

ESP  N



EUROPEAN UNION

Co-financed by the European Regional Development Fund

Inspire Policy Making by Territorial Evidence

TRANSNATIONAL OBSERVATION:

L'Europa meridionale a un bivio: stiamo prendendo le decisioni giuste in materia d'investimenti per l'accessibilità del futuro?



IMO 9631797

L'Europa meridionale a un bivio: stiamo prendendo le decisioni giuste in materia d'investimenti per l'accessibilità del futuro?

Nell'ultimo decennio, le regioni dell'Europa meridionale hanno avuto notevoli investimenti nei trasporti. Gli sforzi per aumentare e migliorare l'accessibilità ai mercati e ai servizi pubblici per i cittadini e le aziende in **Bulgaria, Cipro, Croazia, Grecia, Italia, Malta, Portogallo, Romania e Spagna** hanno usufruito dei fondi e dei prestiti europei. Nel periodo 2007-2013, la spesa per i trasporti nelle sole regioni di convergenza meridionali di Grecia, Spagna, Italia e Portogallo è stata pari a **18,7 miliardi EUR** ovvero al 23% del budget complessivo riservato ai trasporti dal Fondo Europeo per lo Sviluppo Regionale (FESR) e dal Fondo di coesione (FC) per tale periodo. Questo dato rappresenta il 29% del totale delle risorse del FESR e del FC rese disponibili per queste regioni. Nel quadro del tema più ampio delle "Infrastrutture di rete nei trasporti e nell'energia" sono stati garantiti **21,5 miliardi EUR** di fondi per i 9 Stati Membri meridionali nel periodo 2014-2020. Inoltre, sono stati messi a disposizione dalla Banca europea per gli investimenti (BEI) prestiti del valore di oltre **50 miliardi EUR** per fare leva finanziaria sugli investimenti in trasporti e infrastrutture nelle regioni meridionali dell'UE tra il 2007 e il 2017, raggiungendo il 38% della capacità totale di prestito della BEI per investimenti nei trasporti in tutta Europa nel corso di tale periodo.

Che cosa hanno cambiato questi investimenti? Come si riflette tutto ciò nel prodotto interno lordo (PIL)? Quali regioni e modalità di trasporto richiedono maggiore attenzione nell'Europa meridionale? Siamo in grado di riconoscere in modo efficace le carenze della rete, di sfruttare le risorse delle infrastrutture e di prevenire gli effetti esterni negativi? Il monitoraggio delle dinamiche dell'accessibilità nel corso del tempo sembra essere uno strumento indispensabile di supporto alle decisioni, riducendo il rischio di investimenti sbilanciati.

Tuttavia, misurare l'accessibilità può essere un'ardua impresa. Gli indicatori di accessibilità non sono forniti dagli istituti statistici. Non possono essere semplicemente raccolti, bensì sono prodotti da modelli di accessibilità. Per oltre un decennio, la Rete Europea di Osservazione Territoriale ESPON ha affiancato le politiche di investimento nei trasporti progettando modelli di accessibilità. ESPON è diventata la fonte principale di indicatori di accessibilità comparativi per le regioni europee, sostenendo numerosi processi decisionali strategici a livello europeo, nazionale, regionale e locale.

Lo scopo di questo documento di osservazione transnazionale è quello di fornire immagini intermodali, attirando l'attenzione sulle zone critiche per il trasporto di passeggeri e merci nell'Europa meridionale. Esso esamina 4 modalità di trasporto (stradale, ferroviario, aereo e marittimo) e raccoglie diverse idee di misurazione dell'accessibilità applicate dai ricercatori ESPON. Esse includono l'accessibilità potenziale (la facilità con cui le persone di una regione possono raggiungere persone, mercati servizi in un'altra regione); l'accessibilità dell'entroterra (quante persone possono raggiungere un certo porto in un certo tempo) e i dati empirici (volume di trasporto dei porti). Il documento, inoltre, presenta scenari di accessibilità per il 2030 (strada, ferrovia e trasporto aereo) e per il 2050 (trasporto marittimo).

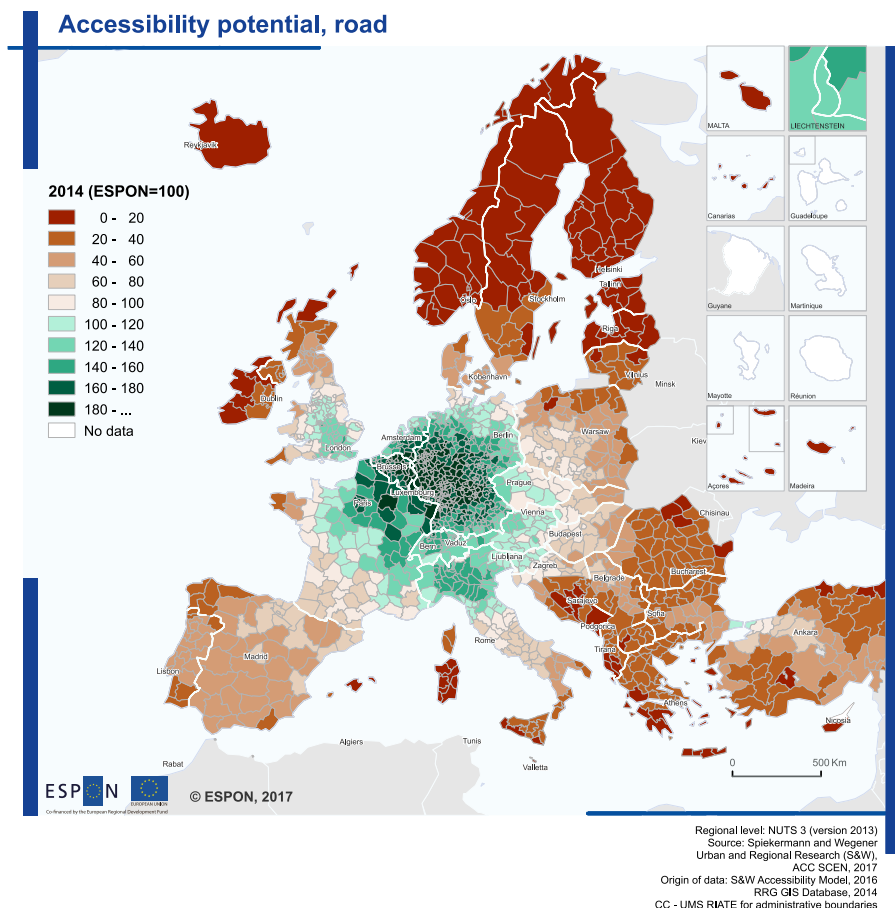
ACCESSIBILITÀ POTENZIALE STRADALE

Le province rumene di Botoșani, Neamț, Suceava e Tulcea, le unità regionali greche di Aetolia-Acarnania e Preveza, insieme alla penisola del Peloponneso, sono tra le zone con la più bassa accessibilità potenziale stradale. Il Portogallo e i Balcani presentano una crescita relativa elevata ma una crescita assoluta bassa in termini di accessibilità potenziale.



Il potenziale di accessibilità stradale segue lo schema centro-periferia in Europa (Figura 1). Il centro con il più alto potenziale di accessibilità stradale in Europa si è formato intorno a Germania, Francia nord-orientale, Paesi Bassi e Belgio, arrivando a superare il doppio della media europea in alcune zone.

Figura 1
Potenziale di accessibilità stradale. La media pesata europea della popolazione è fissata a 100.



L'accessibilità stradale diminuisce andando verso le regioni che si trovano al di fuori del centro dell'Europa. Oltre alle isole del Mediterraneo, le province di Botoșani, Neamț, Suceava e Tulcea (RO NUTS 3), le unità regionali di Aetolia-Acarnania, Preveza (EL NUTS 3) e la penisola del Peloponneso (EL NUTS 2) hanno un'accessibilità potenziale su strada inferiore al 20% della media europea.

Numerose aree, in particolare nell'Europa sud-orientale, sono collegate secondo questo schema spaziale con un'accessibilità potenziale tra il 20 e il 40% della media europea. Queste includono le regioni di Galizia, Asturie (ES NUTS 2), Almería (ES NUTS 3), Alto Minho, Cávado, Alto Tâmega, Terras de Trás-os-Montes, Médio Tejo, Alentejo Litoral, Baixo Alentejo e Algarve (PT NUTS 3), le province di Bari, Lecce, Crotona, Catanzaro, Vibo Valentia, Reggio Calabria (IT NUTS 3), le province di Šibenik-Knin e Split-Dalmazia (HR NUTS 3) e buona parte di Bulgaria, Romania e Grecia.

Nell'Italia settentrionale, invece, la combinazione di infrastrutture stradali ben sviluppate e di un'alta concentrazione della popolazione porta a un potenziale di accessibilità stradale che rappresenta il 50% sopra la media europea.

Lo sviluppo relativo dell'accessibilità potenziale stradale tra il 2001 e il 2014 determina due gruppi regionali: uno con una crescita appena moderata fino al 20% e l'altro con notevoli aumenti dell'accessibilità relativa superiori al 100% in alcune aree. Si è verificata una bassa crescita relativa in un corridoio Inghilterra-Italia con regioni che presentavano valori assoluti elevati già nel 2001, quando l'ammodernamento della rete autostradale ha avuto solo un basso impatto relativo sull'accessibilità. Con nuovi progetti

infrastrutturali, Spagna, Portogallo, Romania occidentale, Croazia e Grecia hanno avuto la crescita relativa più elevata.

Ciò che influenza questi cambiamenti nel potenziale di accessibilità non è dato solo dagli sviluppi della rete di trasporti ma anche dalle dinamiche demografiche. La maggior parte delle regioni di Spagna, Portogallo e Grecia ha vissuto effetti positivi sia in termini di rete che demografici, con una predominanza di cambiamenti della rete. Ciò significa che il loro potenziale di accessibilità è aumentato grazie a miglioramenti della rete di trasporto stradale, ma anche, in minor misura, attraverso un aumento della popolazione (sviluppo trainato dalla rete). L'Italia presenta effetti positivi in termini di rete e popolazione, ma quest'ultima è predominante, infatti il trend demografico positivo contribuisce maggiormente all'aumento dell'accessibilità rispetto ai miglioramenti della rete stradale (sviluppo trainato dalla popolazione). La Bulgaria, la Romania e parte della Grecia possono essere descritte con effetti positivi della rete che compensano tendenze demografiche negative. Nel complesso, queste regioni hanno livelli di accessibilità più elevati nel 2014 rispetto al 2001, malgrado un declino demografico significativo in questo periodo di tempo, dovuti a notevoli miglioramenti dell'infrastruttura stradale (sviluppo trainato dalla rete).

ACCESSIBILITÀ POTENZIALE FERROVIARIA.

Le zone con un'accessibilità potenziale stradale più bassa beneficiano di una maggiore accessibilità ferroviaria grazie a corridoi ferroviari ad alta velocità. L'Italia settentrionale emerge grazie a un potenziale di accessibilità superiore alla media europea, tuttavia, i servizi ferroviari locali sono peggiorati. La provincia spagnola di Almería, insieme ai Balcani e alla Romania orientale presentano i valori più bassi di accessibilità ferroviaria. Le regioni costiere occidentali del Peloponneso presentano il declino più grave in termini di accessibilità.



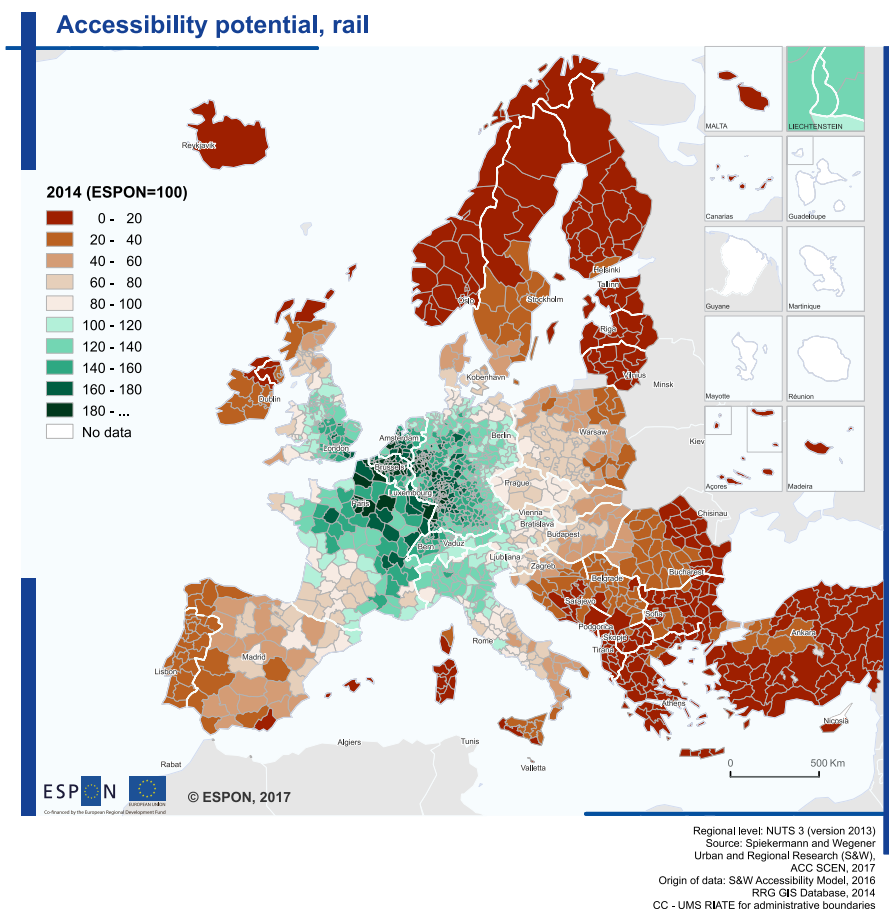
Lo schema spaziale dell'accessibilità potenziale ferroviaria presenta forti similitudini con il potenziale di accessibilità stradale con le regioni al centro dell'Europa che raggiungono i valori più elevati (Figura 2). Tuttavia, l'accessibilità elevata è distribuita in modo meno uniforme in questo caso, con le regioni con la miglior accessibilità che creano corridoi intorno ai percorsi ferroviari ad alta velocità dalla Francia all'Atlantico e attraverso Lione fino alle regioni mediterranee. Questi corridoi determinano un'elevata accessibilità in regioni che sono tipicamente fuori dalla portata dell'alto potenziale di accessibilità stradale. Con uno schema simile a quello in Figura 1, l'Italia settentrionale ha raggiunto un potenziale di accessibilità ferroviaria superiore alla media europea. La rete ferroviaria in questa regione si concentra intorno al nodo di Milano, tuttavia, la maggior parte dei comuni della zona sono relativamente vicini ai collegamenti ferroviari, ad eccezione delle zone montane. Dal punto di vista storico, le ferrovie dell'Italia settentrionale sono state costruite per collegare tra loro grandi città e centri di medie dimensioni con i poli principali (in particolare Milano e Torino). Tuttavia, alcune linee ferroviarie sono state abbandonate alla metà degli anni '60 del Novecento, rendendo la lunghezza ferroviaria totale odierna leggermente inferiore a quella di cinquant'anni fa. Nell'ultimo decennio, le ferrovie italiane hanno dato priorità agli investimenti nella rete ad alta velocità, implicando sottoinvestimenti nelle infrastrutture e nel materiale rotabile per i servizi locali. Seguendo l'ottica degli sviluppi delle reti di trasporto trans-europee (TEN-T), anche la Spagna ha visto notevoli investimenti nella rete ad alta velocità. Tuttavia, con l'eccezione della comunità di Madrid e delle province di Saragozza, Tarragona e Gipuzkoa, la maggior parte delle regioni spagnole ha un'accessibilità ferroviaria potenziale inferiore a quella della media europea.

Il Portogallo, insieme alle province di Cuenca, Huelva, Cadice e Granada (ES NUTS 3), Galizia, Extremadura e Principato delle Asturie (ES NUTS 2), Crotone, Reggio Calabria e Lecce (IT NUTS 3), Pernik, Blagoevgrad, Plovdiv e Pazardzhik (BG NUTS 3), la città di Sofia (BG NUTS 3), la 1^a, la 3^a e la 4^a macroregioni rumene e le unità regionali di Pieria, Salonico e Kilkis (EL NUTS 3) raggiungono un'accessibilità potenziale ferroviaria che corrisponde solo al 40% massimo della media europea. I valori di potenziale di accessibilità più bassi si trovano nella 2^a macroregione rumena e in buona parte di Bulgaria e Grecia. Un confronto degli sviluppi dell'accessibilità stradale e ferroviaria negli ultimi anni rivela che lo sviluppo delle infrastrutture stradali ha avuto la priorità in queste regioni.

Il maggiore guadagno relativo in termini di accessibilità ferroviaria si è avuto in molte regioni che erano nettamente al di sotto dei valori medi assoluti, es. in Spagna, Portogallo e Italia meridionale. In alcune regioni della Romania si è verificata una riduzione dell'accessibilità. Lo schema spaziale di cambiamenti è diverso per i cambiamenti assoluti di accessibilità ferroviaria. I maggiori guadagni nell'Europa meridionale si possono situare nell'Italia settentrionale e in parte della Spagna. La crescita assoluta in buona parte dell'Europa sudorientale è stata piuttosto bassa.

A differenza degli schemi di sviluppo infrastruttura-popolazione che determinano il potenziale di accessibilità stradale, l'accessibilità ferroviaria nell'Europa meridionale ha conosciuto un declino generale. Gli effetti positivi della rete nelle parti orientali della Romania lungo i confini con la Moldavia e l'Ucraina sono stati schiacciati dai trend demografici negativi. Al contrario, sono riscontrabili trend demografici positivi interrotti dagli effetti negativi della rete nel Peloponneso e a Creta (EL). Le regioni costiere occidentali del Peloponneso presentano il declino più grave in termini di accessibilità, a causa degli effetti negativi della rete dovuti a collegamenti ferroviari abbandonati e a effetti demografici negativi, causati principalmente dall'emigrazione.

Figura 2
Potenziale di accessibilità ferroviaria. La media pesata europea della popolazione è fissata a 100.



ACCESSIBILITÀ POTENZIALE AEREA.

I valori europei più bassi per l'accessibilità aerea si possono riscontrare nelle zone rurali di Spagna, Portogallo, Grecia, Romania e Bulgaria. Seguendo uno schema tipico gli aeroporti regionali possono colmare il divario in termini di accessibilità nelle zone rurali, tuttavia sono inclini a un rapido declino del mercato: il traffico nell'aeroporto di Girona (regione della Catalogna, Spagna) aumentato del 650% tra il 2000 e 2005 fino a 5 milioni di passeggeri, è poi sceso a 3 milioni di passeggeri quando Ryanair ha aperto una base permanente a Barcellona. Extremadura, Castile e León (ES NUTS 2) e parte della Spagna orientale e nordorientale, le regioni italiane NUTS 2, Abruzzo e Umbria, e le regioni greche NUTS 3, Boezia e Laconia, stanno subendo perdite in termini di accessibilità aerea.



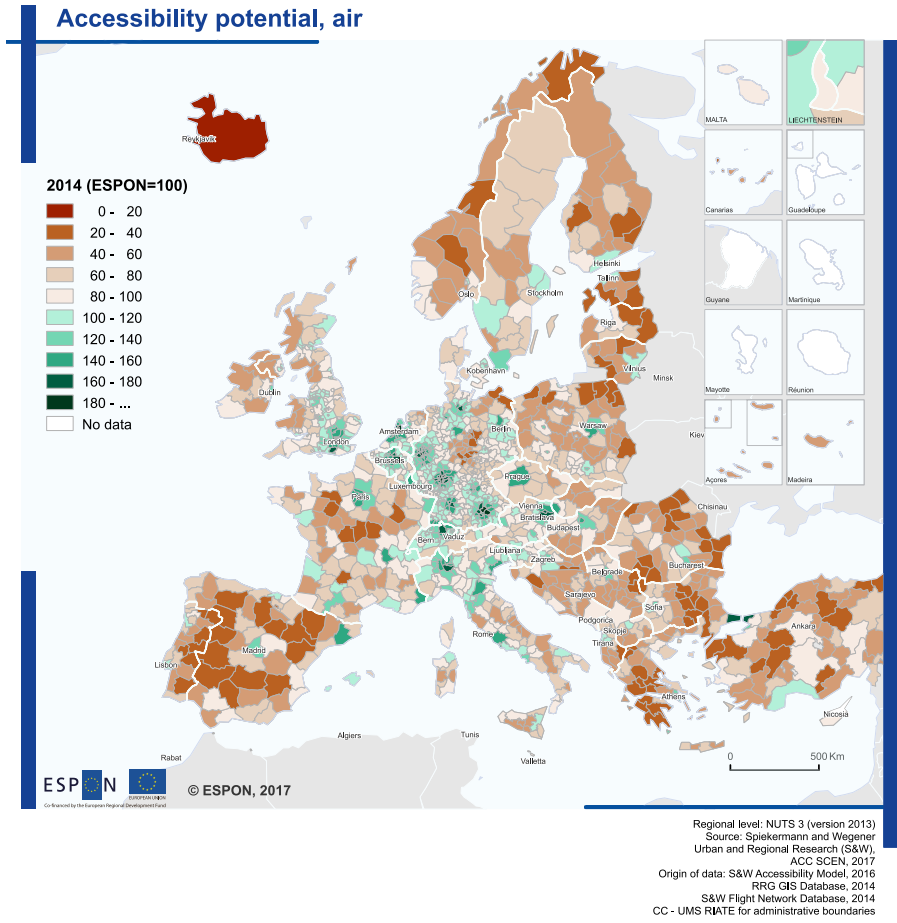
A differenza delle modalità stradale e ferroviaria, gli schemi dell'accessibilità potenziale aerea formano un mosaico con regioni ad alta, media e bassa accessibilità le une accanto alle altre (Figura 3). Naturalmente le regioni dei principali aeroporti e i loro dintorni raggiungono i valori più alti di accessibilità. Ciò vale anche per i paesi che hanno tipicamente livelli di accessibilità più bassi in altre modalità. Nell'Europa meridionale, le regioni con l'accessibilità aerea più elevata si trovano intorno agli aeroporti di Madrid e Barcellona e nell'Italia settentrionale. In linea di principio, tutte le regioni delle capitali dell'Europa meridionale beneficiano della connettività globale fornita dai loro aeroporti, che determina un potenziale di accessibilità sopra la media. Tuttavia, le zone che beneficiano di un aeroporto sembrano essere piuttosto limitate dal punto di vista spaziale.

I tassi di crescita relativa più elevati si possono riscontrare nei Balcani. Questi sviluppi sono influenzati dagli aeroporti regionali che beneficiano di nuovi servizi aerei, determinando tassi di crescita relativa superiori al 50% in alcuni casi. I guadagni relativi più bassi in termini di accessibilità aerea sono riscontrabili in zone intorno ai principali aeroporti internazionali o tra aeroporti principali.

Extremadura, Castile e León (ES NUTS 2) e parte della Spagna orientale e nordorientale, le regioni italiane NUTS 2, Abruzzo e Umbria, e le regioni greche NUTS 3, Boezia e Laconia, hanno subito perdite in termini di accessibilità aerea, a causa della riduzione dei servizi di volo.

Un'elevata crescita assoluta può essere riscontrata in regioni che presentano anche un'elevata crescita relativa. In particolare, le regioni dell'Europa sudoccidentale beneficiano dell'apertura di nuovi aeroporti regionali e dell'introduzione di nuovi collegamenti aerei.

Figura 3
Potenziale di accessibilità aerea. La media pesata europea della popolazione è fissata a 100.



ACCESSIBILITÀ MARITTIMA.

L'Italia meridionale e la Grecia hanno perso traffico di passeggeri tra il 2005 e il 2015. Nello stesso periodo, i porti del Mediterraneo di Barcellona e Tarragona, il porto atlantico di Bilbao e quello di Costanza nel Mar Nero hanno visto una riduzione nel volume di container. I porti atlantici di Avilés e Gijón e i porti sul Mar Nero di Varna e Costanza con i rispettivi porti satellite di Midia e Mangalia mostrano la più bassa accessibilità nell'entroterra continentale dell'Europa meridionale con meno di 2,5 milioni di persone raggiungibili su strada in 4 ore.

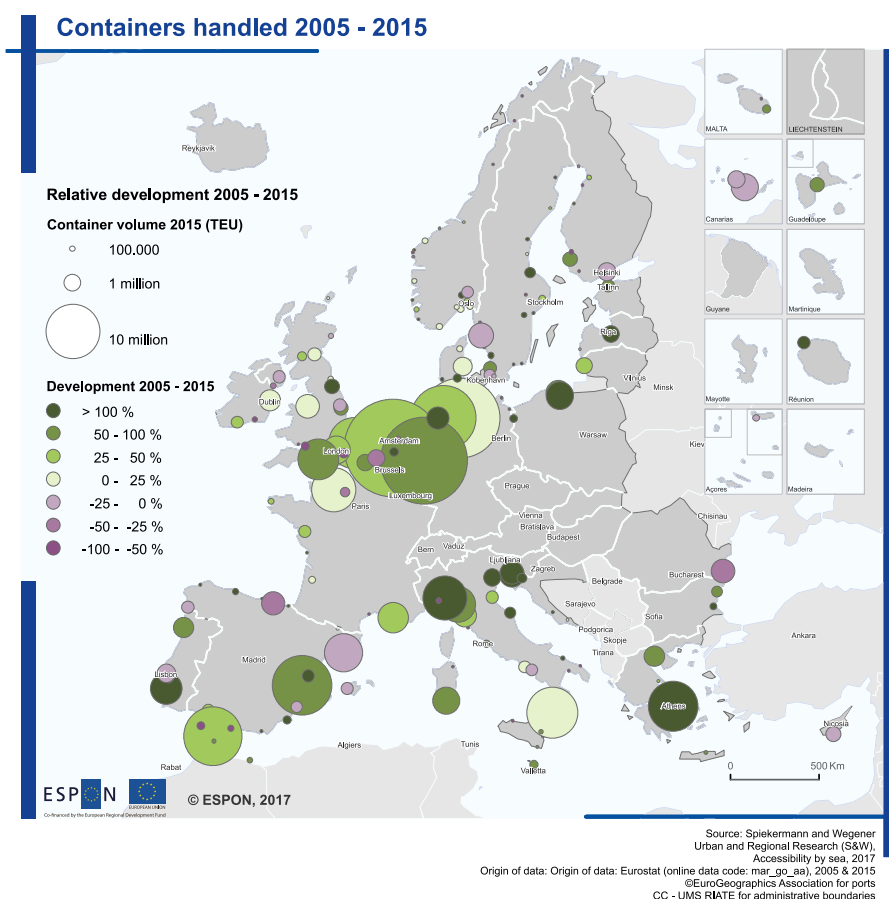


Mentre il trasporto marittimo di passeggeri è particolarmente intenso nella zona orientale del Mar Mediterraneo, i servizi marittimi per passeggeri sono quasi completamente mancanti lungo la costa atlantica. Nella parte occidentale del Mar Mediterraneo, sono pochi i porti che servono volumi notevoli di passeggeri marittimi. La densità della rete dei porti passeggeri aumenta verso est, in particolare lungo le

coste e isole italiane, croate e greche. Tuttavia, alcuni porti italiani e greci hanno perso traffico di passeggeri nel 2015 rispetto al 2005. Al contrario, il volume totale di passeggeri verso Malta è aumentato sostanzialmente durante lo stesso periodo. Il traffico marittimo maltese di passeggeri è alto se confrontato con gli altri Paesi, grazie alla domanda di servizi traghetto interni e transfrontalieri.

La crescita di alcuni porti e il ridimensionamento di altri in tutta l'Europa meridionale tra il 2005 e il 2015 rende molto eterogeneo lo sviluppo del volume del trasporto marittimo di merci. Ciò è dovuto alla notevole diversità di specializzazione di ciascun porto, ai rispettivi modelli di sviluppo adottati durante tutto l'arco della crisi economica mondiale, alle strategie di competitività e ai processi di ristrutturazione. Tuttavia, un'analisi del peso lordo della merce e dei volumi dei container gestiti tra il 2005 e il 2015 in Europa rivela uno schema Sud-Nord più riconoscibile, con guadagni considerevoli concentrati nel Mare del Nord (Figura 4). Con il 75% di traffico di merce che continua attraverso Gibilterra verso i porti del Nord di Rotterdam, Anversa e Amburgo, il Mar Mediterraneo può essere classificato come una zona di passaggio. Nonostante la presenza di grandi porti container nella regione del Mediterraneo, la prestazione è limitata da una rete autostradale e di interporti meno densa nell'entroterra, e da collegamenti ferroviari verso i porti più scarsi se confrontati con i porti del Mare del Nord. Per l'esportatore europeo, l'accessibilità ai porti intercontinentali europei è decisamente più importante del collegamento tra Europa e i porti d'oltremare. La correlazione naturale tra i volumi dei container e l'accessibilità dell'entroterra è ben illustrata dal porto sul Mar Nero di Costanza, dove gli effetti di un'accessibilità dell'entroterra relativamente scarsa si traducono in un calo dei volumi dei container nel 2015 rispetto al 2005.

Figura 4
Sviluppo relativo dei volumi di container 2005 – 2015.



ACCESSIBILITÀ POTENZIALE STRADALE: PROSPETTIVE E SCENARI PER IL 2030.

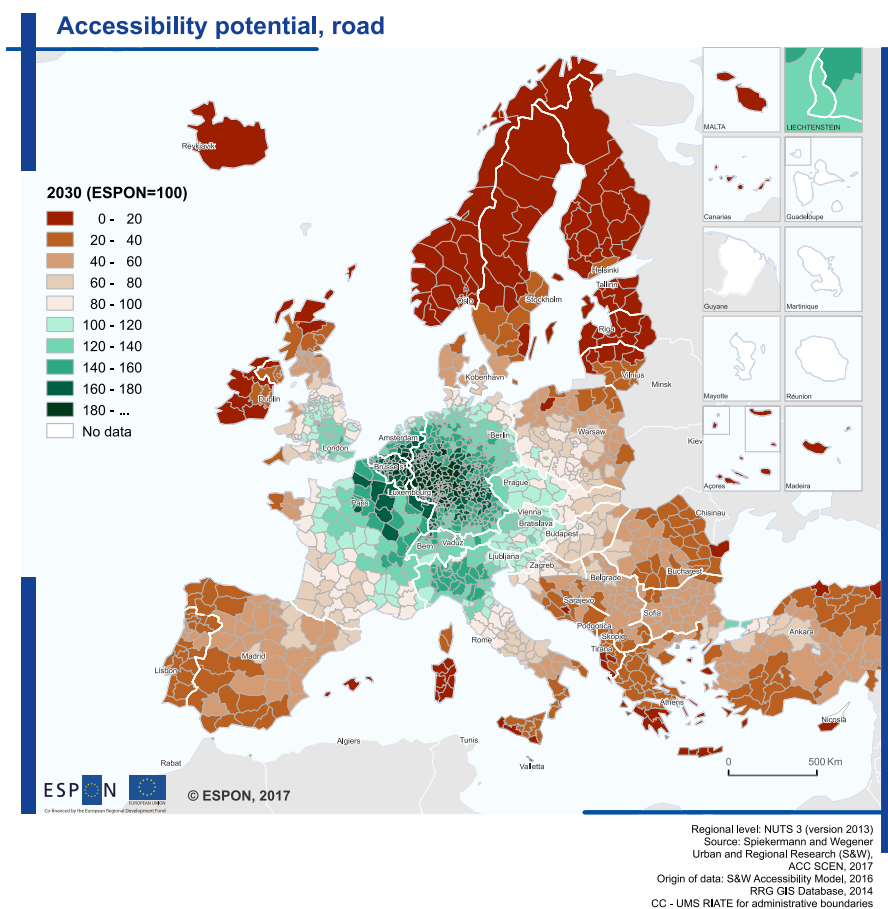
Ad eccezione dell'Alentejo Litorale (PT) e della comunità autonoma della Cantabria (ES), per ampie aree del Portogallo e della Spagna si prevede un calo dell'accessibilità potenziale stradale nel 2030. La penisola del Peloponneso e le isole del Mediterraneo mostrano i valori più bassi di accessibilità stradale in Europa meridionale. In termini relativi, le isole vedranno invece dei miglioramenti seppure ad un tasso modesto. Si prevede che Cipro sarà in testa con una crescita dell'accessibilità potenziale fino al 20% rispetto al 2014. Si potrebbe prevedere il maggior guadagno relativo nelle regioni di sviluppo della Romania, sia a Centru e Vest che in alcune province del Nord-Vest e della Sud-Muntenia, nei comuni del nord-ovest, nelle regioni di pianificazione del centro-nord e del sud-ovest della Bulgaria così come nella regione NUTS-3 di Elide della Grecia occidentale.



Lo scenario di accessibilità potenziale per il 2030 riflette i piani delle TEN-T per le infrastrutture stradali. Tuttavia, nonostante i considerevoli miglioramenti previsti, è probabile che le differenze odierne tra Nord e Sud persistano. L'Italia settentrionale rimarrebbe un'eccezione con un'accessibilità potenziale stradale molto superiore alla media europea. L'accessibilità stradale si riduce nelle regioni ubicate fuori dal cuore dell'Europa. L'accessibilità stradale più bassa dell'Europa meridionale si trova nelle aree più a sud della penisola del Peloponneso e nelle isole del Mediterraneo, dove il potenziale dell'accessibilità stradale corrisponde a meno di un quinto della media europea. Molte regioni della Spagna e del Portogallo così come la maggior parte delle regioni dell'Europa sudorientale hanno un potenziale di accessibilità inferiore o pari al 50% della media europea. Come avviene attualmente, le aree urbane godranno del più alto potenziale di accessibilità, mentre le zone rurali di quello più basso. Nell'Europa sudoccidentale, la media delle zone rurali raggiungerà solo il 60% della media europea.

L'analisi dei cambiamenti tra il 2014 e il 2030 rivela che non sono previsti grandi impatti nelle zone dove l'accessibilità potenziale è più alta, bensì nelle aree con un'accessibilità al di sotto della media (Figura 5). Gli investimenti nelle infrastrutture stradali saranno particolarmente tangibili nei distretti rumeni di Timis, Caras-Severin, Arad, Bihor, Hunedoara, Alba, Sibiu, Arges, Brasov, Prahova, Covasna, Vrancea, Salaj, Cluj, Mures; nelle province bulgare di Pleven, Lovech, Ruse, Veliko Tarnovo, Gabrovo, Sofia e la città di Sofia, Pernik, Kjustendil, Blagoevgrad, Pazardzik così come nella prefettura greca di Elide. La modesta crescita dell'accessibilità stradale nell'Italia meridionale e il calo in larghe zone della Spagna e del Portogallo sono causati da significative contrazioni demografiche.

Figura 5
Cambiamenti relativi del potenziale dell'accessibilità stradale 2014-2030



ACCESSIBILITÀ POTENZIALE FERROVIARIA: PROSPETTIVE E SCENARI PER IL 2030.

Secondo le proiezioni, le regioni orientali della Bulgaria e della Romania così come la Grecia occidentale e le isole del Mediterraneo manterranno i valori più bassi di accessibilità potenziale. Si prevede cambiamento relativo molto modesto tra il 2014 e il 2030 per il distretto rumeno di Arges. Una variazione relativa inferiore al 20% è prevista nella maggior parte delle regioni romene quali i Sud-Vest Oltenia, București-Ilfov e Sud-Est, nella provincia bulgara di Blagoevgrad, in Basilicata e in Campania così come in Sardegna.

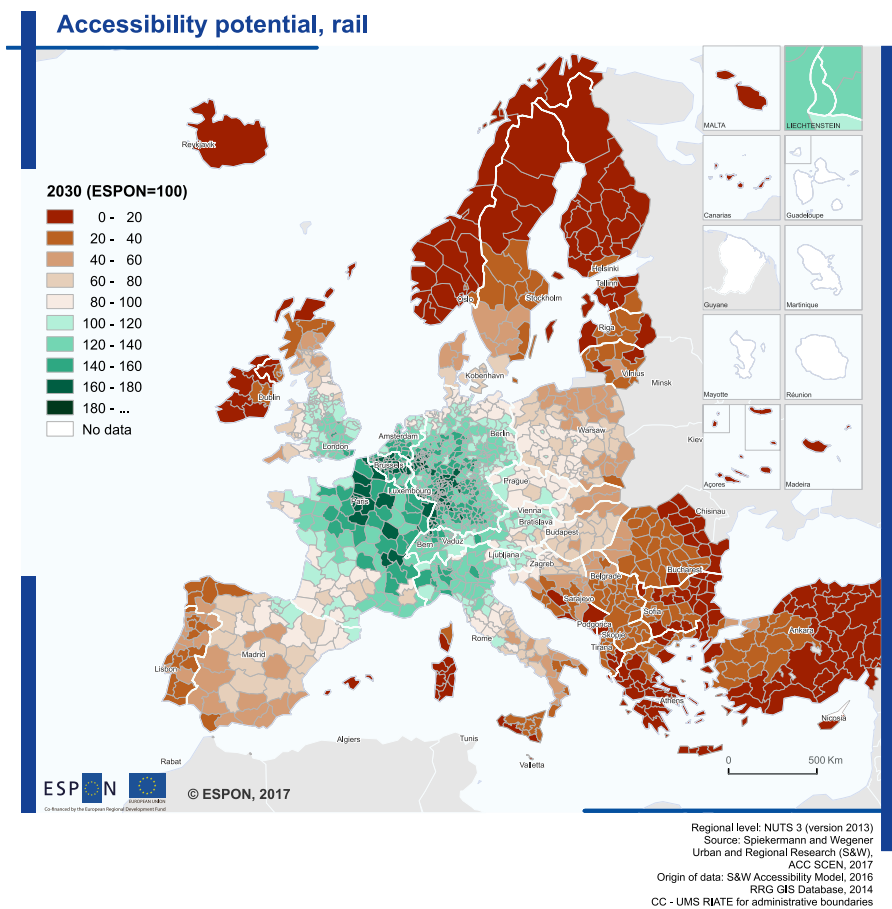


Sembra che nel 2030 le disparità tra le zone con alta accessibilità ferroviaria e quelle con bassa saranno meno pronunciate, e l'area con accessibilità superiore alla media si estenderà ben lontano dal centro dell'Europa. Gli investimenti nella rete ferroviaria ad alta velocità faciliteranno un'accessibilità ferroviaria superiore alla media verso le zone di Bilbao e Barcellona in Spagna e di Roma in Italia. Netamente inferiore alla media sarà, anche in futuro, l'accessibilità ferroviaria nell'Europa sudorientale, con i valori

più bassi da registrare nelle regioni orientali della Bulgaria e della Romania e in ampie zone della Grecia. Non è una sorpresa che la bassa accessibilità ferroviaria rimarrà anche in futuro una caratteristica tipica delle isole.

La crescita relativa dell'accessibilità potenziale ferroviaria è molto più alta di quella stradale (Figura 6). I guadagni relativi più alti si possono prevedere nei Balcani così come in Spagna e Portogallo grazie allo sviluppo di nuove linee ferroviarie ad alta velocità ma anche al potenziamento delle infrastrutture ferroviarie esistenti con linee convenzionali di alta qualità. Forti cambiamenti relativi avverranno in particolare nelle province spagnole di Badajoz, Cantabria e Almeria con cambiamenti attesi superiori al 100% nel 2030. Ad eccezione di Zadar e Sibenik-Knin, anche in Croazia sono attesi significativi cambiamenti relativi. L'impatto più notevole in Italia, con guadagni di accessibilità potenziale fino al 50%, è previsto nelle province NUTS 3 di Bolzano, Trento, Imperia, Savona e Asti.

Figura 6
Cambiamenti relativi del potenziale di accessibilità ferroviaria 2014-2030



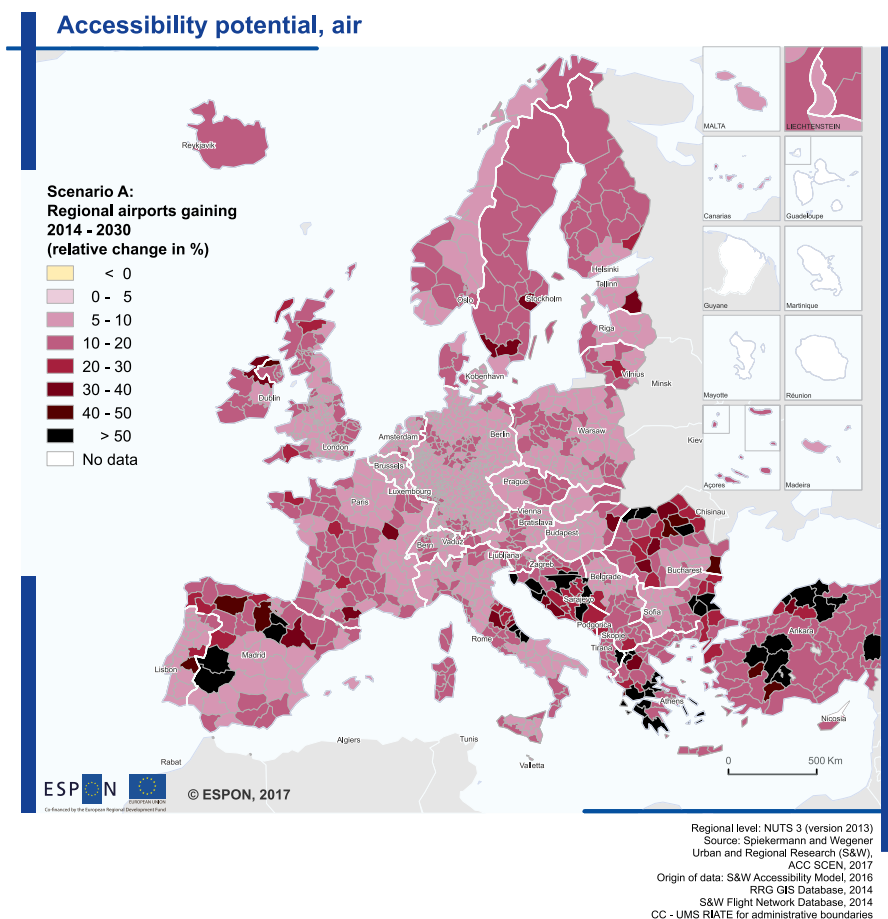
ACCESSIBILITÀ AEREA: PROSPETTIVE E SCENARI PER IL 2030.

In uno scenario in cui gli aeroporti regionali acquisteranno importanza entro il 2030, ci si aspetta ancora un cambiamento relativo piuttosto modesto del potenziale di accessibilità aereo, inferiore al 10%, da un certo numero di zone rurali. Queste ultime includono ampie aree del Portogallo, molte zone del sud e dell'est della Spagna, il Piemonte, la Lombardia, il Veneto, l'Emilia-Romagna, il nord della Toscana, il Molise, la Campania, la Puglia, il sud della Basilicata e della Sicilia così come il sud-est della Romania.



Il forte impatto degli aeroporti regionali è piuttosto sporadico. Con un cambiamento relativo superiore al 50% tra il 2014 e il 2030, sembra che i principali vincitori saranno in pochi: le province spagnole di Badajoz, Caceres, Soria e La Fioja (ES), le province italiane di Teramo, Pescara e Chieti (IT), le province croate delle regioni istriana, della Lika e di Segna, zaratina, di Bjelovar e della Bilogora e di Brod e della Posavina (HR), le province rumene di Maramureş, Satu Mare and Bacău (RO), le province bulgare di Burgas, Sliven Yambol (BG) e le unità regionali greche di Andros, Fira, Kea, Milos, Mykonos, Naxos, Paros, Siro, Tino, le Sporadi, Zante, Itaca, Kefallinia, Etolia-Acarmania, Acaia, Elide, Ftiotide, Focide, Lakonia e Messinia (EL). Un impatto tangibile in termini relativi può essere registrato anche nell'Alto Alentejo (PT), a Saragozza, Burgos e Leon (ES), a Perugia (IT), nella regione spalatino-dalmata e in quella di Sebenico e Tenin (HR) e a Harghita, Sibiu, Neamţ, Suceava e Gorj (RO).

Figura 7
Cambiamenti relativi del potenziale di accessibilità aereo 2014-2030



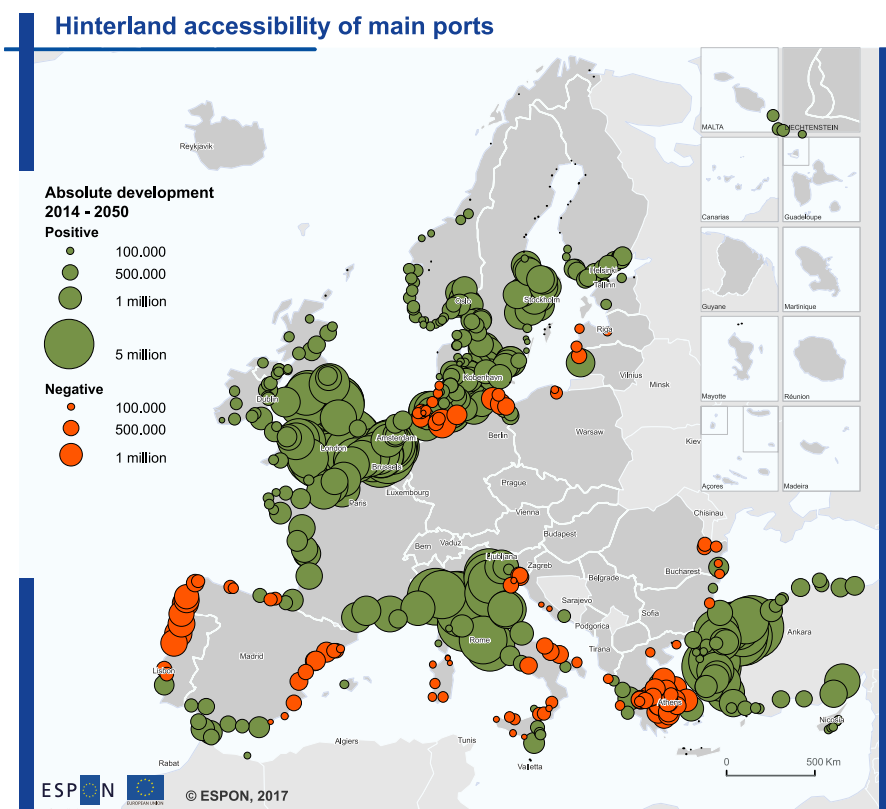
ACCESSIBILITÀ MARITTIMA: PROSPETTIVE E SCENARI PER IL 2050.

Progressi ulteriori nella rete TEN-T potenzieranno l'entroterra della stragrande maggioranza dei porti europei. Ciò nonostante, ci si può aspettare un calo nei mercati dell'entroterra dei porti del Portogallo, della parte orientale della Spagna e di alcune regioni dell'Italia e della Grecia.

Il Piano d'Azione della Strategia dell'UE per la regione adriatica e ionica dichiara che "i porti nel nord del Mar Adriatico potrebbero garantire un traffico di 6,0m TEU (Unità equivalente a venti piedi, misura standard di volume nel trasporto dei container) containers/annui entro il 2030 (o 11,3% del mercato dell'UE); ciò rappresenterebbe un aumento del traffico di quasi il 350% in 20 anni, purché sia messo a disposizione dell'entroterra un buon accesso ferroviario." A giudicare dalle proiezioni per il 2050 sull'accessibilità nell'entroterra (Figura 8), la parte nord del Mar Adriatico ha possibilità concrete di ritagliarsi un ruolo più competitivo. Allo stesso tempo, i fatti indicano che gli investimenti nei collegamenti terra-mare possono avere degli effetti a breve termine molto tangibili, sul lungo termine però, devono essere presi in considerazione numerosi modelli territoriali. L'accessibilità dell'entroterra, per esempio, è da diversi anni ormai uno dei fattori chiave per il porto di Valencia, tant'è che il porto ha visto sollevare 4,6 milioni di TEU nel 2015 – un balzo di quasi il 5% rispetto al 2014. Dando però un'occhiata alle proiezioni sul lungo termine, si può prevedere un cambiamento assoluto negativo per il porto di Valencia, con 500 mila persone in meno a quattro ore dal porto rispetto al 2014. Gli indicatori in Figura 8 dimostrano che, malgrado investimenti sostanziali in infrastrutture, il posizionamento dei porti sul mercato dipende da numerose variabili socio-economiche, tra le più tangibili vi sono la popolazione e la grandezza dei mercati dell'entroterra.

Figura 8

Sviluppo assoluto dell'accessibilità dell'entroterra dei maggiori porti 2014-2050. Il modello di accessibilità calcola per ogni porto i tempi di percorrenza verso tutte le regioni NUTS-3 e somma la popolazione raggiungibile in un tempo di percorrenza massimo pari a quattro ore. Lo scenario prende in considerazione gli sviluppi pianificati della rete stradale transeuropea e i cambiamenti demografici nel tempo.



Source: Spielkermann and Wegener
Urban and Regional Research (S&W),
ACC SOEN, 2017
Origin of data: S&W Accessibility Model, 2016
CC - UMS RIATE for administrative boundaries

Conclusioni

L'atteso sviluppo della rete TEN-T frutterà miglioramenti tangibili di accessibilità per le regioni dell'Europa meridionale. Ciò nonostante, la scarsa crescita o persino le proiezioni di sviluppo negative per l'accessibilità potenziale in alcune regioni suggeriscono che lo sviluppo delle infrastrutture non è una priorità di sviluppo isolata automatica. Le regioni e le macroregioni dell'Europa meridionale devono capire meglio il rapporto di causalità che lega le infrastrutture, la popolazione e il potenziale dei mercati.

I progressi nella rete di trasporti non assicurano automaticamente miglioramenti nella prestazione economica come se si trattasse di un risultato diretto del rafforzamento dell'accessibilità potenziale. La Romania, per esempio, ha registrato i maggiori progressi nelle infrastrutture stradali ma anche un brusco calo demografico – un abbassamento del 14,9% negli ultimi dieci anni (Eurostat 2017). Questi sviluppi si riflettono sia in relazione agli scarsi valori di accessibilità potenziale, sia al PIL pro capite, inferiore alla media.

Le proiezioni di cambiamenti relativi modesti o addirittura negativi prendono in considerazione la contrazione demografica prevista in molte delle regioni dell'Europa meridionale con ripercussioni negative sull'accessibilità potenziale. I cambiamenti più gravi si possono trovare in Bulgaria, in particolare nel nord-ovest così come nelle province di Gabrovo, Ruse, Kjustendil, Smolyan e Yambol, con un tasso di decremento demografico superiore al 20% entro il 2030. Ricalca la stessa strada, il percorso demografico di altre numerose regioni meridionali. Si prevede una contrazione tra il 10 ed il 20% per le province spagnole di Castiglia e Leon, la comunità Valenciana, Huesca, Lugo e Ourense, Cuenca e Teruel; la maggior parte del Portogallo così come Dytiki Ellada, la Tessalia e le Isole Ionie (EL), le macroregioni rumene di Sud-Est, Sud-Vest Oltenia e Vest e più ampie zone della Croazia Adriatica e della Croazia Continentale (HR). Il Mezzogiorno registrerà una contrazione fino al 10% nel Molise e in Campania, Puglia, Basilicata, Calabria e Sicilia (eccetto Caltanissetta), a Trapani, Ragusa e in Sardegna (eccetto Olbia-Tempio). Queste regioni devono bilanciare gli investimenti tra le infrastrutture e le rispettive strategie socio-economiche e di competitività, riducendo il rischio di cattivi investimenti e alti costi opportunità.



Co-financed by the European Regional Development Fund

Inspire Policy Making with Territorial Evidence

ESPON 2020

ESPON EGTC
4 rue Erasme, L-1468 Luxembourg
Grand Duchy of Luxembourg
Phone: +352 20 600 280
Email: info@espon.eu
www.espon.eu

The ESPON EGTC is the Single Beneficiary of the ESPON 2020 Cooperation Programme. The Single Operation within the programme is implemented by the ESPON EGTC and co-financed by the European Regional Development Fund, the EU Member States and the Partner States, Iceland, Liechtenstein, Norway and Switzerland.

Disclaimer:

The content of this publication does not necessarily reflect the opinion of the ESPON 2020 Monitoring Committee.

ISBN: 978-99959-55-56-4

© ESPON 2018

Reproduction is authorised provided that the source is acknowledged and a copy is sent to the ESPON EGTC

Editorial team: Vassilen Iotzov, Dr Laurent Frideres, ESPON EGTC; INOVA+
We thank Prof. Arch. Maria Prezioso for her editorial contributions.

Published in October 2017

