



## Perché la Tav giova al mercato?

21.02.19

Ferdinando Monte

*La ricerca economica ha messo a punto metodi che permettono di quantificare le conseguenze sul territorio dei cambiamenti nei costi di trasporto, accanto ai benefici apportati. Possono dunque offrire indicazioni sugli eventuali meccanismi compensativi.*

### L'importanza dell'accesso al mercato

I movimenti di persone e merci sono una caratteristica fondamentale delle economie moderne. Gli imprenditori comprano materie prime e semilavorati da città e paesi diversi per offrire prezzi più bassi ai loro clienti; i lavoratori compiono viaggi quotidiani, talvolta lunghi, per opportunità di lavoro migliori; i consumatori si spostano alla ricerca di prezzi migliori. È dunque sorprendente che il dibattito sul documento di “analisi costi-benefici del nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione” abbia toccato solo sporadicamente questi aspetti. Le linee guida del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti annoverano tali “Effetti indiretti” tra gli elementi di valutazione di un’opera. L’analisi costi-benefici appena pubblicata dallo stesso ministero si limita a riconoscerne l’esistenza, prima di offrire ragioni per cui queste valutazioni non sono incluse. Uno degli aspetti fondamentali che la recente ricerca economica sul tema ha messo in risalto è il concetto di “accesso al mercato”. È una misura di sintesi della facilità, per esempio, di una impresa ad arrivare a clienti correnti o potenziali, o di un consumatore ad arrivare a prodotti di varia origine. In generale, e un po’ approssimativamente, un alto accesso al mercato si misura quando è facile “raggiungere” aree di dimensioni economiche rilevanti, anche se distanti. Diversi studi scientifici hanno mostrato la rilevanza del concetto per molti aspetti dell’attività economica. Per esempio, **con la divisione della Germania dopo la seconda guerra mondiale**, le città della Germania Ovest persero la possibilità di scambi commerciali con le città della Germania Est: quelle più vicine al confine (e quelle più piccole in particolare) soffrirono una riduzione più forte dell’accesso al mercato e videro una conseguente diminuzione della loro popolazione di circa un terzo nell’arco di quarant’anni, rispetto alle città più distanti dal confine. **Negli Stati Uniti**, quando una grande impresa apre un nuovo stabilimento, le contee con migliore accesso geografico al mercato del lavoro beneficiano di più in termini di occupazione complessiva. **In Giappone** lo *Shinkansen*, un treno ad alta velocità, ha permesso a molte imprese di migliorare la loro rete di clienti e fornitori e di ridurre i loro costi.

### Il calcolo dei benefici e dei costi

La linea ad alta velocità Torino-Lione è un chiaro esempio di un migliore accesso al mercato. La possibilità non riguarda solo le aree più prossime alla nuova linea, ma anche zone, potenzialmente distanti, per le quali la migliore connessione riduce i costi e i tempi di trasporto merci e persone verso altre destinazioni. I possibili benefici sono molteplici. Per esempio, le imprese locali possono non solo raggiungere più facilmente nuovi potenziali clienti, ma possono anche avere una maggiore varietà di fornitori. I benefici si estendono a quelle imprese che non operano con l’estero direttamente, ma che scambiano con aziende che invece lo fanno; e arrivano ai consumatori finali, in ultima istanza. Il movimento di persone per servizi professionali che devono essere offerti in loco diventa più agevole. I mercati del lavoro locali possono diventare più aperti e integrati. Accanto ai benefici ci sono naturalmente costi, in principio altrettanto importanti. La maggiore competizione, mentre avvantaggia alcune imprese (e i consumatori), ne può danneggiare altre. Il valore di terreni e fabbricati nelle aree con migliore accesso tende ad aumentare, ma al contempo parte dell’attività economica si può allontanare da altre aree, riducendone il valore. L’accesso al mercato è solo una delle considerazioni che andrebbero fatte. Se una maggiore attività economica si concentra in un posto specifico, la produttività misurata degli operatori tende ad aumentare; in termini pratici, vuol dire per esempio profitti o salari più alti per quella zona. Inoltre, quando due aree diventano più integrate, possono diventare anche potenzialmente più esposte alle loro rispettive fortune.

La ricerca economica ha compiuto negli ultimi venti anni passi da gigante verso lo sviluppo di metodi che permettano di quantificare, in modo più rigoroso, le conseguenze sul territorio di cambiamenti nei costi di trasporto: possono essere calcolate a diverse scale geografiche, tenendo conto di diverse scelte modali, e su un'ampia gamma di dimensioni. È difficile dare un'idea delle conseguenze della Torino-Lione senza conoscerne i dettagli, ma si possono certamente offrire grandezze di riferimento. I numeri non sono di diretta applicabilità, ma suggeriscono che gli effetti indiretti possono essere significativi. Per gli Stati Uniti, per esempio, è stato calcolato che una riduzione uniforme dei costi generalizzati di trasporto merci del 10 per cento può portare a incrementi nei redditi reali pro-capite tra il 5 e il 7 per cento per la maggior parte delle contee. In tale scenario, ci sarebbero anche **significative riallocazioni di occupazione tra aree diverse**, che possono variare tra -3 e +5 per cento. Il secondo punto indica che, fornendo indicazioni su eventuali danneggiati dall'opera, i modelli possono anche offrire una indicazione sulla direzione di eventuali meccanismi compensativi. Le analisi spaziali quantitative (*quantitative spatial analyses*) sono oggi una realtà affermata nell'accademia. L'auspicio è che diventino più centrali anche nelle valutazioni concrete delle scelte politiche.

In questo articolo si parla di: **crescita economica, Ferdinando Monte, investimenti, opere pubbliche, Tav, Torino-Lione, trasporti**

#### BIO DELL'AUTORE

#### FERDINANDO MONTE

Ferdinando Monte è Assistant Professor of Economics a Georgetown University, McDonough School of Business e Research Affiliate al CEPR. In precedenza, è stato un Assistant Professor a Johns Hopkins University e un Kenen Fellow a Princeton University. Ha conseguito una laurea in Economia Politica all'Università Bocconi, un Master of Science in Economics all'Universitat Pompeu Fabra (Barcellona) e un Ph.D. in Economics alla University of Chicago. Conduce ricerca all'intersezione tra economia regionale, economia internazionale e organizzazione delle imprese.

**[Altri articoli di Ferdinando Monte](#)**