

Ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina

FASE 1

Analisi di impatto socioeconomico del cantiere

19 Marzo 2024



UNIONTRASPORTI



OPENECONOMICS

	SCOPO E OBIETTIVO DELL'ANALISI	3
	QUADRO DI CONTESTO	4
	RISULTATI DELL'ANALISI	10
	PROSSIMI PASSI	15

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 in modo da favorire un dibattito più consapevole e costruttivo.

Obiettivo

Analisi degli impatti socioeconomici diretti, indiretti e indotti che il periodo di cantiere dell'ampliamento della strada statale determina sull'economia a livello regionale e nazionale.

Metodologia

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

Fonti dati

Uniontrasporti, ANAS S.p.A., 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

Quest'opera è parte del collegamento mediano Murgia Pollino e corrisponde al tratto della SS 7 dall'innesto con la SS 99 all'innesto con la Basentana (SS 407 in località Ferrandina) suddiviso a sua volta dall'innesto con la SS 99 all'innesto con la SP 3 svincolo Metaponto (bypass di Matera) e da questo all'innesto sulla Basentana.

In particolare il bypass di Matera è una strada tra le più trafficate e anche tra le più pericolose della regione per la quale si richiede da anni un intervento per un ampliamento a quattro corsie.

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 dell'Ampliamento. Un focus sarà dedicato anche all'impatto della tratta Gioia del Colle - Matera che completa l'opera con il collegamento alla A14.

La seconda fase sarà si focalizzerà maggiormente sull'ecosistema economico e sociale strettamente legato all'infrastruttura e verterà sulla stima puntuale dei benefici e dei costi economici dell'opera.



Secondo le informazioni ufficiali rese disponibili da Uniontrasporti: Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali della Basilicata

- Avvio atteso del cantiere: 2024.
- Per il cosiddetto by-pass di Matera, ricompreso tra l'innesto con la SS99 e lo svincolo Metaponto, è prevista la realizzazione di una strada di categoria B che prevede una piattaforma avente una larghezza di 22 m e composta da uno spartitraffico di 2,50 m, 4 corsie aventi una larghezza di 3,75 m e banchine esterne di 1,75 m e banchine interne di 0,50 m.
- Il secondo tratto è ipotizzato di caratteristiche analoghe al by-pass di Matera.
- Il progetto ricade nel più ampio collegamento mediano Murgia Pollino che prevede la realizzazione di un itinerario autostradale che dalla strada statale 653 Sinnica raggiunga Matera e quindi Gioia del Colle venendo perciò a costituire un corridoio trasversale tra la A2 del Mediterraneo (svincolo di Lauria) e la A14 Adriatica (svicolo di Gioia del Colle) prevedendo, ove possibile, l'adeguamento delle strade esistenti.



Ammontare di spesa

753 Mln €



Principali settori attivati

**Costruzioni con
una importante
incidenza locale**



Periodo di spesa

7 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.

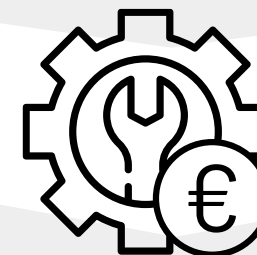
Lo strumento di elezione per la stima quantitativa di tali grandezze è la Matrice di Contabilità Sociale (Social Accounting Matrix - SAM), che fornisce un modello completo di rappresentazione dell'economia. La costruzione del modello è stata basata sui dati statistici nazionali (fonte ISTAT, Banca d'Italia)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

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

STIMOLO ALL'ECONOMIA



Spesa per l'ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina



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.

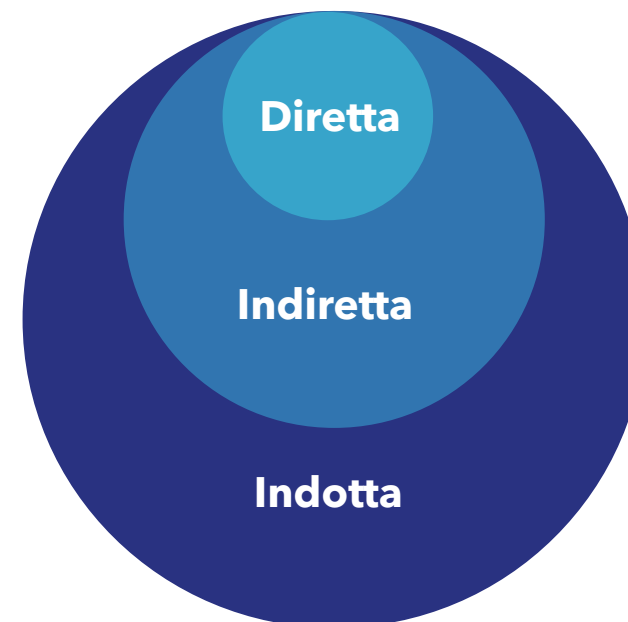
In particolare, possiamo definire:

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

STIMOLO ALL'ECONOMIA



Spesa per l'ampliamento a 4 corsie della Matera-Ferrandina



PROPAGAZIONE DELL'IMPATTO

DESCRIZIONE DEL MODELLO

La Matrice di Contabilità Sociale multiregionale utilizzata per l'analisi è strutturata nella maniera seguente:

- 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 e 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
- ◆ Dettaglio regionale del PIL
- ◆ Dettaglio su occupazione e fisco
- ◆ Tratta Gioia del Colle - Matera



PRINCIPALI RISULTATI

Come atteso, i risultati confermano la rilevanza locale dell'opera. L'analisi stima infatti impatti sull'economia italiana, diffusi in tutte le regioni e in grado di attivare in maniera significativa un gran numero di settori industriali soprattutto nelle aree più vicine a quella dell'opera.

A conferma di ciò alcune risultanze:

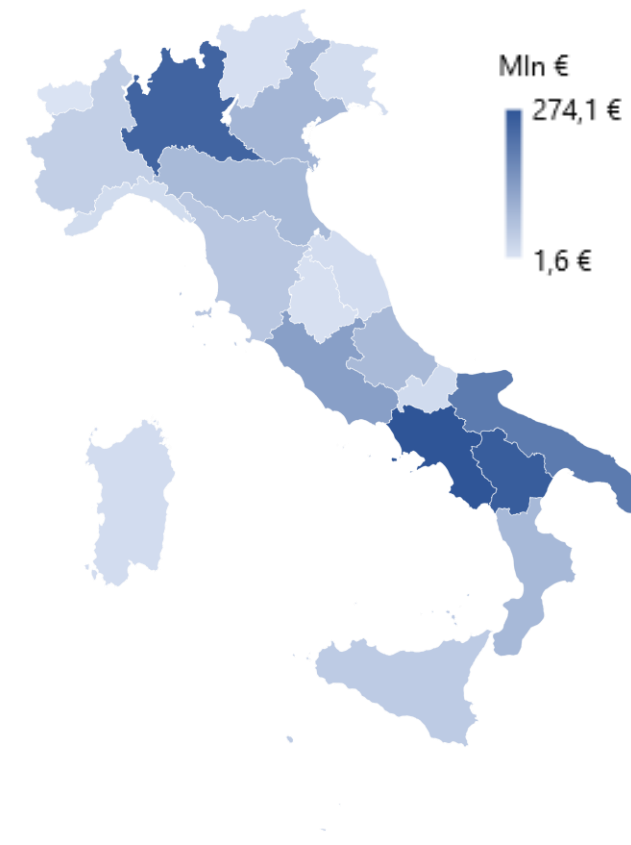
- Oltre alla Basilicata, le regioni con maggiori benefici in termini di PIL risultano la Campania, la Puglia e la Lombardia.
- Costruzioni e Servizi alle imprese sono i due comparti maggiormente attivati dalla costruzione dell'infrastruttura (essendo i principali ambiti di spesa). Come conseguenza indiretta e indotta del ciclo economico attivato i principali settori impattati sono quelli dei servizi alle persone e quelli della PP.AA.

IMPATTO SUL PIL

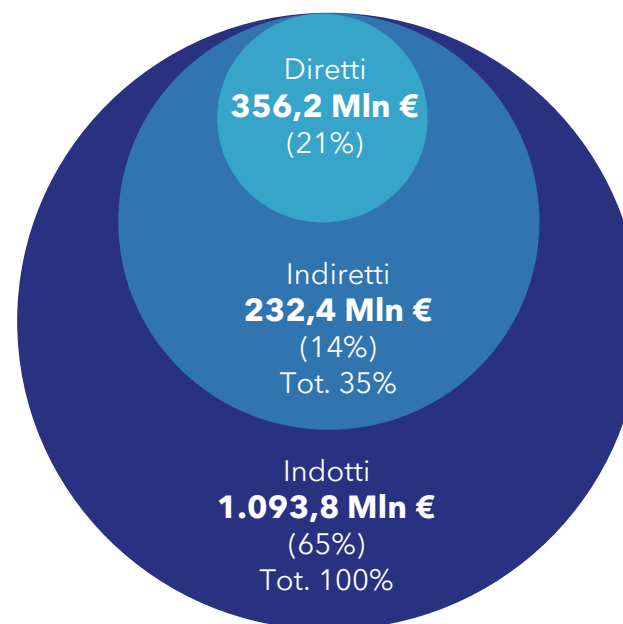
€ **1,7** Mld

PIL nazionale

DISTRIBUZIONE REGIONALE



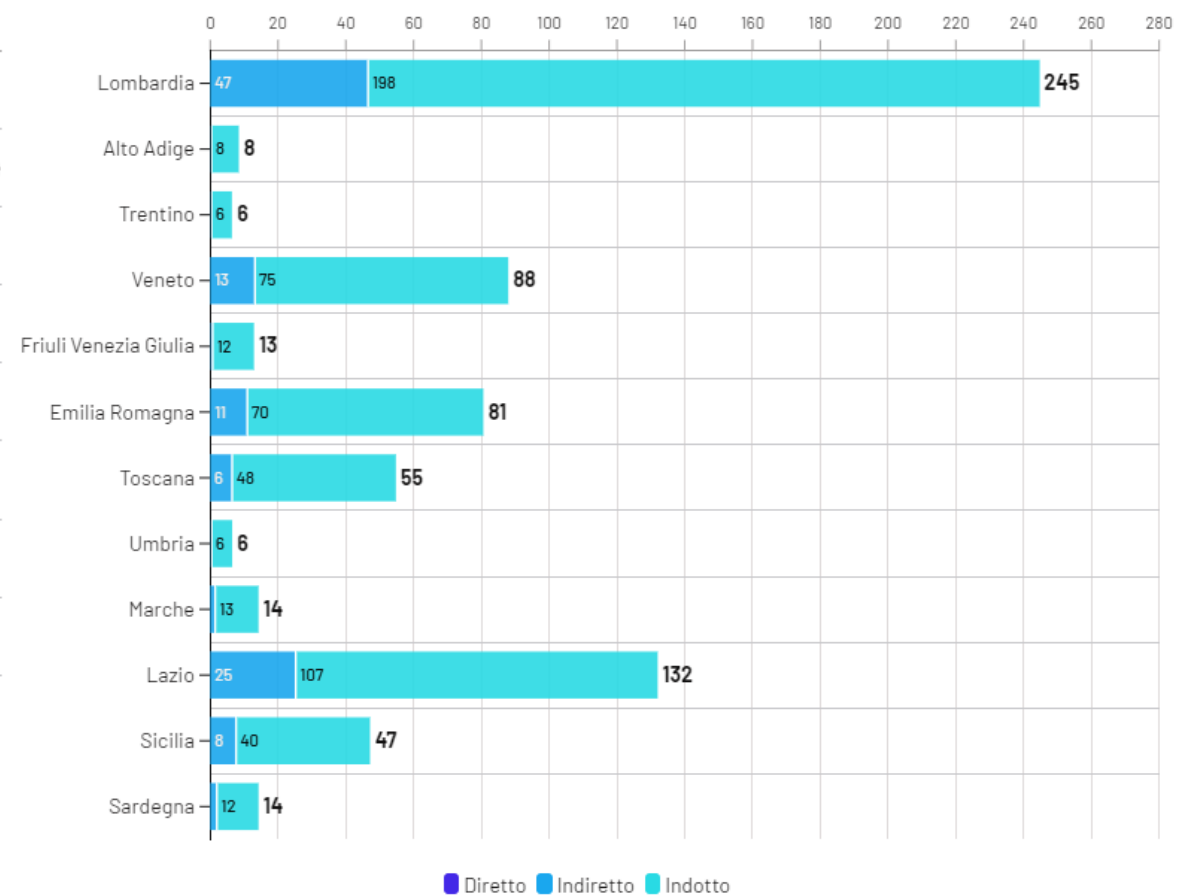
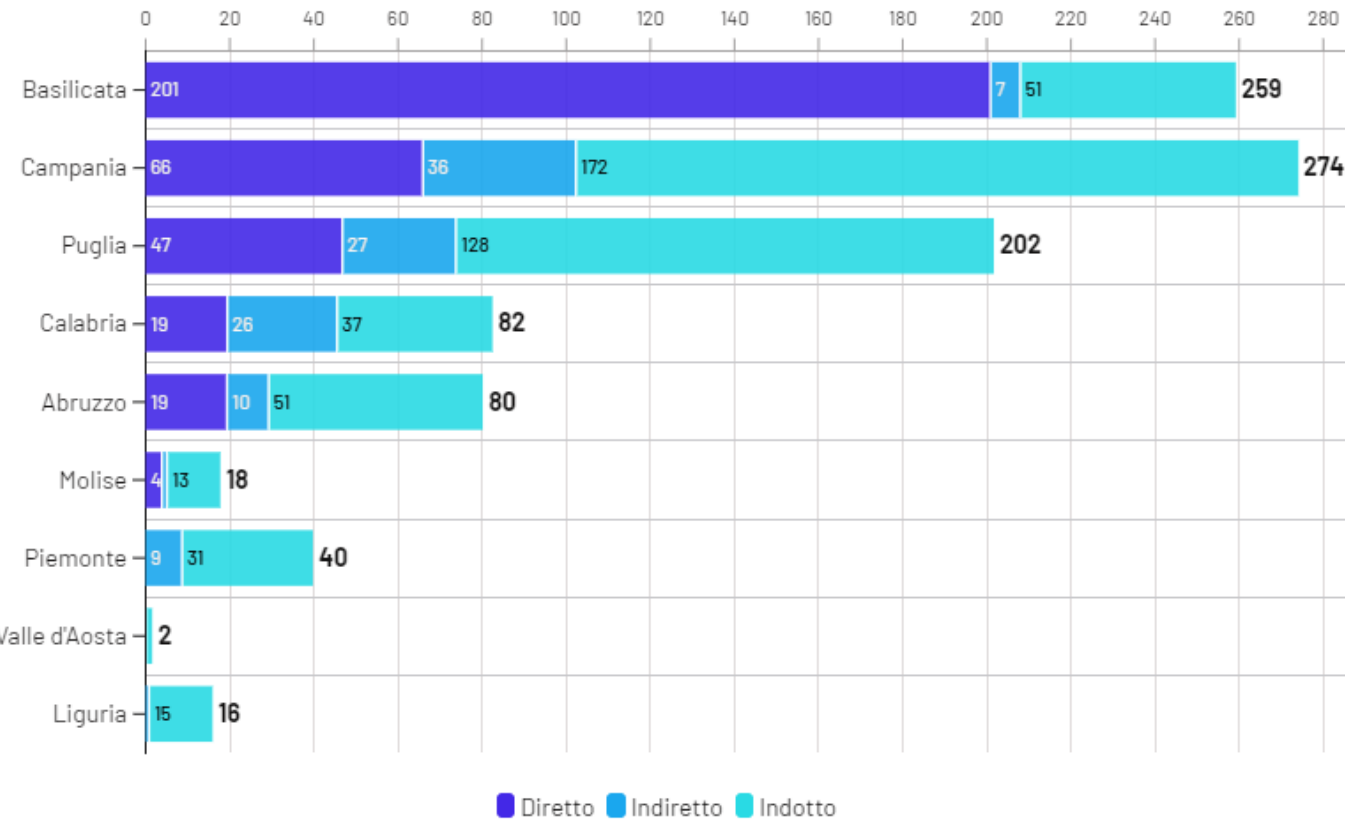
PROPAGAZIONE



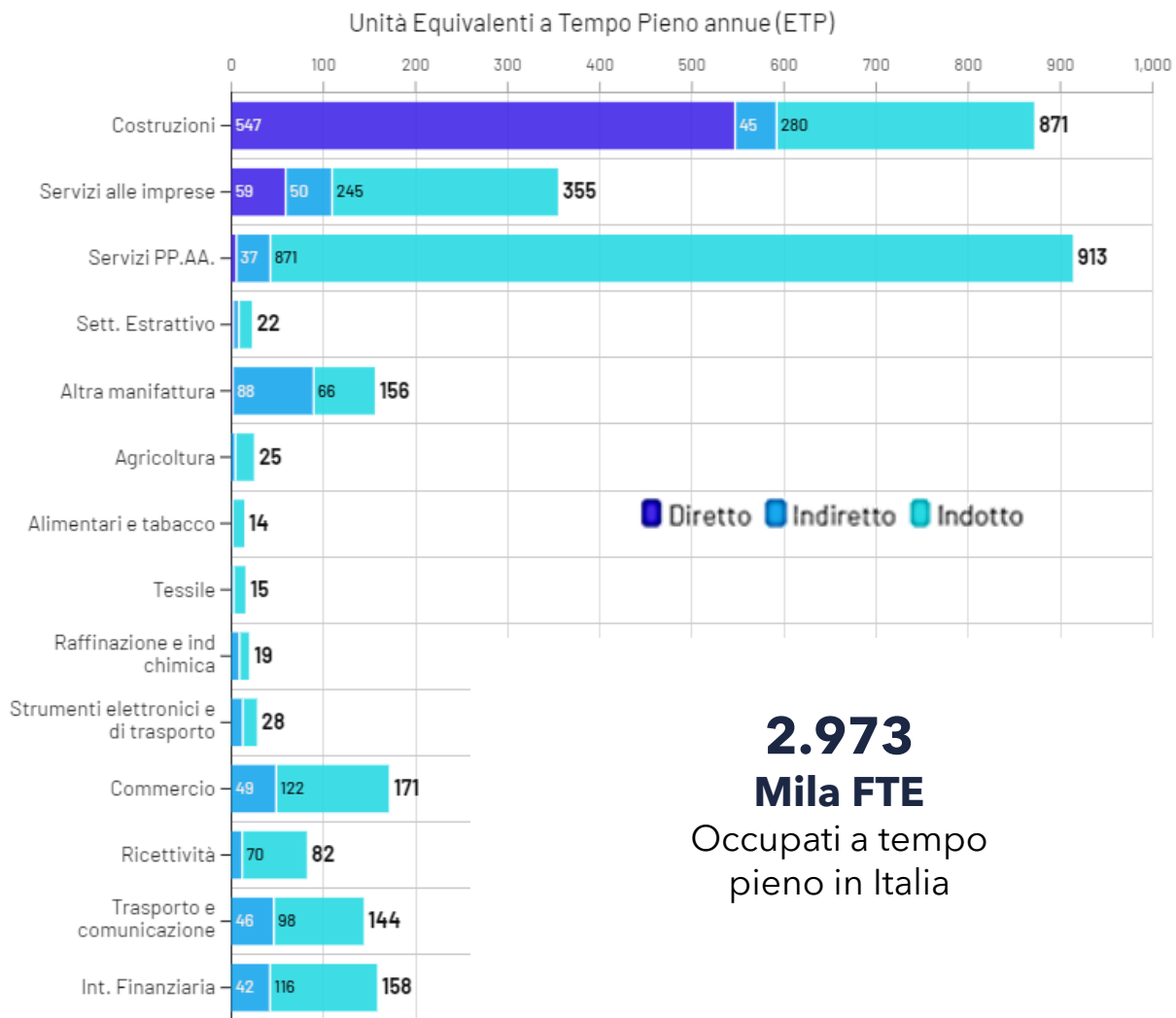
DETTAGLIO REGIONALE DEL PIL

Dati in milioni di euro

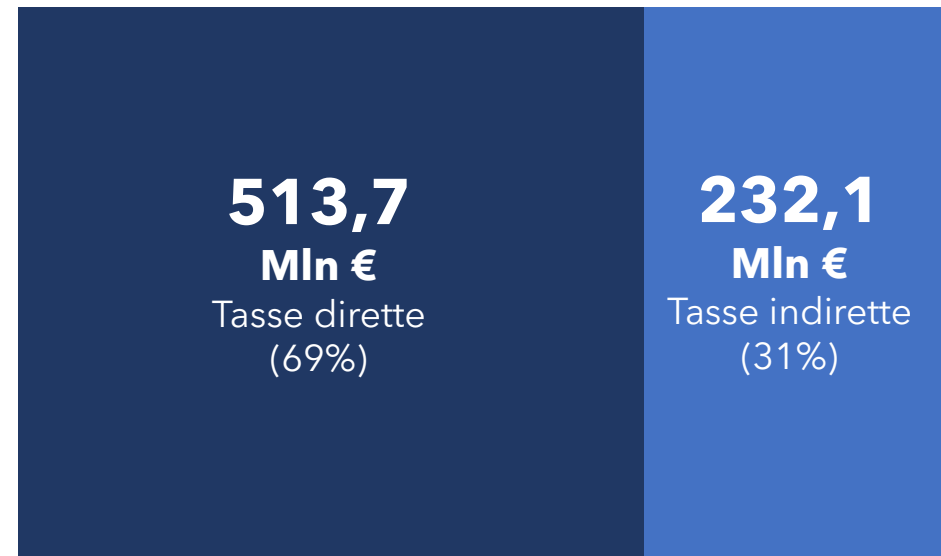
■ Diretto ■ Indiretto ■ Indotto



OCCUPAZIONE



GETTITO FISCALE



746
Mln €
Impatto sul
gettito fiscale

TRATTA GIOIA DEL COLLE - MATERA

Superata Matera, l'ultima tratta del collegamento Murgia - Pollino è quella che raggiunge la Puglia e in particolare Gioia del Colle. Il costo stimato per questo lotto è di 150 milioni di euro.

Anche in questo caso l'impatto premia le aree più prossime all'intervento con la Puglia che catalizza oltre il 22,5% dell'impatto. Tra le altre regioni impattate si segnalano Campania e Basilicata, mentre nel resto d'Italia la Lombardia è la regione a maggiore impatto.

Dal punto di vista occupazionale sono 603 le unità di lavoro a tempo pieno attivate in modo diretto, indiretto e indotto nel periodo di cantiere;

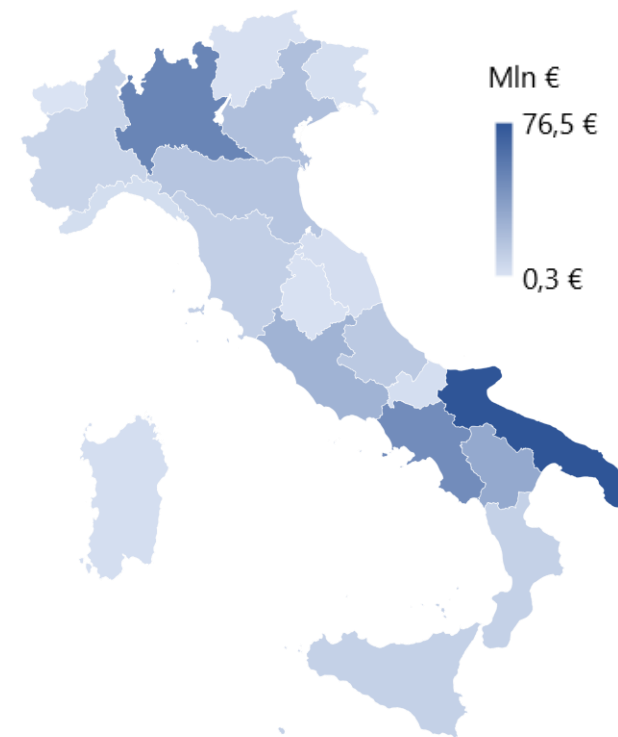
Più di 150 milioni di euro è il gettito fiscale generato dall'intervento.

IMPATTO SUL PIL

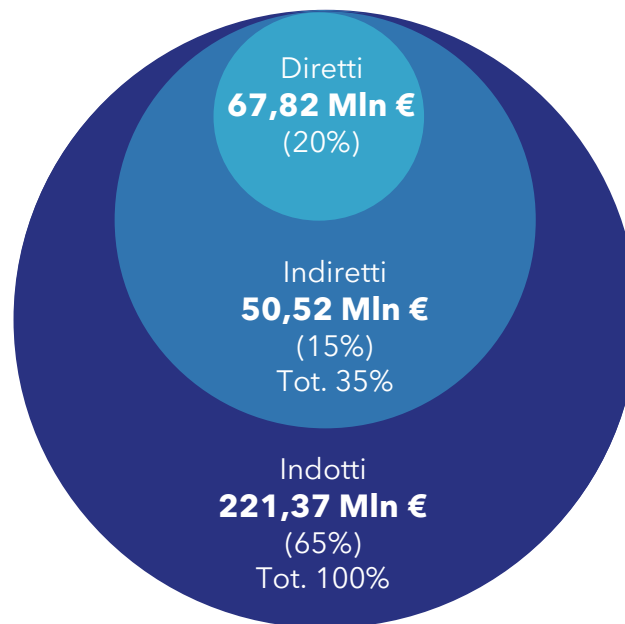
€ **340** Mln

PIL nazionale

DISTRIBUZIONE REGIONALE



PROPAGAZIONE



PROSSIMI PASSI

- ◆ Analisi Costi - Benefici economica
- ◆ Flusso della procedura di stima



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

GRUPPO DI LAVORO

Report realizzato per la Camera di Commercio della Basilicata da Uniontrasporti e OpenEconomics.

FASE 1: Analisi di impatto socioeconomico del cantiere.

19 Marzo 2024

UNIONTRASPORTI

Antonello Fontanili
Luca Zanetta

OPENECONOMICS

Cataldo Ferrarese
Noemi Giaconi
Giovanni Graziano



UNIONTRASPORTI



OPENECONOMICS