IMPATTO DELL'ARRETRAMENTO DELLA DORSALE ADRIATICA E IMPLEMENTAZIONE DELL' ALTA VELOCITÀ

DRAFT | 03.05.2023

DRAFT

Indice

1. **Profilo dell'investimento e sintesi dei risultati**

2. **Ipotesi e parametri impiegati**

3. **L'impatto del progetto**
    1. Impatto sulle regioni italiane
    2. Impatto sui settori produttivi
    3. Propagazione dell'impatto regionale

4. **Impatto sul resto d'Europa**

DRAFT

1. Profilo dell'investimento e sintesi dei risultati

Fase di Progettazione

Cantiere dell'infrastruttura

3 anni

10 anni

Spesa: **5 Mld€**

Impatto sul PIL: **12,7 Mld€**

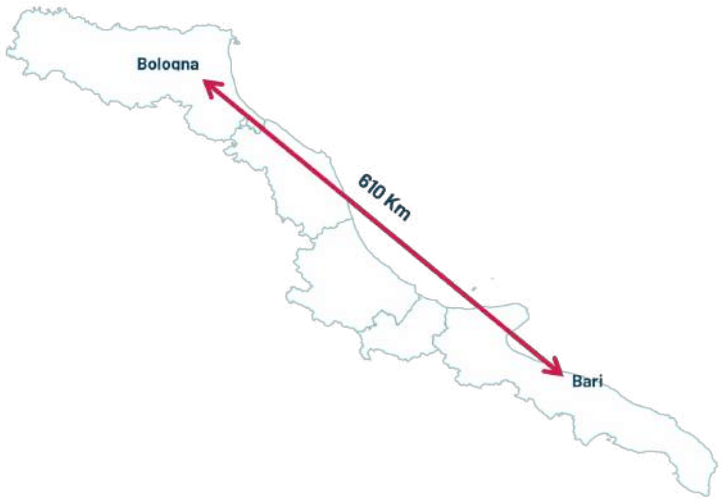
Posti di lavoro: **42k** stabili a tempo pieno

Spesa: **39 Mld€**

Impatto sul PIL: **82 Mld€**

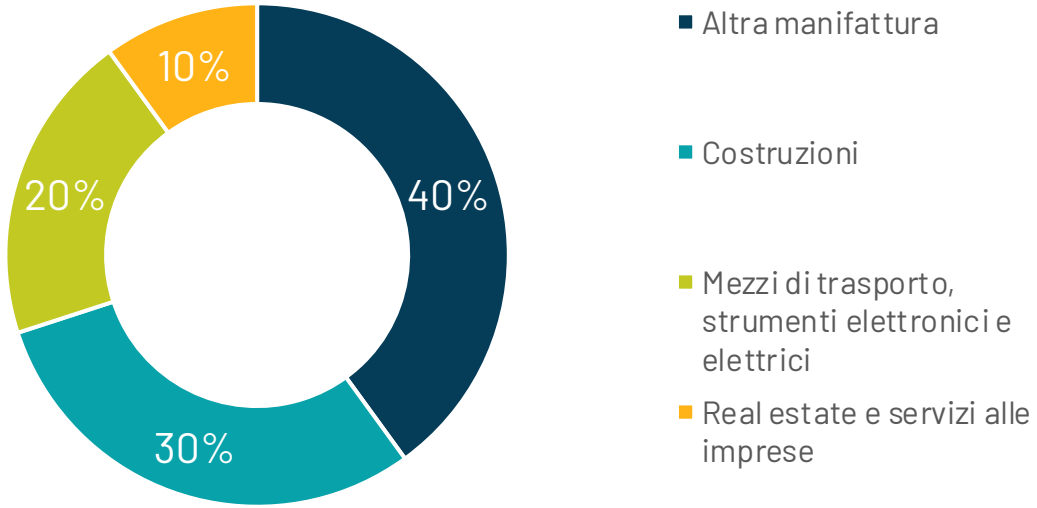
Posti di lavoro: **102k** stabili a tempo pieno

2. Ipotesi e parametri impiegati



- Lunghezza della tratta: **610 Km** divisi tra:
  - Emilia Romagna: 20,1%
  - Marche: 25,3%
  - Abruzzo: 19,4%
  - Molise: 4,9%
  - Puglia: 30,2%
- Costo dell'arretramento e implementazione AV a prezzi 2023: **84 Mln€/Km***

Ripartizione settoriale spese di cantiere



*Il costo a tariffe 2021 di 55 Mln€/Km è stato rivalutato per aumento del costo materiali del 45% nel 2022 e del 5% nel 2023.

DRAFT

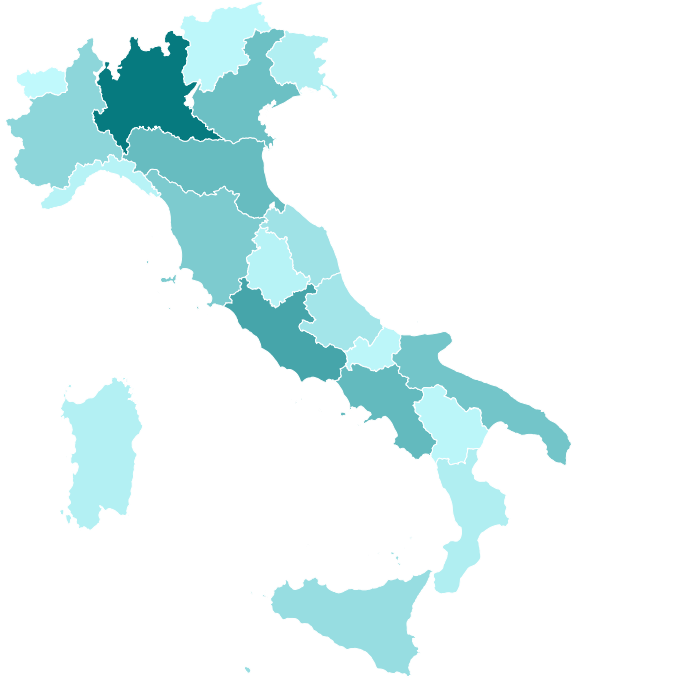
3.1 L'impatto del progetto sulle regioni italiane

Sulla base dei dati sulla lunghezza del tratto ferroviario e del costo per chilometro, ipotizzando una ripartizione della spesa tra Costruzioni, Macchinari, Manifattura e Servizi di consulenza/progettazione, si ottengono i seguenti impatti diretti, indiretti e indotti:

Investimento

Fonte: Elaborazione OE

Impatto sul PIL



Fonte: Elaborazione OE

Alta Velocità	Investimento (M€)	PIL (M€)	Occupazione (FTE)	Entrate Fiscali (M€)
Lombardia	-	18.382	29.842	5.847
Lazio	-	12.121	19.058	4.427
Campania	-	9.184	14.663	3.737
Emilia Romagna	8.862	8.813	13.229	5.089
Veneto	-	8.323	13.471	3.024
Puglia	13.362	7.592	10.971	5.173
Toscana	-	6.625	10.247	2.503
Piemonte	-	5.040	7.547	1.342
Sicilia	-	4.044	5.609	1.293
Marche	11.180	3.300	4.104	2.987
Abruzzo	8.590	2.910	3.197	2.882
Calabria	-	1.611	2.192	513
Friuli Venezia Giulia	-	1.503	2.282	618
Sardegna	-	1.338	1.911	472
Liguria	-	974	1.320	389
Umbria	-	934	1.285	416
Trentino	-	605	828	264
Basilicata	-	542	641	430
Molise	2.182	490	492	625
Alto Adige	-	357	452	196
Valle d'Aosta	-	53	57	36
	44.176	**94.741**	**143.398**	**42.264**

DRAFT

3.2.1 Impatto sui settori produttivi

	Produzione (M€)	PIL (M€)	Occupazione (FTE)
Altra manifattura	33.810	11.132	18.791
Real estate e servizi alle imprese	30.299	22.558	17.736
Servizi non-market	25.079	18.642	48.603
Commercio	20.178	9.290	12.224
Costruzioni	16.874	7.649	8.918
Trasporti, magazzinaggio e comunicazioni	12.567	6.207	8.358
Mezzi di trasporto, strumenti elettronici e elettrici	12.174	3.541	6.355
Int. Finanziaria	6.990	4.415	8.050
Hotel e ristoranti	6.944	3.653	5.932
Sett. Estrattivo	5.950	2.566	1.476
Cibo, bevande e tabacco	5.549	1.451	2.009
Coke, petrolio e raffinazione	5.340	1.215	1.963
Tessile	2.952	1.057	1.740
Agricoltura	2.342	1.366	1.242
	187.048	**94.741**	**143.398**

Fonte: Elaborazione OE

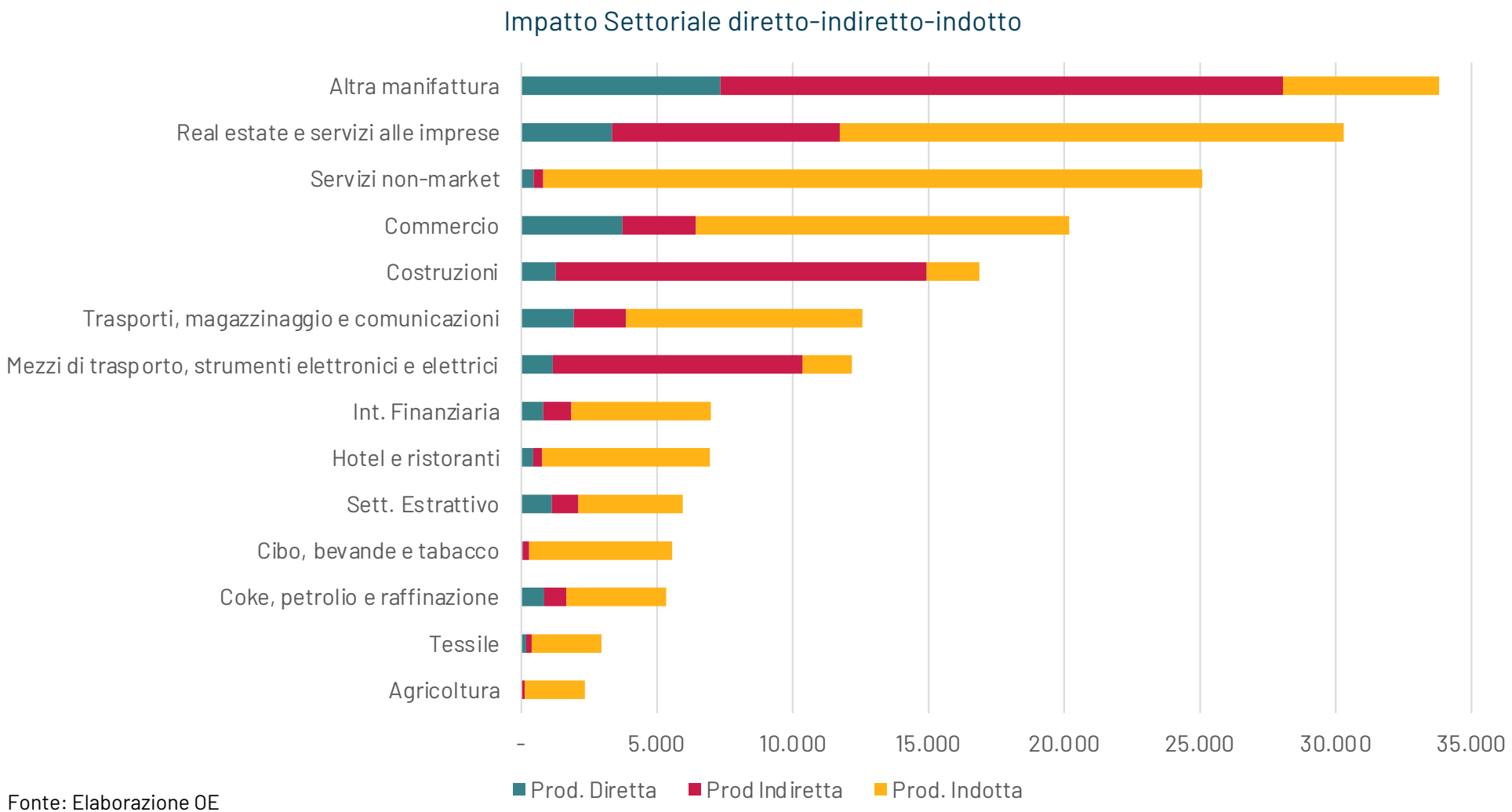
L'investimento attiva in modo diretto, indiretto e indotto tutte le filiere produttive che compongono il tessuto economico italiano.

In particolare, il **settore manifatturiero** è direttamente impattato durante la fase di realizzazione del progetto, così come il settore della **strumentazione elettronica** e delle c**ostruzioni**.

I settori dei **servizi** godono di un impatto diretto nella fase di progettazione dell'opera, e risentono positivamente degli effetti indotti della spesa.

DRAFT

3.2.2 Impatto sui settori produttivi

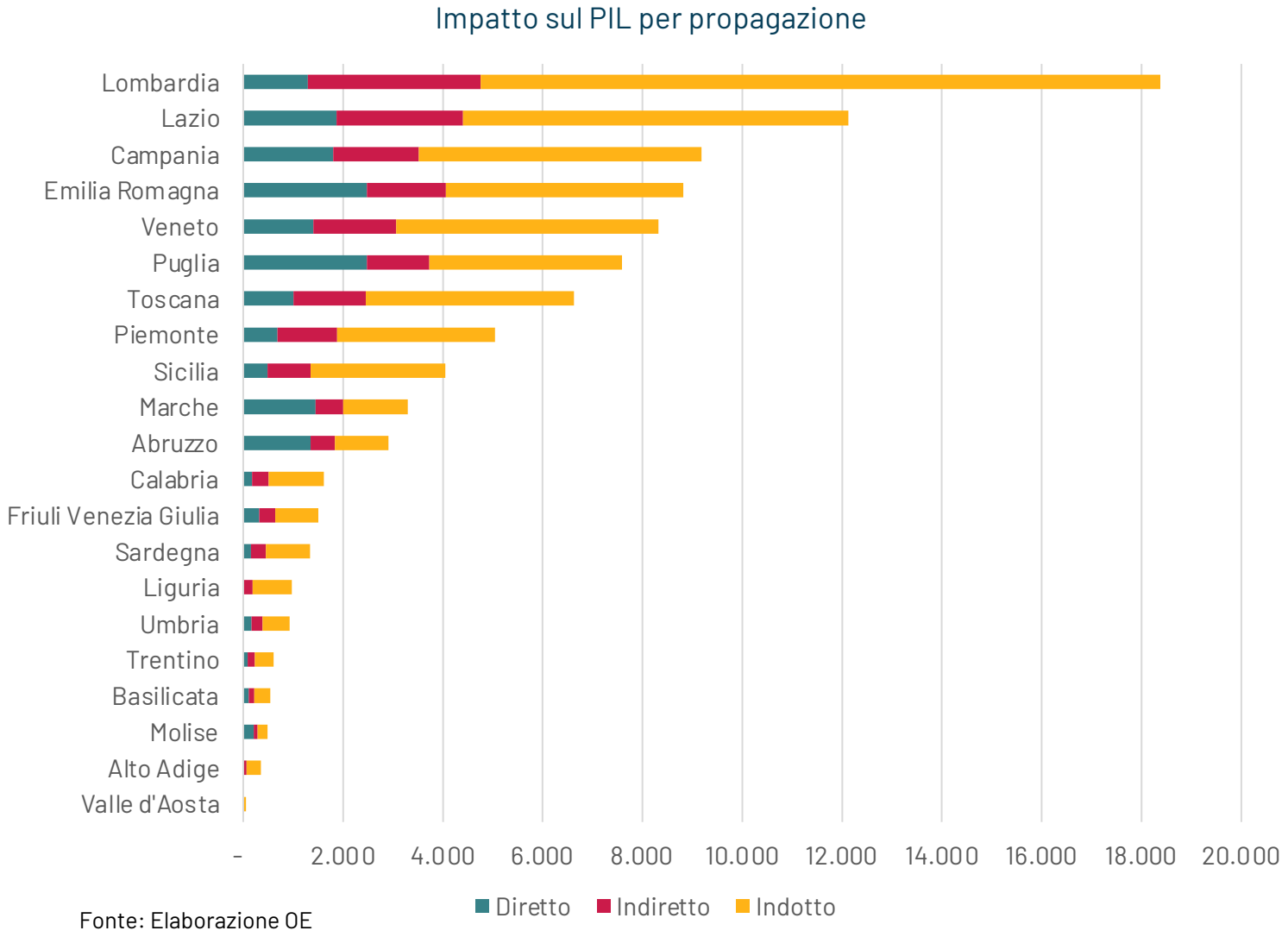


Fonte: Elaborazione OE

3.3 Propagazione dell'impatto regionale

Il modello di equilibrio economico impiegato nella valutazione, basato su una matrice di contabilità sociale multiregionale (MRSAM), tiene conto di tutti gli scambi intersettoriali e interregionali che determinano lo sviluppo delle filiere produttive.

L'impatto del progetto, infatti, non rimane circoscritto alle regioni in cui viene realizzato, ma si propaga capillarmente nel tessuto economico italiano, andando a stimolare tutte le economie regionali.



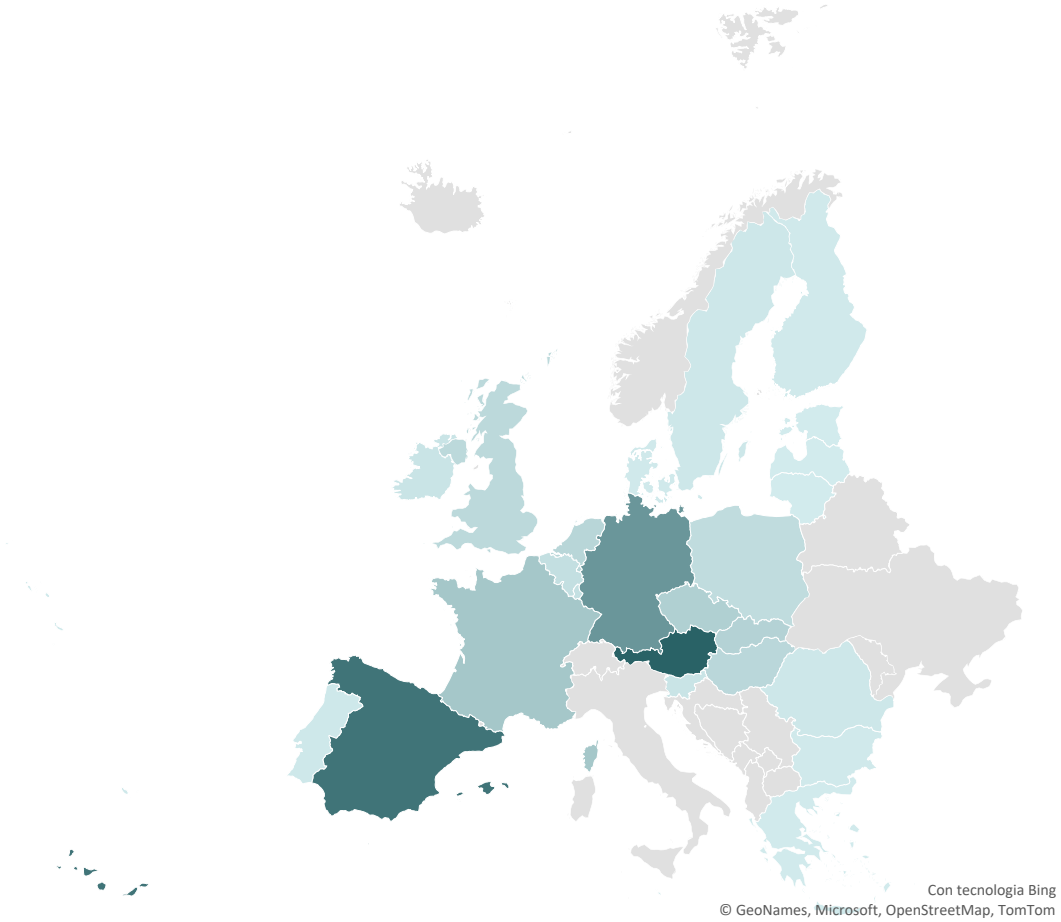
Fonte: Elaborazione OE

DRAFT

4. Impatto sul resto d'Europa

Le dinamiche di import-export internazionale vengono catturate dal modello, che restituisce una disaggregazione di massima dell'impatto tra i principali paesi europei; l'impatto residuale va distribuito sui paesi extra-UE e nei paesi UE non mappati dal modello.

Impatto complessivo al di fuori del territorio italiano:
16,3 Mld€



Fonte: Elaborazione OE