

***6. LA DOTAZIONE INFRASTRUTTURALE DELLA PROVINCIA DI VITERBO***

### 6.1 III quadro delle infrastrutture

Nel presente capitolo si sono voluti verificare, su scala territoriale, sia i livelli relativi di dotazione fisica delle infrastrutture sia la correlazione di questi con la domanda potenziale. Tutta la letteratura scientifica sullo sviluppo e sulla competitività dei sistemi produttivi è, infatti, concorde nel ritenere estremamente rilevante la diffusione delle infrastrutture: esse costituiscono non solo un fattore determinante per la scelta di localizzazione di nuove imprese sul territorio ma rappresentano anche un elemento decisivo per assicurare nel tempo un elevato grado di competitività ad un sistema produttivo già operante<sup>14</sup>.

Coerentemente con questa impostazione di fondo, che mira ad analizzare la dotazione infrastrutturale quale requisito essenziale dello sviluppo, l'analisi svolta ha preso in considerazione la più ampia accezione possibile di infrastrutture: materiali ed immateriali, economiche e sociali<sup>15</sup>.

Sono stati così via via posti in essere indicatori sintetici per il complesso delle infrastrutture economiche e per il complesso delle infrastrutture sociali ed, infine, è stato calcolato un indicatore sintetico di infrastrutturazione generale<sup>16</sup>.

Con specifico riferimento alla provincia di Viterbo, dall'analisi degli indicatori di sintesi contenuti nella tabella 1 viene confermata la persistente gravità del divario infrastrutturale che caratterizza il territorio viterbese, anche se va evidenziato come la dimensione di tale divario rispetto alla media italiana si sia ridotta nel confronto tra il 1991 ed il 2004. Se, infatti, agli inizi degli anni novanta l'indice generale si attestava su un valore di 83,1 (fatto 100 il valore dell'Italia), nel 2004 la distanza rispetto al resto del

---

<sup>14</sup> “Una migliore dotazione di infrastrutture accresce infatti la produttività dei fattori della produzione e ne abbatte i costi di acquisizione, assumendo il ruolo di fonte di esternalità positive sullo sviluppo di un determinato territorio”. (Confindustria, Area politiche territoriali “*Infrastrutture e sviluppo*, n. 4”).

<sup>15</sup> In merito alla distinzione tra economiche e sociali, le prime si caratterizzano per il loro legame di input diretto nei processi produttivi, mentre le seconde influiscono piuttosto sulla qualità della vita della popolazione.

<sup>16</sup> Al fine di evitare le distorsioni derivanti dalla diversa dimensione territoriale, la dotazione fisica è infatti rapportata ad un indicatore sintetico espresso dalla popolazione, dalla superficie e, se disponibili, da dati sull'utenza. In questo modo si ottengono indici di dotazione relativa territorialmente comparabili rispetto al dato nazionale (Italia = 100), con il quale vengono individuate situazioni di sotto-dotazione (< 100) o sovra-dotazione (> 100).

paese nel suo complesso si riduce ad undici punti percentuali, con l'indice che a Viterbo ha raggiunto quota 89,0. Il miglioramento è interamente dovuto alla componente delle infrastrutture sociali (il cui indice sintetico, nel giro di un quindicennio, è passato da un valore di 51,8 ad uno di 71,5), mentre sul versante delle infrastrutture economiche si è registrata una sostanziale stabilità dell'indice sintetico. Da evidenziare, in ogni caso, come il valore di quest'ultimo sia pressoché in linea con il dato nazionale (il divario non supera i quattro punti percentuali), laddove la dotazione di infrastrutture sociali ancora è ben lungi dal raggiungimento della media italiana.

*Tab. 1 – Indicatori sintetici di dotazione infrastrutturale media nella provincia di Viterbo 1991-2004 (Italia = 100)*

<b>Indicatori</b>	<b>1991</b>	<b>2004</b>
Indice infrastrutture economiche	96,5	96,1
Indice infrastrutture sociali	51,8	71,5
<b>Indicatore totale</b>	<b>83,1</b>	<b>89,0</b>
<i>Indicatore senza porti</i>	<i>86,4</i>	<i>89,1</i>

Fonte: Istituto G. Tagliacarne

Un'analisi maggiormente dettagliata della componente "materiale" delle infrastrutture di trasporto mostra come gli aeroporti (132,7; tale dato si riferisce principalmente al bacino servito dall'aeroporto di Fiumicino) ma soprattutto la rete ferroviaria (205,4, il valore più alto a livello regionale) rappresentino, in un'ottica di comparazione territoriale con il resto delle province laziali, gli ambiti maggiormente sviluppati, mentre il contrario accade con riferimento alla rete stradale (75,0) ed al sistema dei porti (88,5).

*Tab. 2 - Indici di dotazione delle infrastrutture materiali della provincia di Viterbo – 2004 (Italia = 100)*

	<b>Rete stradale</b>	<b>Rete ferroviaria</b>	<b>Porti</b>	<b>Aeroporti</b>
<b>Viterbo</b>	<b>75,0</b>	<b>205,4</b>	<b>88,5</b>	<b>132,7</b>
Frosinone	196,9	60,6	28,1	126,6
Rieti	133,0	39,5	28,4	151,8
Roma	80,3	132,5	42,4	339,8
Latina	37,9	93,9	127,7	160,4
<b>Lazio</b>	<b>94,1</b>	<b>120,2</b>	<b>54,2</b>	<b>254,4</b>

Fonte: Istituto Tagliacarne

Il messaggio che si evince dalla lettura di questi dati è che il livello delle infrastrutture di trasporto detiene ancora un impatto non pienamente favorevole sulla competitività delle imprese viterbesi, le quali devono sopportare costi di trasporto spesso superiori rispetto alle realtà produttive limitrofe.

Appare, così, necessario intervenire presto per migliorare tale assetto infrastrutturale, in particolar modo per quanto riguarda la rete stradale (che non si limita alle autostrade), oltre che ad un collegamento più rapido con il porto di Civitavecchia. Tali azioni devono espletarsi facendo riferimento non solo ai fondi nazionali stanziati dal CIPE (si veda tab. 4) ma anche a quelli stanziati a livello regionale e provinciale.

A tal proposito, si inserisce il recente accordo sottoscritto nel mese di gennaio 2006 dal tavolo provinciale di concertazione, attraverso il quale le parti sociali (associazioni datoriali, Camera di Commercio, rappresentanti delle istituzioni e sindacati) si sono impegnate ad utilizzare le risorse regionali in modo mirato, destinandole, cioè, a quelle opere per le quali è già in fase avanzata la progettazione e sono, pertanto, “cantierabili” nell’immediato.

*Tab. 3 – Le 21 infrastrutture strategiche prioritarie: previsioni di costo secondo il DPEF 2003-2006(anno 2002)*

<b>Infrastrutture strategiche prioritarie</b>	<b>Costo a carico pubblico(in milioni di euro)</b>
Valico ferroviario del Frejus (solo tunnel)	1.807,60
Valico ferroviario del Sempione	1.807,60
Valico ferroviario del Brennero	2.582,28
Asse ferroviario corridoio 5 (Torino-Trieste)	7.901,79
Asse autostradale medio padano (Passante di Mestre e Brescia-Milano)	2.737,22
Nodo stradale e autostrade di Genova	2.765,11
Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano	4.379,56
Asse ferroviario Brenneo-Verona-Parma-La Spezia	1.510,64
Asse autostradale Brennero-Verona-Parma-La Spezia	1.032,91
Progetto MO.SE.	4.131,66
Tratta autostradale Venezia-Ravenna (Nuova Romea)	929,62
Asse viario Marche-Umbria e tratte interne	1.807,60
<b>Asse autostrada Cecina-Civitavecchia</b>	<b>1.859,24</b>
Sistema integrato di trasporto del nodo di Roma	3.124,56
Sistema integrato di trasporto del nodo di Napoli	3.885,82
Sistema integrato di trasporto del nodo di Bari	392,51
Sistema integrato di trasporto del nodo di Catania	516,46
Asse autostradale Salerno-Reggio-Palermo-Messina-Siracusa-Gela	13.449,05
Asse ferroviario Salerno-Reggio-Palermo-Catania	12.291,67
Ponte sullo Stretto di Messina	4.957,99
Interventi per l'emergenza idrica nel Mezzogiorno	4.641,40
<b>TOTALE</b>	<b>78.512,29</b>

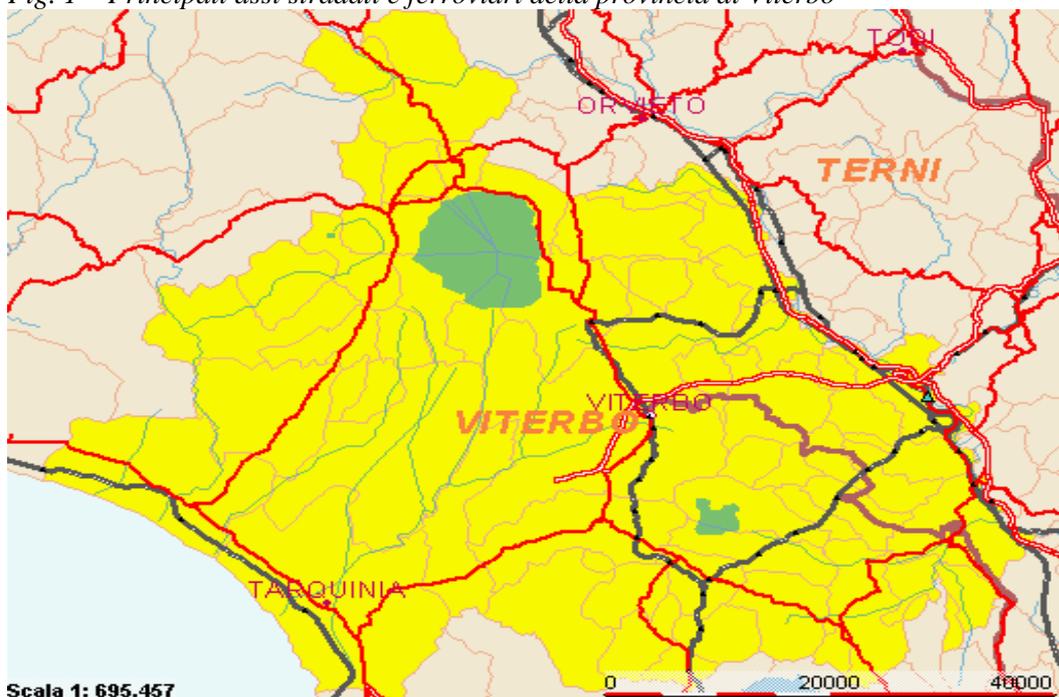
*Fonte: Elaborazione G. Tagliacarne su dati DPEF 2003-2006*

Tab. 4 - Descrizione delle 41 opere strategiche approvate dal CIPE

<b>Opera</b>	<b>Descrizione</b>
1)	Parte del collegamento viario Benevento – Caserta - Autostrada A1 – Caianello - Grazzanise e Variante di Caserta
2)	Collegamento Linea Alifana – Linea 1 metropolitana di Napoli (tratta Aversa Centro-Piscinola)
3)	Progetto MO.SE per la salvaguardia della laguna e della città di Venezia
4)	Risanamento del sottosuolo di alcune zone dell'area urbana di Napoli
5)	Schemi idrici: Puglia, Basilicata e Sicilia
6)	Completamento della metropolitana di Napoli
7)	Adeguamento S.S. 156 Monti Lepini
8)	Accessibilità stradale e ferroviaria al nuovo polo fieristico di Milano
9)	Strada tre Valli: tratta Eggi San Sabino
10)	Hub interportuale-Area Romana: interporto di Civitavecchia
11)	Schemi idrici Sardegna: opere di collegamento Flumineddu-Tirso
12)	Schema idrico Sardegna sud-orientale (sistema Basso Flumendosa-Picocca)
13)	Schemi idrici Sardegna: interconnessione dei sistemi idrici Tirso-Flumendosa-Campidano
14)	Schemi idrici Molise: acquedotto Molisano centrale e interconnessione con schema Basso Molise
15)	Schemi idrici Molise: ristrutturazione acquedotto Molisano destro
16)	Metropolitana di Roma Linea C
17)	Ponte sullo Stretto di Messina
18)	Metropolitana di Bologna
19)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Genova Voltri- Genova Brignole)
20)	Asse ferroviario Ventimiglia-Genova-Novara-Milano (Linea AV/AC Milano-Genova)
21)	Hub interportuale di Gioia Tauro
22)	Hub portuale di Taranto
23)	Hub interportuale di Catania
24)	Frejus: nuovo collegamento ferroviario Torino-Lione
25)	Hub interportuali Nola-Battipaglia-Marcianise: interporto di Battipaglia
26)	Linea AV/AC Milano-Verona
<b>27)</b>	<b>Direttrice stradale Civitavecchia-Orte-Terni-Rieti</b>
28)	Tratta ferroviaria Passo Corese-Terni
29)	Asse autostradale Messina-Palermo
30)	Passante di Mestre
31)	Tronco asse autostradale Messina-Siracusa-Gela
32)	Metropolitana di Roma Linea B1
33)	Autostrada Brescia-Bergamo-Milano
34)	Autostrada Salerno-Reggio Calabria: 1°maxi-lotto, da Sicignano degli Alburni a Atena Lucana
35)	Autostrada Salerno-Reggio Calabria: 2°maxi-lotto, dallo svincolo di Gioia Tauro allo svincolo di Scilla
36)	Ammodernamento di 13 grandi stazioni ferroviarie localizzate in 10 città
37)	Autostrada Asti-Cuneo
38)	Grande Raccordo Anulare di Roma, quadrante Nord-Ovest
39)	Pedemontana Veneta
40)	Raddoppio del passante ferroviario Palermo-Punta Raisi
41)	Variante di Valico (nuovo collegamento autostradale tra Sasso Marconi e Barberino del Mugello)

*Fonte: CIPE, Ministero delle Infrastrutture*

Fig. 1 – Principali assi stradali e ferroviari della provincia di Viterbo



Nella determinazione del livello dell'indice infrastrutturale generale concorrono anche le infrastrutture di servizio alle imprese ed alla popolazione, le *utilities*, sia di natura più propriamente economica che improntate al sociale. Non di poco conto è, infatti, il ruolo attribuito alla fruizione di servizi ed al livello qualitativo degli stessi come elementi determinanti del grado di competitività e del livello di produttività di ogni realtà economica.

Al di sotto del valore nazionale ma anche del corrispettivo regionale si pongono tutti gli indicatori riportati nella tabella 3, con punte negative per quanto riguarda le reti telematiche (41,2, a fronte di una dato per il Lazio di 157,8) ed i servizi bancari e finanziari (46,1 vs 134,7). In linea con il dato generale si pongono, poi, le reti energetico ambientali (84,1), elemento di strategica importanza nelle dinamiche di competitività di un sistema produttivo, nell'ottica di uno sviluppo eco-sostenibile del territorio.

Notevole il divario rispetto al dato regionale<sup>17</sup> registrato dagli indici delle infrastrutture sociali, le quali assumono un'importanza non indifferente nella determinazione della qualità della vita nel territorio. In particolare, la provincia di Viterbo si distanzia nettamente dal valore regionale con riferimento alle strutture culturali ed a quelle sanitarie (l'indice relativo assume il medesimo valore pari a 62,3) mentre migliore appare la situazione ponendo l'attenzione sulle strutture per l'istruzione, soprattutto in virtù della presenza del polo universitario di Viterbo.

*Tab. 3 - Indici di dotazione delle infrastrutture (di utilities economiche e sociali) della provincia di Viterbo e del Lazio – 2004 (Italia = 100)*

	<b>Impianti e reti energetico-ambientali</b>	<b>Strutture e reti per la telefonia e la telematica</b>	<b>Reti bancarie e di servizi vari</b>	<b>Strutture culturali e ricreative</b>	<b>Strutture per l'istruzione</b>	<b>Strutture sanitarie</b>
<b>Viterbo</b>	<b>84,1</b>	<b>41,2</b>	<b>46,1</b>	<b>62,3</b>	<b>89,8</b>	<b>62,3</b>
Frosinone	63,0	51,8	62,0	68,4	81,1	71,1
Rieti	34,6	32,4	48,0	31,7	32,7	17,4
Roma	115,7	235,8	194,1	415,0	195,1	234,7
Latina	72,2	87,0	64,6	54,4	79,1	74,4
<b>Lazio</b>	<b>94,3</b>	<b>157,8</b>	<b>134,7</b>	<b>258,1</b>	<b>142,2</b>	<b>158,1</b>

*Fonte: Istituto Tagliacarne – Unioncamere*

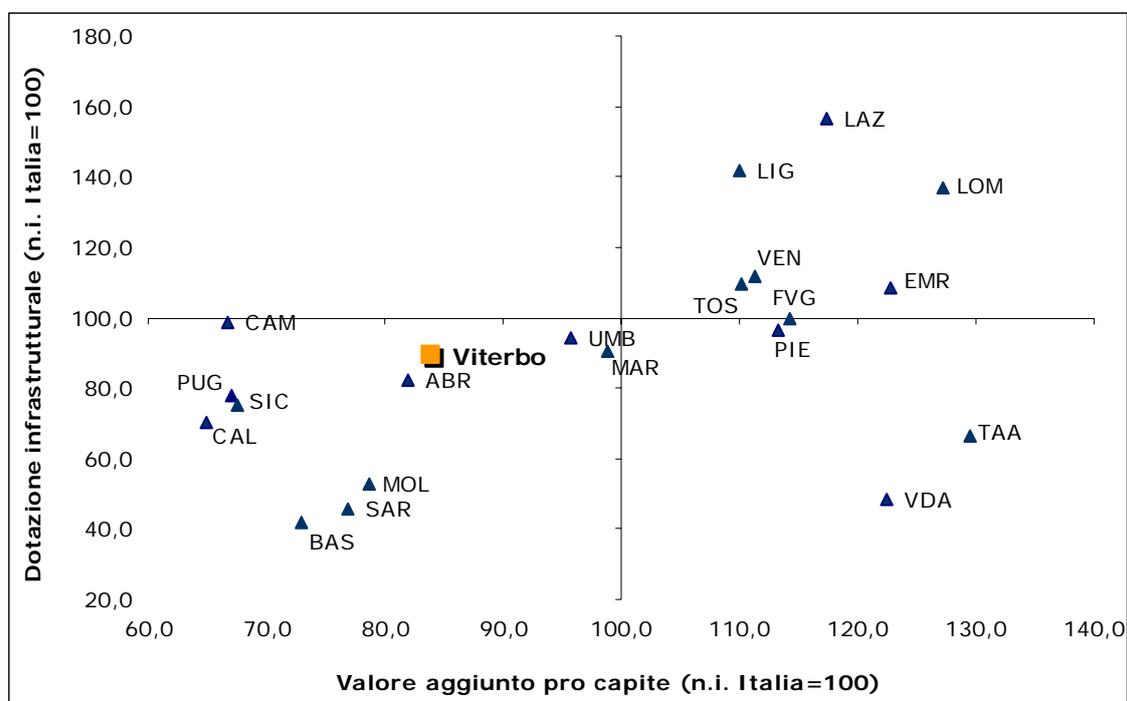
Come ricordato in precedenza, la capacità di sviluppo di una realtà territoriale (intesa anche come capacità di attrazione di investimenti diretti e creazione di nuove imprese) dipende non solo dai costi relativi a livello locale dei classici fattori produttivi – più specificamente lavoro e capitale - ma anche dalla disponibilità delle infrastrutture, sia in termini quantitativi che qualitativi. In questa logica, nel grafico 1 è riportato il confronto tra l'indicatore di domanda dei servizi infrastrutturali (riportato in ascissa e coincidente con il reddito pro-capite) e l'indicatore di dotazione, rappresentativo della componente dell'offerta. I valori medi nazionali in ascissa ed in ordinata dividono la figura in quattro quadranti.

Le realtà territoriali che ricadono nel quadrante in alto a destra presentano valori superiori alla media per entrambi gli indicatori; considerando un livello di

<sup>17</sup> A tal proposito va ricordato che la presenza di una realtà peculiare come Roma determina un elemento di distorsione non irrilevante sul dato complessivo.

disaggregazione su base regionale, in tale area ricadono quasi tutte le regioni del centro-nord, compreso il Lazio. Nel quadrante in basso a sinistra sono, invece, collocate le regioni che presentano valori inferiori alla media per entrambi gli indicatori; la provincia di Viterbo, a differenza della regione a cui appartiene, ricade, invece, in tale settore, a dimostrazione che le carenze infrastrutturali rappresentano un freno allo sviluppo, anche in chiave di confronto con le realtà territoriali che la circondano<sup>18</sup>.

*Graf.1 – Relazione esistente fra il grado di sviluppo economico (misurato tramite il valore aggiunto pro capite) e la dotazione media infrastrutturale (al netto dei porti) in provincia di Viterbo – 2004*



Fonte: Istituto Tagliacarne – Unioncamere

<sup>18</sup> Nel quadrante superiore sinistro (dove l'indicatore di domanda è al di sotto della media nazionale e quello di dotazione al di sopra) non ricade alcuna regione mentre parte delle regioni afferenti all'arco alpino si collocano nel quadrante in basso a destra, caratterizzato da un indicatore di domanda superiore e uno di offerta inferiore alla media nazionale; ciò significa che in queste regioni il livello di dotazione infrastrutturale permane inferiore al livello di sviluppo socioeconomico raggiunto e alla domanda potenziale conseguente.