

La dotazione infrastrutturale delle Province
dell'Emilia Romagna
Lo stato attuale e l'evoluzione della dotazione negli
ultimi 15 anni

LA PROVINCIA DI PIACENZA

La provincia di Piacenza fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 82,7, quindi con un deficit rispetto alla dotazione media nazionale del 17,3%. Ovviamente la provincia di Piacenza (e più in generale tutte quelle collocate sulla Via Emilia) risente nella sintesi complessiva della impossibilità fisica di poter ospitare sui propri territori infrastrutture a carattere portuale, costringendo quindi l'eventuale domanda che insiste sul territorio ad usufruire delle strutture presenti nelle limitrofe province romagnole o liguri. Non appare quindi banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale da questa componente per così dire "anomala". Dal risultato di questo esercizio emerge che il deficit della Provincia rispetto alla media nazionale si riduce sensibilmente passando al 10% e collocandosi esattamente a metà nella graduatoria delle 103 province italiane (per l'esattezza al 51° posto) a fronte della 61 esima piazza occupata nella graduatoria comprensiva dei porti. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) sia lievemente positivo considerando che all'inizio degli anni '90 Piacenza occupava la 52 esima posizione con un divario del 12,6% rispetto alla media nazionale a fronte del 10% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Piacenza sia il frutto di comportamenti particolarmente difformi a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione pressoché in linea con quella nazionale (-1% rispetto alla dotazione media nazionale) che se depurata della presenza dei porti porta Piacenza ad avere una consistenza del parco infrastrutturale dell'area che è quasi il 13% superiore a quella media nazionale collocando la provincia al 31 esimo posto in Italia. Discorso totalmente opposto riguarda invece le infrastrutture che sono state definite sociali che presentano un deficit decisamente considerevole rispetto alla media nazionale, presentando un valore di 45,2, ovvero oltre la metà della dotazione media nazionale e tale da non consentire alla Provincia di Piacenza di andare oltre la 93 esima posizione in Italia e ultima fra tutte quelle dell'Italia Settentrionale con l'esclusione di Aosta. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia, in analogia con il trend generale descritto precedentemente, una crescita del valore dell'indice in ambedue le famiglie. Più in dettaglio la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) passa da un valore di 111,6 a quello già menzionato di 112,8, mentre le infrastrutture sociali fanno segnare una crescita decisamente più consistente visto che il valore all'inizio del periodo monitorato era di poco inferiore a 40, quindi 5,4 punti in meno di quello attuale. Da un punto di vista del rapporto di Piacenza con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia un recupero di 3 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 34 esimo al 31 esimo posto) e una invarianza nelle infrastrutture sociali.

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali due sembrano essere i fiori all'occhiello del sistema infrastrutturale piacentino. Particolarmente rilevante appare la dotazione stradale che presenta un indice di dotazione superiore del 76,4% rispetto alla media nazionale consentendo così di strappare l'11 esima posizione fra tutte le province italiane e di porsi in una posizione di leadership nel contesto più ristretto delle province emiliano-romagnole. Il trend storico mostra peraltro come l'evoluzione degli ultimi tre lustri sia stata foriera di una crescita notevole del vantaggio della provincia rispetto alla media nazionale che nel 1991 era del 64,5%, anche se in termini di confronto con le altre province non si registrano mutamenti di sorta.

Su livelli appena inferiori invece si collocano le strutture e reti energetico-ambientali che fanno segnare un valore attuale di 156,9 a fronte del 149,8 osservato all'inizio degli anni '90 senza che questo però consenta di migliorare la 17 esima posizione in ambito nazionale.

La grande novità di questi ultimi anni è però la crescita della dotazione ferroviaria che passa da una situazione di deficit dell'11,2% ad una di surplus del 3,6% che consente anche alla provincia di recuperare ben dodici posizioni passando dal 58 esimo al 46 esimo posto.

In crescita (ma pur sempre al di sotto della media nazionale) la dotazione aeroportuale. La provincia, infatti, pur non disponendo di una propria struttura vede crescere la propria dotazione a causa del cosiddetto "effetto ventilazione", ovvero della possibilità di poter usufruire di strutture geograficamente prossime anche se non collocate nella provincia tra le quali quelle maggiormente rilevanti sono quelle di Bologna e Milano oggetto nel periodo in esame di notevoli ristrutturazioni. In base a questo effetto la dotazione aeroportuale passa da 69,8 a 82,3 con un recupero di 10 posizioni in ambito nazionale.

Segnali negativi provengono invece dalle altre due infrastrutture economiche: reti bancarie e servizi vari e strutture per la telecomunicazioni. Le prime vedono il livello dell'indicatore di dotazione scendere da 80,8 a 64,6 con una perdita di 8 posizioni (dal 54 esimo al 62 esimo posto), mentre le seconde passano da una situazione di surplus rispetto alla media nazionale (115,6) ad una di deficit (92,7) che si traduce con una perdita di ben venti posizioni (dal 26 esimo al 46 esimo posto).

Sul fronte di quelle che sono state identificate come infrastrutture culturali, la dotazione è ampiamente sotto la media nazionale in tutte le categorie ma con notevoli segnali di ripresa soprattutto per quel che concerne strutture culturali e ricreative il cui indice passa da 41,8 a 55,8 e strutture per l'istruzione che passano invece da 49,5 a 56,2. Questi miglioramenti pur consistenti non consentono però di mutare sensibilmente il rapporto di forze rispetto alle altre province. Piacenza mantiene il 67 esimo posto per le strutture culturali e ricreative mentre recupera due posizioni per quanto riguarda le strutture per l'istruzione passando dall'88 all'86 esima posizione.

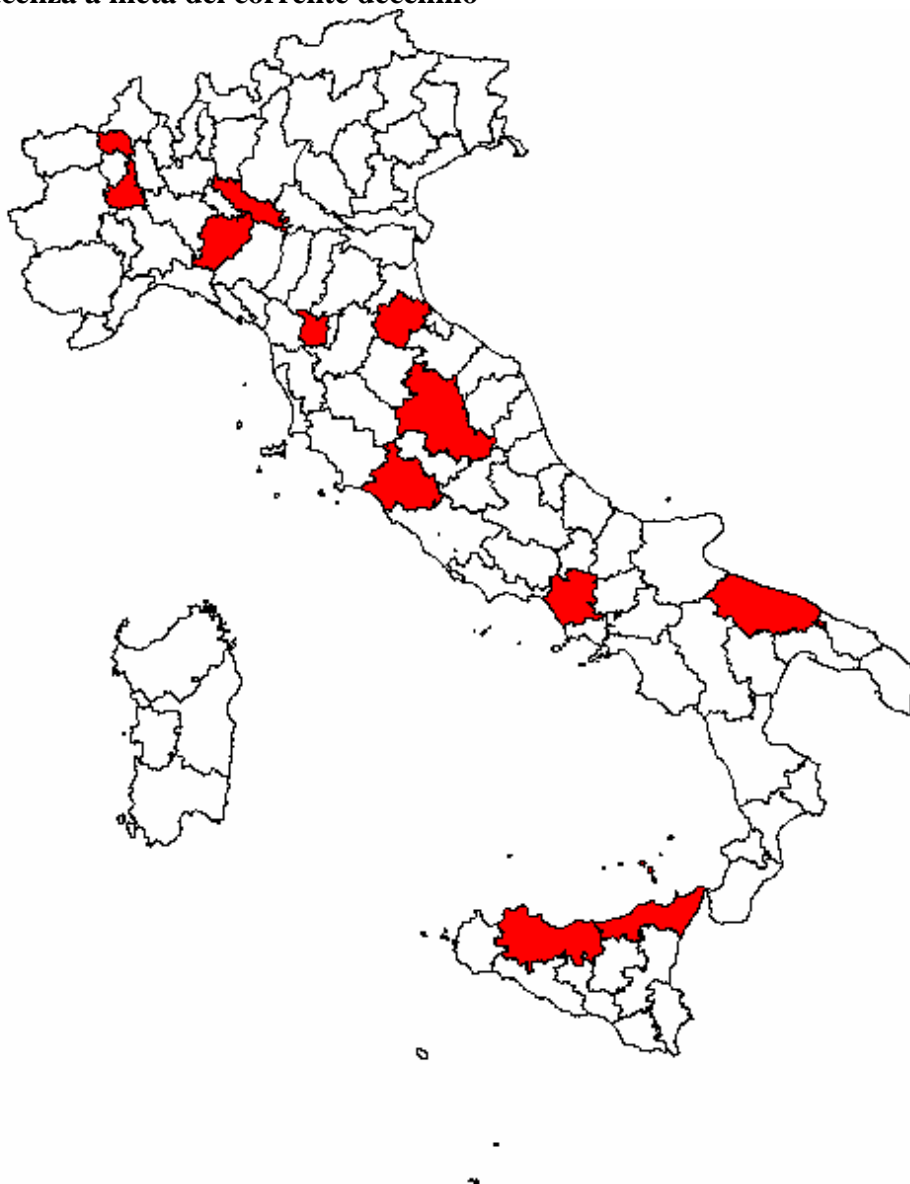
La dotazione infrastrutturale della Provincia di Piacenza in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA-ROMAGNA (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
Rete stradale	164,5	176,4	11	11	109,7	121,8	1	1	103,8	109,2	1	1
Rete ferroviaria	88,8	103,6	58	46	105,8	127,1	4	6	101,3	107,8	12	13
Porti e bacini di utenza	15,8	16,6	79	83	153,1	122,2	7	7	156,4	146,7	17	17
Aeroporti e bacini di utenza	69,8	82,3	57	47	82,8	79,3	6	4	77,7	76,7	12	9
Impianti e reti energetico-ambientali	149,8	156,9	17	17	125,1	140,7	3	4	121,8	132,8	7	8
Strutture e reti per la telefonia	80,8	64,6	54	62	112,9	97,1	9	9	104,8	94,3	17	19
Reti bancarie e di servizi vari	115,6	92,7	26	46	114,0	121,3	4	8	114,4	115,0	9	17
Infrastrutture economiche (con porti)	97,9	99,0	43	42	114,8	115,6	4	5	111,4	111,8	10	11
Infrastrutture economiche (senza porti)	111,6	112,8	34	31	108,4	114,5	4	4	104,0	106,0	9	9
Strutture culturali	41,8	55,8	67	67	145,8	118,5	9	9	111,2	101,9	18	19
Strutture per l'istruzione	49,5	56,2	88	86	104,7	102,7	9	9	102,1	99,1	21	20
Strutture Sanitarie	28,1	23,7	99	100	90,0	80,5	9	9	112,0	97,1	22	22
Infrastrutture sociali	39,8	45,2	93	93	113,5	100,6	9	9	108,4	99,4	22	22
Totale infrastrutture	80,3	82,7	60	61	112,7	109,8	8	8	109,2	107,0	16	16
Totale infrastrutture (senza porti)	87,4	90,0	52	51	108,3	108,4	6	7	104,0	102,6	13	14

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Piacenza all'inizio degli anni '90



Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Piacenza a metà del corrente decennio



LA PROVINCIA DI PARMA

La provincia di Parma fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 90,9, quindi con un deficit rispetto alla dotazione media nazionale del 9,1%. Ovviamente anche la provincia ducale (e più in generale tutte quelle collocate sulla Via Emilia) risente nella sintesi complessiva della impossibilità fisica di poter ospitare sui propri territori infrastrutture a carattere portuale, costringendo quindi l'eventuale domanda che insiste sul territorio ad usufruire delle strutture presenti nelle limitrofe province romagnole o liguri. Non appare quindi banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale da questa componente per così dire "anomala". Dal risultato di questo esercizio emerge che il deficit della Provincia rispetto alla media nazionale si può in pratica considerare azzerato, visto che si riduce appena allo 0,6% consentendo alla provincia di collocarsi entro il primo terzile delle province italiane (precisamente al 34 esimo posto) a fronte di un piazzamento di 11 posizioni inferiore occupato nella graduatoria comprensiva dei porti. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi della consistenza infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di dotazione faccia però registrare un considerevole peggioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Parma occupava la 29 esima posizione (nella graduatoria non comprensiva dei porti) con un surplus di oltre il 10% rispetto alla media nazionale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato complessivo di Parma sia il frutto di situazioni piuttosto uniformi a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione che si discosta in negativo da quella media nazionale dell'8,9% che se depurata della presenza dei porti porta Parma ad avere una consistenza del parco infrastrutturale dell'area che è del 4% superiore a quella media nazionale collocando la provincia al 40 esimo posto in Italia. Discorso complessivamente simile può essere fatto per quel che concerne le infrastrutture che sono state definite sociali che presentano un deficit che rispetto alla media nazionale si attesta al 7,6% e che consente a Parma di occupare la 31 esima posizione in ambito nazionale. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia in analogia con il trend generale descritto precedentemente con una diminuzione del valore dell'indice in ambedue le famiglie. Più in dettaglio la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) passa da un valore di 109,1 a 104,0, mentre ben più sensibile è la perdita che si può attribuire alle infrastrutture sociali che da un +18% rispetto alla media nazionale del 1991 scendono al di sotto di questo parametro di riferimento del 7,6%. Da un punto di vista del rapporto di Parma con le altre realtà provinciali nazionali se nelle infrastrutture economiche le perdite sono contenute in appena 3 posizioni ben più eclatante è la discesa nelle infrastrutture sociali valutabile in 13 posizioni.

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali due sembrano essere i fiori all'occhiello del sistema infrastrutturale parmense. Particolarmente rilevante appare la dotazione stradale che presenta un indice di dotazione superiore di quasi il 50% rispetto alla media nazionale consentendo così di strappare l'15 esima posizione fra tutte le province italiane. Il trend storico mostra peraltro come per questa infrastruttura si registri una controtendenza rispetto all'andamento generale poc'anzi tracciato. L'evoluzione degli ultimi tre lustri infatti una crescita notevole del vantaggio della provincia rispetto alla media nazionale che nel 1991 era del 37,3%. Questo si traduce in un recupero di ben sette posizioni in ambito nazionale.

Su livelli inferiori invece si collocano le reti ferroviarie che fanno segnare un valore attuale di 124,1. Rispetto a quanto accade per le strade il trend temporale di questa categoria infrastrutturale è maggiormente conforme al quadro complessivo visto che nel periodo preso come riferimento si passa da un valore di 139,8 ad uno di 124,1 con una perdita di sei posizioni (dal 24 esimo al 30 esimo posto).

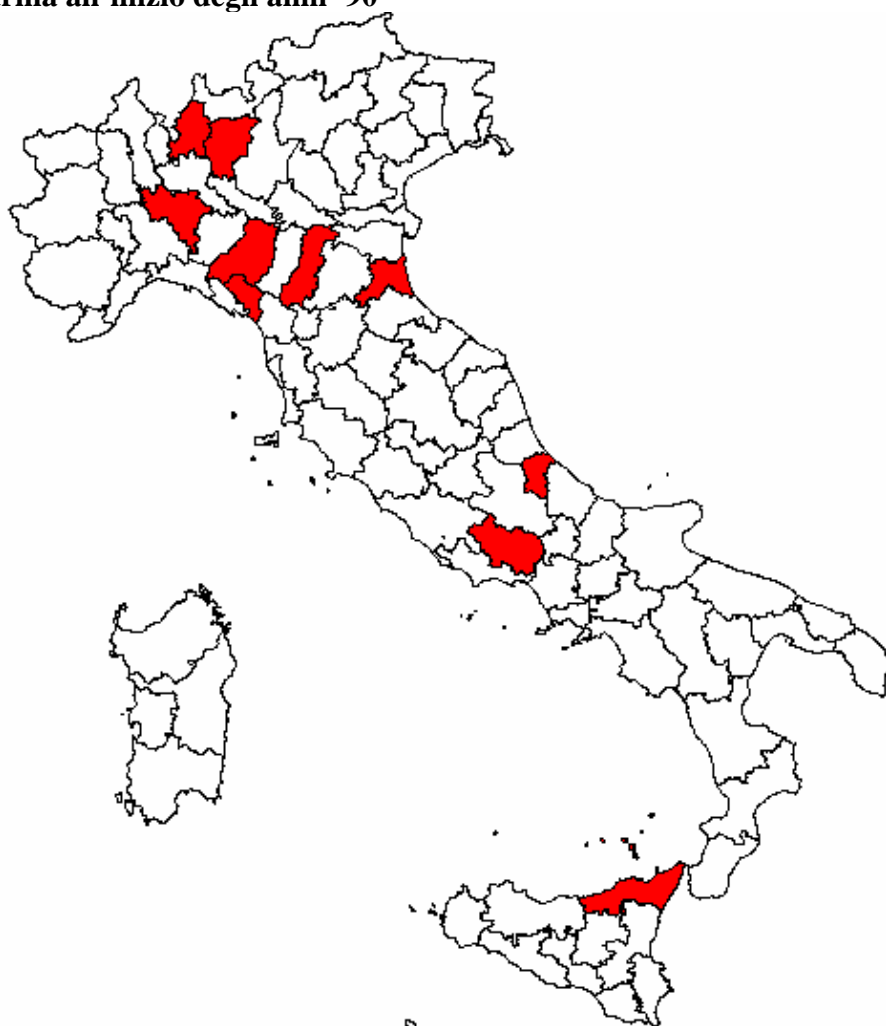
Al di sopra della media nazionale sia pure di strettissima misura si collocano anche le reti bancarie e servizi vari (101,3) e gli impianti e reti energetico-ambientali (100,1). Queste ultime rappresentano la nota decisamente positiva degli ultimi 15 anni, visto che all'inizio degli anni'90 la dotazione infrastrutturale legata a questo capitolo era dell'11,6% inferiore a quella media nazionale e non consentiva a Parma di andare oltre il 50 esimo posto a fronte del 46 esimo attuale. Le reti bancarie e servizi vari sia pure nella loro complessiva positività vedono il loro indice scendere pesantemente visto che all'inizio degli anni'90 si registrava un valore di 138. Ciò si traduce in una perdita di ben 17 posizioni

Le varie categorie che compongono il comparto delle infrastrutture sociali pur continuando a conservare una dotazione infrastrutturale ampiamente sopra la media nazionale per quanto riguarda le strutture culturali e ricreative e quelle per l'istruzione segnano un sensibile peggioramento. Più in particolare le strutture culturali passano da un valore di 157,3 registrato agli inizio dell'ultimo decennio dello scorso secolo al 130,5 attuale anche se poi in termini di graduatoria la perdita è limitata ad una sola posizione (dalla 14 esima alla 15 esima). Le strutture per l'istruzione passano da 126,1 a 106,8 con una perdita di posizioni in questo caso decisamente più sensibile di sette posti (dal 18 esimo al 25 esimo gradino).

La dotazione infrastrutturale della Provincia di Parma in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA-ROMAGNA (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
Rete stradale	137,3	149,8	22	15	109,7	121,8	2	3	103,8	109,2	2	3
Rete ferroviaria	139,8	124,1	24	30	105,8	127,1	3	3	101,3	107,8	5	8
Porti e bacini di utenza	13,7	13,7	83	89	153,1	122,2	8	9	156,4	146,7	18	20
Aeroporti e bacini di utenza	69,7	69,3	58	55	82,8	79,3	7	7	77,7	76,7	13	13
Impianti e reti energetico-ambientali	88,4	100,1	50	46	125,1	140,7	8	8	121,8	132,8	18	18
Strutture e reti per la telefonia	89,0	79,6	47	46	112,9	97,1	7	7	104,8	94,3	14	15
Reti bancarie e di servizi vari	130,4	101,3	19	36	114,0	121,3	2	6	114,4	115,0	7	13
Infrastrutture economiche (con porti)	95,5	91,1	48	52	114,8	115,6	6	7	111,4	111,8	12	15
Infrastrutture economiche (senza porti)	109,1	104,0	37	40	108,4	114,5	5	6	104,0	106,0	11	13
Strutture culturali	157,3	130,5	14	15	145,8	118,5	3	3	111,2	101,9	7	7
Strutture per l'istruzione	126,1	106,8	18	25	104,7	102,7	2	4	102,1	99,1	4	8
Strutture Sanitarie	70,8	39,9	64	88	90,0	80,5	6	7	112,0	97,1	19	19
Infrastrutture sociali	118,0	92,4	18	31	113,5	100,6	3	6	108,4	99,4	7	11
Totale infrastrutture	100,6	90,9	35	45	112,7	109,8	5	6	109,2	107,0	11	12
Totale infrastrutture (senza porti)	110,2	99,4	29	34	108,3	108,4	5	5	104,0	102,6	10	10

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Parma all'inizio degli anni '90



LA PROVINCIA DI REGGIO NELL'EMILIA

La provincia di Reggio Emilia fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 74,2, con un deficit quindi rispetto alla dotazione media nazionale del 25,8% che ne fa la provincia con la minore dotazione infrastrutturale della regione. Anche la provincia di Reggio nell'Emilia (e più in generale tutte quelle collocate sulla Via Emilia) risente nella sintesi complessiva della impossibilità fisica di poter ospitare sui propri territori infrastrutture a carattere portuale, costringendo quindi l'eventuale domanda che insiste sul territorio ad usufruire delle strutture presenti nelle limitrofe province romagnole o liguri. Non appare quindi banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale da questa componente per così dire "anomala". Dal risultato di questo esercizio emerge che il deficit della Provincia rispetto alla media nazionale si riduce sensibilmente passando al 19,5% collocandosi al 62 esimo posto a fronte della 68 esima piazza occupata nella graduatoria comprensiva dei porti. Anche con questo esercizio però Reggio nell'Emilia si segnala come la provincia della regione più debole. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) sia anche in lieve flessione visto che all'inizio degli anni '90 Reggio nell'Emilia occupava la 60 esima posizione con un divario del 15,9% rispetto alla media nazionale a fronte del 19,5% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Reggio nell'Emilia sia il frutto di comportamenti complessivamente omogenei a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione facciano segnare una valutazione inferiore a quella nazionale del 23%, divario che eliminando dall'analisi i porti si riduce al 13,2% collocando la provincia al 59 esimo posto in Italia. Per quel che riguarda le infrastrutture che sono state definite sociali esse presentano un deficit decisamente considerevole rispetto alla media nazionale, (-27,5%), e tale da non consentire alla Provincia di andare oltre la 58 esima posizione in Italia, anche se almeno in questo comparto la provincia riesce ad evitare l'ultima posizione regionale lasciandola a Piacenza. Dall'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture si evidenzia da una parte l'andamento delle infrastrutture economiche che è coincidente con quello generale e dall'altra quelle delle infrastrutture sociali che presentano invece una situazione in controtendenza. Più in dettaglio la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) passa da un valore di 95,5 a quello già menzionato di 86,8, mentre le infrastrutture sociali fanno segnare una crescita piuttosto consistente visto che il valore all'inizio del periodo monitorato era di poco superiore a 65 (per la precisione 65,4) mentre come già detto ora ci si attesta ad un valore di 72,5. Da un punto di vista del rapporto di Reggio nell'Emilia con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia una perdita di ben 10 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 49 esimo al 59 esimo posto) ed un recupero di 6 posti (dal 64 esimo al 58 esimo posto) nell'ambito delle infrastrutture sociali

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali si evidenzia che appena due categorie delle 10 che vengono considerate fanno segnare valori superiori alla media nazionale e si tratta esclusivamente di infrastrutture economiche: impianti e reti energetico ambientali e reti bancarie e di servizi vari. La prima categoria fa segnare un valore di dotazione superiore del 41,9% rispetto alla media nazionale facendo raggiungere alla provincia il 25 esimo posto in Italia. Le seconde invece mostrano un surplus dell'11,8% (30 esima posizione in Italia). Il trend storico mostra peraltro come ambedue le categorie sopra menzionate siano state oggetto di un processo evolutivo che ha riguardato in particolar modo il sistema creditizio e di servizi alle imprese. Questa categoria infrastrutturale che all'inizio degli anni '90 si collocava al di sotto della media nazionale secondo le correnti valutazioni ne rimane al di sopra di una misura molto prossima al 12%. Questo si traduce in

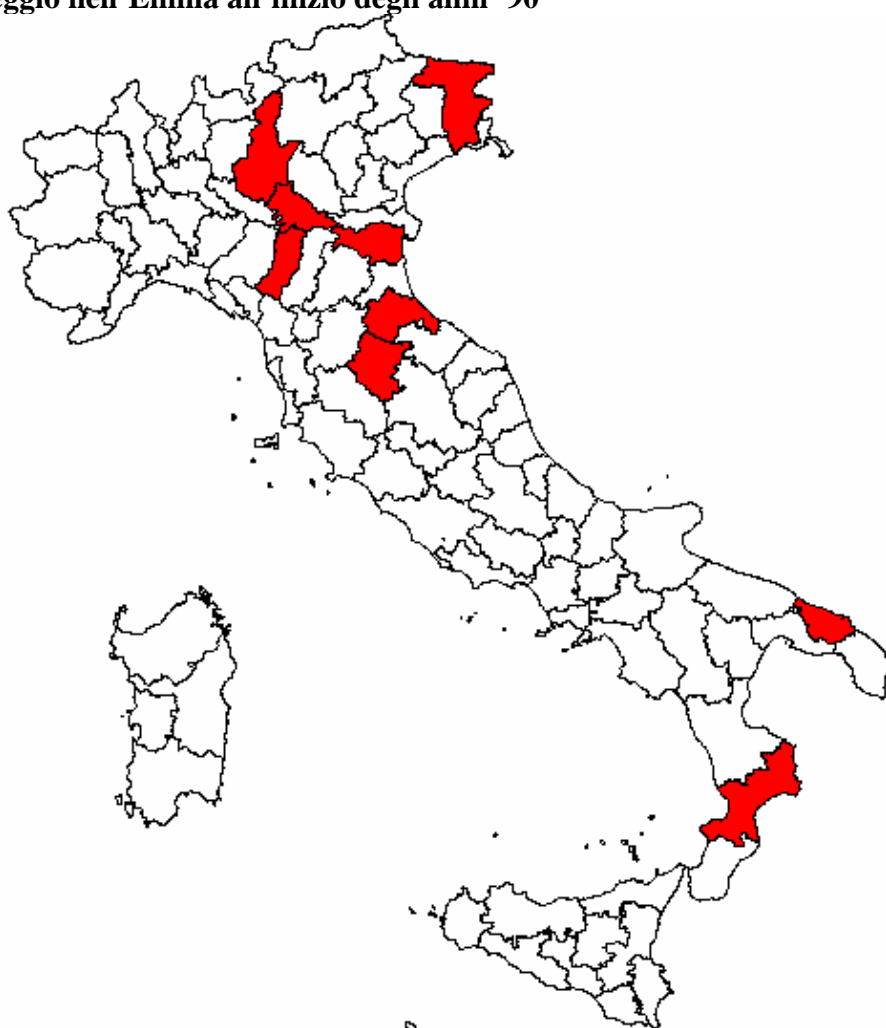
termini di posizioni recuperate ad un balzo di 15 piazze (dal 45 esimo al 30 esimo posto). Meno eclatante è invece la crescita degli impianti e reti energetico-ambientali che all'inizio degli anni '90 facevano segnare una dotazione superiore del 37,8% rispetto alla media nazionale e la cui crescita non ha minimamente influito sulla posizione di graduatoria. Se le strutture creditizie e di servizi sono riuscite a scavalcare la media nazionale in questi 3 lustri, il percorso inverso è stato compiuto dalle strutture e reti per la telefonia e la telematica che vede scendere la sua dotazione da 109,8 a 81,5 con un piazzamento in graduatoria che passa dalla 33 esima alla 43 esima posizione. Le infrastrutture di trasporto continuano a permanere ben al di sotto della media nazionale con la parziale eccezione della rete stradale che sia pure in un contesto temporale di stabilità vedono la loro dotazione collocarsi sotto la media nazionale del 6,5%. Decisamente più modesta la dotazione di rete ferroviaria (a causa soprattutto del modesto livello di elettrificazione delle linee) ed aeroporti con una diminuzione significativa di queste ultime strutture.

Sul fronte di quelle che sono state identificate come infrastrutture culturali, la dotazione è ampiamente sotto la media nazionale in tutte le categorie ma con notevoli segnali di ripresa soprattutto per quel che concerne strutture culturali e ricreative il cui indice passa da 66,1 a 77,0 e strutture per l'istruzione che passano invece da 60,3 a 71,3. Complessivamente stabili sono invece le strutture sanitarie. Questi miglioramenti pur consistenti consentono però di mutare sensibilmente il rapporto di forze rispetto alle altre province solamente nelle strutture per l'istruzione che recuperano ben 19 posizioni (dal 76 esimo al 57 esimo posto). Paradossale appare il caso delle strutture culturali e ricreative che nonostante il rilevante sviluppo segnalato vedono una regressione di 4 posizioni in classifica, segno che ci sono state nel periodo temporale considerato realtà territoriali ben più performanti di Reggio nell'Emilia.

La dotazione infrastrutturale della Provincia di Reggio nell'Emilia in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA-ROMAGNA (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA=100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
	Rete stradale	93,9	94,5	54	53	109,7	121,8	8	6	103,8	109,2	15
Rete ferroviaria	45,4	48,3	85	88	105,8	127,1	9	9	101,3	107,8	20	20
Porti e bacini di utenza	16,4	18,1	77	80	153,1	122,2	6	6	156,4	146,7	16	16
Aeroporti e bacini di utenza	90,2	42,7	45	74	82,8	79,3	3	8	77,7	76,7	8	16
Impianti e reti energetico-ambientali	137,1	141,9	25	25	125,1	140,7	5	5	121,8	132,8	13	13
Strutture e reti per la telefonia	109,8	81,5	33	43	112,9	97,1	5	5	104,8	94,3	12	13
Reti bancarie e di servizi vari	96,6	111,8	45	30	114,0	121,3	8	5	114,4	115,0	18	12
Infrastrutture economiche (con porti)	84,2	77,0	60	66	114,8	115,6	7	9	111,4	111,8	16	18
Infrastrutture economiche (senza porti)	95,5	86,8	49	59	108,4	114,5	6	9	104,0	106,0	13	18
Strutture culturali	66,1	77,0	37	41	145,8	118,5	8	8	111,2	101,9	12	12
Strutture per l'istruzione	60,3	71,3	76	57	104,7	102,7	8	7	102,1	99,1	18	15
Strutture Sanitarie	69,7	69,3	67	68	90,0	80,5	7	6	112,0	97,1	20	18
Infrastrutture sociali	65,4	72,5	64	58	113,5	100,6	8	8	108,4	99,4	18	16
Totale infrastrutture	77,3	74,2	65	68	112,7	109,8	9	9	109,2	107,0	18	18
Totale infrastrutture (senza porti)	84,1	80,5	60	62	108,3	108,4	8	9	104,0	102,6	16	18

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Reggio nell'Emilia all'inizio degli anni '90



LA PROVINCIA DI MODENA

La provincia di Modena fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 97,4, quindi con un deficit rispetto alla dotazione media nazionale del 2,6%. Ovviamente la provincia di Modena (e più in generale tutte quelle collocate sulla Via Emilia) risente nella sintesi complessiva della impossibilità fisica di poter ospitare sui propri territori infrastrutture a carattere portuale, costringendo quindi l'eventuale domanda che insiste sul territorio ad usufruire delle strutture presenti nelle limitrofe province romagnole o liguri. Non appare quindi banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale da questa componente per così dire "anomala". Dal risultato di questo esercizio emerge un surplus della Provincia rispetto alla media nazionale del 6,5% collocandosi al 30° posto a fronte della 40esima piazza occupata nella graduatoria comprensiva dei porti. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) sia in lieve flessione considerando che all'inizio degli anni '90 Modena occupava la 28esima posizione con un surplus dell'11% rispetto alla media nazionale a fronte del 6,5% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Modena sia il frutto di situazioni piuttosto difformi a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione che si discosta in negativo da quella media nazionale dell'8,4% che se depurata della presenza dei porti porta Modena ad avere una consistenza del parco infrastrutturale dell'area che è del 4,2% superiore a quella media nazionale collocando la provincia al 39esimo posto in Italia. Per quel che riguarda le infrastrutture che sono state definite sociali esse presentano un surplus del 18,2% rispetto alla media nazionale, tale da consentire alla Provincia di Modena di collocarsi alla 18esima posizione in Italia e 3a in ambito regionale. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia da una parte l'andamento delle infrastrutture sociali, che è coincidente con il trend generale, e dall'altra l'andamento delle infrastrutture economiche che presenta invece una situazione in controtendenza. Più in dettaglio, la famiglia delle infrastrutture sociali decresce passando da un valore di 154,7 ad un valore di 118,2, mentre le infrastrutture economiche (al netto dei porti) fanno segnare una sensibile crescita passando da una situazione di deficit del 5% ad una di surplus del 4,2%. Da un punto di vista del rapporto di Modena con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia un recupero di 12 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 51esimo al 39esimo posto) e un calo di 6 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture sociali (dal 12esimo al 18esimo posto).

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali diversi sembrano essere i punti di forza del sistema infrastrutturale di Modena. Particolarmente rilevanti appaiono le strutture e reti energetico-ambientali che presentano un indice di dotazione superiore del 78,9% rispetto alla media nazionale consentendo così a Modena di collocarsi all'8a posizione fra tutte le province italiane e 2a nel contesto delle province emiliano-romagnole. Il trend storico degli ultimi tre lustri mostra inoltre una notevole crescita di tale vantaggio che nel 1991 era del 47,4% rispetto alla media nazionale, e che in termini di confronto con le altre province ha significato un recupero di ben 11 posizioni (dal 19esimo posto all'8° posto). Altrettanto importante appare essere la dotazione di reti bancarie e di servizi vari, con un surplus del 29,6% rispetto la media nazionale, tale da collocare la Provincia al 18esimo posto fra tutte le province italiane e al 3° posto nel contesto delle province emiliano-romagnole. Anche tali strutture sono state interessate da una crescita importante negli ultimi tre lustri passando da un deficit nel 1991 del 0,6% ad un surplus nel 2004 del 29,6% rispetto la media nazionale. In termini di rapporto di Modena con le altre realtà provinciali nazionali ciò ha significato un recupero di ben 22 posizioni (dal 40esimo posto al 18esimo posto). Su livelli appena

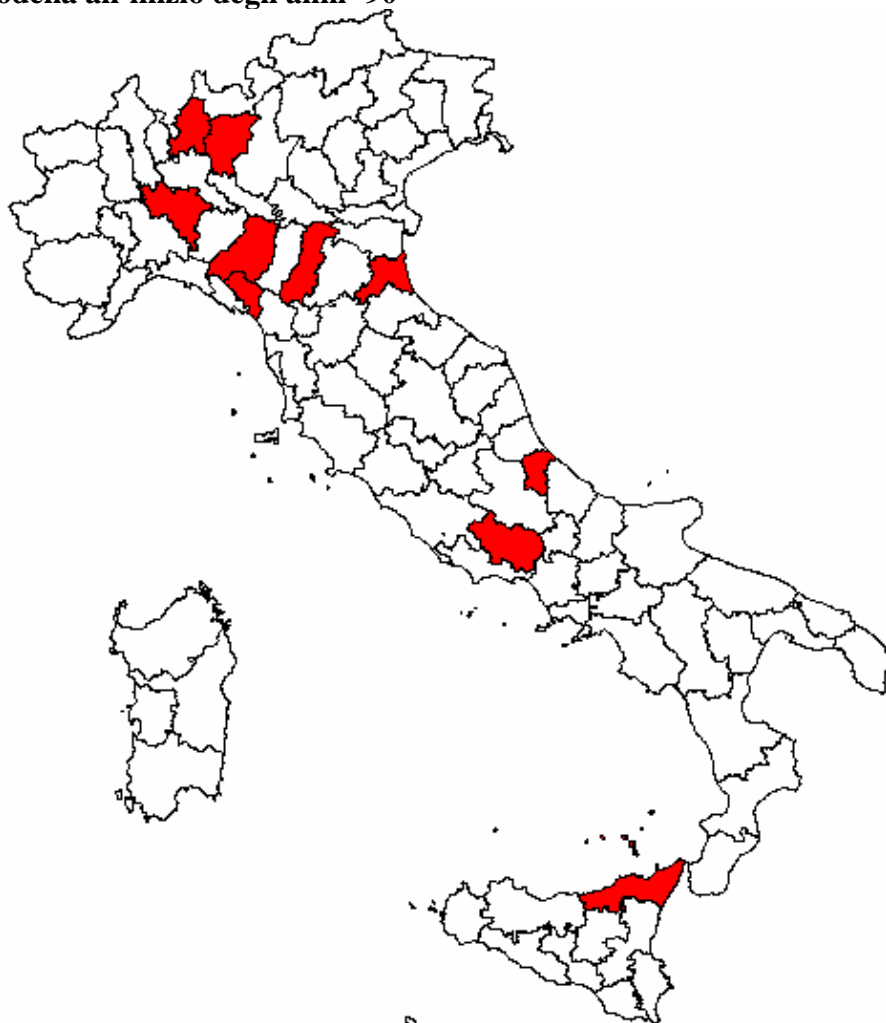
inferiori invece si collocano le strutture e reti per la telefonia che fanno segnare un valore attuale di 112,3 a fronte del 125,6 osservato all'inizio degli anni '90, rallentamento che nonostante tutto ha consentito di migliorare la posizione in ambito nazionale passando dalla 25esima alla 20esima. Significativa anche la crescita della rete ferroviaria che passa da un 56,2 ad un 69,0 e che segna il recupero di ben 19 posizioni (dalla 84esima alla 65esima). In lieve calo la dotazione aeroportuale, mentre sostanzialmente stabili le dotazioni stradali e portuali.

Sul fronte di quelle che sono state identificate come infrastrutture sociali, la dotazione è ampiamente sopra la media nazionale nelle strutture culturali e ricreative e nelle strutture per l'istruzione. Per le prime l'indice attuale è 173,0, in calo rispetto il 281,1 registrato nel 1991 che posiziona la Provincia al 5° posto in ambito nazionale (invariato nonostante il trend in decremento). Una performance che si può spiegare con l'elevata quantità del patrimonio librario contenuto nelle biblioteche disseminate sul territorio. Per le seconde l'indice attuale è 111,1, in calo rispetto al 119,2 registrato nel 1991 che posiziona la Provincia al 22esimo posto in ambito nazionale (perdendo due posti rispetto al 1991). Sul fronte delle strutture sanitarie la dotazione è invece ampiamente sotto la media nazionale con un indice del 70,5 attuale, nonostante il trend positivo (63,9 nel 1991) che ha permesso il recupero di 5 posizioni passando dal 72esimo posto al 67esimo posto.

La dotazione infrastrutturale della Provincia di Modena in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA ROMAGNA (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
Rete stradale	94,2	94,1	53	54	109,7	121,8	7	7	103,8	109,2	14	13
Rete ferroviaria	56,2	69,0	84	65	105,8	127,1	8	7	101,3	107,8	19	15
Porti e bacini di utenza	13,2	15,4	86	86	153,1	122,2	9	8	156,4	146,7	20	19
Aeroporti e bacini di utenza	47,4	41,6	74	77	82,8	79,3	9	9	77,7	76,7	17	17
Impianti e reti energetico-ambientali	147,4	178,9	19	8	125,1	140,7	4	2	121,8	132,8	9	4
Strutture e reti per la telefonia	125,6	112,3	25	20	112,9	97,1	3	3	104,8	94,3	8	6
Reti bancarie e di servizi vari	99,4	129,6	40	18	114,0	121,3	7	3	114,4	115,0	16	9
Infrastrutture economiche (con porti)	83,3	91,6	61	51	114,8	115,6	8	6	111,4	111,8	17	14
Infrastrutture economiche (senza porti)	95,0	104,2	51	39	108,4	114,5	7	5	104,0	106,0	14	12
Strutture culturali	281,1	173,0	5	5	145,8	118,5	1	1	111,2	101,9	3	3
Strutture per l'istruzione	119,2	111,1	20	22	104,7	102,7	3	3	102,1	99,1	5	6
Strutture sanitarie	63,9	70,5	72	67	90,0	80,5	8	5	112,0	97,1	21	17
Infrastrutture sociali	154,7	118,2	12	18	113,5	100,6	2	3	108,4	99,4	6	7
Totale infrastrutture	101,2	97,4	31	40	112,7	109,8	4	5	109,2	107,0	9	11
Totale infrastrutture (senza porti)	111,0	106,5	28	30	108,3	108,4	4	4	104,0	102,6	9	9

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Modena all'inizio degli anni '90



Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Modena a metà del corrente decennio



LA PROVINCIA DI BOLOGNA

La provincia di Bologna fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 138,1, quindi con un surplus rispetto alla dotazione media nazionale del 38,1%. Ovviamente la provincia di Bologna (e più in generale tutte quelle collocate sulla Via Emilia) risente nella sintesi complessiva della impossibilità fisica di poter ospitare sui propri territori infrastrutture a carattere portuale, costringendo quindi l'eventuale domanda che insiste sul territorio ad usufruire delle strutture presenti nelle limitrofe province romagnole o liguri. Non appare quindi banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale da questa componente per così dire "anomala". Dal risultato di questo esercizio emerge un surplus della Provincia rispetto alla media nazionale del 50,8% collocandosi all'8° posto a fronte della 18esima piazza occupata nella graduatoria comprensiva dei porti, e al 1° posto nelle graduatoria delle province dell'Emilia Romagna a fronte del 3° posto occupato nell'analoga classifica comprensiva dei porti. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) faccia registrare un consistente miglioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Bologna occupava la 14esima posizione con un surplus dell'39,6% rispetto alla media nazionale a fronte del 50,8% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Bologna sia il frutto di comportamenti complessivamente omogenei a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione pressoché in linea con quella nazionale (38,8% rispetto alla dotazione media nazionale) che se depurata della presenza dei porti porta Bologna ad avere una consistenza del parco infrastrutturale dell'area che è oltre il 58% superiore a quella media nazionale collocando la provincia all'8° posto in Italia, al 2° posto nella graduatoria delle province del nord-est, e al 1° posto nel contesto delle province emiliano-romagnole. Discorso analogo può essere fatto per quel che concerne le infrastrutture che sono state definite sociali che presentano un surplus del 42,3% rispetto alla media nazionale, e tale da consentire alla Provincia di Bologna di collocarsi alla 9a posizione in Italia, alla 3a posizione nella graduatoria delle province del nord-est, e alla 1a posizione in ambito regionale. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia da una parte l'andamento delle infrastrutture economiche, che è coincidente con quello generale, e dall'altra l'andamento delle infrastrutture sociali che presenta invece una situazione in controtendenza. Più in dettaglio, la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) fa segnare una netta crescita passando da un valore di 121,3 ad un valore di 158,1, mentre le infrastrutture sociali subiscono un netto rallentamento passando da un valore di 183,6 ad un valore di 142,3. Da un punto di vista del rapporto di Bologna con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia un recupero di 20 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 28esimo all'8° posto) e un calo di 1 posizione nella graduatoria delle infrastrutture sociali (dall'8° al 9° posto).

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali la Provincia di Bologna sembra eccellere in tutte le categorie rispetto la media nazionale, se si eccettuano le dotazioni aeroportuali (in deficit del 2,2% attuale ma in forte miglioramento a fronte di un deficit del 52,5% nel 1991, che ha permesso un recupero di ben 36 posizioni, dal 72° posto al 36° attuale) e della dotazione portuale. Particolarmente rilevante appare la dotazione ferroviaria che presenta un indice di dotazione superiore del 172,1% rispetto alla media nazionale consentendo così di collocarsi al 3° posto fra tutte le province italiane e di porsi in una posizione di leadership nel contesto più ristretto non solo delle province emiliano-romagnole ma anche di tutte le province del nord-est. Il trend storico mostra inoltre come l'evoluzione degli ultimi tre lustri sia stata caratterizzata da una intensa crescita passando da un valore di 175,9 nel 1991 e permettendo di recuperare 10 posizioni (dalla

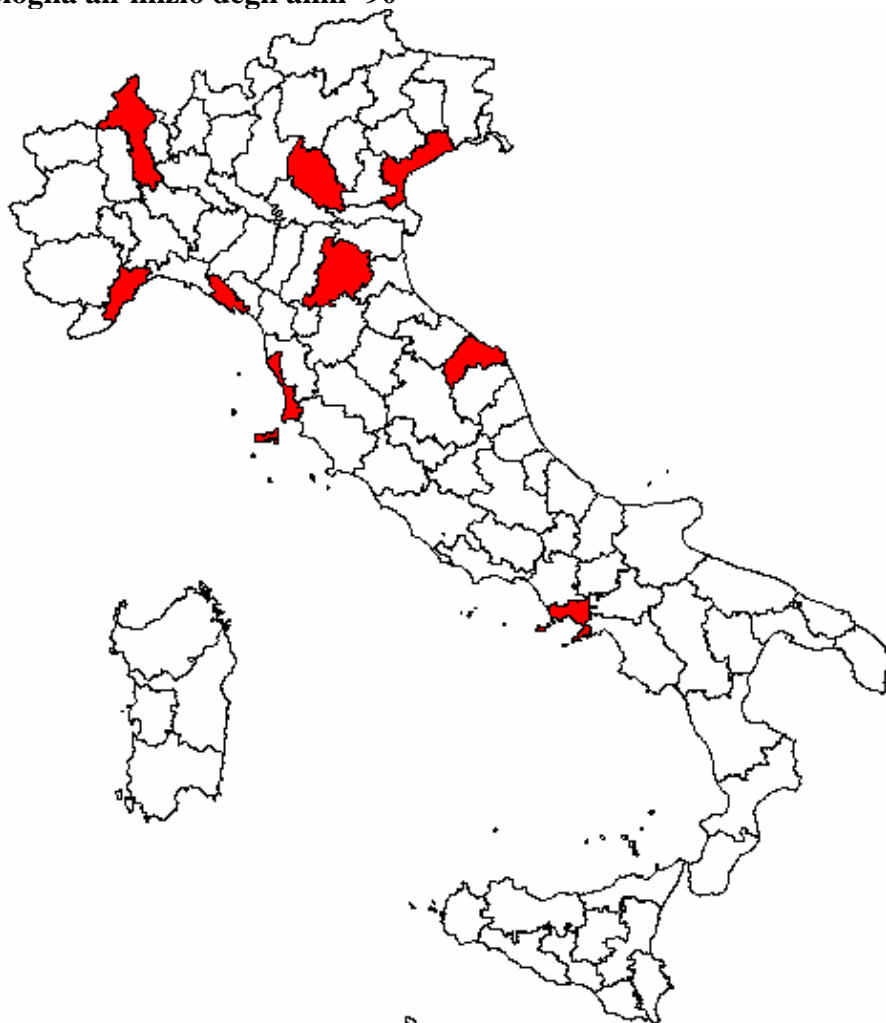
13esima alla terza). Questa escalation si può attribuire all'elevato numero di treni Eurostar che transitano in provincia (e più segnatamente nella stazione di Bologna) con particolare riferimento agli ETR 500 che rappresentano l'ultima generazione di questa tipologia di trasporto.

Anche la categoria delle reti bancarie e di servizi vari ha un surplus (168,8) rispetto alla media nazionale, in crescita rispetto al 1991 (122,3) che colloca la Provincia al 7° posto recuperando 16 posizioni rispetto al 1991. Un'ulteriore categoria molto importante per la provincia di Bologna è la dotazione stradale con un 142,0 attuale in crescita rispetto al 1991 (113,8) che ha permesso alla provincia di recuperare 18 posizioni nella graduatoria nazionale delle province (dal 38° al 20° posto). Su livelli appena inferiori invece si collocano le strutture per le telecomunicazioni con un valore di 134,2 che deriva soprattutto dall'ampia presenza di società che forniscono accessi ad Internet. Nell'intervallo temporale considerato si evidenzia peraltro un trend decrescente (150,5 nel 1991) che fa segnare una perdita di 2 posizioni nell'ambito della graduatoria delle province nazionali. Infine le strutture e reti energetico ambientali che registrano un surplus attuale rispetto la media nazionale del 33,9% in crescita rispetto al 1991 (117,5) e che segna un recupero di 7 posizioni nella graduatoria delle province nazionali (dal 35° al 28° posto). Per quanto concerne la famiglia delle infrastrutture sociali, la dotazione è ampiamente sopra la media nazionale in tutte le categorie ma con un trend decrescente negli ultimi tre lustri. In dettaglio le strutture culturali passano da un valore di 239,7 a un valore di 156,0, mantenendo invariato il 9° posto nella graduatoria nazionale delle province. Le strutture per l'istruzione passano da un 163,3 a un 151,5, perdendo una posizione (dall'8a alla 9a). Tale valore (che rende giustificato l'aggettivo di "dotta" che viene dato a Bologna) è giustificato dalla notevole offerta di corsi universitari della locale università. Infine le strutture sanitarie, che passano da un 147,8 a un 119,4 e segnano una perdita consistente di posizioni nella graduatoria delle province nazionali (10 posizioni, scendendo dal 12° al 22° posto).

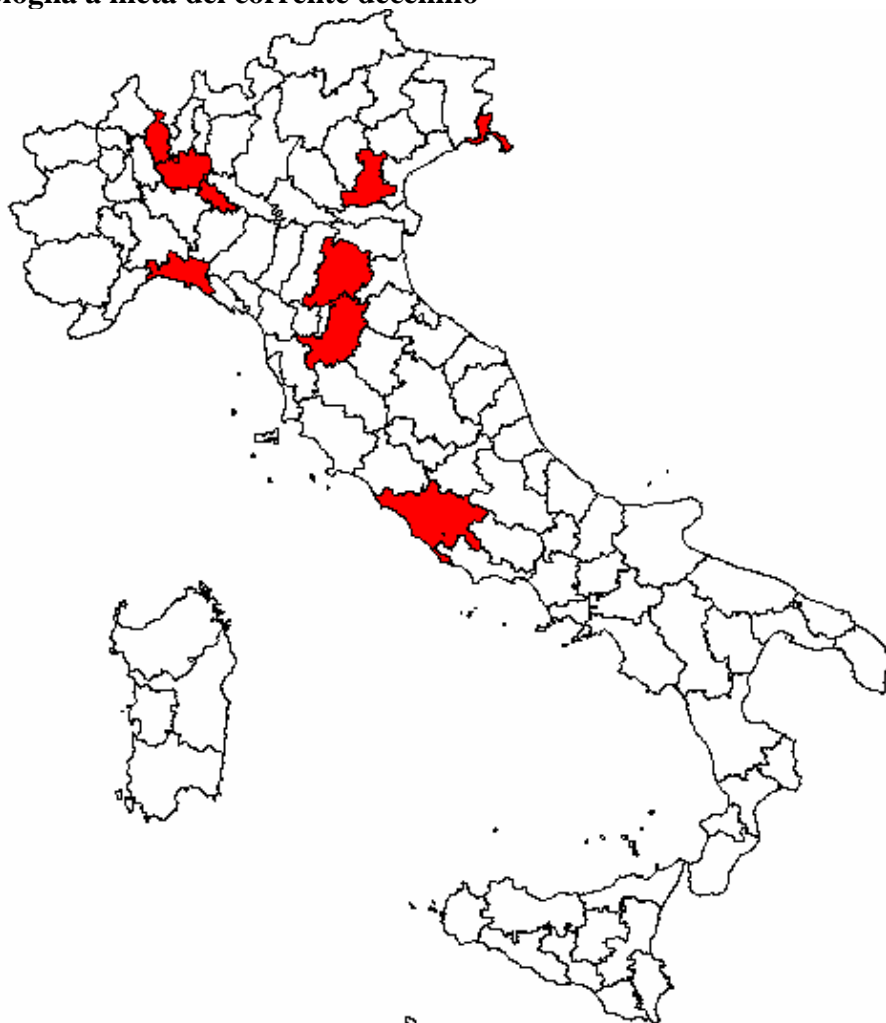
La dotazione infrastrutturale della Provincia di Bologna in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA ROMAGNA (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
	Rete stradale	113,8	142,0	38	20	109,7	121,8	4	4	103,8	109,2	6
Rete ferroviaria	175,9	272,1	13	3	105,8	127,1	1	1	101,3	107,8	3	1
Porti e bacini di utenza	19,5	23,2	69	70	153,1	122,2	5	5	156,4	146,7	15	15
Aeroporti e bacini di utenza	47,5	97,8	72	36	82,8	79,3	8	2	77,7	76,7	16	6
Impianti e reti energetico-ambientali	117,5	133,9	35	28	125,1	140,7	6	6	121,8	132,8	14	14
Strutture e reti per la telefonia	150,5	134,2	10	12	112,9	97,1	2	2	104,8	94,3	3	4
Reti bancarie e di servizi vari	122,3	168,8	23	7	114,0	121,3	3	2	114,4	115,0	8	3
Infrastrutture economiche (con porti)	106,7	138,8	37	20	114,8	115,6	3	3	111,4	111,8	9	6
Infrastrutture economiche (senza porti)	121,3	158,1	28	8	108,4	114,5	3	1	104,0	106,0	7	2
Strutture culturali	239,7	156,0	9	9	145,8	118,5	2	2	111,2	101,9	5	6
Strutture per l'istruzione	163,3	151,5	8	9	104,7	102,7	1	1	102,1	99,1	3	3
Strutture sanitarie	147,8	119,4	12	22	90,0	80,5	1	3	112,0	97,1	5	7
Infrastrutture sociali	183,6	142,3	8	9	113,5	100,6	1	1	108,4	99,4	4	3
Totale infrastrutture	127,6	138,1	21	18	112,7	109,8	3	3	109,2	107,0	7	7
Totale infrastrutture (senza porti)	139,6	150,8	14	8	108,3	108,4	2	1	104,0	102,6	5	2

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Bologna all'inizio degli anni '90



Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Bologna a metà del corrente decennio



LA PROVINCIA DI FERRARA

La provincia di Ferrara fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 83,4, quindi con un deficit rispetto alla dotazione media nazionale del 16,6%. La provincia di Ferrara (unitamente alle province di Ravenna, Rimini e Forlì) sono le uniche province dell'Emilia Romagna a presentare una importante dotazione infrastrutturale a carattere portuale che va a soddisfare anche la domanda che insiste sul territorio delle altre province emiliano-romagnole le quali, collocate sulla Via Emilia, sono fisicamente impossibilitate ad ospitare sui propri territori siffatte strutture. Tale dicotomia caratterizzante le province dell'Emilia Romagna rende non banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale dalla componente porti. Dal risultato di questo esercizio emerge che il deficit della Provincia rispetto alla media nazionale si riduce lievemente passando dal 16,6% al 15,3% e collocandosi al 57° posto (stessa posizione occupata nella graduatoria comprensiva dei porti). Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) sia lievemente positivo considerando che all'inizio degli anni '90 Ferrara occupava la 61esima posizione con un deficit dell'16,2% rispetto alla media nazionale a fronte del 15,3% attuale. Il dato comprensivo delle strutture portuali non evidenzia cambiamenti sostanziali considerando che all'inizio degli anni '90 Ferrara occupava la 57esima posizione (invariata al 2004) con un deficit dell'17,8% rispetto alla media nazionale a fronte del 16,6% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Ferrara sia il frutto di comportamenti non sostanzialmente difformi a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione decisamente al di sotto di quella nazionale (-14,6% rispetto alla dotazione media nazionale) che se depurata della presenza dei porti porta Ferrara ad avere una consistenza del parco infrastrutturale dell'area che è oltre il 12% al di sotto di quella media nazionale collocando la provincia al 57esimo posto in Italia. Discorso simile riguarda le infrastrutture che sono state definite sociali che presentano un deficit rispetto alla media nazionale del 19%, presentando un valore di 81,0, tale da consentire alla Provincia di Ferrara di collocarsi alla 48esima posizione in Italia e terzultima in ambito regionale. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia una lieve controtendenza della famiglia delle infrastrutture sociali rispetto il trend generale. Più in dettaglio la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) cresce passando da un valore di 84,7 a un valore di 87,7, mentre le infrastrutture sociali fanno segnare un lieve calo passando da un 84,9 ad un 81,0. Da un punto di vista del rapporto di Ferrara con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia un recupero di 8 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 65esimo al 57esimo posto) ed un calo di 10 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture sociali (dal 38esimo al 48esimo posto).

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali, particolarmente rilevante appare la dotazione di strutture e reti energetico ambientali che presenta un indice di dotazione superiore del 21,9% rispetto alla media nazionale e in crescita rispetto alla precedente osservazione (nel 1991 surplus del 7,3%) collocando la provincia di Ferrara al 32esimo posto fra tutte le province italiane. Su livelli di poco inferiori invece si colloca la dotazione ferroviaria che passa da una situazione di deficit del 23% ad una di surplus del 13,2% che consente alla provincia di recuperare ben 30 posizioni passando dal 68esimo posto al 38esimo posto. Le altre due categorie di infrastrutture economiche interessate da una crescita sono la dotazione stradale, che passa da un 59,1 a un 65,0 e colloca la provincia di Ferrara all'ultimo posto nella graduatoria regionale delle province, e la dotazione portuale, che passa da un 67,5 a un 71,4 e colloca Ferrara al 4° posto nella graduatoria regionale delle province dopo Ravenna, Rimini e Forlì. Situazioni di deficit e con trend negativi

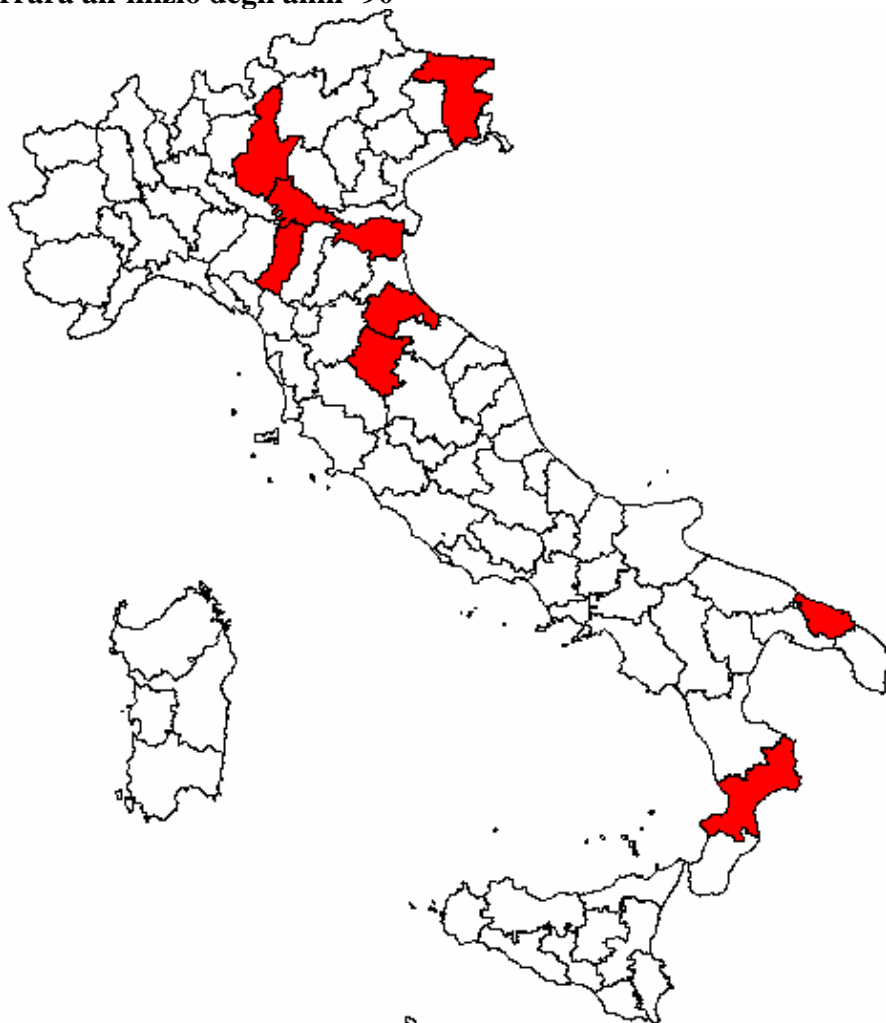
riguardano invece le restanti infrastrutture economiche: le strutture aeroportuali, le strutture per le telecomunicazioni, e le strutture bancarie e di servizi vari. Le prime segnano un deficit in aumento dal 15,1% al 29,4% e una perdita di 7 posizioni nella graduatoria nazionale delle province (dal 47esimo al 54esimo posto). Le strutture per le telecomunicazioni segnano un deficit in aumento dal 15,8% al 19,8% e una perdita di 7 posizioni (dal 51esimo al 44esimo posto). Le strutture bancarie e di servizi vari segnano un deficit in aumento dal 4,1% al 24,6% e una perdita di 11 posizioni (dal 46esimo al 57esimo posto).

Sul fronte di quelle che sono state identificate come infrastrutture sociali, la dotazione è ampiamente sotto la media nazionale e fortemente in calo per ciò che concerne le strutture sanitarie che passano da un deficit del 28,9% ad un deficit del 62,8%, con una perdita di ben 27 posizioni (dal 63esimo al 90esimo posto). Lievi miglioramenti nelle strutture culturali e nelle strutture per l'istruzione. In particolare queste ultime segnano un valore attuale di 120,8 a fronte del 116,8 osservato all'inizio degli anni '90 che ha comportato un recupero di 3 posizioni (dal 22esimo al 19esimo posto). Le strutture culturali passano invece da un deficit del 33,1 ad un deficit del 15,2 consentendo dunque un recupero di 3 posizioni (dal 35esimo alla 32esimo posto).

La dotazione infrastrutturale della Provincia di Ferrara in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA ROMAGNA (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
	Rete stradale	59,1	65,0	94	78	109,7	121,8	9	9	103,8	109,2	21
Rete ferroviaria	77,0	113,2	68	38	105,8	127,1	5	5	101,3	107,8	15	10
Porti e bacini di utenza	67,5	71,4	44	39	153,1	122,2	4	4	156,4	146,7	10	10
Aeroporti e bacini di utenza	84,9	70,6	47	54	82,8	79,3	4	6	77,7	76,7	9	12
Impianti e reti energetico-ambientali	107,3	121,9	40	32	125,1	140,7	7	7	121,8	132,8	15	15
Strutture e reti per la telefonia	84,2	80,2	51	44	112,9	97,1	8	6	104,8	94,3	15	14
Reti bancarie e di servizi vari	95,9	75,4	46	57	114,0	121,3	9	9	114,4	115,0	19	20
Infrastrutture economiche (con porti)	82,3	85,4	63	57	114,8	115,6	9	8	111,4	111,8	18	16
Infrastrutture economiche (senza porti)	84,7	87,7	65	57	108,4	114,5	9	8	104,0	106,0	18	16
Strutture culturali	66,9	84,8	35	32	145,8	118,5	7	7	111,2	101,9	11	11
Strutture per l'istruzione	116,8	120,8	22	19	104,7	102,7	4	2	102,1	99,1	6	5
Strutture sanitarie	71,1	37,2	63	90	90,0	80,5	5	8	112,0	97,1	18	20
Infrastrutture sociali	84,9	81,0	38	48	113,5	100,6	6	7	108,4	99,4	12	14
Totale infrastrutture	82,2	83,4	57	57	112,7	109,8	7	7	109,2	107,0	15	15
Totale infrastrutture (senza porti)	83,8	84,7	61	57	108,3	108,4	9	8	104,0	102,6	17	16

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Ferrara all'inizio degli anni '90



LA PROVINCIA DI FORLÌ-CESENA

La provincia di Forlì fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 98,8, quindi con un deficit rispetto alla dotazione media nazionale dell'1,2%. La provincia di Forlì (unitamente alle province di Ravenna, Rimini e, in misura minore, Ferrara) sono le uniche province dell'Emilia Romagna a presentare una importante dotazione infrastrutturale a carattere portuale che va a soddisfare anche la domanda che insiste sul territorio delle altre province emiliano-romagnole le quali, collocate sulla Via Emilia, sono fisicamente impossibilitate ad ospitare sui propri territori siffatte strutture. Tale dicotomia caratterizzante le province dell'Emilia Romagna rende non banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale dalla componente porti. Dal risultato di questo esercizio emerge che il deficit della Provincia rispetto alla media nazionale aumenta sensibilmente passando dall'1,2% al 7,5% e collocandosi al 46° posto a fronte della 39esima piazza occupata nella graduatoria comprensiva dei porti. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) sia in consistente miglioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Forlì occupava la 58esima posizione con un deficit dell'15,6% rispetto alla media nazionale a fronte del 7,5% attuale. Anche il dato complessivo delle strutture portuali mostra un netto miglioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Forlì occupava la 51esima posizione con un deficit dell'10,5% rispetto alla media nazionale a fronte del 1,2% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Forlì sia il frutto di comportamenti complessivamente omogenei a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione lievemente superiore a quella nazionale (3,2% rispetto alla dotazione media nazionale) che se depurata della presenza dei porti porta Forlì ad avere una consistenza del parco infrastrutturale dell'area che è oltre il 5% inferiore a quella media nazionale collocando la provincia al 49esimo posto in Italia. Per quel che riguarda le infrastrutture che sono state definite sociali esse presentano un deficit del 7,6% rispetto alla media nazionale, presentando un valore di 92,4, tale da consentire alla Provincia di Forlì di collocarsi alla 30esima posizione in Italia e 10a fra quelle dell'Italia Settentrionale. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia, in analogia con il trend generale descritto precedentemente, una crescita del valore dell'indice in ambedue le famiglie. Più in dettaglio la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) passa da un valore di 89,8 a quello di 94,6, mentre le infrastrutture sociali fanno segnare una crescita decisamente più consistente passando da un valore di 76,8 ad un valore di 92,4. Da un punto di vista del rapporto di Forlì con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia un recupero di 11 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 60esimo al 49esimo posto) un recupero di 19 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture sociali (dal 49esimo al 30esimo posto).

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali due sembrano essere i fiori all'occhiello del sistema infrastrutturale economico. Particolarmente rilevante appare la dotazione stradale che presenta un indice di dotazione superiore del 53,6% rispetto alla media nazionale consentendo così di strappare la 13esima posizione fra tutte le province italiane e di porsi al 2° posto nella graduatoria delle province del nord-est. Il trend storico mostra peraltro una importante crescita passando da un 101,5 del 1991 all'attuale 153,6 e consentendo un recupero di 34 posizioni nella graduatoria nazionale delle province (dalla 47esima alla 13esima posizione). Altrettanto importante è la dotazione portuale con un livello dell'indicatore di dotazione in crescita dal 135,5 al 155,0 con un guadagno di 1 posizione (dalla 23esima alla 22esima). Approssimativamente in linea con la media nazionale sono invece le strutture e reti energetico ambientali (99,6) in crescita rispetto al 1991 (82,6) e le reti bancarie e di servizi vari (99,0) invece in calo rispetto al 1991 (111,1). Su

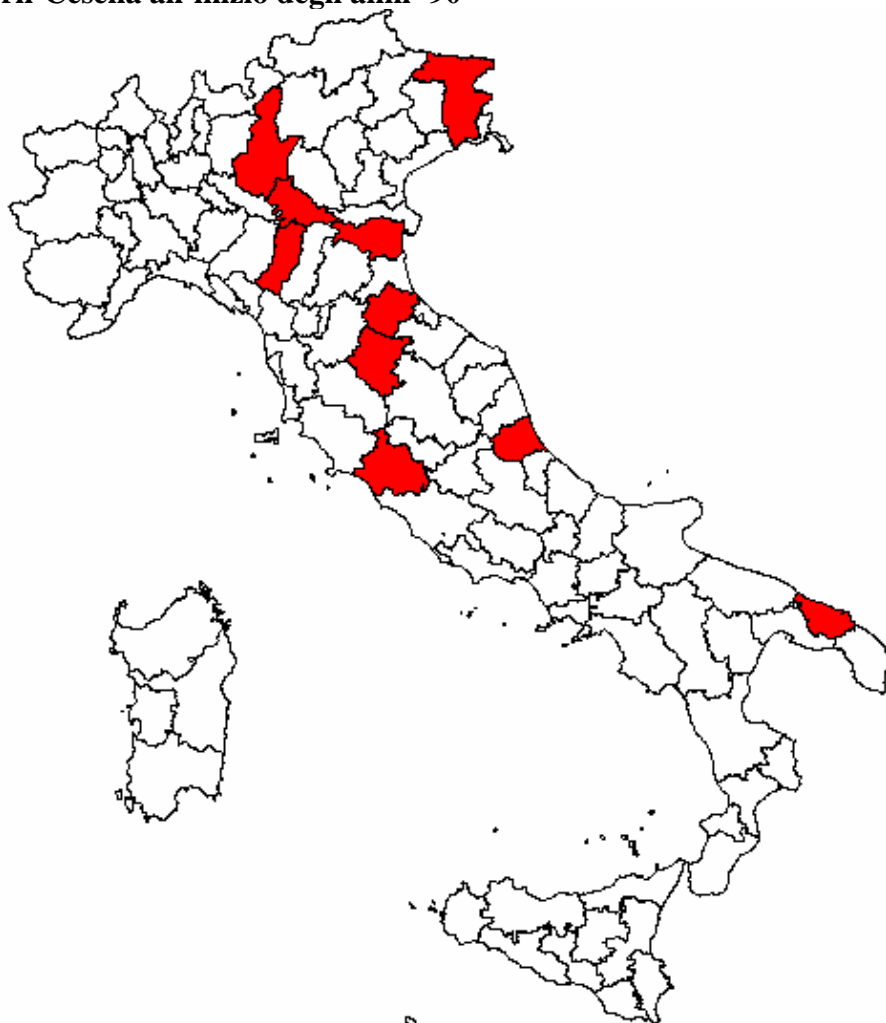
livelli appena inferiori invece si collocano le dotazioni aeroportuali che fanno segnare un valore attuale di 97,2 a fronte dell'82,9 osservato all'inizio degli anni '90. Infine, decisamente al di sotto della media nazionale si collocano le dotazioni ferroviarie (51,6) in calo rispetto al 1991 (70,1) e le strutture per le telecomunicazioni (66,4) anch'esse in calo rispetto al 1991 (90,6). In particolare la dotazione ferroviaria risulta fortemente penalizzata dalla totale impossibilità di poter accedere ai treni di classe Eurostar unica provincia dell'Emilia Romagna a non poter usufruire di questa possibilità dopo l'istituzione di un collegamento diretto Roma-Ravenna nel corso del 2005 (collegamento peraltro che si limita al solo periodo estivo).

Per quanto concerne le infrastrutture sociali, segnali di crescita provengono da tutte le categorie: strutture sanitarie, strutture culturali e strutture per l'istruzione. Le prime passano da una situazione di deficit del 12,3% ad una di surplus del 2,6% che consente alla provincia di recuperare ben 10 posizioni passando dal 45esimo al 35esimo posto. Le successive due categorie, nonostante il trend positivo, restano comunque al di sotto della media nazionale. Le strutture culturali passano da un 76,4 ad un 88,0, con un recupero di 4 posizioni (dal 32esimo al 28esimo posto), mentre le strutture per l'istruzione passano da un 66,3 ad un 86,6, con un recupero di ben 26 posizioni (dal 65esimo al 39esimo posto).

La dotazione infrastrutturale della Provincia di Forlì-Cesena in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA ROMAGNA (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
	Rete stradale	101,5	153,6	47	13	109,7	121,8	6	2	103,8	109,2	10
Rete ferroviaria	70,1	51,6	73	85	105,8	127,1	6	8	101,3	107,8	16	19
Porti e bacini di utenza	135,5	155,0	23	22	153,1	122,2	2	3	156,4	146,7	5	6
Aeroporti e bacini di utenza	82,9	97,2	48	37	82,8	79,3	5	3	77,7	76,7	10	7
Impianti e reti energetico-ambientali	82,6	99,6	56	47	125,1	140,7	9	9	121,8	132,8	20	19
Strutture e reti per la telefonia	90,6	66,4	45	58	112,9	97,1	6	8	104,8	94,3	13	17
Reti bancarie e di servizi vari	111,1	99,0	33	40	114,0	121,3	6	7	114,4	115,0	14	15
Infrastrutture economiche (con porti)	96,3	103,2	46	38	114,8	115,6	5	4	111,4	111,8	11	10
Infrastrutture economiche (senza porti)	89,8	94,6	60	49	108,4	114,5	8	7	104,0	106,0	16	15
Strutture culturali	76,4	88,0	32	28	145,8	118,5	6	6	111,2	101,9	10	10
Strutture per l'istruzione	66,3	86,6	65	39	104,7	102,7	6	6	102,1	99,1	16	10
Strutture sanitarie	87,7	102,6	45	35	90,0	80,5	4	4	112,0	97,1	13	10
Infrastrutture sociali	76,8	92,4	49	30	113,5	100,6	7	5	108,4	99,4	15	10
Totale infrastrutture	89,5	98,8	51	39	112,7	109,8	6	4	109,2	107,0	12	10
Totale infrastrutture (senza porti)	84,4	92,5	58	46	108,3	108,4	7	6	104,0	102,6	15	13

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Forlì-Cesena all'inizio degli anni '90



LA PROVINCIA DI RAVENNA

La provincia di Ravenna fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 193,6, quindi con un surplus rispetto alla dotazione media nazionale del 93,6%. La provincia di Ravenna (unitamente alle province di Rimini, Forlì e, in misura minore, Ferrara) sono le uniche province dell'Emilia Romagna a presentare una importante dotazione infrastrutturale a carattere portuale che va a soddisfare anche la domanda che insiste sul territorio delle altre province emiliano-romagnole le quali, collocate sulla Via Emilia, sono fisicamente impossibilitate ad ospitare sui propri territori siffatte strutture. Tale dicotomia caratterizzante le province dell'Emilia Romagna rende non banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale dalla componente porti. Dal risultato di questo esercizio emerge che il surplus della Provincia rispetto alla media nazionale diminuisce sensibilmente passando dal 93,6% all'11,8% e collocandosi al 27esimo posto a fronte della 5a piazza occupata nella graduatoria comprensiva dei porti. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) sia in lieve peggioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Ravenna occupava la 23esima posizione con un surplus del 15,7% rispetto alla media nazionale a fronte dell'11,8% attuale. Anche il dato complessivo delle strutture portuali mostra un consistente peggioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Ravenna occupava la 4a posizione con un surplus del 138,2% rispetto alla media nazionale a fronte del 93,6% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Ravenna sia il frutto di comportamenti complessivamente omogenei a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione decisamente al di sopra di quella nazionale (133,5% rispetto alla dotazione media nazionale) collocando la provincia al 4° posto in Italia. Se depurata della presenza dei porti Ravenna mantiene comunque una superiorità della consistenza del parco infrastrutturale rispetto alla dotazione media nazionale (oltre il 17%) collocando la provincia al 29esimo posto in Italia. Per quel che riguarda le infrastrutture che sono state definite sociali esse presentano un surplus del 6,2% rispetto alla media nazionale, tale da collocare la Provincia di Ravenna alla 21esima posizione in Italia. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia da una parte l'andamento delle infrastrutture economiche, che è coincidente con quello generale, e dall'altra l'andamento delle infrastrutture sociali che presenta invece una situazione in controtendenza. Più in dettaglio, la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) decresce passando da un valore di 128,2 ad un valore di 117,4, mentre le infrastrutture sociali fanno segnare una crescita passando da un valore di 95,3 ad un valore di 106,2. Da un punto di vista del rapporto di Ravenna con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia una perdita di 7 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 22esimo al 29esimo posto) e un recupero di 8 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture sociali (dal 29esimo al 21esimo posto).

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali la Provincia di Ravenna sembra eccellere in tutte le categorie rispetto la media nazionale, se si eccettuano le dotazioni aeroportuali (in deficit del 26,2% a fronte di un surplus del 7% nel 1991, che ha segnato una perdita di 14 posizioni dal 36esimo al 50esimo posto nella graduatoria nazionale delle province) e le strutture per l'istruzione (in deficit del 36,9% a fronte di un deficit del 35,3% nel 1991, che ha comportato una perdita di 4 posizioni dal 67esimo al 71esimo posto nella graduatoria nazionale delle province). Il fiore all'occhiello del sistema infrastrutturale di Ravenna è senza dubbio la dotazione portuale che presenta un indice di dotazione pari a 930,0 rispetto alla media nazionale consentendo così di collocarsi al 3° posto fra tutte le province italiane, al 2° posto nella graduatoria delle province

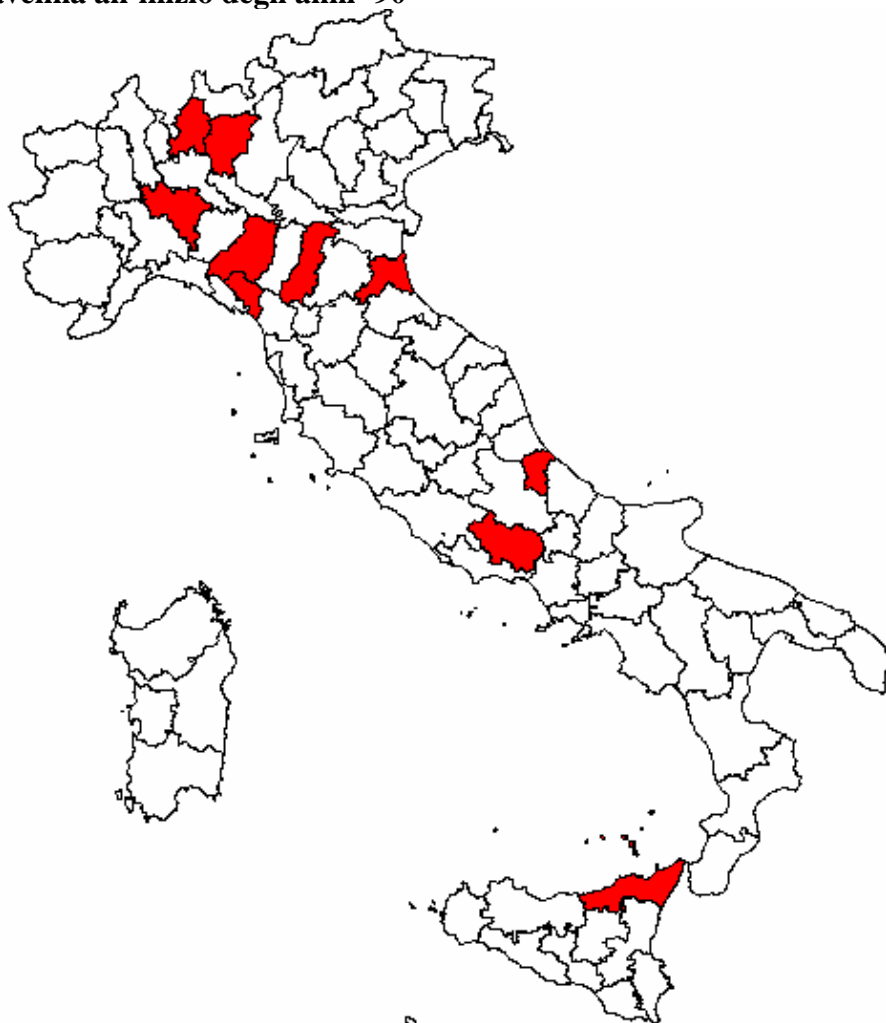
Settentrionali, e di porsi in una posizione di leadership nel contesto più ristretto delle province emiliano-romagnole. Ovviamente ciò si spiega con la presenza del porto di Ravenna che da sola presenta con una dotazione di accosti portuali che rappresenta all'incirca il 60% del totale regionale a cui si affianca (in misura decisamente più modesta il porto di Cervia). L'evoluzione degli ultimi tre lustri mostra un lieve calo del vantaggio della provincia rispetto la media nazionale con un valore dell'indice nel 1991 pari a 1340,8 e che ha segnato la perdita di una posizione nella graduatoria nazionale delle province (dal 2° al 3° posto).

Particolarmente rilevante appare anche la dotazione di impianti e reti energetico-ambientali che presenta un indice di dotazione superiore dell'82,7% rispetto alla media nazionale e colloca la provincia al 5° posto fra tutte le province italiane. Il livello di tale indicatore è cresciuto negli ultimi tre lustri, passando da un surplus del 67,5% a un surplus dell'82,7% e consentendo il recupero di 6 posizioni (dall'11esimo posto al 5° posto). Su livelli di poco inferiori invece si collocano le strutture bancarie e di servizi vari, che fanno segnare un valore attuale di 119,6 a fronte del 113,7 osservato all'inizio degli anni '90 consentendo il recupero di 4 posizioni nella graduatoria nazionale (dal 29esimo al 25esimo posto). Sempre al di sopra della media nazionale ma in decremento è invece la dotazione ferroviaria che passa da una situazione di surplus del 64,2% ad una del 18,3% con una perdita di 15 posizioni rispetto al 1991 (dal 17esimo al 32esimo posto). Tale perdita di competitività si giustifica con l'impossibilità di poter accedere ai servizi di classe Eurostar nel momento in cui sono stati diffusi questi indicatori. Nel 2005 questa carenza è stata parzialmente colmata grazie all'inaugurazione di un collegamento diretto fra Roma e Ravenna sia pure limitato al periodo estivo. Segnali di crescita anche per quanto concerne la dotazione stradale che passa da un 106,7 a un 109,9 e permette a Ravenna di recuperare 2 posizioni (dalla 43esima alla 41esima). In linea con la media nazionale è invece la struttura per le telecomunicazioni che passa da un valore di 110,0 a un valore di 100,0 rispetto la media nazionale con una perdita di 4 posizioni nella graduatoria nazionale delle province (dal 32esimo al 29esimo posto). Sul fronte delle infrastrutture culturali e sanitarie, la dotazione è ampiamente sopra la media nazionale e in crescita negli ultimi tre lustri. In dettaglio le strutture culturali passano da una situazione di deficit del 3% ad una di surplus del 21,6% che consente alla provincia di recuperare 4 posizioni nella graduatoria nazionale delle province (dal 22esimo al 18esimo posto). Le strutture sanitarie passano da una situazione di surplus del 24,3% ad una di surplus del 33,9% con un guadagno di ben 10 posizioni (dal 25esimo alla 15esimo posto).

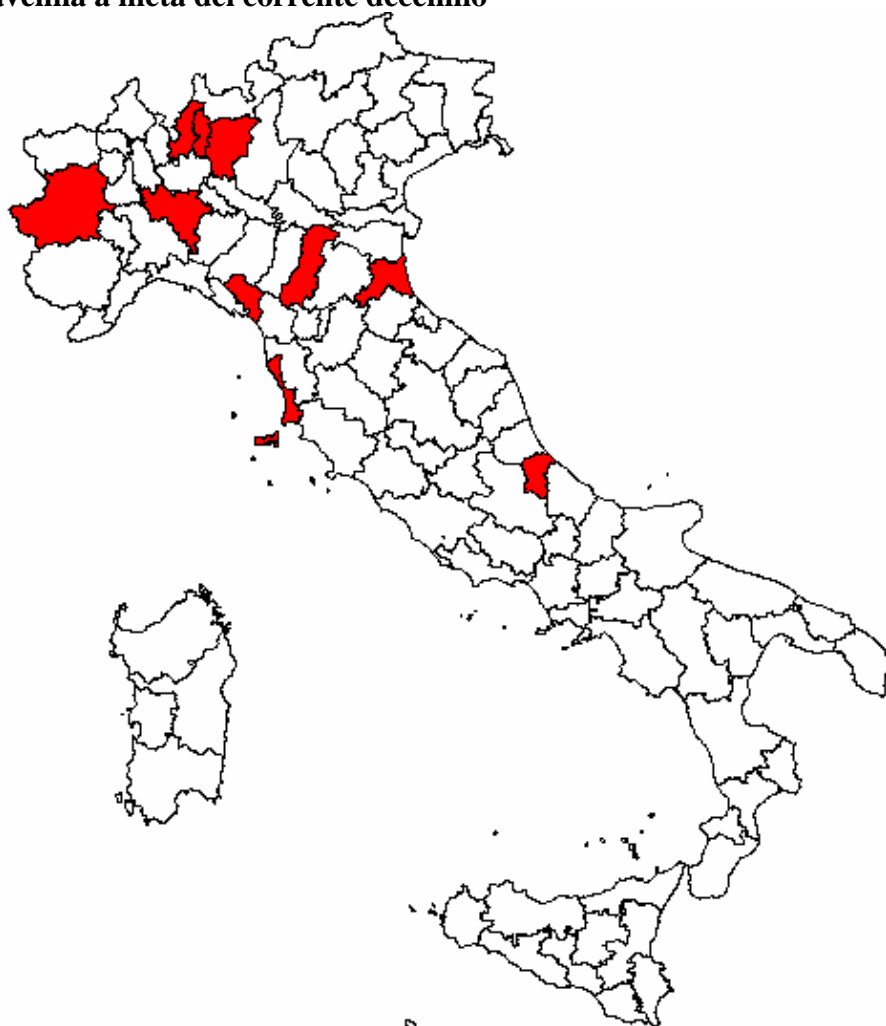
La dotazione infrastrutturale della Provincia di Ravenna in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA ROMAGNA (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
Rete stradale	106,7	109,9	43	41	109,7	121,8	5	5	103,8	109,2	8	10
Rete ferroviaria	164,2	118,3	17	32	105,8	127,1	2	4	101,3	107,8	4	9
Porti e bacini di utenza	1340,8	930,0	2	3	153,1	122,2	1	1	156,4	146,7	2	2
Aeroporti e bacini di utenza	107,0	73,8	36	50	82,8	79,3	2	5	77,7	76,7	6	11
Impianti e reti energetico-ambientali	167,5	182,7	11	5	125,1	140,7	1	1	121,8	132,8	4	2
Strutture e reti per la telefonia	110,0	100,0	32	29	112,9	97,1	4	4	104,8	94,3	11	11
Reti bancarie e di servizi vari	113,7	119,6	29	25	114,0	121,3	5	4	114,4	115,0	11	11
Infrastrutture economiche (con porti)	301,4	233,5	3	4	114,8	115,6	1	1	111,4	111,8	2	2
Infrastrutture economiche (senza porti)	128,2	117,4	22	29	108,4	114,5	2	3	104,0	106,0	6	8
Strutture culturali	97,0	121,6	22	18	145,8	118,5	5	4	111,2	101,9	9	8
Strutture per l'istruzione	64,7	63,1	67	71	104,7	102,7	7	8	102,1	99,1	17	18
Strutture sanitarie	124,3	133,9	25	15	90,0	80,5	3	2	112,0	97,1	10	5
Infrastrutture sociali	95,3	106,2	29	21	113,5	100,6	5	4	108,4	99,4	10	9
Totale infrastrutture	238,2	193,6	4	5	112,7	109,8	1	1	109,2	107,0	3	2
Totale infrastrutture (senza porti)	115,7	111,8	23	27	108,3	108,4	3	3	104,0	102,6	8	8

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Ravenna all'inizio degli anni '90



Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Ravenna a metà del corrente decennio



LA PROVINCIA DI RIMINI

La provincia di Rimini fa segnare un indice di dotazione infrastrutturale complessivo pari a 142,2, quindi con un surplus rispetto alla dotazione media nazionale del 42,2%. La provincia di Rimini (unitamente alle province di Ravenna, Forlì e, in misura minore, Ferrara) sono le uniche province dell'Emilia Romagna a presentare una importante dotazione infrastrutturale a carattere portuale che va a soddisfare anche la domanda che insiste sul territorio delle altre province emiliano-romagnole le quali, collocate sulla Via Emilia, sono fisicamente impossibilitate ad ospitare sui propri territori siffatte strutture. Tale dicotomia caratterizzante le province dell'Emilia Romagna rende non banale depurare l'indice generale di dotazione infrastrutturale dalla componente porti. Dal risultato di questo esercizio emerge che il surplus della Provincia rispetto alla media nazionale diminuisce lievemente passando dal 42,2% all'40,7% e collocandosi all'11esimo posto a fronte della 17esima piazza occupata nella graduatoria comprensiva dei porti. Se si confronta questa risultanza con quella che emerge dall'analisi del parco infrastrutturale del 1991 si nota come il livello di infrastrutturazione complessiva (al netto delle strutture portuali) sia in lieve peggioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Rimini occupava la 11esima posizione con un surplus del 51,4% rispetto alla media nazionale a fronte dell'40,7% attuale. Anche il dato comprensivo delle strutture portuali mostra un lieve peggioramento considerando che all'inizio degli anni '90 Rimini occupava la 15esima posizione con un surplus del 48,8% rispetto alla media nazionale a fronte del 42,2% attuale.

Nell'ambito di una analisi più fine nelle varie categorie infrastrutturali si nota come il risultato di Rimini sia il frutto di comportamenti complessivamente omogenei a seconda della tipologia infrastrutturale considerata. Dividendo le dieci categorie infrastrutturali su cui vengono calcolati gli indicatori in due sottosezioni che possiamo chiamare economica (che comprendono strade, ferrovie, porti, aeroporti, reti bancarie e di servizi vari, strutture per le comunicazioni e strutture energetiche e ambientali) e sociale (sistema scolastico, culturale e sanitario) si osserva come le infrastrutture della prima sezione fanno segnare una valutazione decisamente al di sopra di quella nazionale (55,2% rispetto alla dotazione media nazionale) collocando la provincia al 14esimo posto in Italia. Se depurata della presenza dei porti Rimini mantiene la stessa superiorità della consistenza del parco infrastrutturale rispetto alla dotazione media nazionale (55,1%) collocando la provincia al 10° posto in Italia. Per quel che riguarda le infrastrutture che sono state definite sociali esse presentano un surplus del 19,4% rispetto alla media nazionale, tale da collocare la Provincia di Rimini alla 17esima posizione in Italia. L'analisi dell'evoluzione storica negli ultimi tre lustri di queste due famiglie di infrastrutture evidenzia da una parte l'andamento delle infrastrutture economiche, che è coincidente con quello generale, e dall'altra l'andamento delle infrastrutture sociali che presenta invece una situazione in leggera controtendenza. Più in dettaglio, la famiglia delle infrastrutture economiche (al netto dei porti) decresce passando da un valore di 173,5 ad un valore di 155,1, mentre le infrastrutture sociali fanno segnare una crescita passando da un valore di 114,8 ad un valore di 119,4. Da un punto di vista del rapporto di Rimini con le altre realtà provinciali nazionali si evidenzia una perdita di 4 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture economiche (dal 6° al 10° posto) e un recupero di 5 posizioni nella graduatoria delle infrastrutture sociali (dal 22esimo al 17esimo posto).

Entrando nel dettaglio delle singole categorie infrastrutturali la Provincia di Rimini sembra eccellere in tutte le categorie rispetto la media nazionale, se si eccettuano le dotazioni stradali (in deficit del 15,8% a fronte di un surplus del 30% nel 1991, che ha segnato una perdita di 36 posizioni dal 25esimo al 61esimo posto nella graduatoria nazionale delle province) e le strutture per l'istruzione (in deficit del 7,9% rimasto inalterato dal 1991, e una perdita di 1 posizione dal 35esimo al 36esimo posto nella graduatoria nazionale delle province).

Uno dei punti di forza del sistema infrastrutturale di Rimini è senza dubbio la dotazione aeroportuale che presenta un indice di dotazione pari a 216,1 rispetto alla media nazionale consentendo così di collocarsi al 9° posto fra tutte le province italiane, al 3° posto nella graduatoria

delle province Settentrionali, e di porsi in una posizione di leadership nel contesto più ristretto delle province emiliano-romagnole. Questa elevata dotazione si può spiegare con l'elevata dimensione del sedime aeroportuale sia in termini assoluti (ad esempio è 1,5 volte superiore di quello dell'aeroporto di Bologna) ma soprattutto in termini relativi, ovvero tenendo conto della dimensione provinciale. L'evoluzione degli ultimi tre lustri mostra un sensibile calo del vantaggio della provincia rispetto la media nazionale con un valore dell'indice nel 1991 pari a 342,6 e che ha segnato la perdita di 5 posizioni nella graduatoria nazionale delle province (dal 4° al 9° posto). Particolarmente rilevante appare anche la dotazione di impianti e reti energetico-ambientali che presenta un indice di dotazione superiore dell'77,6% rispetto alla media nazionale e colloca la provincia al 9° posto fra tutte le province italiane. Il livello di tale indicatore è cresciuto negli ultimi tre lustri, passando da un surplus del 67,2% a un surplus dell'77,6% e consentendo il recupero di 3 posizioni (dal 12esimo al 9° posto). Su livelli analoghi si collocano le strutture bancarie e di servizi vari, che fanno segnare un valore attuale di 176,6 a fronte del 164,1 osservato all'inizio degli anni '90 consentendo il recupero di 2 posizioni nella graduatoria nazionale (dal 6° al 4° posto). Il livello particolarmente elevato di questo indicatore può essere spiegato con l'elevata presenza di apparecchiature ATM e POS (ovvero rispettivamente sportelli bancomat e punti di vendita che accettano pagamenti con carte). Su livelli di poco inferiori invece si collocano le dotazioni portuali che passano da una situazione di surplus del 25,6% ad una di surplus del 56,1% rispetto la media nazionale, segnando un recupero di 3 posizioni nella graduatoria nazionale delle province (dal 24esimo al 21esimo posto). Importanti segnali di crescita anche nella dotazione ferroviaria che passa da una situazione di deficit del 32,3% ad una di surplus del 38,5% e comportando un recupero di ben 53 posizioni (dal 76esimo posto al 23esimo posto). Superiore alla media nazionale ma in calo è invece la dotazione per le telecomunicazioni che passa da un valore di 169,3 ad un valore di 137,2 e subendo una perdita di 5 posizioni (dal 6° all'11esimo posto). I valori comunque elevati possono essere spiegati con la notevole presenza sul territorio di servizi di connessione ad Internet. Sul fronte delle infrastrutture culturali e sanitarie, la dotazione è ampiamente sopra la media nazionale. In dettaglio le strutture culturali passano da un valore di 120,8 ad un valore di 117,9, mantenendo stabile la posizione al 19esimo posto. Le strutture sanitarie passano da un valore di 131,5 ad un valore di 148,1, con un guadagno di ben 7 posizioni (dal 17esimo al 10° posto).

La dotazione infrastrutturale della Provincia di Rimini in relazione con quella della ripartizioni territoriali di interesse

CATEGORIA	VALORE DELL'INDICATORE (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA NAZIONALE		VALORE DELL'INDICATORE EMILIA ROMAGNA (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DELL'EMILIA ROMAGNA		VALORE DELL'INDICATORE NORD-EST (ITALIA = 100)		POSIZIONE NELLA GRADUATORIA DELLE PROVINCE DEL NORD-EST	
	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004	1991	2004
Rete stradale	130,0	84,2	25	61	109,7	121,8	3	8	103,8	109,2	4	17
Rete ferroviaria	67,7	138,5	76	23	105,8	127,1	7	2	101,3	107,8	17	5
Porti e bacini di utenza	125,6	156,1	24	21	153,1	122,2	3	2	156,4	146,7	6	5
Aeroporti e bacini di utenza	342,6	216,1	4	9	82,8	79,3	1	1	77,7	76,7	2	3
Impianti e reti energetico-ambientali	167,2	177,6	12	9	125,1	140,7	2	3	121,8	132,8	5	5
Strutture e reti per la telefonia	169,3	137,3	6	11	112,9	97,1	1	1	104,8	94,3	2	3
Reti bancarie e di servizi vari	164,1	176,6	6	4	114,0	121,3	1	1	114,4	115,0	2	1
Infrastrutture economiche (con porti)	166,6	155,2	12	14	114,8	115,6	2	2	111,4	111,8	5	5
Infrastrutture economiche (senza porti)	173,5	155,1	6	10	108,4	114,5	1	2	104,0	106,0	3	3
Strutture culturali	120,8	117,9	19	19	145,8	118,5	4	5	111,2	101,9	8	9
Strutture per l'istruzione	92,1	92,1	35	36	104,7	102,7	5	5	102,1	99,1	10	9
Strutture sanitarie	131,5	148,1	17	10	90,0	80,5	2	1	112,0	97,1	7	3
Infrastrutture sociali	114,8	119,4	22	17	113,5	100,6	4	2	108,4	99,4	8	6
Totale infrastrutture	148,8	142,2	15	17	112,7	109,8	2	2	109,2	107,0	5	6
Totale infrastrutture (senza porti)	151,4	140,7	11	11	108,3	108,4	1	2	104,0	102,6	3	5

Le province italiane con una dotazione infrastrutturale complessiva (al netto dei porti) simile a quella di Rimini a metà del corrente decennio

