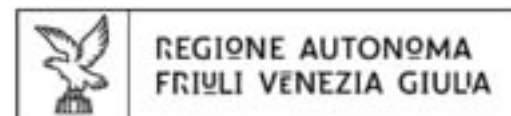


# VALUTAZIONE UNITARIA POLITICHE SISTEMA INFRASTRUTTURE REGIONALI



*Metodi, analisi  
e valutazioni economiche*



DIREZIONE CENTRALE FINANZE, PATRIMONIO E PROGRAMMAZIONE  
SERVIZIO PIANIFICAZIONE E COORDINAMENTO FINANZA REGIONALE

# 1a. Ri-definizione della domanda valutativa

Domanda valutativa originaria?

*In che termini gli investimenti in infrastrutture cofinanziati con fondi comunitari e/o con i fondi FAS (oggi FSC) hanno giocato un ruolo determinante e propulsivo nello stimolare lo sviluppo e la competitività del sistema economico regionale?*



Coinvolgimento settore attività economiche e settore infrastrutture, mobilità, pianificazione ..... per specificazione domanda valutativa

## 1b. Definizione di infrastrutture

.....quel complesso di beni capitali che, pur non utilizzati direttamente nel processo produttivo, forniscono una serie di servizi indispensabili per il funzionamento del sistema economico: strade, linee ferroviarie, porti, scuole, ospedali, ecc. Anche l'espressione "capitale fisso sociale" è spesso utilizzata per designare questo insieme di beni, e può quindi essere considerata un sinonimo di "infrastrutture".

I servizi forniti dai beni infrastrutturali possono favorire i produttori (come quando, ad esempio, una strada viene utilizzata per il trasporto di merci), ed è il caso più frequente, oppure i consumatori (quando la stessa strada è utilizzata dal turista per attraversare una regione paesaggisticamente attraente).

Il primo caso è quello che direttamente interessa il presente processo valutativo orientato, infatti, a verificare quale sia stata l'influenza delle "infrastrutture" sulla competitività del sistema economico regionale. In tale ottica il campo di indagine è stato ristretto alle sole infrastrutture economiche ovvero a quella tipologia di infrastrutture a supporto del sistema economico regionale e, in modo particolare, alle infrastrutture di trasporto.

## 1c. Domanda valutativa

1) in che modo le politiche infrastrutturali realizzate dalla Regione FVG dal 2000 ad oggi **hanno favorito la competitività del sistema economico regionale** assecondando le effettive esigenze di localizzazione delle imprese sul territorio?

2) **quale è l'effettivo fabbisogno di infrastrutture** esistente in capo alle imprese, ovvero a quali interventi infrastrutturali la Regione dovrà attribuire maggiore grado di priorità nell'ipotesi di accrescere la competitività del sistema?



## 2a. Metodologia e attività valutative

1a fase – **Analisi desk**, finalizzata a ricostruire gli interventi realizzati a livello regionale nel settore infrastrutture e a verificare se vi sia un legame tra il livello di infrastrutturazione e la dinamicità economica di un'area.



2a fase – **Casi studio** attraverso indagini dirette finalizzate a rilevare gli effetti degli investimenti in infrastrutture realizzati ed i gap esistenti.

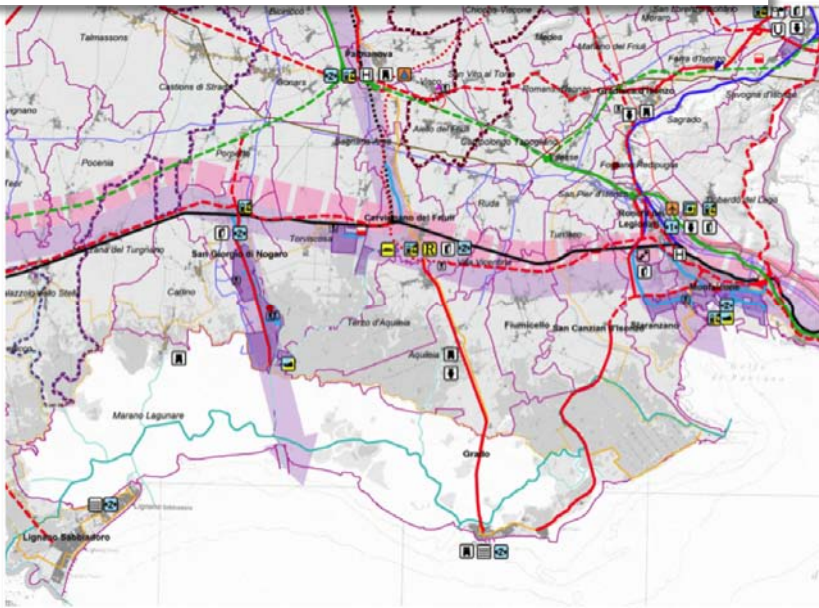


3a fase – **Conclusioni.**

## 3a. Casi studio

Al fine di massimizzare l'efficienza del processo valutativo, dopo un inquadramento preliminare esteso all'intero territorio regionale, **l'analisi è stata circoscritta andando ad individuare tre ambiti territoriali specifici di studio.**

### 1) Area Palmanova - Monfalcone



Importanti trasformazioni economiche, urbane, territoriali e infrastrutturali nel corso degli ultimi anni

Concentrazione dei maggiori assi di trasporto su cui stanno avvenendo importanti investimenti sia a livello regionale che nazionale

## 3b. Casi studio

### 2) Area Maniago



Territorio regionale definito

Sede di un distretto industriale

Aree interne con una scarsa accessibilità, ma una buona potenzialità economica soprattutto turistica.

## 3c. Casi studio

### 3) Consorzi e distretti industriali

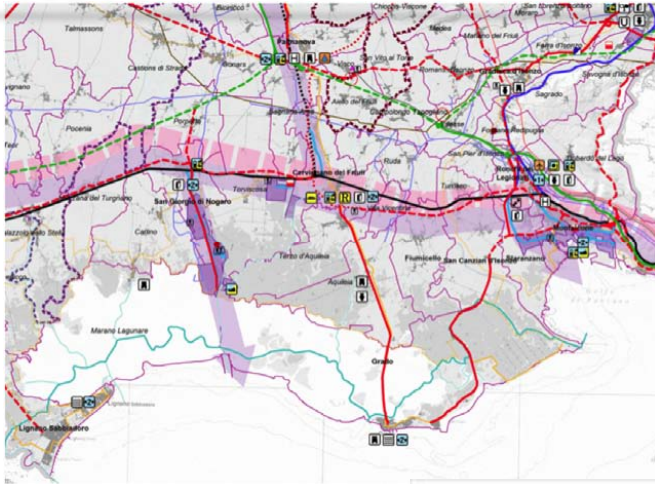


Non circoscritto ad un'area specifica

Teso ad indagare il gap tra infrastrutture necessarie e presenti

## 3d. Casi studio

### 1) Area Palmanova - Monfalcone



### 2) Area Maniago



### 3) Consorzi e distretti industriali regionali





## 4a. Sistema infrastrutture regionali

Il sistema delle infrastrutture di trasporto regionale si caratterizza, in analogia con la situazione nazionale, per un **elevato utilizzo delle infrastrutture di trasporto stradale**

Le **indagini** confermano il dato evidenziando che la modalità di distribuzione delle merci in entrata (acquisti) ed in uscita (vendite) è **quasi esclusivamente affidata al trasporto su gomma**

La bassa incidenza nell'utilizzo di altre modalità di trasporto (ferrovie, porti, interporti), restituisce un sistema di trasporto poco incline all'intermodalità e con una dotazione di base, quella viaria, **che non viene percepita come un fattore strategico nelle scelte localizzative delle attività.**

Il peso della componente stradale incide sulla valutazione complessiva della dotazione infrastrutturale dell'area, giudicata più che sufficiente nonostante un'evidente carenza di intermodalità

## 4b. Sistema infrastrutture regionali

### Gli interventi realizzati

**Interventi a sostegno della viabilità stradale maggiormente significativi** *(non solo in termini strategici e di prospettive di lungo periodo, quanto rispetto alle esigenze dirette e immediate delle imprese)*, e indirizzati a migliorare la competitività del sistema economico regionale.

Le attività economiche (*indagini*) **prediligono modalità di trasporto su gomma** rispetto ad altre tipologie in conseguenza di diversi fattori: minor livello di sviluppo di altre infrastrutture, maggiori costi, un bacino di riferimento prevalentemente regionale sia per gli acquisiti che per le vendite, ecc.

Alcuni settori hanno beneficiato maggiormente delle politiche infrastrutturali realizzate, tra questi il commercio.

## 5a. Le politiche infrastrutturali.....

..... le politiche infrastrutturali attuate dalla Regione Friuli Venezia Giulia nel periodo che va dal 2000 al 2013 **non sono considerate pienamente soddisfacenti**, né particolarmente significative per lo sviluppo competitivo del territorio .....

motivazioni

..... **“frammentarietà”** con cui gli interventi sono stati realizzati senza dar vita a un “sistema” organico di gestione delle infrastrutture esistenti .....



## 5b. Le politiche infrastrutturali.....

**Conseguenza di una politica di infrastrutturazione frammentaria e non organica:** la dotazione infrastrutturale del territorio non sembra aver condizionato la localizzazione delle attività produttive anche se, lì dove la Regione non è intervenuta con incisive politiche infrastrutturali, si sono prodotti effetti di delocalizzazione e conseguente perdita di competitività del territorio.

Dinamica evidenziata anche attraverso l'analisi ed il confronto nel tempo tra il **livello di infrastrutturazione** (ricostruito tramite l'apposito indice di dotazione infrastrutturale) e la **dinamicità economica del territorio** (valutata sulla base della natalità e mortalità delle imprese). Il quadro che si delinea non evidenzia, infatti, un legame diretto tra "dinamicità" economica di un'area e la sua dotazione infrastrutturale.

*Solo in alcuni casi, come ad esempio il nodo di Villesse, si rileva un legame di causa - effetto tra infrastrutturazione dell'area e localizzazione delle attività economiche.*

## 6.a Indice di dotazione infrastrutturale

### *Metodologia*

Utilizzato per verificare se vi sia un legame tra il livello di infrastrutturazione e la dinamicità economica di un'area.

#### **Costruito con una metodologia semplice ed intuitiva**



Considera la “distanza” in minuti di ciascun comune dall'infrastruttura di riferimento (strada, autostrada, stazione ferroviaria, interporto, ecc.), calcolata attraverso il servizio di navigazione georeferenziata fornito da Google Maps



Per ciascuna tipologia di infrastruttura, è stato attribuito un punteggio pari a 0 per il comune che presentava la distanza maggiore e pari a 100 per il comune che presentava la distanza minore, attribuendo punteggi proporzionali alle distanze per tutti gli altri comuni



L'analisi ha permesso di calcolare un indice di dotazione infrastrutturale per ciascuna tipologia di infrastruttura ed un indice complessivo di sintesi dato dalla media di tutti gli indici

## 6.b Indice di dotazione infrastrutturale

### *Metodologia*

#### Autostrada

- distanza dal più vicino casello autostradale
- distanza dal più vicino nodo autostradale, intendendo come nodo l'incrocio tra due tratte autostradali (Palmanova, Portogruaro e Conegliano Veneto)

Due indicatori distinti la cui media ha determinato l'indicatore sintetico indice di dotazione autostradale.

**A23** Tratto Udine Tarvisio (*Autostrade per l'Italia*)

**RA13** Collega il porto di TS con l'A4 (*Anas*)

**RA14** Collega il RA 13 con il valico di Ferneti (*Anas*)

**A4** Tratto Mestre Lisert (*Autovie Venete Spa*)

**A23** Tratto Palmanova Udine (*Autovie Venete Spa*)

**RA 17** Villesse Gorizia (*Autovie Venete Spa*)

**A28** Portogruaro-Pordenone (*Autovie Venete Spa*)

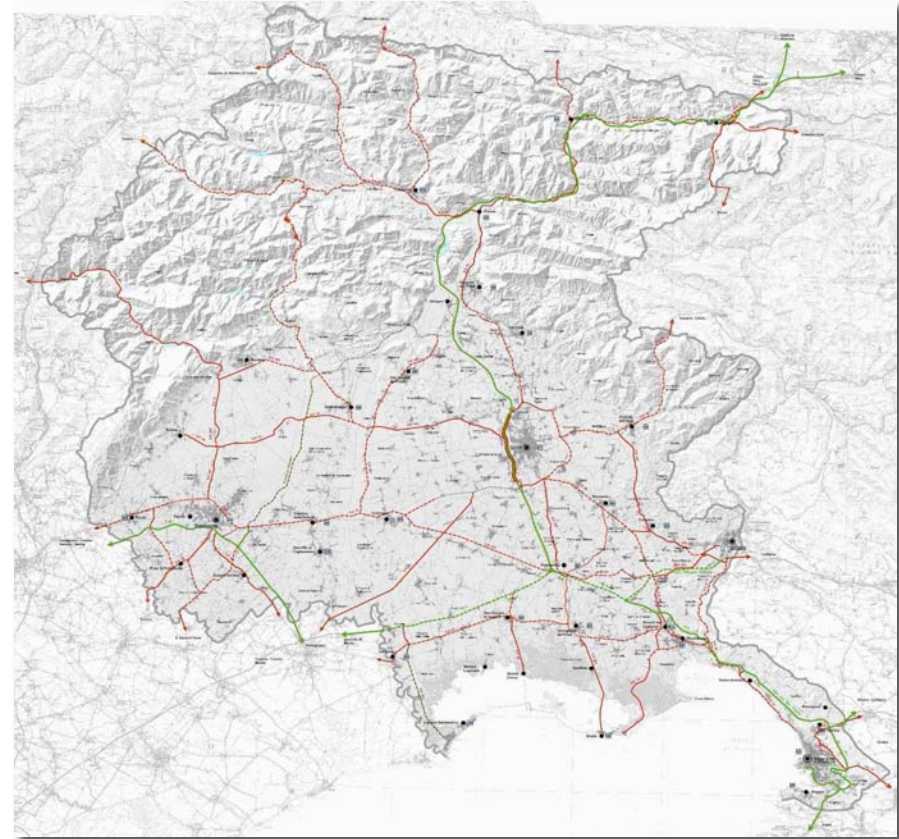
## 6.c Indice di dotazione infrastrutturale

### *Metodologia*

#### Strade di 1° livello

Definite nel Piano regionale delle infrastrutture di trasporto, della mobilità delle merci e della logistica.

Distanza del comune dalla strada di primo livello più vicina.



## 6.d Indice di dotazione infrastrutturale

### Metodologia

#### Ferrovia

- Distanza dalla più vicina stazione ferroviaria, considerando, nella classificazione di Trenitalia, le sole stazioni “silver” o “gold”
- Distanza dal più vicino nodo ferroviario, intendendo come nodo le stazioni delle quattro città capoluogo.

Due indicatori distinti la cui media ha determinato l'indicatore sintetico indice di dotazione ferroviaria

Secondo la classificazione di RFI, in Friuli Venezia Giulia non esistono stazioni di rango superiore (alta velocità cd. “platinum”) e la stazione più vicina con queste caratteristiche è quella di Venezia, comunque non considerata nell'analisi. Sono invece presenti 3 stazioni cosiddette “gold” (Pordenone, Trieste ed Udine), 14 “silver” (tra cui Gorizia) e 42 “bronze”.



## 6.e Indice di dotazione infrastrutturale

### *Metodologia*

#### Porti

Trieste, Monfalcone e Nogaro

Livello di operatività (movimentazione merci) differenziato

Trieste 90%  
Monfalcone 7%  
Nogaro 3%

Usati come pesi nella stima dell'indice

#### Interporti

Interporto Alpe Adria di Cervignano del Friuli

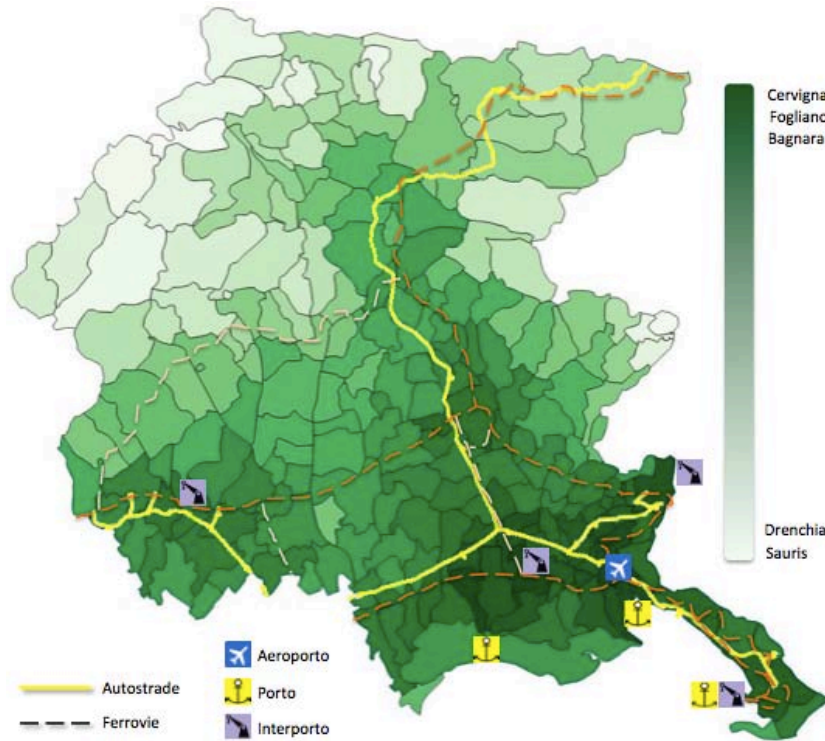
Terminal Intermodale di Trieste Ferneti

Interporto Centro Ingrosso di Pordenone

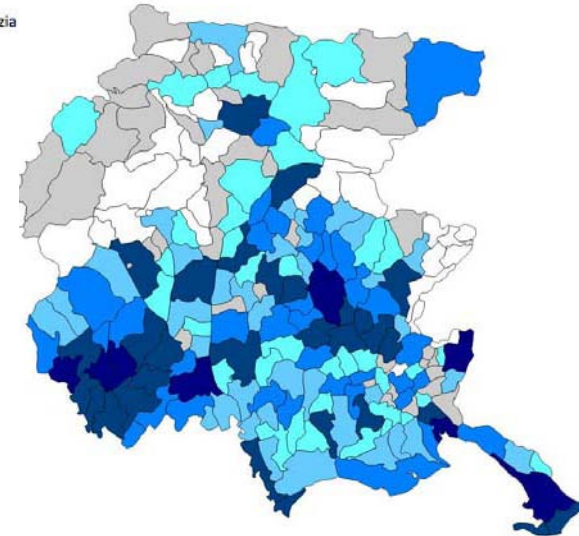
Autoporto SDAG di Gorizia



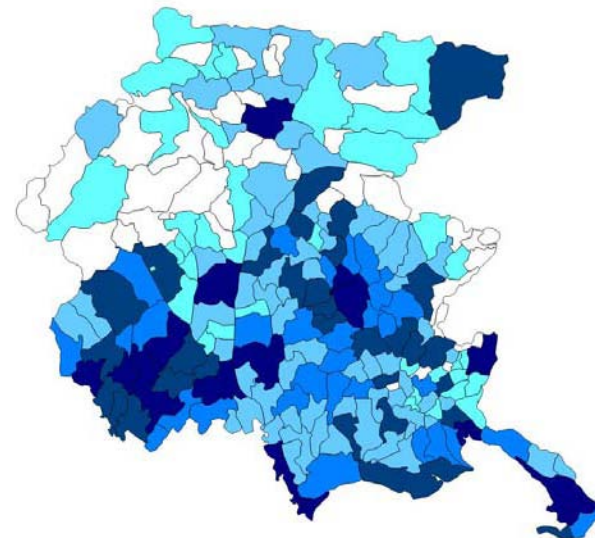
# 7a. Indice di dotazione infrastrutturale



**Addetti alle unità locali**  
(ISTAT 2011)



**N °unità locali**  
(ISTAT 2011)



## 7b. Indice di dotazione infrastrutturale

Non sembrerebbe esservi un rapporto di causa effetto diretto tra livello di infrastrutturazione di un territorio e maggior numero di unità locali / addetti localizzate

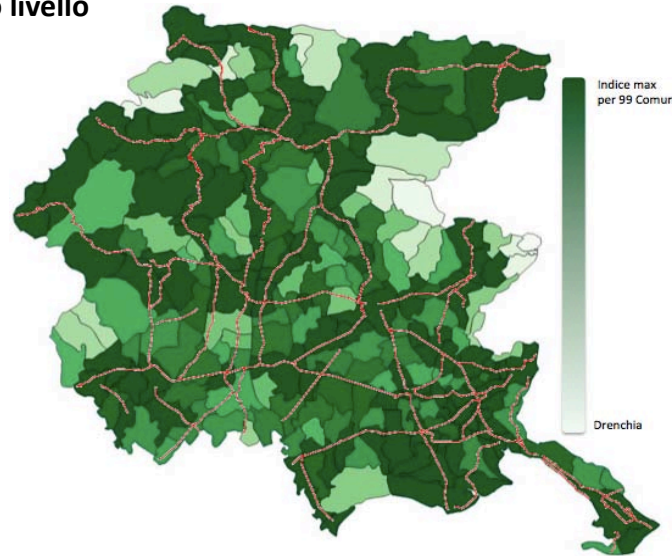
**Le attività economiche tendono a concentrarsi nelle 4 città capoluogo** e nei relativi bacini geografici di gravitazione, mentre diversi comuni con un elevato indice di infrastrutturazione non presentano una spiccata concentrazione di unità locali e relativi addetti.

**Dotazione stradale di primo livello**, più diffusa sul territorio rispetto alle altre tipologie di infrastrutture, evidenzia una infrastrutturazione più omogenea a livello regionale, con ben 99 comuni caratterizzati dal massimo valore del relativo indice.

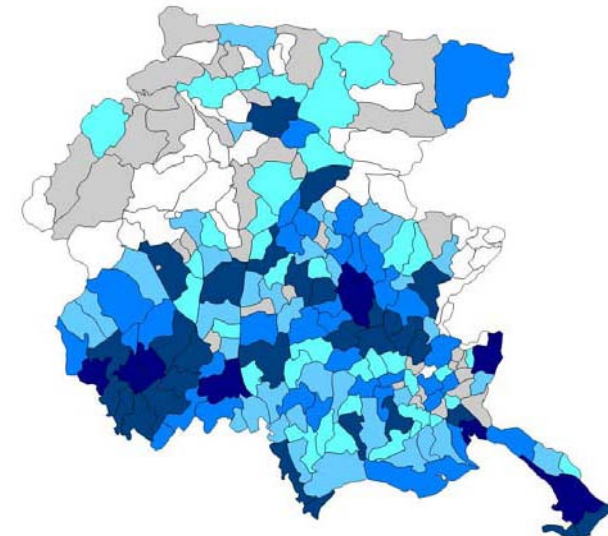


# 7c. Indice di dotazione infrastrutturale

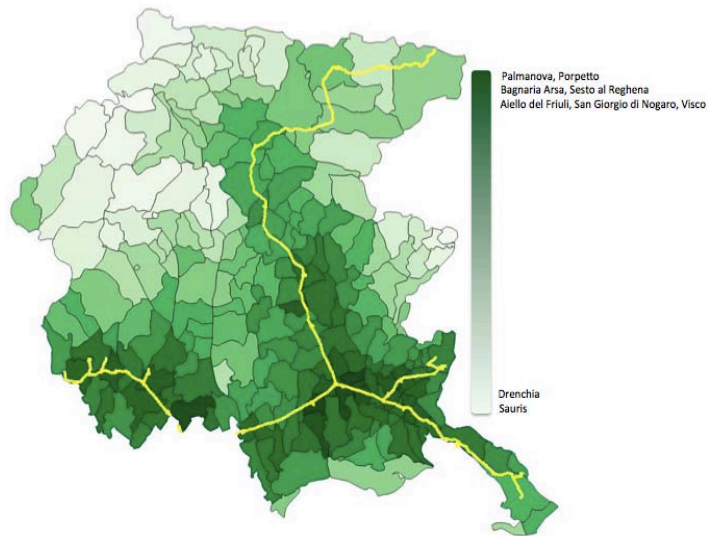
Strade primo livello



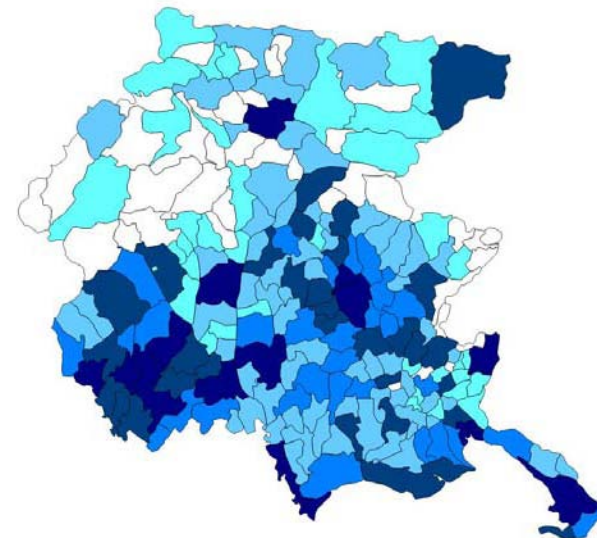
Addetti alle unità locali  
(ISTAT 2011)



Autostrade

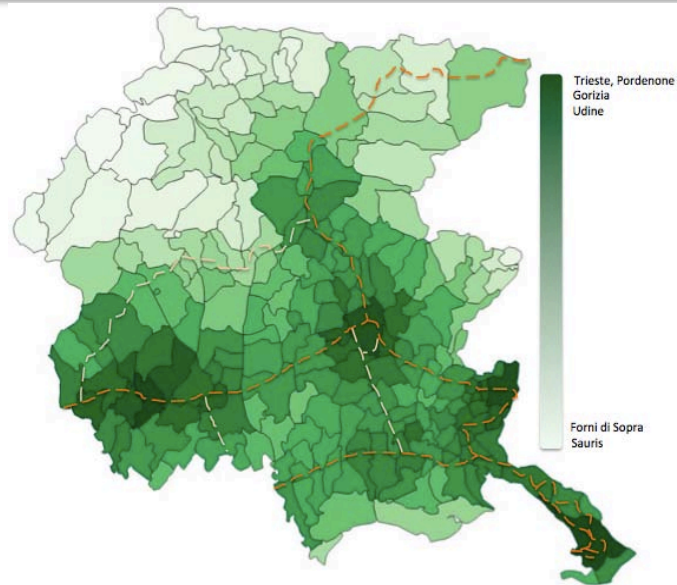


N °unità locali  
(ISTAT 2011)

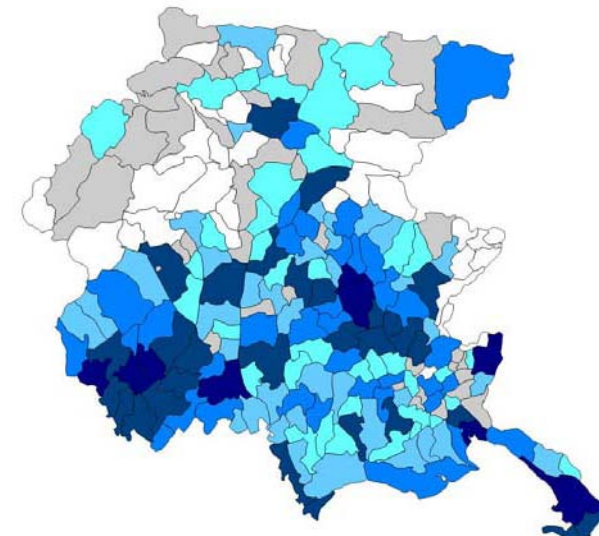


# 7d. Indice di dotazione infrastrutturale

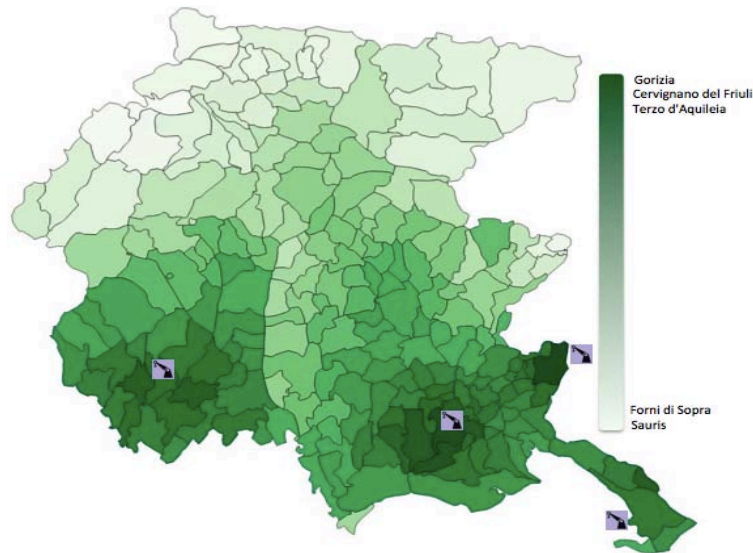
Ferrovie



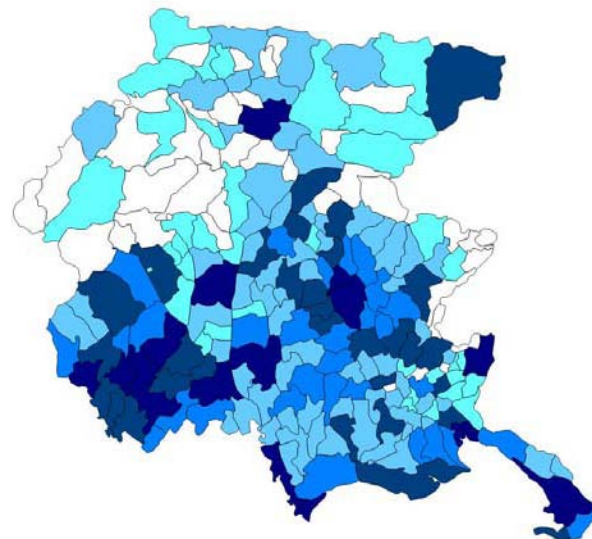
Addetti alle unità locali  
(ISTAT 2011)



Interporti

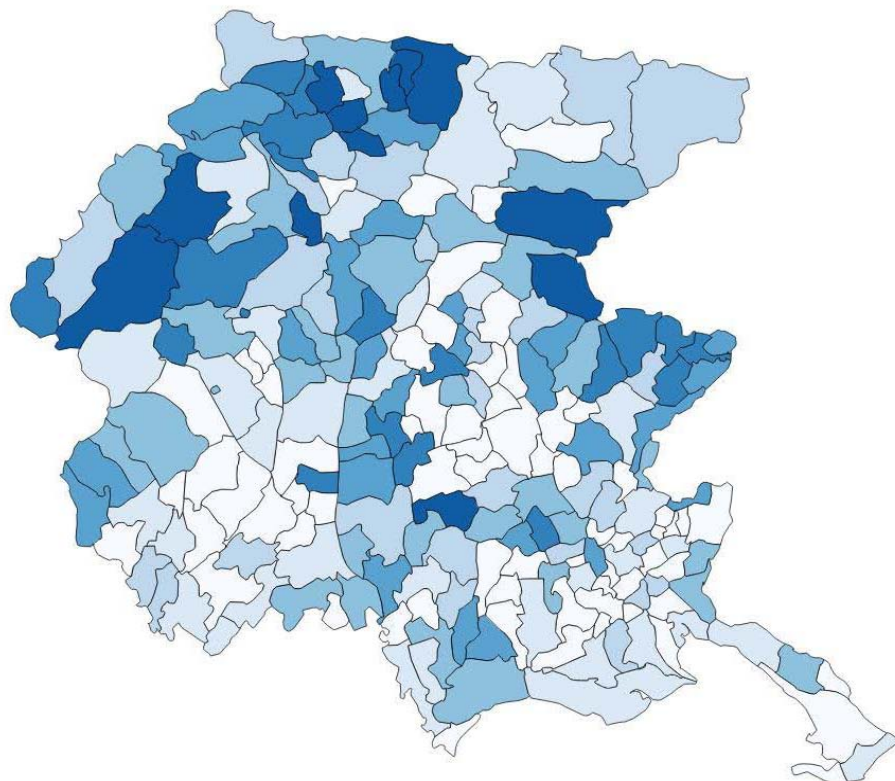


N °unità locali  
(ISTAT 2011)



## 7e. Indice di dotazione infrastrutturale

Quota di popolazione priva di banda larga da rete  
fissa e/o mobile (2012)



% a 9%  
0 a 24%  
5% a 49%  
0% a 74%  
5% a 97%  
8%

## 8a. Fabbisogno del territorio

Il **fabbisogno di infrastrutture a livello territoriale è evidente**, ma si esplicita in maniera diversa a seconda del soggetto interpellato.

**IMPRESA:** prioritari interventi finalizzati a migliorare ulteriormente le **infrastrutture viarie**, con particolare riferimento al miglioramento dell'efficienza della viabilità ordinaria, **reti di telecomunicazione** e **rete ferroviaria**.

**TESTIMONI PRIVILEGIATI** (visione più ampia e strategica): “**grandi opere**” che possano mettere la Regione al centro del sistema del traffico di merci che viaggia in direzione est passando dal Mediterraneo. Potenziamento **porti**, **aeroporto** per il traffico merci, rete ferroviaria e viaria per un'efficace e moderna gestione logistica anche come fattore di attrazione per nuove imprese; reti energetiche.

Importante: “**focalizzare**” gli investimenti su **pochi settori**, affinché si possano realizzare interventi significativi che permettano al sistema economico regionale di incrementare la propria competitività e recuperare i livelli di competitività persi.



## 9a. La programmazione oggi

Quale è la situazione oggi della programmazione?

..... il Piano di Governo del Territorio del 2013 si pone come obiettivi la valorizzazione del sistema policentrico regionale e la realizzazione di un assetto di rete e servizi di trasporto che configurino il Friuli Venezia Giulia come un unico nodo interconnesso con l'esterno (progetto nodo - Regione),  
**individuando una strategia di sviluppo territoriale, e pertanto infrastrutturale, organica.**