



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Infrastrutture e investimenti pubblici in Toscana

Patrizia Lattarulo, Leonardo Piccini e Giuseppe F. Gori

Auditorium di Sant'Apollonia – Via San Gallo, 25/a

TOSCANA: INFRASTRUTTURE E SVILUPPO. Lo sguardo sul futuro

L'uscita dalla crisi e i segnali di ripresa

La ripresa economica della Toscana si consolida

(cfr. *Rapporto sull'economia Toscana*, IRPET, 2018, forthcoming)

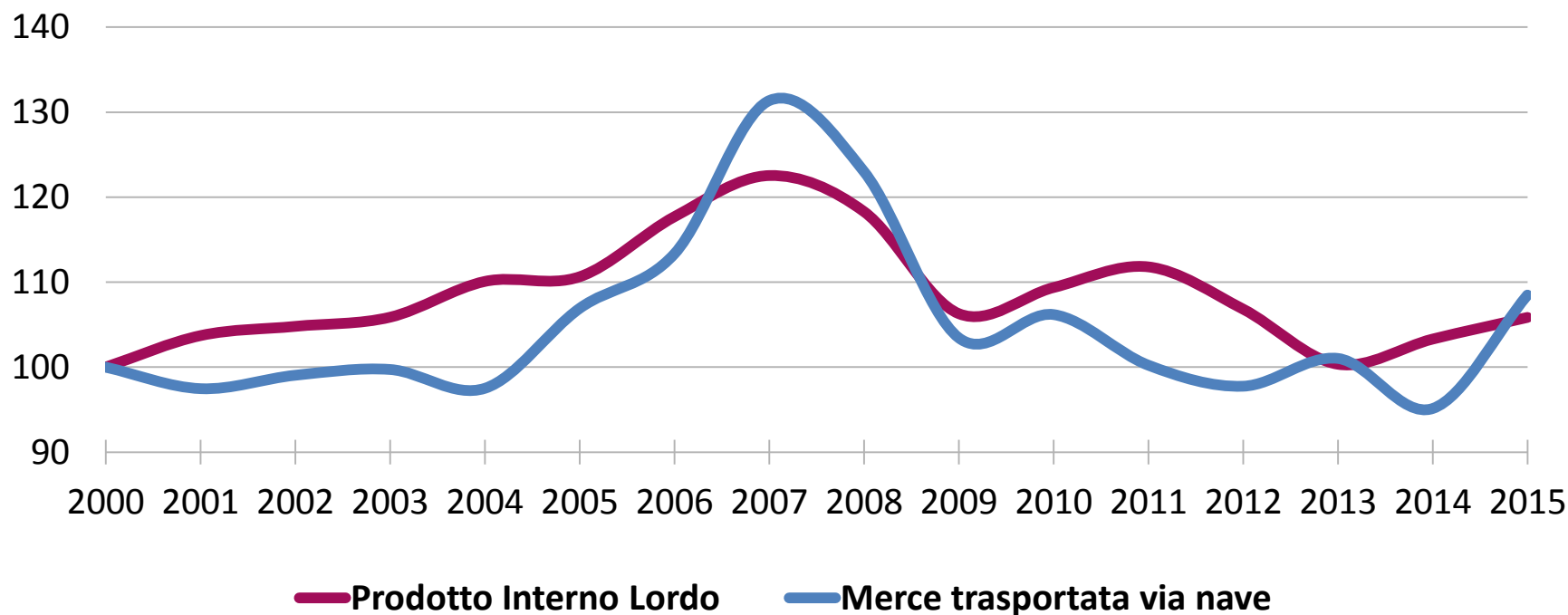
- +1,7 PIL 2017
- Ripresa trainata dalle esportazioni
- Primi segni di ripresa anche della domanda interna
- Lieve ripresa degli investimenti (pub e privati)

Ripresa economica esprime una ampia e diversificata domanda di mobilità: su ambiti locali e internazionali; di merci e di persone

Domanda di mobilità e ciclo economico

Il forte legame tra ciclo economico e domanda di mobilità (merci e persone) sottolinea la stretta dipendenza tra le due componenti

Prodotto Interno Lordo e merce trasportata via mare in Toscana (Numeri Indici, 2000=100)



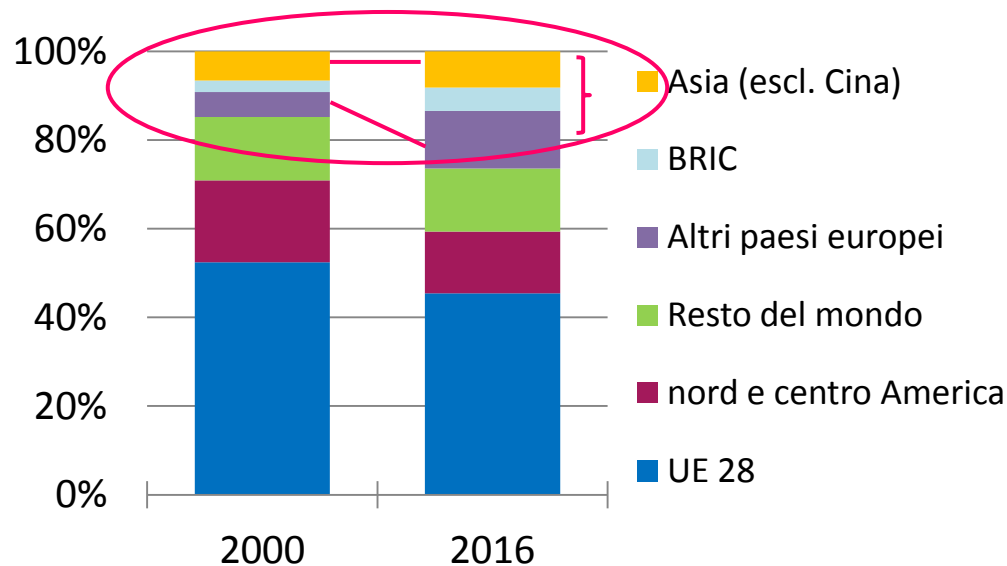
Fonte: ISTAT

Le esportazioni della Toscana nel 2016

L'export rappresenta una componente molto rilevante della crescita della regione (pari al 18% degli impieghi della regione)

L'export regionale per area di destinazione

Variation % e peso sul totale, 2016



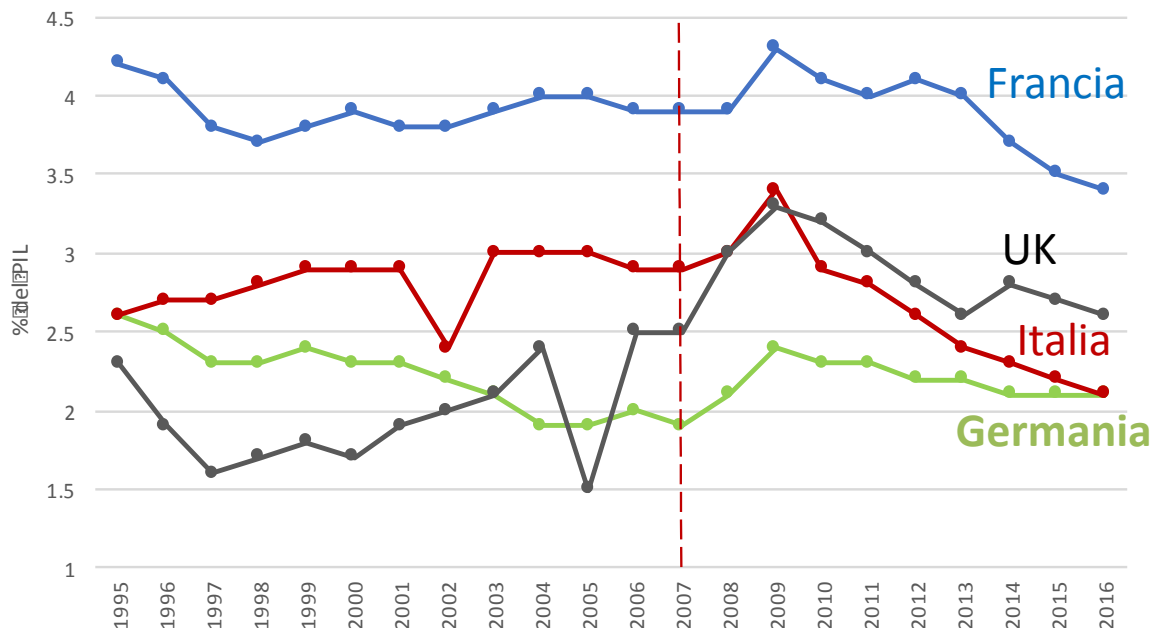
I principali mercati di sbocco della merce toscana rimangono l'Eurozona ed il Nordamerica, ma **crescono** soprattutto gli scambi con i mercati emergenti dell'Est Europa e dell'Asia.

Fonte: elaborazioni IRPET su dati ISTAT

Crescono nuovi mercati e si aprono nuove relazioni: aumenta la complessità degli scambi e la richiesta di nuovi collegamenti

L'effetto della crisi sugli investimenti pubblici: il confronto internazionale

Investimenti pubblici Italia



Elaborazioni ISTAT e Eurostat

La spesa pubblica per investimenti cala di circa l'1,3% tra il 2009 e il 2016 (dal 3,4 al 2,1 del PIL), per un ammontare di 19 miliardi di euro.

Si riduce l'accumulazione di capitale pubblico del paese di 70 mld che diventano 122 rispetto all'andamento controfattuale.

Nel rilancio degli investimenti si individua la **strategia di uscita dalla crisi** e negli **enti del territorio** la maggiore capacità di attivazione:

- Fondo Nazionale Investimenti
- Superamento Patto di Stabilità
- Legge Bilancio

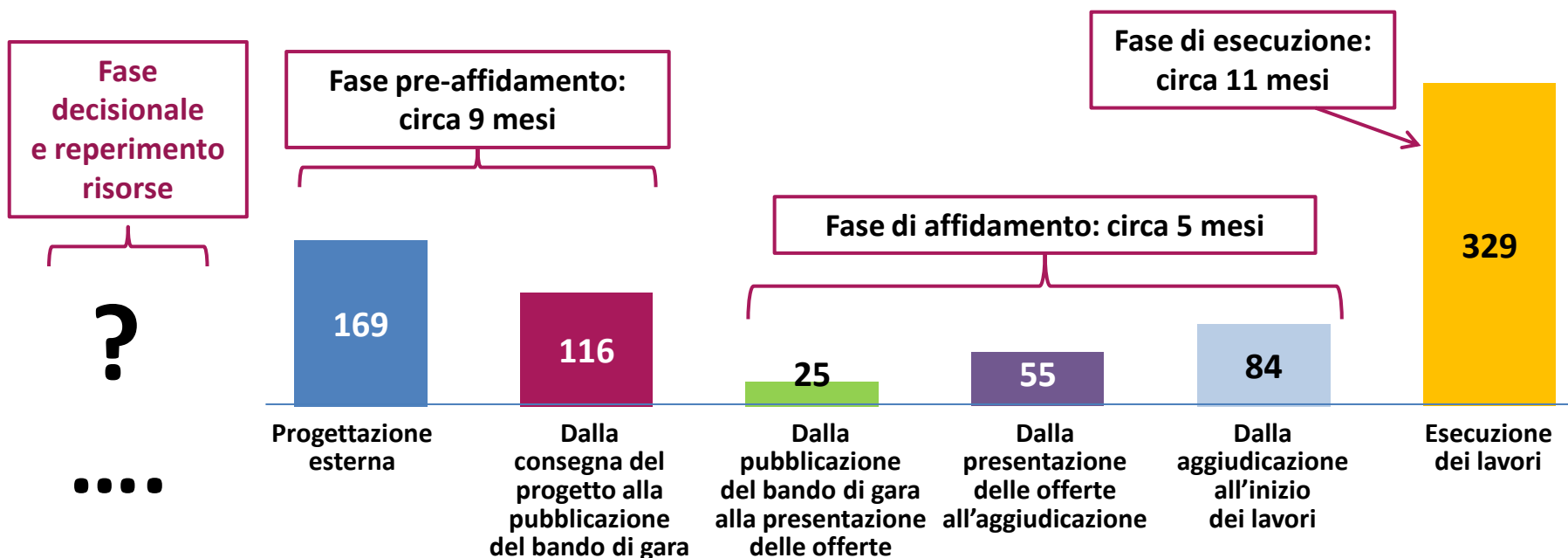
Dalle politiche espansive all'impatto sul territorio: i tempi e le fasi dei lavori dei comuni

Tra quanto tempo le politiche espansive manifesteranno i loro effetti sul territorio?

Tempi medi per fasi di vita dei progetti (giorni)

Lavori pubblici di importo \geq 40 mila euro. Anni 2011-2017

Importo medio: 300mila Euro



**Durata Media totale investimenti dei comuni 25 mesi:
14 mesi di preparazione e 11 mesi di esecuzione**

Fonte: Elaborazioni su dati SIMOG, Osservatori Regionali dei Contratti Pubblici

Gli interventi del PRIIM: L'IMPATTO DELLA FASE DI REALIZZAZIONE

Complessivamente gli interventi ammontano ad una spesa pari a circa **8 miliardi** di euro nell'orizzonte temporale **2017-2030**, che si concentra prevalentemente in ambito stradale (56,4%), ferro-tramviario (24,8%) e portuale (12%).

Impatto dei grandi interventi infrastrutturali nel periodo 2017-2030 (Milioni di euro e Unità Lavoro)

	Stradale	Ferroviario + Urbano	Portuale + Fluviale	Aereo	TOTALE	Tot./anno
PIL	3.602	2.671	613	315	7.090	545
Unità di lavoro dipendenti	41.303	29.064	6791	4.411	80.444	6.188
Unità di lavoro autonome	28.898	19.815	4.659	5.303	657.410	4.416

Fonte: Stime IRPET

Gli interventi attiveranno 7 miliardi di **PIL totali**, pari 500 milioni annui e circa 10.500 unità di lavoro.

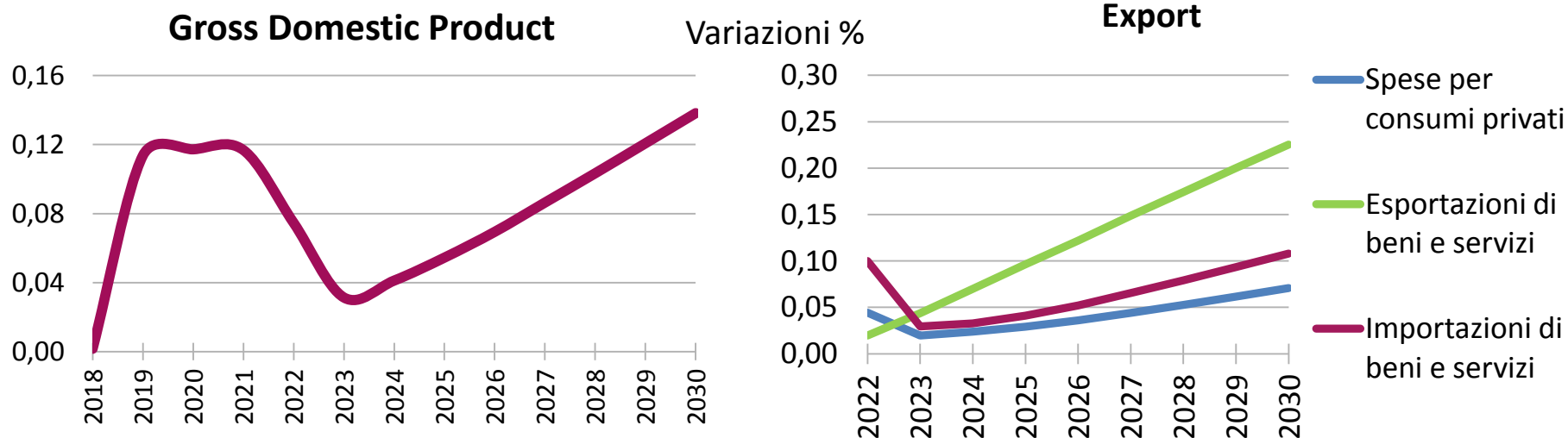
Il mancato avvio delle opere comporta una perdita di attivazione economica di queste dimensioni.

MA il principale effetto delle infrastrutture riguarda la **competitività e il riordino territoriale->**

Il progetto Darsena Europa

Il progetto Darsena Europa riguarda il potenziamento dello scalo di Livorno, con l'obiettivo di assicurare standard adeguati all'evoluzione del **contesto internazionale** (crescita commercio mondiale +3,6% annuo; adeguamenti infrastrutture del mediterraneo).

Il costo dell'intervento nella nuova previsione (con allestimenti terminal) **si attesta intorno a 662 milioni di euro, per 5 anni di lavori.**



L'impatto della fase di investimento è un **impatto di breve periodo**, pari a una media annua dello 0,9% del PIL provinciale (0,1% a livello regionale).

L'**impatto di medio/lungo periodo** è soggetto a un maggior grado di aleatorietà e pari, in media, allo 0,08% nel caso in ambito regionale e allo 0,77% all'interno della provincia, **trainato dall'export.**

Il sistema tramviario fiorentino

Impatto economico dell'investimento (milioni euro e unità di lavoro)



4 anni di lavoro per ogni linea

IMPATTI	LINEA 1	LINEA 2	LINEA 3.1	TOTALE
Investimento	260	258	114	632
PIL regionale	142	137	62	341
Unità di lavoro totali	2.620	2.600	1.159	6.379

Fonte: stime IRPET

Squilibrio modale, danni sociali e alla salute umana e costi sociali evitabili (Linea 1)

COSTI ECONOMICI PER CATEGORIA DI COSTO

Incidentalità

Tasso di incidentalità e mortalità per mezzo * costo unitario evento

Inquinamento

Standard emissivi per mezzo * coeff. di riempimento * costo tonn. inquinante (PM₁₀, PM_{2.5} e No_x)

Rumore

Popolazione esposta per livelli acustici * stima WTP

COSTI SOCIALI (ANNUI) IN ASSENZA DELLA LINEA 1 DELLA TRAMVIA (euro)

	Pass-km	Incidentalità	Inquinamento	Rumore	Totale
Auto + Moto	19.404.000	6.755.276	448.364	-	
Autobus	11.880.000	50,7	13.894	-	
Bici + piedi	4.716.000	1.486.824			
Totale (pre-tramvia)	36.000.000	8.292.800	462.258	2.478.000	11.233.058
Tramvia	36.000.000	77.329		1.750.000	1.827.329
Differenza					9.405.730

* Ipotesi di viaggio medio sulla tramvia pari a 3 km



IRPET Istituto Regionale
Programmazione
Economica
della Toscana

Infrastrutture e investimenti pubblici in Toscana

Patrizia Lattarulo, Leonardo Piccini e Giuseppe F. Gori

Auditorium di Sant'Apollonia – Via San Gallo, 25/a

TOSCANA: INFRASTRUTTURE E SVILUPPO. Lo sguardo sul futuro