

Le nostre ottime infrastrutture

E' molto buona, in rapporto a quelle delle altre province italiane (anche del Nord e del Centro), la dotazione infrastrutturale della nostra provincia. E' ciò che si rileva da una recente ricerca (ottobre 2001) svolta dall'Istituto Guglielmo Tagliacarne e dall'Unioncamere, l'Unione delle Camere di Commercio Italiane, sulla base di ben dieci tipologie: sette di tipo economico (strade, ferrovie, porti, energia-acqua-ambiente, telecomunicazioni, servizi bancari e alle imprese) e tre di tipo sociale (cultura, istruzione, sanità). La ricerca, riferita alla fine degli anni Novanta, ha tenuto conto non solo dell'aspetto quantitativo ma - ciò che è più importante - anche della qualità delle infrastrutture, e comunque sempre in relazione alla domanda potenziale.

Con tutti i limiti che tali ricerche hanno, quando ritengono di poter sintetizzare in alcuni numeri indice una realtà complessa e dagli aspetti molteplici, pur tuttavia è necessario riportare i risultati dell'indagine; che ha il pregio di dare una rappresentazione immediata delle infrastrutture delle province italiane, consentendo utili raffronti, e senz'altro più tempestiva rispetto a quella che potrebbe derivare da un'analisi più approfondita.

Innanzitutto, anche nell'ambito delle infrastrutture esiste il dualismo Nord-Sud, con divari enormi tra le prime province in graduatoria (Trieste, Livorno, Genova, Venezia) e le ultime (Potenza, Matera, Nuoro). Queste ultime sono precedute dalle province di Sondrio e Aosta, penalizzate dalla mancanza di porti e aeroporti e da ridotte reti ferroviarie e stradali, che godono comunque di una situazione di generale benessere economico e sociale.

A livello regionale sono la Liguria, il Lazio, la Lombardia, le regioni più favorite, proprio - ma non solo - per la presenza di infrastrutture importanti come porti, aeroporti, reti stradali e ferroviarie; le regioni ultime in graduatoria sono quelle isolate: il Molise, la Valle d'Aosta, la Basilicata.

A livello di aree più grandi, il Centro del Paese gode della situazione migliore, per merito soprattutto delle istituzioni culturali, delle reti ferroviarie e del grande aeroporto di Roma-Fiumicino; il più sfavorito è invece il Mezzogiorno, in particolare per ciò che riguarda le istituzioni culturali, le infrastrutture sanitarie, i servizi bancari e alle imprese, il settore dell'energia-acqua-ambiente e le telecomunicazioni. In compenso, il Sud si caratterizza per una buona dotazione di porti, in cui è superata solo dal Nord-Est.

Nella graduatoria provinciale di tutte e dieci le tipologie di infrastrutture, Brindisi si trova al 38° posto su 103 province, con un numero indice di 98,3 rispetto a quello medio nazionale di 100; ed è seconda in Puglia alla sola provincia di Taranto (33° con il numero indice di 103,5). La provincia di Bari è al 47° posto con 92,2; quelle di Lecce e Foggia al 75° posto con 72,4 e 92° con 57,7, rispettivamente.

La dotazione infrastrutturale della nostra provincia, in particolare, è ottima - in relazione sia alla media nazionale che alle altre quattro province pugliesi - per l'aeroporto e il relativo bacino di utenza (numero indice di 171,8, rispetto a quello medio regionale di 43,6 e a quello nazionale di 100); per la rete ferroviaria (numero indice di 163,5 rispetto a 110,1 regionale); per il porto e il suo bacino di utenza (131 rispetto a 104,2 regionale, ma la provincia di Taranto ha - per il suo porto - l'altissimo indice di 327,5); per gli impianti e le reti energetico-ambientali (numero indice di 107,2 rispetto a 80 regionale); per le strutture e le reti per la telefonia e la telematica (numero indice di 73,6 rispetto a 68,2 regionale).

La nostra dotazione infrastrutturale è invece inferiore rispetto alla media regionale per le strutture sanitarie (numero indice di 89 rispetto a 107,2 regionale), le strutture per l'istruzione (78,6 rispetto a 97,1 regionale), per la rete stradale (60,9 rispetto a 79,4 regionale), le reti bancarie e di servizi vari (56 rispetto a 64 regionale) e le strutture culturali e ricreative (42,4 rispetto a 48,7).

Uno sguardo alla realtà più vicina a noi, quella delle altre quattro province pugliesi. La provincia di Bari è favorita soprattutto per le strutture sanitarie (148,6), quelle per l'istruzione (125,1) e per la rete ferroviaria (109,9); la provincia di Lecce dispone di buone strutture per l'istruzione (115,5); quella di Taranto è molto favorita dal porto (327,5), come si è visto, ma anche per gli impianti e le reti energetico-ambientali (118,4); quella di Foggia dispone di una buona rete ferroviaria (116,1) e stradale (100,1).

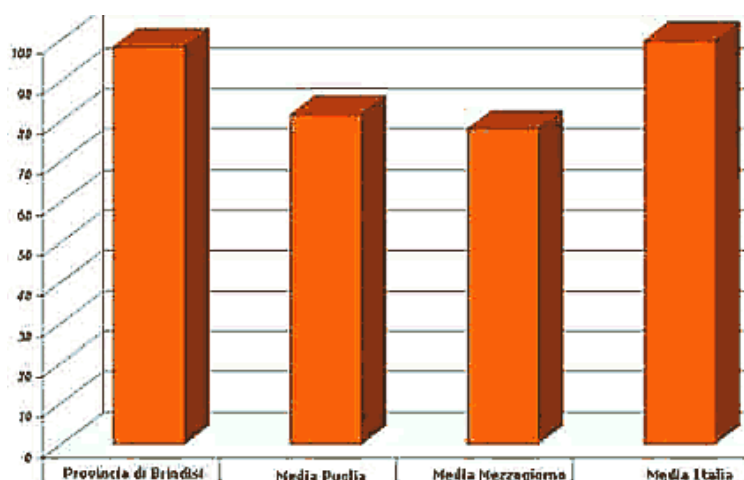
A livello nazionale, le province della nostra regione sono sfavorite soprattutto per gli aeroporti, con numeri indice bassissimi per Lecce e Foggia (14,4 e 19,9 rispettivamente, e una media regionale di 43,6, sulla quale influisce moltissimo il nostro ottimo indicatore di 171,8); per le strutture culturali e ricreative, con indicatori bassissimi per Foggia e Taranto (25,6 e 25,9 rispettivamente, e una media regionale di 48,7); e per le reti bancarie e di servizi vari, con un indicatore basso soprattutto per Foggia (32,8) e una media regionale di 64 (la provincia di Brindisi con 56 è poco al di sotto).

E' interessante osservare che, escludendo dall'analisi i porti, che possono influire in maniera enorme sugli indicatori (il porto di Trieste, per fare un esempio, ha un numero indice di 1.741,8 per merito del suo

vastissimo bacino di utenza; e quello di Livorno ha, per lo stesso motivo, 1.037,5), la provincia di Brindisi è prima nella regione con un numero indice di 94,7, seguita da vicino dalla provincia di Bari (94,1) e, a distanza, da quelle di Taranto (78,6), Lecce (74,6) e Foggia (58,4).

Si tratta nel complesso di ottime infrastrutture, in particolare per ciò che riguarda le potenzialità e i bacini di utenza del porto e dell'aeroporto, entrambi strategici per l'attuazione di un sistema di trasporti efficiente, oltre che compatibile con le esigenze di tutela dell'ambiente. La stessa Unione Europea, ad esempio, sostiene e promuove il trasporto marittimo a corto raggio sia per decongestionare il traffico terrestre e ridurre l'impatto ambientale e renderlo una valida ed economica alternativa a quello su strada, sia per offrire agli utenti un servizio senza soluzione di continuità dal luogo di partenza alla destinazione finale. E' necessario anche inserire il nostro aeroporto nell'attuale tendenza allo sviluppo del traffico aereo: nel 2000 vi è stato un incremento di passeggeri trasportati sulle rotte nazionali ed internazionali del 12,6 % rispetto all'anno precedente, per merito - si ritiene - del passaggio dal regime di monopolio a quello di concorrenza, che sta portando a una sensibile riduzione delle tariffe. Ma è tutto il settore dei trasporti, marittimo, aereo, stradale, ferroviario, che tende a crescere per vari motivi: il processo di integrazione europea, che spinge le imprese ad estendere il loro raggio di azione; i nuovi metodi di produzione fondati sulla riduzione delle merci in deposito (just in time), che richiedono trasporti rapidi ed efficienti; la necessità di cercare lavoro in aree anche lontane dalla propria residenza, in ambito nazionale ed europeo.

**Indicatore della dotazione di infrastrutture
alla fine degli anni 90 per la provincia di Brindisi,
e confronto con le medie della regione, del Sud e del Paese**



**Indicatore della dotazione di infrastrutture
della provincia di Brindisi in rapporto
alle altre province pugliesi
(indice medio Italia 100, Mezzogiorno 78,1, Puglia 81,6)**

