

UNA NUOVA ACCESSIBILITÀ PER LO SVILUPPO DEL MEZZOGIORNO: SERVIZI ED INFRASTRUTTURE DI TRASPORTO

Angela Stefania Bergantino

Università degli Studi di Bari "Aldo Moro"

Segretario Generale della *Società Italiana di Economia dei trasporti
e della Logistica* (SIET – www.sietitalia.org)

15 dicembre 2014

angelastefania.bergantino@uniba.it

Accessibilità

- Aumentare l'accessibilità del Mezzogiorno non è solo una 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 di accesso ai servizi essenziali, ai mercati nazionali e internazionali, alle informazioni → inclusione sociale.**
- Interventi di maggiore efficacia, non di maggiore effetto!
- Spesa pubblica in conto capitale nel Mezzogiorno è passata dal **38% del 1996 al 31% del 2010** con un livello medio nell'ultimo quinquennio (2009-2013) del 32,7%.
- L'intervento "aggiuntivo" ha spesso **sostituito quello ordinario**: "...ad un aumento dei finanziamenti europei, (compreso il finanziamento nazionale) ha corrisposto una **diminuzione di circa il 20% delle altre fonti**" (Banca d'Italia).
- E' mancata quell'addizionalità necessaria a interrompere il circolo vizioso secondo il quale **a una ridotta domanda di servizi infrastrutturali nelle aree meno sviluppate si associa una minore offerta di infrastrutture**, materiali e immateriali → il deficit infrastrutturale e di servizi viene indicato come la principale causa di svantaggio competitivo rispetto al resto del Paese (Indagine Censis)

Qualche altro numero sull'accessibilità:

- Rete stradale:
 - Pedaggi: Bari-Napoli 6,73 c/km; Bologna-Milano 6,85 c/Km (differenza del 2%);
 - Statale ionica, Maglie-Santa Maria di Leuca
 - Collegamenti interni Calabria e Sicilia
- Rete e servizi ferroviari
 - Bari-Napoli (3h52 minuti e un cambio per coprire 260km) vs Bari-Roma (3h58 minuti per coprire 460km)—la stessa di Roma-Parma (3h08)
 - La differenza non si riflette nella tariffa: a fronte di un tempo di percorrenza più elevato del 27% il risparmio sul biglietto è del 14%.
 - Qualità dei servizi e del materiale rotabile

Effetti aggiuntivi

- Effetti di *spillover* sulle altre modalità di trasporto: es. in termini di impatto intermodale
 - Le carenze della rete terrestre sono state compensate dal trasporto aereo ma solo sulle rotte centro-nord e nord-sud non per i collegamenti trasversali
 - Low cost: duplice effetto
 - Ampliare il ventaglio delle **destinazioni**;
 - **Calmierare** i prezzi dell'incumbent (tariffe per miglio nautico in presenza di low cost in media 20% più basse; Bergantino-Capozza (2014)).
 - Anche i low cost però “approfittano” della *captivity* dei passeggeri del sud:
 - in media le tariffe per miglio nautico sono più elevate sulle rotte da e verso Sud; +7%-12% Bergantino-Capozza, 2015;
 - La presenza di concorrenza inter-modale genera nel centro-nord e nord-ovest una significativa differenza tariffaria:
 - differenziale tariffario del 5%-8% quando partenze sono in “concorrenza” diretta con i collegamenti (Bergantino-Capozza, 2015).
- La presenza di concorrenza intra-modale implica una maggiore dispersione tariffaria verso il basso sulla rotta Roma-Milano: -20% dopo aver “controllato” per l'effetto dell'offerta di trasporto aereo (Bergantino-Capozza, 2015)

Merci

- *Solo transshipment* nel Mezzogiorno
 - Sull'altra sponda del Mediterraneo 40miliardi di euro di investimenti su collegamenti ferroviari, alta velocità, autostrade e, soprattutto, porti (Khayat, 2013);
 - Gioia Tauro (13km di raccordo autostradale; manca raccordo ferroviario interno al porto);
 - Interporti (Nola e Marcianise...il resto non esiste!)