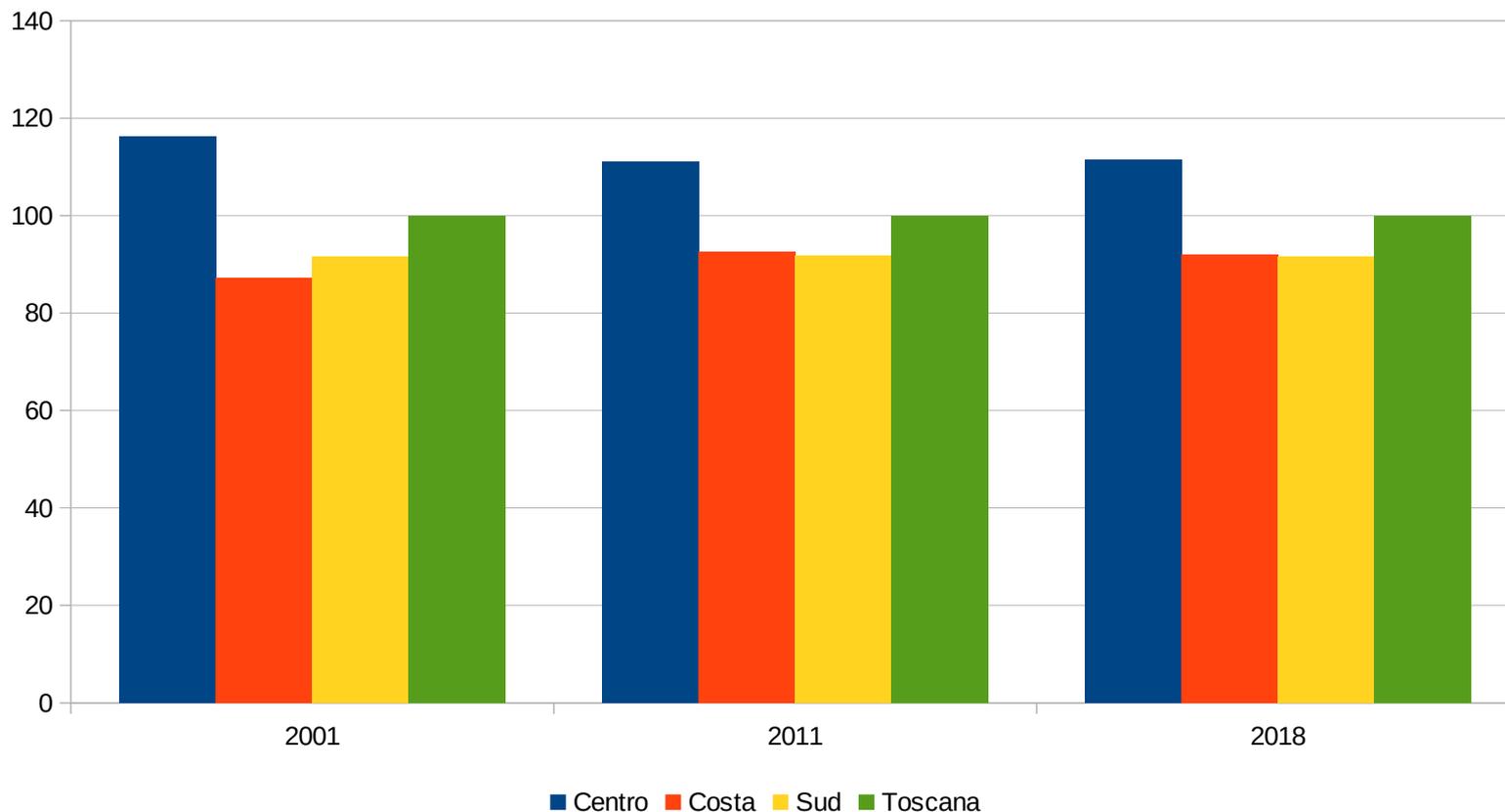
Il gap di accessibilità della Toscana del sud...

Indici di accessibilità per le province toscane per tipologia
(numeri indici. EU=100)



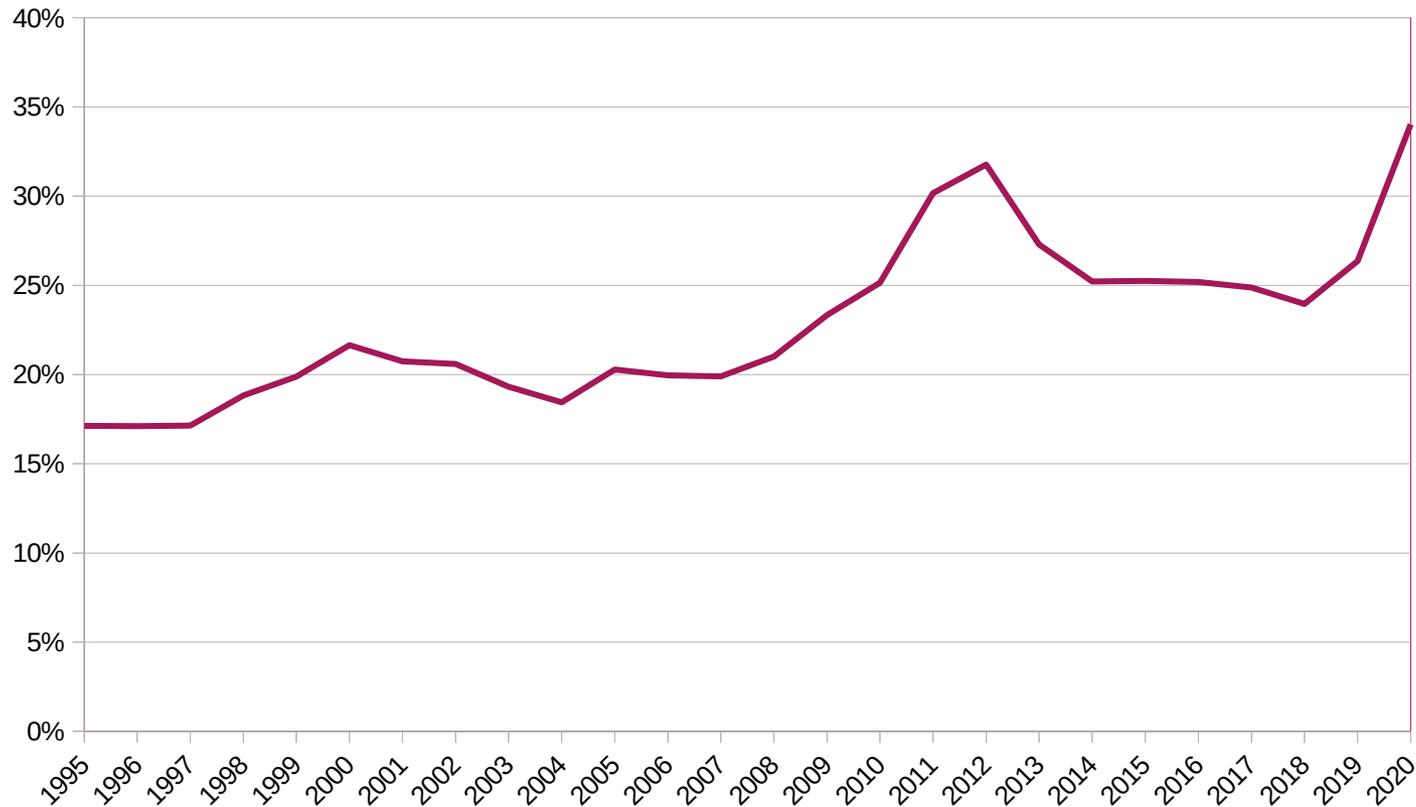
... a cui corrisponde un divario economico

Valore aggiunto pro capite per macroarea territoriale
(Numeri indici, media regionale=100)



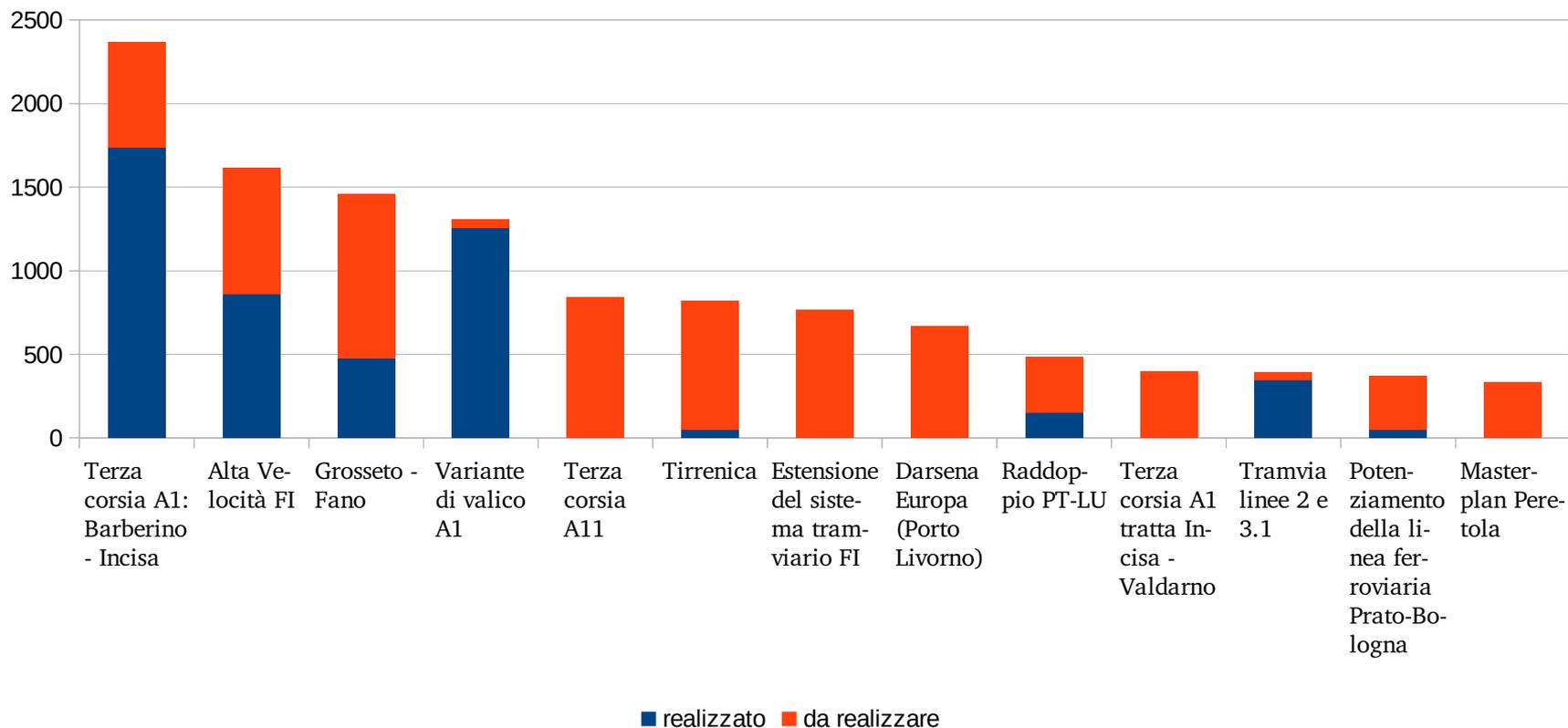
Segnali del potenziale economico dell'area

Quota di esportazioni regionali per la macroarea Toscana Sud (Valori % - trend 1995 – 2020)



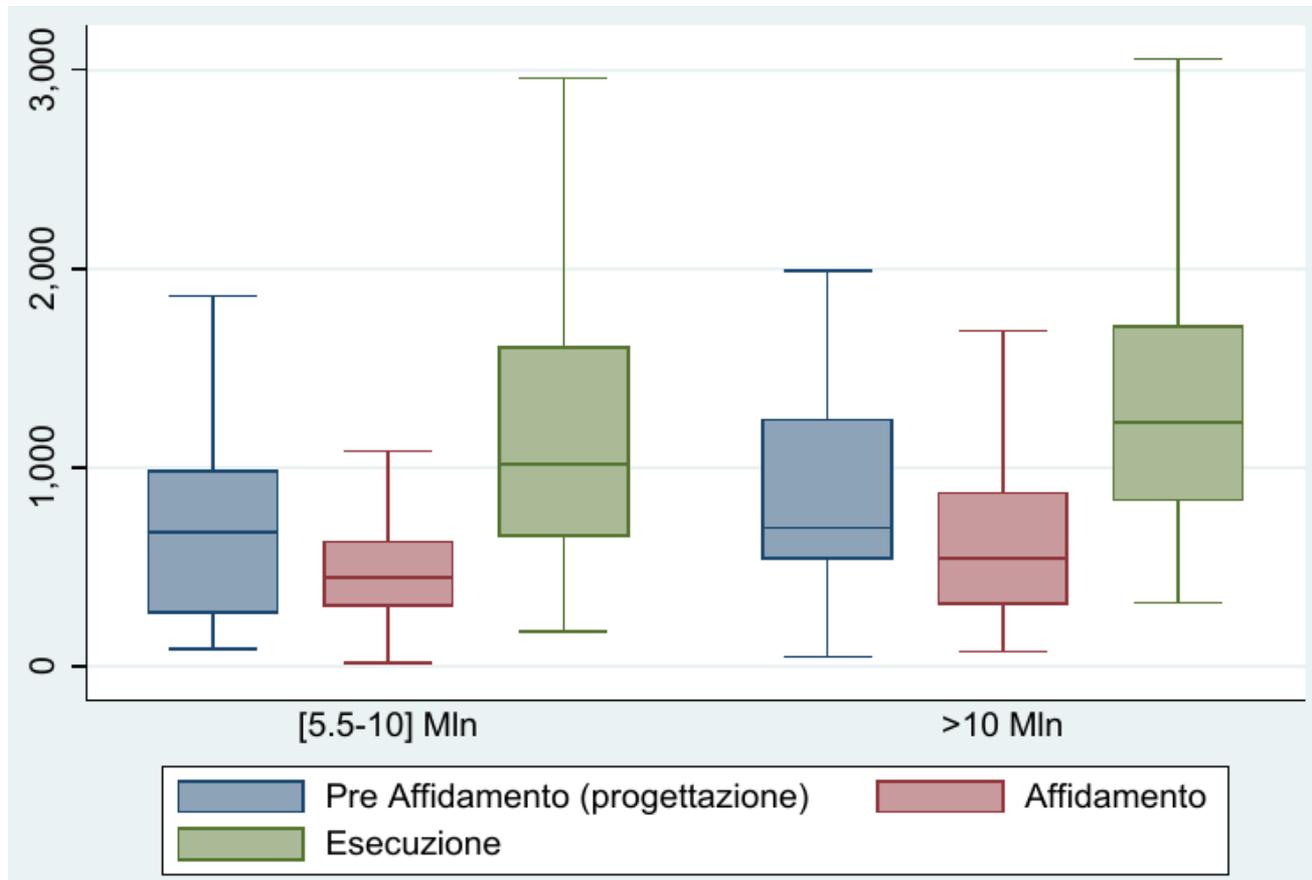
L'intervento della programmazione regionale

Principali interventi infrastrutturali sul territorio regionale per importo e stato di avanzamento

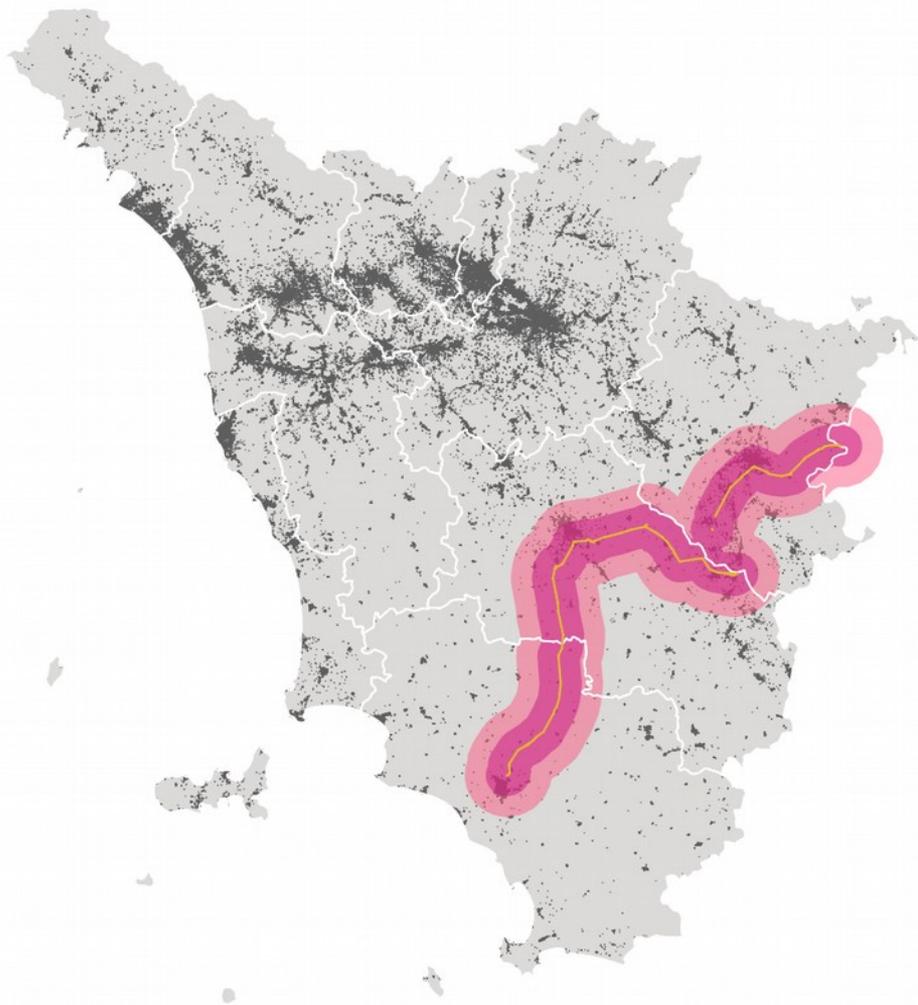


I ritardi nella realizzazione delle opere

Distribuzione della durata della realizzazione di infrastrutture di trasporto stradale per fase e classe di importo (ITALIA)



Il progetto e i territori interessati



Popolazione e imprese localizzate in prossimità del tracciato (% sul totale regionale)

	Entro 5 Km dal tracciato	Entro 10 Km dal tracciato
Addetti	7,7%	9,6%
Unità Locali	7,6%	9,5%
Popolazione	7,4%	10,4%

L'impatto di breve periodo (I/O)

Tratta toscana: spesa rimanente 981 MLN euro

	Toscana	Resto d'Italia	Totale
Produzione	1625	995	2620
PIL	722	464	1186
Unità di lavoro	13827	7206	21032
PIL diretto	584	122	705
PIL indiretto	64	262	325
PIL indotto	75	464	538
Moltiplicatori produzione	1,7	1,0	2,7
Moltiplicatore PIL	0,7	0,5	1,2
ULA x MLN di spesa	14	7	21

Hp 5 anni: in Toscana +0,13% PIL, +0,2% Unità di lavoro

L'impatto di lungo periodo

Variazione percentuale del Costo Generalizzato del Trasporto in seguito agli interventi sulla Grosseto – Fano

	Massa	Lucca	Pistoia	Firenze	Livorno	Pisa	Arezzo	Siena	Grosseto	Prato	Fano
Massa	.	0%	0%	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%	-6%
Lucca	0%	.	0%	0%	0%	0%	-1%	0%	0%	0%	-7%
Pistoia	0%	0%	.	0%	0%	0%	-2%	0%	-5%	0%	-8%
Firenze	0%	0%	0%	.	0%	0%	-2%	0%	-6%	0%	-9%
Livorno	0%	0%	0%	0%	.	0%	-1%	0%	0%	0%	-7%
Pisa	0%	0%	0%	0%	0%	.	-1%	0%	0%	0%	-7%
Arezzo	-1%	-2%	-2%	-3%	-1%	-1%	.	-6%	-10%	-2%	-13%
Siena	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-8%	.	-12%	0%	-11%
Grosseto	0%	0%	-5%	-6%	0%	0%	-11%	-11%	.	-6%	-12%
Prato	0%	0%	0%	0%	0%	0%	-2%	0%	-6%	.	-8%
Fano	-6%	-7%	-8%	-9%	-7%	-7%	-13%	-11%	-12%	-8%	.

Rispetto alla baseline possiamo stimare a livello regionale nel medio periodo un differenziale pari a **+0,13%** punti di PIL medi annui. Nella regione il collegamento comporterà effetti più rilevanti sui sistemi locali **privilegiati dall'intervento infrastrutturale, e caratterizzati da flussi di scambio più intensi** (Siena + 0,3%, Firenze ed Arezzo +0,16%, Grosseto, + 0,05%).

GRAZIE PER L'ATTENZIONE