



Infrastrutture, accessibilità e crescita

Angela Stefania Bergantino

Università degli Studi di Bari Aldo Moro

1. Introduzione

Il dibattito sull'impatto della dotazione di capitale pubblico sul potenziale di crescita di una economia è stato particolarmente vivace a partire dal lavoro seminale di Ashauer del 1989. Sebbene i risultati empirici non abbiano sempre confermato le attese, è ormai largamente accettato che, nel lungo periodo, gli investimenti in infrastrutture hanno effetti duraturi se innalzano la produttività totale e dei singoli fattori privati. L'impatto della spesa per investimenti sul benessere della popolazione e sull'attività economica dipende pertanto dall'efficienza con cui le risorse finanziarie sono impiegate e dal successivo utilizzo delle opere realizzate.

In particolare, risultano un volano di sviluppo e di crescita gli investimenti in infrastrutture che riducono i costi di trasporto delle imprese e ampliano i mercati di acquisizione dei fattori di sbocco delle produzioni, contribuendo ad aumentare l'accessibilità dei luoghi e dei mercati e la mobilità di cose e persone (Banister and Berechman, 2000).

Nei prossimi anni, nei quali la politica di bilancio dei paesi europei dovrà conciliare il riequilibrio dei conti pubblici con uno sforzo volto a rendere il sistema produttivo europeo parte attiva della ripresa economica mondiale, la politica infrastrutturale avrà un ruolo particolarmente importante. Ciò è ancora più vero per l'Italia che, sebbene abbia una spesa per investimenti in linea con la media europea, è poco competitiva in relazione all'offerta di servizi e infrastrutture di trasporto e presenta forti divari territoriali in termini di dotazione infrastrutturale, di spesa allocata e di uso efficiente delle risorse (Franco, 2011). Le limitate dotazioni infrastrutturali comportano costi crescenti dovuti soprattutto alla congestione o alle difficoltà di accesso alle reti, con impatti diretti sulla competitività delle imprese e sul sistema Paese nel suo complesso, mentre la ridotta apertura dei mercati non consente la crescita di servizi soddisfacenti e concorrenziali per l'utenza. L'incapacità del sistema Italia di adeguarsi agli standard europei nel settore dei servizi alla mobilità delle merci pone il nostro paese in una delle ultime posizioni in Europa nella graduatoria del Logistic Performance Index (World Bank, 2012). A fronte del primo posto della Germania, dell'ottavo del Regno Unito e del diciassettesimo della Francia, l'Italia è al ventiduesimo posto.

Particolarmente disomogenea è la situazione tra Nord e Sud del Paese¹. In questi anni l'intervento pubblico si è drammaticamente contratto. La riduzione della spesa in conto capitale registrata a livello nazionale ha colpito in particolare il Mezzogiorno: la quota degli investimenti al Sud sul totale nazionale è passata dal 37% del 1996 al 30% del 2010². Peraltro, come rileva un recente studio della Banca d'Italia, nel settore delle infrastrutture l'intervento "aggiuntivo" a favore del Mezzogiorno ha spesso sostituito quello ordinario: «ad un aumento dei finanziamenti europei (compreso il cofinanziamento nazionale) ha corrisposto una diminuzione di circa il 20% delle altre fonti» (Cannari et al, 2009, p.61). È mancata, dunque, l'addizionalità necessaria a interrompere il circolo vizioso secondo il quale a una ridotta domanda di servizi

¹ M. Draghi, Il Mezzogiorno e la politica economica dell'Italia, Intervento di apertura del governatore della Banca d'Italia al Convegno tenutosi a Roma il 26 novembre 2009: «Il divario tra il Sud e il Centro-Nord nei servizi essenziali per i cittadini e le imprese rimane ampio. Le analisi (...) rivelano scarti allarmanti di qualità fra Centro-Nord e Mezzogiorno nell'istruzione, nella giustizia civile, nella sanità, negli asili, nell'assistenza sociale, nel trasporto locale, nella gestione dei rifiuti, nella distribuzione idrica».

² Il riferimento è ai dati dei Conti Pubblici Territoriali riferiti al settore pubblico allargato, 2012.

infrastrutturali nelle aree meno sviluppate si associa una minore offerta di infrastrutture, materiali e immateriali. Investire in infrastrutture nel Mezzogiorno non è solo un'esigenza per la crescita del territorio. Si tratta di una questione ben più ampia, che si collega a diritti fondamentali, garantiti dalla Costituzione, e riconducibili al criterio dell'uguaglianza delle opportunità: diritto alla mobilità, uguaglianza di accesso ai servizi essenziali, ai mercati nazionali e internazionali, alle informazioni (Bergantino, 2013).

2. Il convegno

In questo quadro si è inserito il dibattito scientifico condotto nell'ambito della XIV Conferenza della Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica (SIET) (www.sietitalia.org/SIET2012/) che si è tenuta a Bari dal 28 al 30 giugno 2012, presso la Facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Bari "Aldo Moro" (www.economia.uniba.it) con il patrocinio dell'assessorato alle infrastrutture strategiche e mobilità della Regione Puglia.

Il tema del convegno è stato "Infrastrutture, accessibilità e crescita". La conferenza si è posta l'obiettivo di promuovere il dibattito e l'interazione scientifica fra i ricercatori sul ruolo delle infrastrutture e dei trasporti e, più in generale, delle reti, sulla crescita economica in Italia e in Europa.

Il focus del convegno è stato sul ruolo dell'accessibilità, della mobilità e della dotazione di capitale nello stimolare l'aumento del welfare, l'efficienza produttiva, l'inclusione sociale e la crescita economica. Particolare attenzione si è rivolta alle tematiche inerenti la logistica e l'intermodalità nel trasporto delle merci. Infine, focus tematici hanno riguardato l'accessibilità turistica del territorio e il ruolo della mobilità turistica sullo sviluppo locale.

Il convegno si è aperto con gli interventi dell'assessore regionale alla mobilità, prof. Guglielmo Minervini e del Direttore Generale del Dipartimento delle infrastrutture, degli affari generali e delle risorse umane del Ministero delle infrastrutture, dott. Domenico Crocco. Si è poi tenuta una Tavola rotonda con i principali stakeholders pubblici e privati del settore delle infrastrutture e dei trasporti con i quali è stato possibile fare il punto sulle principali misure di sviluppo infrastrutturale nel campo dei trasporti e delle reti e dei servizi di mobilità a livello sia regionale e locale sia nazionale.

Il profilo scientifico del convegno è stato arricchito dalla partecipazione del prof. Richard Arnott (University of California – USA), del prof. André De Palma (Ecole Normale Supérieure de Cachan - France) e del Prof. Andrew Goetz (University of Denver - USA) che, in qualità di invited speakers, hanno tenuto tre keynote *lectures* su temi particolarmente significativi per il nostro settore:

1. "Investment in transport infrastructure and economic development" Andrew Goetz;
2. "Traffic dynamics in the rush hour: beyond the bottleneck model", Richard Arnott;
3. "The economics of the family: mobility and residential location choices", André de Palma.

Durante il convegno sono stati presentati e discussi circa 60 lavori scientifici, teorici e empirici. Il dibattito scientifico che ne è nato ha visto confrontarsi sui diversi temi della economia e della politica dei trasporti - in una prospettiva micro e macroeconomica - esperti e giovani studiosi sia italiani sia stranieri (circa il 20% dei lavori sono stati presentati da autori in servizio in Australia, Gran Bretagna, Francia, Germania, Montenegro, Libano, ecc.). Un risultato particolarmente ragguardevole, che segna il successo dell'attività di divulgazione dell'iniziativa a livello internazionale e l'utilità di proseguire con l'utilizzo della lingua inglese anche nelle prossime edizioni.

A conferma della crescente consapevolezza del ruolo e delle attività della SIET, si rileva che ben 22 dei lavori presentati hanno visto la partecipazione di studiosi che non avevano mai in precedenza preso parte ad eventi SIET. Tra questi molti studiosi di altre aree dell'Economia applicata e di settori disciplinari vicini (Politica economica, Economia politica, Scienza delle finanze, Ingegneria dei trasporti, Ingegneria gestionale, Architettura, ecc) e di esperti incardinati in Enti e strutture di studio e di ricerca (Banca d'Italia, OECD, Irpet, SRM, CNR, ecc.). Molto rilevante è stata altresì la presenza di giovani ricercatori e dottorandi., un aspetto che ha confermato il ruolo della riunione quale "incubatore" di ricerca.

La riunione scientifica è stata anche occasione per commemorare il decennale della scomparsa del prof. Vincenzo Li Donni, già presidente della SIET. Grazie al contributo prezioso della Società EDITORIALE TRASPORTI SpA che ha messo a disposizione una somma pari a 1.000 euro, è stato possibile istituire il premio per il miglior lavoro scientifico proposto da un giovane economista sui temi dell'economia dei trasporti e delle infrastrutture. I 7 lavori presentati sono stati valutati da una commissione composta da esperti internazionali, tra i quali, oltre ai tre invited speakers, il prof. Marc Ivaldi della Toulouse School of Economics. La commissione unanime ha dichiarato vincitrice del premio la dott.ssa Claudia Capozza dell'Università degli Studi di Bari e ha individuato due menzioni speciali per i lavori presentati dal

dott. Joannes Pauser e dal dott. Alessio Tei. Nel corso del convegno si è ricordato il Prof. Ugo Marchese, di recente scomparso, e si è data notizia di una iniziativa di commemorazione della figura e degli scritti.

3. I contributi

Sulle orme di questi due eminenti studiosi dell'economia e della politica dei trasporti che - insieme ai colleghi ricordati nella prefazione a questo primo volume della rivista - alla vasta conoscenza teorica univano una grande capacità di analisi e che hanno costruito le basi della disciplina nelle Università italiane, per l'inaugurazione di questa nuova Rivista si sono voluti individuare un numero ristretto di articoli presentati alla Conferenza che più segnatamente rispetto ad altri si sono incentrati su aspetti istituzionali e di politiche pubbliche che coinvolgono il settore dei trasporti, delle infrastrutture e della logistica, in relazione al contesto nazionale e locale, offrendo al lettore spunti critici di analisi e possibili soluzioni di policy, in un linguaggio diretto e non tecnico.

In particolare, nel primo numero della rivista, sono stati inclusi lavori che riguardano, prevalentemente la mobilità urbana e, in particolare, il trasporto di passeggeri. Si tratta di scritti sulla disuguaglianza nella dotazione di servizi di mobilità urbana, sulla regolazione e il policy transfer nel settore dei trasporti, sulla mobilità sostenibile e le procedure partecipate di valutazione, sulle scelte modali e il loro impatto sulla società. I contributi sono i seguenti:

- La disuguaglianza nella dotazione di servizi di trasporto pubblico locale di Claudia Burlando, Enrico Ivaldi e Alessio Tei;
- Regolazione, integrazione e *policy transfer* nel settore dei trasporti di Fabio Carlucci e Andrea Cirà;
- Quale intervento per la mobilità sostenibile nel quartiere Murat di Bari? Risultati di una procedura partecipata di valutazione di Simone Franceschini e Gerardo Marletto;
- Scelte modali e impatto sanitario del PM10 di Eleonora Pieralice e Lucio Triolo.

Nel secondo numero della rivista, il focus è su temi legati al trasporto merci, alla logistica ai servizi di trasporto marittimo ro-ro, ai porti e alle infrastrutture di trasporto in generale. I contributi sono i seguenti:

- Logistica e politiche di sviluppo pubbliche 2007-2013 di Alessandro Panaro e Agnese Casolaro;
- Intermodalità marittimo-ferroviaria e competitività nel mercato dei servizi Ro-Ro dei porti italiani di Ennio Forte e Lucio Siviero;
- Quanto e dove costano i porti ai contribuenti italiani? di Vittorio Torbianelli;
- Alcune valutazioni dell'impatto economico-territoriale dei porti di Bari e Brindisi: quale strategia attuare? Marisa Argene Valleri e Cosimo Lisi;
- Gli investimenti per le infrastrutture di trasporto di Guido Nannariello e Antonio Affuso.

Si tratta dei primi contributi per analizzare, comprendere e valutare temi particolarmente rilevanti per la politica economica, industriale e infrastrutturale e per la crescita socio-economica del nostro paese.

Riferimenti bibliografici

- Aschauer D.A. (1989) Is public expenditure productive? *Journal of Monetary Economics* 23, 177-200. North-Holland.
- Banister, D. and Berechman J. (2000), *Transport Investment and Economic Development*, London, UK: UCL Press.
- Bergantino A.S. (2013), Quale piano infrastrutturale per il Sud?, *Italianieuropei*, 1/2013.
- Cannari L., M. Magnani, G. Pellegrini (2009), *Quali politiche per il Sud? Il ruolo delle politiche nazionali e regionali nell'ultimo decennio*, in "Questioni di Economia e Finanza" n. 50, luglio.
- Franco D., (2011), Le infrastrutture in Italia: dotazione, programmazione, realizzazione. Seminari e convegni, n.7.
- World Bank (2012), *Connecting to Compete. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators*, Washington D.C..