



www.lavoce.info

## Infrastrutture e Trasporti

# L'INFRASTRUTTURA NON FA LO SVILUPPO

di [Romeo Danielis](#) 05.06.2008

*Si dice spesso che gli investimenti in infrastrutture di trasporto stimolino lo sviluppo economico e la competitività di un territorio. Ma la connessione è molto più problematica e incerta di quanto si pensi. Anche per la rilevanza dei fondi richiesti alla realizzazione delle opere. Per questo va ben valutato quali siano quelle da privilegiare. Soprattutto, gli investimenti devono essere coerenti tra di loro e con l'insieme delle politiche di trasporto adottate. E vanno esplicitati gli obiettivi che si vogliono raggiungere in termini di distribuzione modale.*

Una tesi spesso avanzata dalle categorie imprenditoriali, e accolta solitamente con favore, in modo trasversale, a livello politico, è che gli investimenti in **infrastrutture di trasporto** stimolino lo sviluppo economico e la competitività di un territorio.

L'argomentazione è la seguente. Il trasporto, essendo uno dei fattori della produzione, rappresenta un costo per le aziende. Gli investimenti infrastrutturali lo riducono abbassando i tempi necessari per le spedizioni e permettendo un risparmio di carburante per i veicoli. Le aziende sono quindi in grado di vendere i loro prodotti a prezzi più bassi. Questo stimola la domanda, consente un migliore sfruttamento delle economie di scala riducendo ulteriormente i costi: si attiva così un circolo virtuoso di **crescita economica** per le aziende e per il territorio. In realtà, la connessione tra infrastrutture di trasporto, sviluppo economico e competitività territoriale è molto più problematica e incerta di quanto comunemente si ritenga, sia sotto il profilo teorico sia sotto il profilo empirico.

## IL LIVELLO MACROECONOMICO

Molteplici studi hanno cercato di misurare la relazione statistica tra investimento nei trasporti e crescita economica a livello macroeconomico. Nonostante diversi problemi definatori e statistici, autorevoli commentatori sono giunti alla conclusione che la relazione è positiva, ma modesta e fortemente dipendente dalla tipologia di investimento e dal livello preesistente di infrastrutture. **(1)** Nei paesi dell'**Europa occidentale**, già dotati di una rete infrastrutturale sviluppata, è assai probabile che il beneficio in termini di crescita economica sia molto limitato, dato il ridotto costo del trasporto sul valore complessivo del prodotto. Inoltre, il livello di indagine macroeconomico è utile ma insoddisfacente, in quanto è una "scatola nera" che non permette di capire attraverso quali canali di trasmissione un miglioramento della infrastruttura di trasporto espliciti i suoi benefici.

## IL LIVELLO MICROECONOMICO

Tali canali sono invece meglio valutabili a livello microeconomico. Il principale effetto atteso da un miglioramento delle infrastrutture è la riduzione del **costo** generalizzato del trasporto. L'entità



[www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)

dipende naturalmente dalle specifiche condizioni preesistenti e dall'intervento infrastrutturale. Ma più che alla riduzione in sé, che potrebbe non avere effetti consistenti e durevoli - anche alla luce della bassa incidenza del costo di trasporto sul valore complessivo dei prodotti - l'attenzione degli studiosi si è concentrata su alcuni effetti indiretti, ritenuti potenzialmente più importanti, quali la riorganizzazione della logistica aziendale, l'accesso a un più ampio bacino di lavoro e l'effetto sul mercato immobiliare.

La riorganizzazione della **logistica aziendale**, molto spesso incentrata su viaggi più frequenti con carichi ridotti per contenere i costi di magazzino, tende però a generare traffico indotto che rischia di compensare, parzialmente o integralmente, i risparmi di tempo resi possibili dal miglioramento infrastrutturale. Inoltre, se i costi ambientali non sono internalizzati, e quindi le aziende non li considerano nelle loro decisioni, esiste il rischio che i costi sociali possano risultare superiori ai benefici ottenuti

Ancora, la migliore accessibilità allarga i **bacini di lavoro** da cui le aziende possono attingere. Ciò può tradursi in un'offerta di lavoro più specializzata con effetti positivi sulla produttività, di cui potranno giovare le imprese accumulando maggiori profitti o i consumatori pagando prezzi più bassi. L'effetto sui salari è di ribasso per le aree che ricevono lavoratori e di rialzo per le aree che hanno lavoratori in uscita.

Sui **mercati immobiliari**, in caso di vincoli all'espansione delle costruzioni, la maggiore accessibilità e il miglioramento di competitività territoriale può trasformarsi in un aumento delle rendite nelle aree più attrattive, che rischia di compensare i benefici competitivi generati dalle nuove infrastrutture di trasporto.

## IL LIVELLO TERRITORIALE

Per identificare quale regione beneficerà degli investimenti infrastrutturali, è opportuno tener presente il cosiddetto problema della "strada a doppio senso": quando i costi di trasporto sono alti, le aziende localizzate in una regione sono protette dalla concorrenza delle aziende situate al di fuori. La migliorata accessibilità non necessariamente favorisce le aziende regionali. Potrebbero risultare favorite quelle extra-regionali: saranno vincenti le imprese dotate di maggiori risorse (ad esempio, risorse naturali), con maggiori economie di scala, con un mercato locale di maggiori dimensioni, con una manodopera più qualificata a parità di retribuzione, con un costo dei terreni più basso e con una migliore integrazione a monte e a valle con fornitori e clienti. Non è quindi detto *a priori* che una regione meglio connessa riceva **solo benefici** dalla migliorata accessibilità né, tanto meno, che ne sia l'unico destinatario.

In conclusione, data l'incertezza degli esiti e la rilevanza dei fondi che si destinano agli investimenti pubblici in infrastrutture di trasporto, in alternativa ad altri utilizzi, è bene che la discussione e le valutazioni siano rigorose e approfondite, identificando quali opere siano da privilegiare tenuto conto della organizzazione logistica preferita dalle imprese, delle criticità della rete di trasporto in termini di congestione e delle ricadute energetiche e ambientali di questa e del funzionamento dei trasporti.

È necessario che gli investimenti infrastrutturali siano **coerenti** tra di loro e con l'insieme delle politiche di trasporto adottate e che siano chiaramente esplicitati gli obiettivi che si vogliono



[www.lavoce.info](http://www.lavoce.info)

raggiungere in termini di distribuzione modale.

**(1)** Vedi Sacra "Transport and the economy: full report", <http://www.dft.gov.uk/pgr/economics/sactra/> e T. R. Lakshmanan e W. P. Anderson "Transportation Infrastructure, Freight Services Sector and Economic Growth". A White Paper prepared for The US Department of Transportation. Federal Highway Administration, Boston University, gennaio 2002.