

LE INFRASTRUTTURE DELL'AREA VASTA
FIRENZE – PRATO – PISTOIA

4 giugno 2012

Le ricerca è stata realizzata da un gruppo di lavoro di CAMCOM - Camere di Commercio d'Italia - Universitas Mercatorum, Società Consortile a Responsabilità Limitata, coordinato da Alessandro Rinaldi e composto da Giacomo Giusti, Mirko Menghini e Marco Pini.

L'indagine telefonica è stata realizzata da dalla società GN Research Spa.

Sommario

1. Il posizionamento competitivo dell'Area Vasta all'interno dell'economia nazionale	4
1.1 Dimensioni e caratteristiche socio-economiche dell'Area Vasta	4
1.2 Integrazione economica e competitività delle imprese	12
2. L'asset infrastrutturale alla base della competitività	24
2.1 Gli indicatori di dotazione infrastrutturale.....	24
2.2 Le infrastrutture di trasporto	24
2.3 Le altre categorie infrastrutturali	31
2.4 Una lettura di sintesi della dotazione infrastrutturale dell'Area Vasta.....	33
2.5 Dall'offerta alla domanda: le relazioni territoriali alla luce dei movimenti di merci e persone.....	36
2.6 La valutazione delle infrastrutture da parte delle imprese dell'Area Vasta: i risultati di una indagine sul campo.....	43
Allegato 1- Cruscotto degli indicatori dell'Area Vasta.....	52
Allegato 2 - Questionario di indagine	55

1. Il posizionamento competitivo dell'Area Vasta all'interno dell'economia nazionale

1.1 Dimensioni e caratteristiche socio-economiche dell'Area Vasta

Terra dell'Italia antica vissuta dai lontani etruschi a partire dall'VIII secolo a. c., culla del Rinascimento mille più tardi e, oggi, uno dei più famosi territori del nostro Paese agli occhi del mondo, la Toscana, con l'area fiorentina come epicentro dei passaggi più importanti della sua storia, rappresenta un luogo di grande valore per l'immagine e lo sviluppo socio-economico e culturale della nazione. Oggi, come ieri, ai tempi "aurei" della produzione e commercio di minerali non metalliferi (con l'esempio più classico della ceramica), dei tessuti, delle pelli, prodotti dietro cui si è eretta quella manifattura toscana delle "Arti e mestieri", prima, e aperta al liberismo, poi, la Toscana è parte espressiva di quella qualità produttiva "tutta italiana" originale e unica al mondo.

L'Area Vasta, composta dalle odierne province di Firenze, Prato e Pistoia rappresenta quel cuore pulsante di una regione che nella sua storia si è costruita un profilo di alto livello sotto tutti i punti di vista. Se Firenze può essere vista come il centro politico che storicamente ha disegnato il corso delle "stagioni" dell'intero territorio, Prato, urbanisticamente nata nell'XI secolo ma rimasta fino ad oggi nell'orbita fiorentina, ha conseguito la sua autonomia amministrativa non più di venti anni fa; diverso il caso di Pistoia, sempre in gran parte collocata nella medesima orbita, che ha conosciuto la propria autonomia diversi decenni prima, verso la fine degli anni '20.

Al momento dell'Unità d'Italia, la configurazione territoriale della provincia di Firenze, sostanzialmente identificabile con il territorio dell'Area Vasta (ad eccezione di dieci comuni che l'attuale provincia di Pistoia ha preso nel 1928 dalla provincia di Lucca) si collocava all'ottavo posto nella graduatoria delle allora 59 province, con un dato di valore aggiunto pro capite superiore del 12,5% alla media del Regno, secondo quanto ricostruito da Unioncamere¹.

Territori accomunati dunque dalla stessa storia politica ed economica che oggi, a distanza di secoli, rappresentano il principale motore dello sviluppo della regione, costituendo, nel contempo, uno dei principali per la crescita dell'intero Paese. Una consapevolezza che è propria delle Camere di commercio proprio di queste tre aree, istituzioni nate per svolgere compiti, oltre che di natura giudiziaria (legislazione in tema di economia, giustizia commerciale), di "osservazione competente dell'economia" finalizzata al supporto dello sviluppo del tessuto produttivo locale. D'altra parte, proprio la Camera di commercio di Firenze rappresenta la prima forma di questa istituzione sorta in Italia nel lontano 1770, a cui si potrebbe aggiungere l'esperienza di Prato (Camera consultiva di Commercio e Manifatture) agli inizi dell'800.

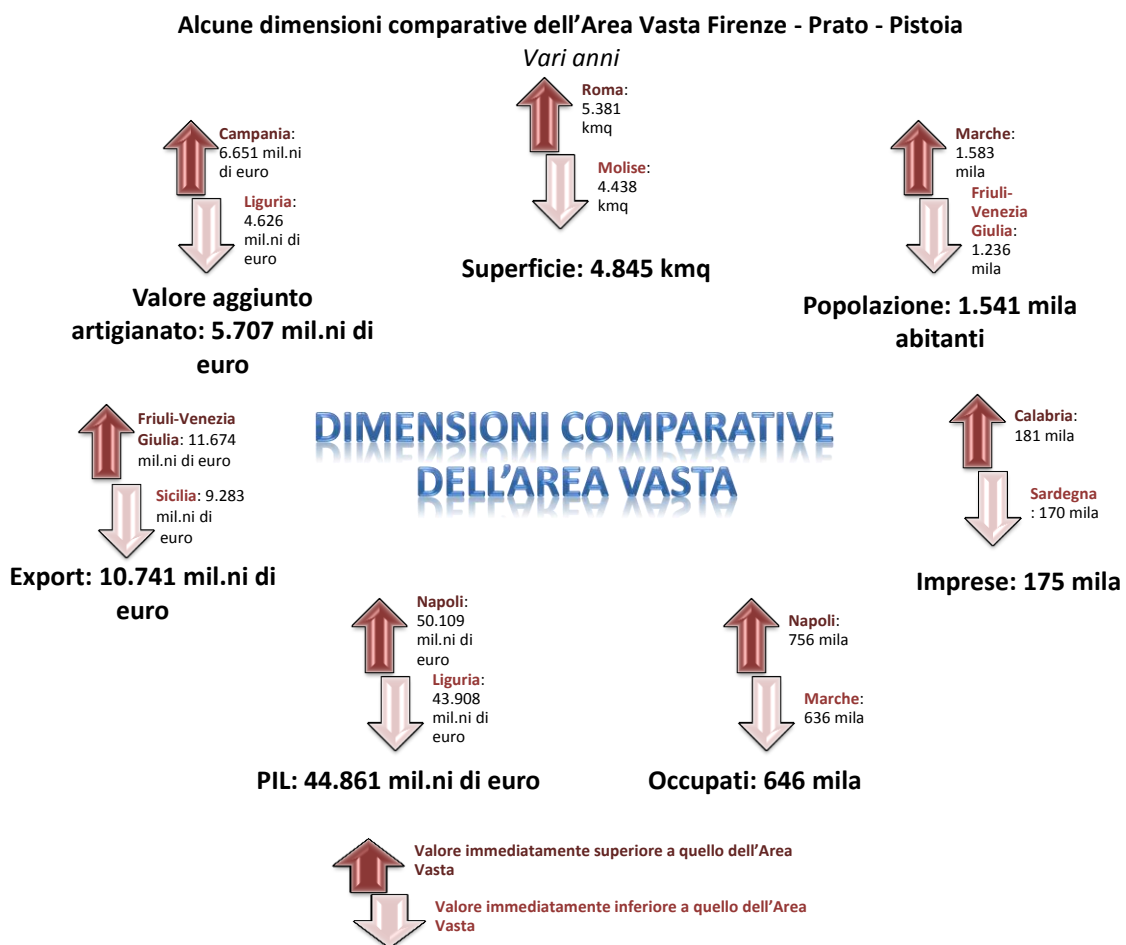
Passando per tutte le epoche che hanno visto nascere e cambiare i confini di questi tre territori per arrivare fino ad oggi, solo entrando in profondità nei numeri si riesce a comprendere quanto veramente valga questo spaccato della Toscana nord-orientale formato dalle tre province di Firenze, Prato e Pistoia. Con oltre 1 milione e 500mila abitanti (per l'esattezza 1.540.934 alla fine del 2010), l'Area Vasta concentra il 41% della popolazione della regione Toscana: una dimensione demografica che a livello provinciale segue solo le grandi realtà metropolitane di Roma, Milano, Napoli, Torino e Bari, lasciandosi alle spalle tutte le altre province. In altri termini, data la sua dimensione, l'Area Vasta si potrebbe porre a confronto anche con le regioni, da cui si scoprirebbe che sono ben sette le regioni con un numero di abitanti inferiore, tra cui Abruzzo (oltre 1 milione e 300mila abitanti), Friuli-Venezia Giulia (1 milione e 200mila) e Trentino-Alto Adige (circa 1 milione), sfiorando, tra l'altro, il valore delle Marche (quasi 1 milione e 600mila).

Una popolazione, quella dell'Area Vasta, che risiede in una superficie territoriale di quasi 4mila e 900 kmq (4.845 kmq), paragonabile a quella della provincia di Palermo, oppure a quella di Salerno, piuttosto che a quella di Udine o Brescia (tutte tra i circa 4.800 e i 4.900 kmq); e, soprattutto, non troppo inferiore a quella

¹ Si veda in proposito Unioncamere, *Italia 150. Le radici del futuro. Il sistema camerale tra imprese e istituzioni a 150 dall'Unità d'Italia*, Editore Retecamere Scrl – Edizioni Camere di commercio d'Italia, Roma, 2011.

di Roma (5.381 kmq). Basti pensare che, ad esempio, è più ampia di circa 400 kmq rispetto a quella del Molise e ancor di più - quasi 1.600 kmq - rispetto alla Valle d'Aosta.

Ma è dal confronto tra gli abitanti e il territorio che emerge una caratteristica particolarmente accentuata: quella della elevata densità demografica. Alla fine del 2010, ogni kmq dell'Area Vasta ospita in media 318 abitanti (a Prato si arriva addirittura a 684), superiore di oltre 100 unità rispetto ai 201 della media nazionale e, soprattutto, inferiore solo alle tre regioni riconducibili alla Campania, alla Lombardia e al Lazio. Peraltro, anche a testimonianza della vivacità che sembra contraddistinguere il territorio, la popolazione dell'Area Vasta si è accresciuta nell'ultimo quinquennio - identificabile tra l'inizio del 2006 e quello del 2011 - in misura leggermente superiore alla media nazionale (3,5% contro 3,2%) e al di sopra comunque di quanto evidenziato da ben 12 regioni, tra cui tutte quelle appartenenti all'Italia meridionale.



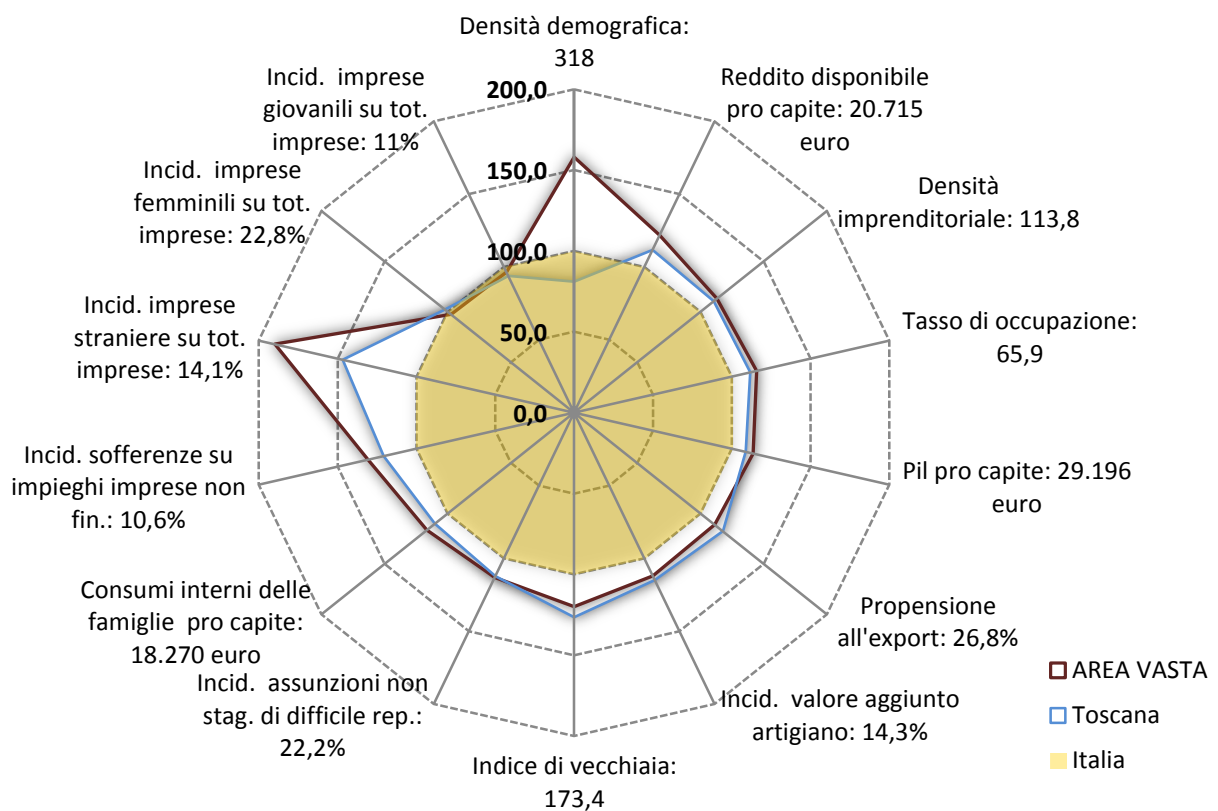
Fonte: elaborazioni su dati Infocamere, Istat, Unioncamere-Istituto Tagliacarne

Alla crescita demografica avrà contribuito sicuramente la componente straniera, significativamente presente nel territorio, non fosse altro per il fatto che circa la metà degli stranieri che risiedono in Toscana vive nell'Area Vasta. Più di 10 su 100 abitanti di questa area è straniero (11,2% a fine 2010), quando nella media nazionale il rapporto scende a 7 su 100. E anche in questo caso, se volgiamo lo sguardo al passato, ritroviamo quella inclinazione dell'area ad attirare immigrati, che fu caratteristica ai tempi dell'era industriale, come effetto di un'elevata vivacità produttiva che faceva del territorio una meta preziosa per tutti coloro alla ricerca di un lavoro. Non stupisce, quindi, come tra le regioni, questa fetta di Toscana assieme all'Emilia-Romagna (11,3%) detenga il primato per presenza straniera tra la popolazione residente. E anche all'interno di una graduatoria provinciale, si collocherebbe (escludendo le singole province che la compongono) al 12° posto, grazie al contributo fornito da Prato (13,6% l'incidenza della popolazione straniera, prima provincia in Italia assieme a quella di Brescia) e da Firenze (11,2%). Contribuendo al 14,8%

del prodotto locale (la media Italia è 12%), gli stranieri sono soggetti attivi dello sviluppo economico dell'area, grazie alla loro capacità di "fare impresa", testimoniata dall'elevata presenza di imprese straniere, pari a circa 14 su 100 - quasi 25mila in valore assoluto -, il doppio rispetto alla media nazionale (7 su 100) e superiore a qualsiasi provincia o regione d'Italia. Se il picco si tocca a Prato, dove si arriva a sfiorare un quinto (23%), a Firenze si registrano valori ancora piuttosto elevati (13%) e un po' meno a Pistoia (8,9%), anche se sempre al di sopra del valore medio nazionale. Imprenditori, ma non solo, visto che la presenza degli stranieri si diffonde in maniera pervasiva tra le maglie dell'intero sistema economico dell'area, considerando che anche in termini di occupati complessivamente considerati l'incidenza degli stranieri (13,8%) è tra le più elevate d'Italia (superiore a tutte le regioni e decima nella graduatoria provinciale).

La presenza straniera, se ben accompagnata da processi di integrazione e inclusione sociale, non solo rappresenta un potenziale bacino per lo sviluppo produttivo dell'area, ma può contribuire anche, attraverso giovani famiglie e spesso numerose, ad attutire nel prossimo futuro il processo di invecchiamento della popolazione, particolarmente presente nell'Area Vasta, dove, per ogni 100 giovani under 15 corrispondono a fine 2010 ben 173 over 64; un rapporto che sebbene si dimostri inferiore alla media regionale di circa 10 unità, si pone al di sopra di quello medio nazionale (144) di quasi 30 unità. Un quadro che pone importanti quanto necessarie riflessioni sulla sostenibilità intergenerazionale, considerando una elevata dipendenza strutturale di coloro che sono al di fuori dell'età lavorativa rispetto a coloro che invece vi rientrano: nell'Area Vasta, ad ogni 100 persone fra i 15 e i 64 anni fanno fronte altre 57 tra under 15 e over 64, laddove la media Italiana o del Centro Italia oscilla tra le 52 e le 54 unità; a livello regionale, solo in Liguria il rapporto è più elevato (pari a 62).

Alcuni indicatori socio-economici dell'Area Vasta Firenze - Prato - Pistoia
 Anni 2010-2011 (valori ITA=100, in parentesi i valori dell'Area Vasta)



Fonte: elaborazioni su varie fonti

Frutto anche delle origini storiche del territorio, l'Area Vasta si contraddistingue in Italia per essere uno dei territori con la più elevata diffusione imprenditoriale. Le 175mila imprese registrate alla fine dello scorso

anno equivalgono ad un rapporto di 114 imprese ogni mille abitanti (solo a Prato si arriva a 133), nettamente superiore alle 101 circa in media nel Paese, nonché alle 111 e alle 109, rispettivamente, della regione Toscana e del Centro Italia. Tra le province sarebbe il 16° territorio (sempre escludendo quelle che la formano), mentre primeggia su tutte le regioni.

La rilevanza dell'imprenditoria dell'Area Vasta trova piena testimonianza nel momento in cui si scopre che le sue 175mila imprese che operano nel territorio superano quelle che si contano in Trentino-Alto Adige e Valle d'Aosta complessivamente considerati (in tutto 124mila imprese), piuttosto che in Friuli-Venezia Giulia (110mila) o in Sardegna (170mila). E nonostante le difficoltà degli ultimi anni, nel periodo 2007-2011 lo stock delle imprese dell'Area Vasta ha sostanzialmente tenuto, segnando una lieve crescita dello 0,2%, che acquisisce valore se si considera che a livello nazionale la variazione è stata della stessa entità ma di segno negativo (-0,2%) e che solo in quattro regioni si è vista un'espansione più marcata.

Entrando con maggiore attenzione all'interno del tessuto imprenditoriale vediamo ancora quel modello produttivo artigianale figlio di un lontano passato, riflesso delle "Arti e mestieri", che viene ancora reso vivo attraverso quel rinnovamento che lo mantiene "al passo con i tempi", ma ben ancorato nel contempo a quelle tradizioni che ancora costituiscono la materia prima della qualità delle produzioni del territorio. Si pensi alla classe di restauratori del legno, alle falegnamerie artistiche, a tutti coloro impegnati nelle lavorazioni del ferro battuto, delle ceramiche, delle lavorazioni su pietra e così via. Nell'Area Vasta tre imprese su dieci sono artigiane (30%; oltre 52mila), mentre solo circa due su dieci in Italia e in nessuna regione, a parte la Valle d'Aosta (peraltro lievemente superiore), tale diffusione è più intensa.

Un artigianato che sembra avere ancora importanti margini di crescita, se si considera che contribuendo al 14,3% del valore aggiunto prodotto nell'area si dimostra meno incisivo rispetto a tante altre regioni del Paese (ben dieci eccetto la Toscana), dove, pur in presenza di una minore diffusione delle imprese artigiane, queste riescono ad incidere maggiormente sulla produzione del territorio. In questo senso lavorare sulla produttività del settore, anche attraverso la creazione di un ambiente più favorevole dal punto di vista infrastrutturale, si rivelerebbe una strategia di grande rilevanza per imprimere quel salto di qualità indispensabile per uscire da una crisi che proprio il mondo artigiano ha colpito più duramente.

Comunque, se in termini produttivi ci sono ancora passi in avanti da fare, sul piano della competitività l'artigianato dell'Area Vasta dimostra grandi "virtù", grazie ad un contributo all'export del territorio sintetizzabile, secondo stime per il 2009, in 13,4 euro ogni 100 euro di vendite all'estero, corrispondenti ad oltre 1 miliardo e 300 milioni di euro, rivelandosi tra i più elevati a livello regionale (solo Valle d'Aosta e Trentino-Alto Adige superano nettamente tale aliquota). In termini assoluti, il valore delle esportazioni delle imprese artigiane dell'Area Vasta è superato solo da Piemonte, Lombardia, Veneto e Emilia Romagna, mentre si dimostra più elevato di quello delle Marche o del Friuli-Venezia Giulia (poco più di un miliardo in entrambe le regioni), ed è pari a quasi il triplo rispetto alla regione meridionale con il valore più alto di export artigiano (l'Abruzzo, con 470 milioni di euro).

Risultato anche di questa competitività dell'artigianato nei mercati internazionali, oltre alla presenza delle medio-grandi imprese ovviamente, l'economia dell'Area Vasta evidenzia in complesso un'apprezzabile propensione all'export, con quasi 27 euro di vendite all'estero nel 2010 ogni 100 euro di valore aggiunto prodotto, superiori di oltre due euro alla media nazionale e, addirittura, di circa 9 rispetto al valore medio del Centro (quasi 18 euro su 100). E comunque sono ben 14 le regioni con un rapporto inferiore a quello dell'Area Vasta, di cui 6 dell'Italia centro-settentrionale (vi rientra anche le Marche) e quasi 70 le province.

Una capacità competitiva sui mercati internazionali frutto di una costante dedizione riservata alla qualità e alla originalità delle produzioni, guidata dal quel mix di creatività, innovazione e tradizione figlio dei saperi e della cultura del territorio: basti pensare che, secondo stime effettuate per il 2010, il 6% del valore aggiunto prodotto dall'Area Vasta è ascrivibile alle imprese collegate alla cultura (da quelle impegnate nella conservazione e valorizzazione del patrimonio storico-artistico a quelle relative ai mass-media, passando per tutte quelle imprese espressione del *Made in Italy*). Con questa quota percentuale è il dodicesimo territorio tra le province (fatta sempre eccezione delle tre province di cui si compone), sostanzialmente il primo assieme a Lazio e Marche (ordinatamente 6,1 e 6%) tra le regioni.

Ancora una volta sono i valori assoluti a trasmettere al meglio la dimensione delle potenzialità dell'Area Vasta: il valore aggiunto del sistema produttivo culturale di questo territorio (2,4 miliardi di euro nel 2010) supera quello di grandi regioni quali la Puglia e la Sicilia, piuttosto che realtà meno grandi e più vicine come le Marche (tutte tra i 2,1 e i 2,2 miliardi di euro).

Certo è che, oltre alle imprese collegate al *Made in Italy*, la dimensione culturale dell'Area Vasta trova piena espressione grazie all'ampia diffusione di tutte quelle attività collegate alla cultura in senso stretto: ne è testimonianza l'elevato indice di specializzazione (pari a 185, corrispondente al rapporto percentuale, per ciascun settore di attività, tra l'incidenza sul totale economia calcolata per l'Area Vasta e quella corrispondente calcolata a livello nazionale) relativo alle attività di biblioteche, archivi, musei e altre attività culturali, al quale potrebbe affiancarsi anche quello relativo alle attività creative, artistiche e di intrattenimento (112).

A prescindere dai fattori sottostanti la competitività, il vantaggio maggiore che può vantare l'Area Vasta nelle relazioni commerciali internazionali è la contrapposizione tra l'elevata propensione all'export e la bassa propensione all'import (26,8 contro 17,7% nel 2010), da cui ne scaturiscono ripercussioni più che positive sulla crescita economica dell'area.

Ritornando al tessuto produttivo, espressione di quel capitalismo molecolare proprio dell'Area Vasta, è la piccola impresa a padroneggiare il tessuto produttivo del territorio: nel 2009, 95 imprese extra-agricole su 100 non superano i 9 addetti (micro-imprese) e altre 4 imprese - sempre su 100 - la soglia dei 49 addetti. Del resto, più della metà (53%) degli occupati lavora proprio nelle micro-imprese, laddove a livello nazionale, invece, la quota resta al di sotto di essa (47%). Quasi simmetricamente, però, la grande impresa esercita un ruolo di minore spessore nell'Area Vasta rispetto a quanto avviene in Italia, dato che in questo spaccato della Toscana nord-orientale meno di 14 addetti su 100 è impiegato nelle grandi imprese (oltre 249 addetti), quando a livello nazionale sono ben 20. La fisionomia imprenditoriale dell'Area Vasta ben si presterebbe allo sviluppo della relazionalità di impresa, indispensabile per tramutare lo svantaggio legato alla dimensione in valore; quel valore ampliato e reso ancor più efficiente e produttivo dal metter a fattor comune know-how e saperi, magari attraverso la formula dei Contratti di rete. Una strada che potrebbe favorire le stesse imprese a puntare con maggiore decisione nella green economy, permettendo anche alle piccole realtà di riuscire a realizzare investimenti in campo green facendo leva sulla convergenza di risorse provenienti da più soggetti verso un obiettivo comune. Ciò perché non sembra ancora che nell'Area Vasta la green economy sia entrata pienamente all'interno del sistema produttivo, alla luce di una quota di imprese che hanno investito negli ultimi quattro anni in prodotti e tecnologie per ridurre l'impatto ambientale² delle proprie produzioni al di sotto della media nazionale (21,6 contro 23,9%), collocandosi nella parte più bassa della graduatoria provinciale, con appena 16 realtà con quote inferiori, mentre tra le regioni si riscontra solo un caso (la Sardegna) di questo genere.

Passando sotto la lente le varie sfaccettature dell'imprenditoria dell'Area Vasta, si focalizza l'attenzione su una diffusione dell'imprenditoria giovanile e femminile che ricalca sostanzialmente quanto evidente a livello nazionale, con 11 imprese giovanili e 23 femminili su 100, pari rispettivamente a 19 e a 40mila imprese presenti nell'area.

Evidenze da leggere comunque in chiave positiva, apprezzando come l'imprenditorialità sia uno strumento, non solo di semplice autoimpiego, ma anche per affermare le proprie aspirazioni e attitudini nel mondo del lavoro, esercitando nel contempo un'azione di inclusione sociale. Ciò che viene svolto in maniera più chiara e diretta dalle iniziative legate alla cooperazione, non eccessivamente evidenti nell'Area Vasta, in virtù di una incidenza delle imprese cooperative che si ferma all'1,6% (2mila 800 alla fine dello scorso anno), quando in Italia arrivano a superare i due punti percentuali (2,4%). Pur tuttavia, le cooperative che appartengono all'Area Vasta vantano un'apprezzabile capacità produttiva, riuscendo a contribuire alla formazione del valore aggiunto dell'area quasi nella stessa misura (4,7% nel 2009) di quanto accada a livello

² Imprese con almeno un dipendente dell'industria e dei servizi che hanno investito tra il 2008 e il 2010 o hanno programmato di investire nel 2011 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale. Per ulteriori dettagli vedi Centro Studi Unioncamere, *Rapporto Unioncamere 2012, Appendice statistica*.

nazionale (4,9%), dove, però, l'incidenza del numero delle unità produttive è superiore. Volendo questa volta proiettare in avanti lo sguardo, sembrerebbe che il fenomeno della cooperazione sia destinato ad accrescere il suo ruolo all'interno dell'Area Vasta, anche solo pensando al fatto che negli ultimi anni, tra il 2007 e il 2011, il numero delle cooperative è cresciuto quasi del 3%, più marcato di quanto accaduto all'interno di tutta la Toscana (1,7%), nel Centro (0,6%) come in Italia, dove si è assistito ad una relativa stagnazione (0,2%). Un volto dell'imprenditoria che più di altri si associa alla crescita del benessere e dell'inclusione sociale dei soggetti, sempre più indispensabile in questo passaggio critico per la società.

Persone, imprese, produzione, ricchezza: questo il circolo virtuoso che fa dell'Area Vasta uno dei territori con il Pil pro capite più alto tra i territori dell'Italia, nel 2010 pari a 29.200 euro, superiore di oltre 3mila euro rispetto a quello medio nazionale (25.700), oltre che a quello stesso della Toscana e del Centro (circa 28mila in entrambi i casi). In questi termini, l'Area Vasta si pone a ridosso delle tre regioni (Valle d'Aosta, Lombardia e Trentino-Alto Adige) in cui si superano i 30mila euro, e a livello provinciale, fatta eccezione di Roma (31.700 euro) e Ancona (29.300), sarebbe il primo territorio del Centro della graduatoria.

Viaggiando tra i settori di attività dell'economia dell'Area Vasta, rivediamo ancora una volta il passato che continua a vivere, osservando quella elevata specializzazione nel sistema moda, a cui si associano tutti i primi cinque settori manifatturieri a maggior assorbimento occupazionale: a partire dall'abbigliamento, dove sono impiegati oltre 12 addetti su 100 del manifatturiero, quasi il triplo rispetto al valore medio del Paese (poco meno di 5) e superiore anche a quello medio regionale (circa 8); segue la filiera delle pelli e cuoio, assorbendo più di 8 addetti su 100; le "altre" industrie tessili (circa 5 addetti su 100, sempre all'interno del manifatturiero); la fabbricazione di calzature (quasi 5); e, infine, la preparazione e filatura delle fibre tessili (4 addetti su 100). Oltre al sistema moda, l'Area Vasta mostra comunque altre importanti vocazioni, come quella del cartario nella provincia di Pistoia e in alcune produzioni legate alla stampa, alla farmaceutica e all'elettronica nella provincia di Firenze³. Questa esclusività di primato detenuta dalle attività interamente collegate al sistema moda è una particolarità del tutto originale dell'Area Vasta, perché, se anche tra i primi cinque più ampi settori manifatturieri della Toscana, piuttosto che del Centro Italia o dell'intero Paese, rientrano attività legate a questa filiera, emergono, tuttavia, anche altre attività di diversa natura, quali la fabbricazione di mobili, uno spaccato dell'alimentare (produzione di prodotti da forno e farinacei) e, nel caso del Centro, anche un'attività legata alla metallurgia, riconducibile alla fabbricazione di elementi da costruzione in metallo, presente anche a livello nazionale assieme al trattamento e rivestimento dei metalli.

Nel terziario, invece, riflesso anche di un territorio che punta sul turismo e vissuto, in generale, da una società improntata al consumo - ciò che potremmo affermare più o meno per l'intero Paese - commercio e ristorazione rappresentano le attività prevalenti.

Il circolo virtuoso dell'Area Vasta si riflette in un mercato del lavoro che visto secondo l'ottica strutturale presenta più luci che ombre, a partire da un tasso di occupazione 15-64 anni (65,9%) superiore nel 2011 di oltre due punti alla media regionale, di quasi cinque a quella del Centro e ben di nove punti percentuali rispetto alla media nazionale. Basti pensare che in una graduatoria provinciale secondo questo indicatore, l'Area Vasta sarebbe il primo territorio del Centro Italia (lo stesso varrebbe anche per il tasso di occupazione femminile, fatta eccezione per Ancona che la precede), superata solo da 15 province e tre regioni (Valle d'Aosta, Trentino-Alto Adige, Emilia-Romagna).

D'altra parte, il bacino occupazionale dell'Area Vasta esprime una forza di non poco conto, considerando che i 646mila occupati in età lavorativa rilevati lo scorso anno superano quelli presenti in ben 11 regioni, tra cui Friuli-Venezia Giulia, Liguria, Marche, Abruzzo e Sardegna. Spinta anche da un quadro occupazionale piuttosto positivo visti i tempi, la popolazione in età lavorativa dell'Area Vasta mostra un'elevata

³ In termini di indici di specializzazione (rapporto percentuale, per ciascun settore di attività, tra l'incidenza sul totale economia calcolata per l'Area Vasta e quella corrispondente calcolata a livello nazionale) i primi tre settori di attività (secondo la classificazione Ateco 2007 a due cifre) per l'Area Vasta risultano le industrie tessili (486), della fabbricazione di articoli in pelle e simili (443) e della confezione di articoli di abbigliamento, in pelle e pelliccia (275). Riguardo al farmaceutico, merita sottolineare come esso sia il sesto settore a più elevata specializzazione dell'Area Vasta (indice pari a 138), mentre il cartario occupa la dodicesima posizione con un indice pari a 113.

partecipazione al mercato del lavoro, riflessa in un tasso di attività che raggiunge il 70,3% (più di 689mila le forze di lavoro in termini assoluti), ripetendo sostanzialmente le stesse distanze rilevate per il tasso di occupazione rispetto alla media regionale, del Centro e nazionale.

Rispecchiando i prevalenti settori di attività economica del territorio, nella top-ten delle professioni più richieste dalle imprese industriali e dei servizi dell'Area Vasta rientrano quelle qualificate nelle attività commerciali, che hanno sfiorato nel 2011 - secondo i risultati del Sistema Informativo Excelsior⁴ - le 2mila unità (come dire una su dieci sul totale delle assunzioni non stagionali previste nell'area), quelle sempre qualificate nella attività turistiche e alberghiere (circa 1.500), assieme ad altre professioni riconducibili al manifatturiero, quali quelle operaie specializzate nel pluri-comparto alimentare-legno-tessile (quasi 1.400, che nel caso dell'Area Vasta si potrebbe parlare anche quasi esclusivamente di tessile), piuttosto che quelle sempre operaie, ma semiqualficate impiegate nell'utilizzo di macchinari per lavorazioni seriali e di montaggio (poco più di mille). Una particolare domanda che spesso si scontra anche con una difficoltà di reperimento, che, ad esempio, nel caso degli operai specializzati nell'alimentare-legno-tessile raggiunge quasi la metà delle assunzioni non stagionali programmate, così come arriva ad un quarto nel caso dell'altra figura operaia citata assieme a quella qualificata nei servizi turistici.

Ad un elevato tasso di occupazione fa da contraltare un tasso di disoccupazione (6,2%) che non sembra attestarsi nel 2011 su livelli particolarmente elevati, dimostrandosi, semmai, inferiore non tanto al valore medio regionale (6,5%) quanto a quello nazionale (8,4%), rispetto al quale lo scarto è di circa due punti percentuali. Comunque, sono ancora poco più di 43mila le persone residenti nell'Area Vasta alla ricerca di un'occupazione, per le quali saranno necessarie le più attente politiche locali del lavoro per ridurre questo numero. E ciò anche considerando come esista all'interno dell'Area Vasta un notevole disallineamento, come già anticipato in precedenza, tra domanda e offerta di lavoro, testimoniato dal fatto che poco più di un quinto delle assunzioni complessive non stagionali programmate nel 2011 dalle imprese del territorio sono state considerate di difficile reperimento: per l'esattezza il 22,2%, due punti e mezzo percentuali oltre la media nazionale (19,7%) e almeno uno e mezzo rispetto a quella del Centro-Italia; basti pensare che tra le regioni sarebbe il quarto territorio per difficoltà più elevate, dopo Friuli-Venezia Giulia, Piemonte e Liguria. Difficoltà che per oltre la metà dei casi (53,4%) sono ascrivibili al ridotto numero di candidati, laddove sia in Toscana che in Italia, in generale, è invece il deficit di preparazione a prevalere. In questo senso, favorire l'interesse delle nuove generazioni verso percorsi di studi più consoni alle esigenze delle imprese significherebbe offrire maggiori opportunità di impiego ai giovani. A maggior ragione se si pensa come la propensione delle imprese verso l'assunzione di giovani under 30 nell'Area Vasta si dimostri piuttosto apprezzabile, visto che nel 2011, secondo i programmi occupazionali delle imprese rilevati dal Sistema Informativo Excelsior, la preferenza verso questi soggetti ha riguardato esplicitamente quasi 36 assunzioni su 100, in linea con la media nazionale e superiore a ben 13 regioni che diventerebbero 14 se si considerasse anche il valore medio della Toscana.

Pur tuttavia, con riferimento ai giovani, in presenza di una domanda di lavoro piuttosto debole, associata ad un verosimile eccesso di offerta, nonché ad un esistente *mismatch* tra queste due componenti, nel mercato del lavoro giovanile aleggiano più ombre che luci, procurate da un tasso di disoccupazione 15-24 anni che nel 2011 per l'Area Vasta ha raggiunto il 27% (corrispondente a 10.300 giovani alla ricerca di un lavoro), più alto di quello medio regionale (24,9%), anche se non dello stesso livello di quello nazionale (29,1%). Sembra migliorare la situazione invece se si considerano gli under 30, secondo cui il tasso di disoccupazione 15-29 anni dell'Area Vasta (15,4%) ritorna al di sotto di quello medio regionale (16,2%), oltre a quello nazionale di circa 5 punti percentuali. Un'evidenza di come in questa area i maggiori problemi di ingresso nel mondo del lavoro si ravvisino più tra gli under 25 che tra gli under 30.

Comunque, grazie alla ricchezza produttiva tipica dell'Area Vasta, con i suoi generali riflessi positivi sul mercato del lavoro, le famiglie che vivono in questo territorio riescono a vantare condizioni economiche

⁴ Il Sistema Informativo Excelsior, progetto realizzato da Unioncamere e Ministero del Lavoro, analizza i fabbisogni professionali e formativi delle imprese previsti nell'anno sulla base di un'indagine che a livello nazionale riguarda un campione di 100mila imprese dell'industria e dei servizi con almeno un dipendente. I dati riportati nella presente nota si riferiscono ai programmi previsti dalle imprese per il 2011.

piuttosto soddisfacenti, alla luce di un reddito disponibile pro capite che, arrivando a toccare nel 2010 i 20.715 euro, si rivela superiore di circa un quinto a quello medio nazionale (17.029 euro). Tra le province, solo Milano, Bologna, Trieste, Forlì e Bolzano presentano valori superiori, mentre a livello regionale sarebbe il territorio più ricco. D'altra parte, il più elevato reddito disponibile delle famiglie spiega anche la bassa incidenza dei nuclei familiari che vivono al di sotto della linea di povertà relativa: solo poco più di 31mila nell'Area Vasta nel 2009, pari a meno di 5 su 100, la metà della media nazionale (11 su 100) e inferiore a tutte le regioni (Toscana compresa), fatta eccezione per la Lombardia, il Veneto e l'Emilia-Romagna. Una ricchezza che permette di perseguire soddisfacenti standard di vita, espressi da un consumo pro capite rilevato nell'Area Vasta superiore alla media nazionale di quasi il 17% (18.270 contro 15.660 euro, sempre nel 2010) e attestandosi al di sopra dei valori di ben 16 regioni su 19 (escludendo dal computo la Toscana).

Merita precisare, tuttavia, che essendo calcolato su base interna, tale consumo incorpora anche quello dei non residenti dell'area, sfruttando così il contributo fornito anche dalla componente legata al turismo, la quale potrebbe avere tuttavia ancora margini di miglioramento, in virtù di una attrattività turistica che rispetto alla media regionale presenta ancora una certa distanza: nella seconda metà dello scorso decennio (2005-2009) si sono contate nell'Area Vasta complessivamente 45 presenze turistiche per abitante, contro le 55 verificate a livello regionale. Se Firenze eccelle con un valore pari a quello della regione, Pistoia si ferma a 45 presenze per abitante, mentre Prato non va oltre le 10. In questo senso, lo sviluppo della dotazione infrastrutturale si dimostrerebbe una leva di grande valore per innalzare la capacità di attrazione turistica del territorio, potenziando non solo le vie di accesso più veloci da qualsiasi parte del mondo, ma anche capillarizzando le comunicazioni all'interno dello stesso territorio in modo da trasformare l'attrattività della stessa Firenze in un vantaggio per l'intera area circostante, avvicinando i turisti all'arte e alla cultura delle altre due province di Prato e Pistoia, senza dimenticare anche le potenzialità dell'attività agriturismo locale.

Inoltre, lo standard di vita delle famiglie che abitano l'Area Vasta non può considerarsi nemmeno al di sopra delle loro possibilità, in virtù, ad esempio, di un ricorso al credito al consumo che in termini pro capite (1.831 euro, nel 2011) è inferiore sia a quello medio regionale sia a quello del Centro (1.900-2.000 euro), ponendosi in linea con la media nazionale (1.842 euro). Sul fronte dei risparmi, invece, il comportamento delle famiglie dell'Area Vasta appare meno incline alla classica forma del risparmio associato ai depositi, dal momento che il valore di questi (bancari e risparmio postale) misurati in termini pro capite, pari a 19.023 euro, è minore sia della media della ripartizione del Centro (23.366) sia di quella italiana (19.784), risentendo, verosimilmente, anche di una diversa propensione al consumo; sono 9 comunque le regioni con valori superiori e 33 le province.

I rapporti tra sistema bancario e famiglie nel caso dell'Area Vasta non evidenziano particolari criticità, grazie a una incidenza delle sofferenze sugli impieghi (3,8%) al di sotto tanto della media del Centro quanto di quella nazionale, in entrambi i casi attorno al mezzo punto percentuale. Basti pensare che sono solo quattro le regioni (Toscana esclusa) che hanno un rapporto sofferenze su impieghi per questi soggetti più basso. Semmai, le criticità sulla solvibilità si acutizzano nel caso delle imprese, verosimilmente alle prese con difficoltà di natura congiunturale ascrivibili a ritardi dei pagamenti da parte dei clienti o di natura strutturale legate invece ai ritardi della PA, tali da rendere la loro liquidità ai minimi termini. Infatti, il rapporto sofferenze su impieghi nell'Area Vasta riferito proprio alle imprese supera il 10 per cento (10,6%), attestandosi oltre la media nazionale di quasi tre punti percentuali (8,1%), come oltre a quella regionale o del Centro di quasi un punto percentuale.

Inoltre, dalla generale interdipendenza tra flussi e stock, il livello reddituale più elevato delle famiglie dell'Area Vasta si configura come uno dei principali fattori sottostanti la formazione del patrimonio delle famiglie, che nel 2010 ha raggiunto i 401mila euro medi per famiglia, circa 20mila in più rispetto alla media del Centro-Italia e nazionale. A livello regionale, l'Area Vasta sarebbe l'ottava per patrimonio medio delle famiglie più elevato, lasciandosi alle spalle le altre 12 (fatta eccezione per la Toscana).

In una visione d'insieme, l'Area Vasta si dimostra quindi un territorio dalle grandi potenzialità produttive, tale da rendere il contesto di riferimento, a partire dalla dotazione infrastrutturale, di notevole importanza per la sua crescita. Chiaramente, la densità demografica e imprenditoriale, associata alla componente

immigrata e turistica rendono ancor più strategiche le politiche volte ad ampliare le infrastrutture del territorio, contribuendo a creare un ambiente favorevole per il benessere economico quanto sociale dell'intera collettività locale.

1.2 Integrazione economica e competitività delle imprese

Delineare il profilo socio-economico, in termini quantitativi e qualitativi, con l'obiettivo di definire l'Area Vasta, cosa rappresenti in termini produttivi e come essa si differenzi dal resto del territorio regionale e nazionale, analizzandone i principali indicatori demografici ed economici, aiuta senza dubbio a comprendere il ruolo che il territorio assume nello scacchiere globale.

Tuttavia, in un contesto internazionale sempre più interconnesso, in cui l'espandersi del processo di globalizzazione favorisce competitivamente le economie più capaci di relazionarsi con l'esterno, in virtù della considerazione per cui non sono più i territori a competere, ma la commistione e l'alchimia di essi all'interno delle produzioni, emerge come ogni realtà locale abbia bisogno delle altre per poter eccellere sui mercati, in una continua ridefinizione tra competitività territoriale e collaborazione tra sistemi produttivi.

Quelle società che, per necessità o per lungimiranza, hanno compreso come questo sia il nodo cruciale per favorire il benessere delle loro popolazioni, di imprese e di cittadini, hanno di fatto attivato una serie di azioni finalizzate ad alimentare le relazioni tra tessuti imprenditoriali e quindi anche tra persone di diversa provenienza, nelle quali gli investimenti infrastrutturali hanno svolto un ruolo cruciale.

Ovviamente, la relazionalità tra sistemi imprenditoriali deriva dalla presenza di un sistema infrastrutturale efficiente e moderno. I trasporti e le comunicazioni, che per lungo tempo sono stati considerati un mero (seppur importante) strumento per produrre efficientemente e trasportare merci in mercati altrimenti irraggiungibili, in tale connotazione assumono una serie ulteriore di funzioni certamente di maggior respiro, prime delle quali quelle di avvicinare i territori tra loro, ridurre la perifericità, promuoverne le caratterizzazioni e le peculiarità.

L'espansione del traffico stradale, l'intasamento dei cieli, il ricorso a sempre più moderne tecnologie di comunicazione telematica ed informatica, l'elevazione dell'etere a nuova dimensione sociale, sono solo i riflessi della sete di relazioni che l'economia e la civiltà umana esprimono sempre più avidamente.

Queste motivazioni hanno indotto in questo lavoro a soffermarsi, in via propedeutica all'analisi delle problematiche infrastrutturali dell'area, su quali siano e che portata abbiano le relazioni che interessano l'Area Vasta in termini di attività imprenditoriali e flussi commerciali.

Si tratta di individuare gli aspetti che descrivono il potenziale del territorio di attivare relazioni con l'esterno (attraverso la localizzazione o delocalizzazione di unità locali direttamente afferenti alla sede di impresa) e con i mercati (attraverso l'analisi del posizionamento delle merci), in quanto sono questi i due legami che maggiormente sintetizzano il nesso tra sviluppo imprenditoriale e dotazione infrastrutturale.

In altre parole, un sistema infrastrutturale efficiente permette di ottenere ritorni non solo per ciò che riguarda il potenziale di sviluppo endogeno (attraverso una migliore fluidificazione delle risorse interne) ma anche e soprattutto, nell'era della globalizzazione, un miglioramento del potenziale attrattivo di risorse imprenditoriali e commerciali, da sempre strumenti di ricchezza e efficientamento dell'economia locale.

Nel primo caso, quindi, nello sviluppo delle analisi viene presentata una rapida sintesi dei numeri che descrivono il potenziale di relazionalità del sistema imprenditoriale locale (ed il posizionamento delle tre province sullo scenario nazionale) a cui si ricollega il concetto di infrastruttura come volano dello sviluppo; nel secondo caso, si analizza la dinamica delle esportazioni dell'Area Vasta al fine di descrivere il potenziale competitivo delle produzioni locali nell'evoluzione degli scenari di globalizzazione. Anche in questa circostanza, il collegamento con il tema dell'infrastrutturazione del territorio appare evidente e di particolare rilievo.

Il potenziale attrattivo e delocalizzativo dell'Area Vasta

Per ciò che riguarda le relazioni imprenditoriali, è normalmente in uso analizzarne il potenziale attrattivo su scala internazionale al fine di far emergere il grado di fruibilità territoriale che l'ambiente economico internazionale percepisce. Tuttavia, la gran parte delle relazioni economiche di un territorio si attivano a partire dalle connessioni presenti entro i confini nazionali.

Tale presupposto spinge ad indagare su quale sia e che portata abbia il potenziale relazionale dell'Area Vasta e delle sue province nei confronti del resto d'Italia, facendo riferimento ai legami che le imprese plurilocalizzate di ogni territorio attivano con le loro unità locali dislocate sul territorio nazionale.

Nell'Area Vasta, il numero di addetti attivi nelle unità locali extra-agricole presenti, al 2009, è pari a 543.743. Di questi addetti, 472.703 fanno riferimento a unità locali che, o in quanto sede di impresa, o in quanto localizzate nella stessa provincia in cui ha luogo la sede d'impresa, sono direttamente collegate con l'Area Vasta. Ripartendo il valore per le tre province, si evidenziano 312.879 addetti a Firenze, 73.894 addetti a Pistoia e 85.930 a Prato. Ovviamente, considerando il territorio oggetto d'analisi come un'unica aggregazione, alla quota di addetti appena citata si associa anche un'altra componente rilevante rappresentata da tutti quegli addetti che operano sul territorio ma le cui unità locali di appartenenza fanno riferimento ad imprese localizzate in altre province dell'Area Vasta. Si tratta, per esempio, di unità locali di Firenze che hanno la sede di impresa a Prato, di imprese di Pistoia che hanno localizzato parte dell'attività a Firenze, e così via.

La rilevanza di questa componente produttiva si deve al fatto che è questo l'elemento di relazionalità la cui intensità eleva l'aggregazione di province a vero e proprio sistema imprenditoriale integrato. Tale quantità di addetti, che potremmo definire di *interconnessione interna*, risulta pari (dati Istat riferiti al 2009) a quasi 10mila unità (9.863 per l'esattezza). Essi sono ripartiti in 2.702 addetti di unità locali relazionate tra Pistoia e Firenze, 1.578 tra Prato e Pistoia, 5.583 tra Firenze e Prato.

Tralasciando le relazioni intra-provinciali e le interconnessioni tra province, l'obiettivo centrale dell'analisi è quello di misurare il potenziale relazionale nazionale esercitato dall'Area Vasta. Preliminarmente, è possibile affermare come, a livello Italia, osservando i collegamenti tra sistemi imprenditoriali su scala provinciale, ben 2,3 degli oltre 17,5 milioni di addetti attivi nell'industria e nei servizi (il dato non comprende gli occupati irregolari), fanno riferimento a unità locali con sede di impresa collocata al di fuori del territorio provinciale. Tale valore, pari al 13,1% del totale degli addetti, sintetizza una *proxy* dell'interdipendenza generata dalle pressioni localizzative e attrattive di ogni provincia nei confronti dell'esterno, giustificando l'importanza dello sviluppo del sistema infrastrutturale nell'alimentare la relazionalità tra imprese, la loro strutturazione dimensionale e geografica nonché, in ultima istanza, la diffusione della ricchezza prodotta nei poli industriali maggiormente competitivi.

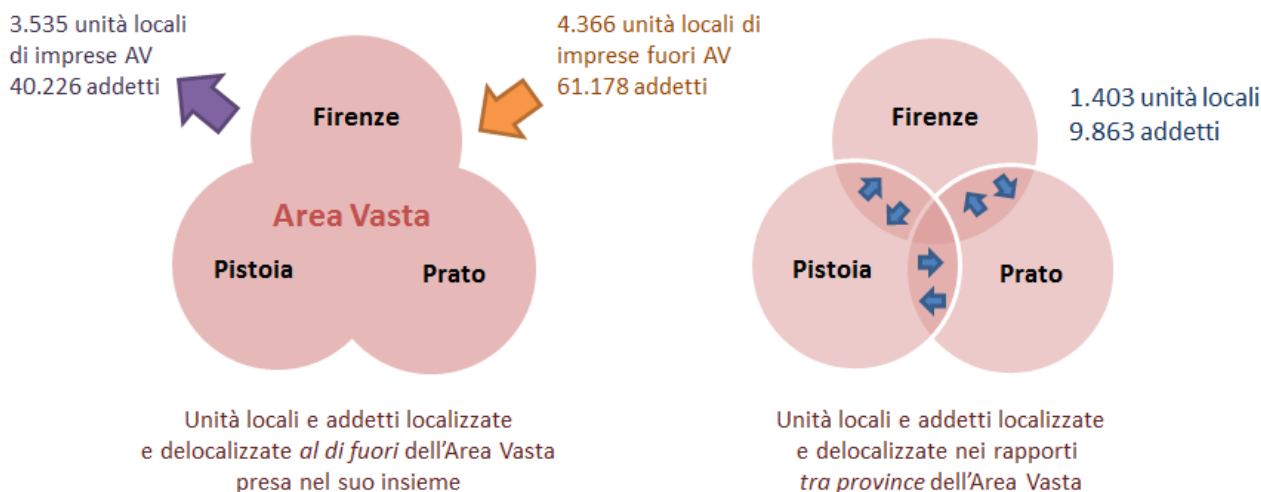
Nel complesso, il numero di addetti regolari provenienti dalla localizzazione di unità locali di imprese extra-agricole con sede al di fuori dell'Area Vasta risulta pari all'11,3% del totale. Ciò vuol dire che una larga fetta della popolazione attiva, superiore alle 60mila unità, dipende strategicamente dalla capacità delle infrastrutture di attivare quei collegamenti e quelle interconnessioni già più volte richiamata.

A una prima lettura, emerge quindi come il valore percentuale di localizzazione degli addetti alle imprese extra-agricole nell'Area Vasta mostri un differenziale negativo rispetto la media nazionale (11,3% contro 13,1%). Tuttavia, tale differenziale rilevato deriva dalla considerazione delle relazioni tra le tre province come interne. Sommando invece tali relazioni con quelle verso l'esterno (per garantire una miglior comparazione statistica con le altre province italiane), si ottengono oltre 71mila addetti localizzati che offrono una quota sul totale addetti interni di unità locali (541mila circa) esattamente uguale alla media nazionale (13,1%).

La gran parte della localizzazione di addetti provenienti da imprese di altre province fa riferimento alle unità locali fiorentine (49.218 addetti), mentre nelle restanti province di Prato e Pistoia, si contano, rispettivamente, 5.343 e 6.616 addetti.

Le relazioni imprenditoriali tra imprese ed unità locali extra-agricole nell'Area Vasta (AV)

Anno 2009 (numero di addetti)



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Non solo in termini assoluti, ma anche adottando i valori percentuali, il fenomeno degli addetti localizzati sul totale degli interni premia comunque la provincia di Firenze, con una quota pari al 13,4%, che cresce fino al 14,5% considerando anche le relazioni con le altre province dell'Area Vasta (sempre ai fini di un più corretto confronto con le altre province italiane). La provincia di Pistoia si colloca in posizione intermedia, con un valore pari all'8,0% (11,2% considerando l'attrazione da Firenze e Prato) mentre in coda, si annota una quota pari ad appena il 5,7% di Prato (9,0%). In entrambi questi ultimi due casi, tuttavia, è utile annotare come i valori espressi, quand'anche riferiti alle relazioni tra province all'interno dell'Area Vasta, manifestino un differenziale rispetto la media nazionale dapprima ricordata (13,1%).

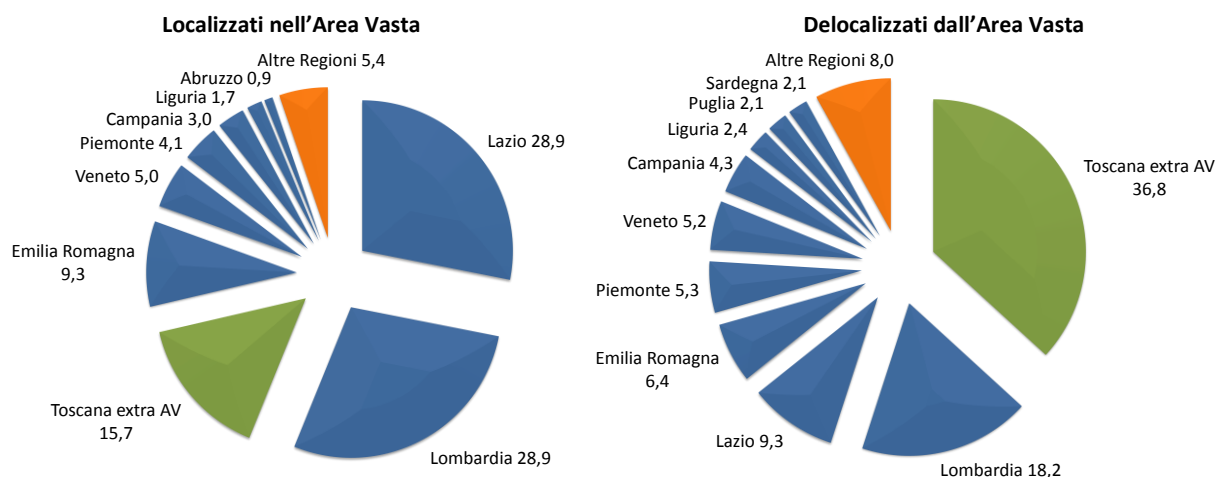
Dal punto di vista territoriale, è interessante notare come i due flussi di localizzazione e delocalizzazione mostrino una composizione piuttosto differenziata. Per ciò che riguarda gli addetti localizzati nell'Area Vasta, oltre la metà di essi fa riferimento alle imprese lombarde o laziali (28,9% in entrambi i casi). Le altre province toscane, invece, assorbono il 15,7% del fenomeno, il che rappresenta una quota pari a meno della metà di quella relativa agli addetti delocalizzati (36,8%).

Ciò evidenzia chiaramente la diversa caratterizzazione del sistema produttivo dell'Area Vasta con quello delle grandi realtà metropolitane di Roma e Milano. Nel primo caso, un'alta percentuale di delocalizzazione sulle altre province della Toscana indica come la portata relazionale sia per lo più da intendere su scala regionale. Nel secondo caso, il peso elevato nella localizzazione di addetti dell'Area Vasta è da leggersi come capacità delle due grandi realtà metropolitane di tessere relazioni dominanti con il sistema produttivo dell'area nord-orientale della Toscana.

Altre regioni che mostrano rilevanti livelli di relazionalità con l'Area Vasta sono rappresentate dall'Emilia Romagna (9,3% di localizzazione e 6,4% di delocalizzazione), il Piemonte (4,1% e 5,3%) e il Veneto (5,0% e 5,2%). Tra le regioni del Mezzogiorno, solo la Campania mostra interconnessioni relativamente elevate, con un numero di addetti che rappresenta il 3,0% del fenomeno localizzativo e il 4,3% di quello delocalizzativo.

Rimandando all'analisi dei flussi di trasporto, è interessante notare, infine, come la presenza di difficoltà di collegamento infrastrutturale abbiano riflessi evidenti sulle relazioni imprenditoriali. Regioni molto vicine, ma scarsamente collegate, come quella marchigiana, fanno sì che le rispettive incidenze sul totale degli addetti localizzati o delocalizzati siano quasi inesistenti (0,2% e 1,3% del totale nazionale). In altri casi, come quello ligure, invece, l'assenza di ostacoli geomorfologici alimentano le possibilità di relazioni tra sistemi imprenditoriali.

Le relazioni imprenditoriali tra imprese ed unità locali extra-agricole dell'Area Vasta (AV) con le regioni italiane
 Anno 2009 (quota % del numero di addetti localizzati o delocalizzati)



Fonte: elaborazioni su dati Istat

La graduatoria riportata offre una panoramica del potenziale relazionale esercitato dalle province italiane, comprendendo quelle riferibili all'Area Vasta. Tralasciando alcune province interessate nella metà del secolo scorso dalla localizzazione di importanti siti industriali inerenti la Cassa del Mezzogiorno (Taranto e Campobasso in primis), la maggior parte delle province più "attraenti" risultano essere localizzate vicino importanti snodi infrastrutturali (la A24 a L'Aquila, la A1 a Lodi e Frosinone), a dimostrazione del ruolo esercitato dai trasporti nel determinare il tasso di industrializzazione di un territorio.

Graduatoria delle province italiane per indice di localizzazione

Anno 2009 (addetti alle unità locali di imprese con sede al di fuori della provincia per 100 addetti alle UL)

Pos.	Provincia	Addetti localizzati	Totale addetti alle unità locali	Indice di localizzazione
1	Taranto	29.257	115.263	25,4
2	Gorizia	10.376	41.805	24,8
3	L'Aquila	14.536	63.711	22,8
4	Lodi	13.294	60.195	22,1
5	Frosinone	27.314	125.554	21,8
6	Vercelli	11.450	54.528	21,0
7	Campobasso	9.863	49.276	20,0
8	Trieste	14.164	73.887	19,2
9	Livorno	19.863	104.605	19,0
10	Alessandria	25.334	135.591	18,7
40	Firenze	53.273	366.152	14,5
83	Pistoia	9.280	83.174	11,2
101	Vicenza	29.654	325.821	9,1
102	Prato	8.487	94.417	9,0
103	Macerata	9.257	104.125	8,9
104	Pesaro e Urbino	11.030	125.771	8,8
105	Trapani	6.378	73.201	8,7
106	Barletta-Andria-Trani	6.437	74.239	8,7
107	Lecce	13.144	157.285	8,4
108	Ragusa	4.563	60.598	7,5
109	Fermo	4.255	58.224	7,3
110	Bolzano	11.745	183.184	6,4
Media province Area Vasta		71.040	543.743	13,1
ITALIA		2.302.047	17.510.994	13,1

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Se questa è la panoramica delle relazioni che l'Area Vasta attiva in entrata, è altrettanto utile annotare come esista un'altra fetta di economia esercitata dal territorio che non crea ricchezza in esso ma altrove, attraverso la delocalizzazione di unità locali che hanno origine dall'area nord-orientale della Toscana. In tal senso, il numero di addetti direttamente delocalizzati delle imprese locali risulta essere di notevole portata e pari, al 2009, ad oltre 40.226. Di questi, 31.944 fanno riferimento ad imprese localizzate in provincia di Firenze, 3.036 in provincia di Pistoia e 5.246 in provincia di Prato.

La graduatoria della capacità delocalizzativa delle province mostra come le aree caratterizzate da un sistema economico più florido e un sistema produttivo più strutturato abbiano maggiori capacità di delocalizzare le proprie attività oltre i confini provinciali, attraverso l'apertura o l'acquisizione di unità locali. In tal senso, ovviamente, sono le province di Milano e Roma a mostrare performance migliori. In entrambi i casi, gli indici di delocalizzazione (addetti delocalizzati sul totale addetti alle imprese con sede in provincia) sono pari a 30,1 e 29,8.

Le province dell'Area Vasta, in tal senso, mostrano una capacità localizzativa comparativamente superiore a quella delocalizzativa. Tuttavia, nel confronto con le altre province italiane, si evidenzia un rapporto più equilibrato tra flussi centrifughi e centripeti. Firenze e Prato, dotate di sistemi manifatturieri più strutturati, figli degli anni del successo di quella che può essere definita "epoca distrettuale", hanno nel tempo favorito la nascita di legami dominanti con il resto del territorio nazionale; ciò spiega i soddisfacenti posizionamenti nella particolare graduatoria nazionale (23esima e 26esima). Anche Pistoia mostra un posizionamento comparativamente migliore, pur se con valori assoluti decisamente inferiori che suggeriscono una minor integrazione del territorio con i sistemi imprenditoriali dell'Italia.

Graduatoria delle province italiane per indice di delocalizzazione

Anno 2009 (addetti di UL in altre province con sede di impresa in provincia per 100 addetti alle imprese)

Pos.	Provincia	Addetti delocalizzati	Totale addetti alle imprese	Indice di delocalizzazione
1	Milano	549.505	1.822.683	30,1
2	Roma	473.058	1.587.533	29,8
3	Siena	25.039	101.341	24,7
4	Trieste	16.744	76.467	21,9
5	Bologna	85.808	425.811	20,2
6	Monza	52.404	285.222	18,4
7	Torino	136.619	790.093	17,3
8	Reggio Emilia	34.322	212.732	16,1
9	Novara	15.600	112.939	13,8
10	Genova	37.324	273.546	13,6
23	Firenze	36.174	349.053	10,4
26	Prato	9.263	95.192	9,7
59	Pistoia	4.652	78.546	5,9
101	Nuoro	727	27.163	2,7
102	Viterbo	1.534	59.517	2,6
103	Brindisi	1.619	64.238	2,5
104	Messina	2.629	109.175	2,4
105	Trapani	1.638	68.461	2,4
106	Imperia	1.154	49.082	2,4
107	Foggia	2.114	92.295	2,3
108	Siracusa	1.410	64.696	2,2
109	Lecce	3.052	147.193	2,1
110	Ogliastra	120	9.411	1,3
Media province Area Vasta		50.089	522.791	9,6
ITALIA		2.302.047	17.510.994	13,1

Fonte: elaborazioni su dati Istat

In generale, è interessante notare come, al di là degli immediati benefici nell'attrarre attività produttive sui territori, le realtà economiche più avanzate risultino anche quelle capaci di attivare flussi in entrambi le direzioni. Dalla graduatoria delle prime dieci province stilata in base all'indice di integrazione (addetti delocalizzati o localizzati sul totale addetti interessati), emerge come la provincia più integrata sia quella di Milano (36,3). Seguono Roma (35,8), Trieste (34,1) e Siena (32,4), mentre più staccate si posizionano altre province settentrionali.

Delle tre province toscane considerate, solo Firenze si posiziona su valori elevati, ma comunque inferiori a quello medio italiano (22,2). Pur manifestando un ovvio vantaggio in termini di interconnessione imprenditoriale su scala nazionale rispetto alle altre due province dell'Area, in considerazione dell'importanza assunta da questa provincia all'interno dell'economia nazionale (Firenze è tra le primissime province italiane per importanza storica e culturale), è tuttavia evidente la presenza di una serie di ostacoli legati alle difficoltà del sistema infrastrutturale locale di facilitare relazioni produttive. Difficoltà che si palesano ancor di più per ciò che riguarda Prato e Pistoia, posizionate in 69esima e 79esima posizione.

Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per indice di integrazione imprenditoriale
Anno 2009 (addetti delocalizzati e localizzati per 100 addetti ad unità locali o imprese del territorio)

Pos.	Provincia	Addetti delocalizzati (Out)	Addetti localizzati (In)	Totale addetti Out/In	Indice di integrazione*
	Milano	549.505	176.665	726.170	36,3
2	Roma	473.058	148.787	621.845	35,8
3	Trieste	16.744	14.164	30.907	34,1
4	Siena	25.039	11.482	36.521	32,4
5	Lodi	7.227	13.294	20.521	30,4
6	Bologna	85.808	55.973	141.781	29,4
7	Torino	136.619	119.102	255.720	28,1
8	Alessandria	17.152	25.334	42.487	27,8
9	Gorizia	1.670	10.376	12.047	27,7
10	Vercelli	4.811	11.450	16.260	27,4
23	Firenze	36.174	53.273	89.447	22,2
69	Prato	9.263	8.487	17.750	17,1
79	Pistoia	4.652	9.280	13.932	15,9
101	Agrigento	1.531	6.191	7.722	12,5
102	Salerno	7.533	20.547	28.079	12,3
103	Pesaro e Urbino	4.878	11.030	15.908	12,2
104	Bolzano	11.805	11.745	23.550	12,1
105	Barletta-Andria-Trani	2.706	6.437	9.143	11,9
106	Fermo	2.262	4.255	6.517	10,8
107	Trapani	1.638	6.378	8.016	10,7
108	Ogliastra	120	984	1.104	10,6
109	Ragusa	1.749	4.563	6.313	10,1
110	Lecce	3.052	13.144	16.195	10,1
	Media province Area Vasta	50.089	71.041	121.130	20,4
	ITALIA	2.302.047	2.302.047	4.604.095	23,2

* L'indice rapporta gli addetti delocalizzati e localizzati a un totale di addetti che somma agli addetti alle unità locali gli addetti di unità locali esterne di imprese locali

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Il posizionamento competitivo delle produzioni locali nel processo di globalizzazione

Uno degli aspetti che nel tempo ha caratterizzato le economie delle province di Firenze, Prato e Pistoia risiede, come per la gran parte delle realtà distrettuali italiane, nella capacità di competere sui mercati internazionali in fasce di prezzo e qualità elevate, pur se in settori standardizzati e a basso contenuto tecnologico. Tale particolare posizionamento sullo scacchiere globale delle economie locali è stato possibile grazie ad una cultura produttiva sedimentata nel corso dei secoli e fondata sulla cura dei materiali, l'attenzione ai particolari, la flessibilità e la capacità di soddisfare le esigenze più raffinate dei consumatori. L'elevata capacità di apportare alle produzioni standardizzate innovazioni incrementali, poi, hanno favorito un continuo riposizionamento delle stesse in condizioni di vantaggio tali da permettere la nascita di extraprofitti ed il susseguente consolidamento dell'immagine dei marchi più rappresentativi.

Ancora ad oggi, il saldo tra esportazioni ed importazioni è frutto della prolungata condizione di vantaggio appena ricordata, a dimostrazione di come, nonostante le difficoltà alimentate dalla globalizzazione e dai problemi strutturali del territorio (soprattutto sul fronte infrastrutturale), l'attività produttiva dell'industria manifatturiera sia ancora uno dei principali strumenti per la creazione di ricchezza e benessere.

L'eccedenza delle esportazioni sull'import riferibile al 2011 (pari a circa 4,3 miliardi di euro considerando solamente l'industria manifatturiera), fornisce un contributo utile in termini di creazione di ricchezza sul territorio, soprattutto alla luce della stagnazione prolungata della domanda interna che caratterizza non solo l'area compresa tra le tre province toscane ma l'Italia nel suo complesso. A livello di singoli settori di attività economica, la quasi totalità del surplus commerciale dell'Area è da attribuire al sistema moda, ovvero alle attività del tessile, dell'abbigliamento, della concia e calzature (3,8 miliardi di euro); anche la meccanica offre un contributo determinante (1,3 miliardi di euro) che è per lo più frutto del processo di *upgrading* dell'attività distrettuale, spesso non più focalizzata sulla produzione di beni tradizionali quanto sull'offerta di beni strumentali per la loro produzione.

Nonostante i risultati appena citati, che di fatto manifestano ancora un ruolo certamente attivo dell'industria nell'economia territoriale, con l'intensificazione del processo di globalizzazione, l'apporto congiunto dei capitali e delle capacità organizzative e distributive provenienti da alcuni Paesi Occidentali unite alla disponibilità di forza lavoro e risorse materiali di alcuni Paesi in Via di Sviluppo che negli anni precedenti avevano implementato un sistema legislativo *market friendly*, hanno di fatto incrinato la possibilità di ripetere nel lungo periodo un modello per molto tempo risultato vincente.

La presenza crescente di innovazioni radicali sul fronte dei processi e della distribuzione hanno di fatto amplificato i vantaggi in termini di costo di queste economie emergenti assorbendo, in breve tempo, la diffidenza di gran parte dei consumatori nell'acquisto di prodotti "*Made in elsewhere*".

Molti produttori che in Italia così come sul territorio toscano (e soprattutto nelle province di Firenze, Prato e Pistoia) avevano trovato quelle esternalità ambientali (tipiche delle aree distrettuali) necessarie per competere su scala globale, si sono trovati di fatto costretti ad esternalizzare fasi produttive o spesso l'intero ciclo in nuove aree a basso contenuto di qualità ma capaci di offrire risorse strategiche a prezzi contenuti. Tuttavia, il processo di delocalizzazione delle fasi più standardizzate, giunto con ritardo e minor diffusione nell'Area Vasta, non ha favorito gli effetti benefici che in altri Paesi avanzati si sono manifestati per via della scarsa strutturazione delle imprese sul profilo organizzativo e dimensionale.

In altre parole, mentre in precedenza le tre province oggetto d'analisi erano favorite dalla capacità di eccellere nella qualità produttiva attraverso miglioramenti continui dei prodotti, con l'intensificazione del processo di globalizzazione la partita competitiva si è progressivamente spostata sul fronte dell'organizzazione, della distribuzione e della finanza, da sempre punti deboli del sistema imprenditoriale italiano e quindi dell'Area Vasta. Tra l'altro, proprio la necessità di competere sul fronte dell'organizzazione e dell'interconnessione distributiva per acquisire domanda di beni su scala internazionale non ha fatto altro che alimentare il ruolo delle infrastrutture dei trasporti e comunicazione nel promuovere lo sviluppo delle vendite oltreconfine. Ciò è da leggersi come un aspetto delicato per l'Italia che, come ricordato in precedenza, mostra un evidente ritardo in termini di dotazione infrastrutturale.

Esportazioni per settori economici e comparti dell'industria manifatturiera nell'Area Vasta, in Toscana ed in Italia
Anno 2011 (valori assoluti in milioni di euro, composizione percentuale)

	Valori assoluti (in milioni di euro)				Composizione percentuale sul totale economia			
	Area Vasta	Resto della Toscana	TOSCANA	ITALIA	Area Vasta	Resto della Toscana	TOSCANA	ITALIA
Alimentare	315	525	840	18.564	2,7	2,8	2,8	4,9
Bevande	241	429	671	5.804	2,1	2,3	2,2	1,5
Tabacco	0	4	4	21	0,0	0,0	0,0	0,0
Tessile	1.578	123	1.701	9.764	13,6	0,7	5,6	2,6
Abbigliamento	1.670	400	2.070	16.608	14,4	2,1	6,9	4,4
Pelli e calzature	2.573	1.652	4.225	15.541	22,2	8,9	14,0	4,1
Legno e prodotti in legno	33	40	73	1.560	0,3	0,2	0,2	0,4
Carta e prodotti in carta	153	773	926	6.015	1,3	4,2	3,1	1,6
Stampa	1	0	1	39	0,0	0,0	0,0	0,0
Prodotti petroliferi	2	534	536	16.770	0,0	2,9	1,8	4,5
Chimica	361	824	1.185	24.911	3,1	4,4	3,9	6,6
Farmaceutica	417	410	827	15.311	3,6	2,2	2,7	4,1
Gomma e plastica	261	182	443	13.776	2,2	1,0	1,5	3,7
Minerali non metalliferi	123	587	710	8.729	1,1	3,2	2,4	2,3
Metallurgia	144	5.097	5.241	30.892	1,2	27,4	17,4	8,2
Prodotti in metallo	201	313	514	17.452	1,7	1,7	1,7	4,6
Elettronica	380	187	567	12.881	3,3	1,0	1,9	3,4
Prodotti elettrici	171	583	754	20.298	1,5	3,1	2,5	5,4
Meccanica	1.789	2.004	3.794	68.418	15,4	10,8	12,6	18,2
Mezzi di trasporto	157	448	606	25.017	1,4	2,4	2,0	6,7
Altri mezzi di trasporto	67	1.402	1.469	11.391	0,6	7,5	4,9	3,0
Mobili	325	179	504	8.061	2,8	1,0	1,7	2,1
Altre attività manifatturiere	265	1.543	1.808	11.932	2,3	8,3	6,0	3,2
Industria Manifatturiera	11.226	18.242	29.468	359.757	96,9	98,0	97,6	95,7
TOTALE	11.584	18.618	30.201	375.850	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Il profilo settoriale di specializzazione che caratterizza l'Area Vasta, aiuta a comprendere, almeno in parte, le difficoltà appena ricordate. Oltre la metà dei circa 11,5 miliardi di euro complessivamente esportati durante il 2011 ha origine dalle imprese attive nel Sistema moda (tessile, abbigliamento, pelletteria e calzature), ovvero da una delle tipologie produttive più colpite dalla concorrenza dei nuovi Paesi emergenti.

Altra tipologia produttiva di rilevanza primaria nel panorama manifatturiero locale è rappresentata senza dubbio dalla meccanica che, al 2011, assorbe il 15,4% del totale esportato. Una percentuale che è superiore alla media regionale (12,6%), pur manifestando un differenziale negativo rispetto alla media nazionale (18,2%). Differentemente, la metallurgia, che nelle altre province toscane assorbe oltre un quarto del totale esportato, nell'Area Vasta incide per appena l'1,2%, a dimostrazione delle profonde differenze che in alcuni casi emergono tra le due ripartizioni sub regionali qui proposte.

Il processo di globalizzazione non ha tardato a manifestare i suoi effetti sulla dinamicità del sistema manifatturiero locale. Nel medio periodo, le esportazioni dell'Area Vasta si sono ridotte del 2,3% (-2,5% nel manifatturiero). Si tratta di un comportamento in controtendenza con quanto emerso nella parte restante della regione Toscana dove la crescita ha manifestato livelli eccezionali (+26,9%), viste le difficoltà. Considerando come l'unica fonte di contrasto alla contrazione del Prodotto Interno Lordo sia attualmente rappresentata dall'attrazione di domanda estera, il quadro sembra particolarmente critico per le tre province qui oggetto d'analisi. Anche nel confronto con la media nazionale si evidenzia un differenziale negativo che, tuttavia, risulta di portata minore.

Dinamica delle esportazioni per settori economici e comparti dell'industria manifatturiera nell'Area Vasta, in Toscana ed in Italia

Anni 2011-2010 e 2011-2007 (variazioni percentuali)

	2011-2010				2011-2007			
	Area Vasta	Resto della Toscana	TOSCANA	ITALIA	Area Vasta	Resto della Toscana	TOSCANA	ITALIA
Alimentare	10,0	5,1	6,9	9,6	21,9	29,3	26,4	28,5
Bevande	9,0	13,8	12,0	11,1	2,8	27,0	17,0	23,3
Tabacco	291,8	15,5	23,9	18,8	75,1	4,9	9,1	32,7
Tessile	5,4	9,6	5,7	8,8	-17,6	12,5	-16,0	-12,9
Abbigliamento	13,4	18,5	14,4	10,7	12,4	-3,5	9,0	-1,1
Pelli e calzature	26,5	17,1	22,7	16,4	29,2	2,7	17,3	8,6
Legno e prodotti in legno	4,5	0,4	2,2	11,7	-37,5	4,0	-19,8	-7,5
Carta e prodotti in carta	-9,0	6,8	3,9	5,3	6,6	4,5	4,8	6,9
Stampa	-47,7	130,9	-24,7	-10,6	38,5	353,4	90,8	35,0
Prodotti petroliferi	53,0	6,0	6,1	13,4	-22,4	50,2	49,8	27,6
Chimica	5,8	10,1	8,8	10,3	9,2	25,7	20,2	11,5
Farmaceutica	11,1	-8,9	0,2	9,6	81,9	-25,6	6,0	27,7
Gomma e plastica	8,6	4,5	6,9	11,5	6,2	3,4	5,0	4,6
Minerali non metalliferi	5,1	4,3	4,4	2,7	-21,6	-11,9	-13,8	-13,6
Metallurgia	12,3	75,7	73,0	32,4	8,1	191,8	178,8	17,9
Prodotti in metallo	19,8	-21,6	-9,4	9,0	2,3	15,6	10,0	-4,5
Elettronica	-0,4	16,5	4,6	11,0	-6,5	21,8	1,3	3,9
Prodotti elettrici	-1,0	-10,3	-8,4	4,7	-41,3	27,6	0,8	-6,8
Meccanica	-7,6	3,1	-2,2	13,9	-16,6	1,2	-8,0	-0,5
Mezzi di trasporto	3,1	16,1	12,4	10,6	-28,5	-11,7	-16,8	-12,1
Altri mezzi di trasporto	-17,8	5,3	3,9	-4,1	-81,5	-8,9	-22,7	-0,8
Mobili	-4,9	5,1	-1,5	3,9	-28,9	-1,3	-21,1	-16,0
Altre attività manifatturiere	-1,6	-3,4	-3,1	6,9	4,5	2,3	2,6	0,7
Industria Manifatturiera	7,8	17,8	13,8	11,5	-2,5	26,6	13,7	3,3
TOTALE	7,8	17,7	13,7	11,4	-2,3	26,9	13,8	3,0

Fonte: elaborazioni su dati Istat

In termini settoriali, in linea con quanto ricordato fino ad ora, tale differenziale può essere spiegato dalle due differenti specializzazioni commerciali. Nelle altre province della Toscana, il peso rilevante della metallurgia ha favorito le esportazioni complessive sulla scia di una domanda globale tra le più dinamiche e seconda solo a quella dei prodotti petroliferi. Nell'Area Vasta, la performance del Sistema moda mostra connotazioni discordanti. Ad una contrazione dei volumi esportati per il tessile (-17,6%), infatti, hanno seguito aumenti delle esportazioni nell'abbigliamento (+12,4) e nella concia e calzature (+29,3%), a dimostrazione di un progressivo spostamento del territorio verso le fasi finali della filiera, notoriamente più inclini a sfruttare le esternalità positive presenti su territori economicamente avanzati quali l'Area Vasta di fatto è. Si tratta di un processo in atto anche in altre tipologie produttive che non incide solo sulle province toscane ma che interessa tutte le grandi economie occidentali. Altri comparti di secondaria importanza, tuttavia, mostrano livelli di crescita interessanti che derivano anche dalla maggior dinamicità espressa a livello globale: la farmaceutica (+81,9%) e la chimica (+9,2%) appartengono senz'altro a tale categoria.

L'alimentare (+21,9%), invece, cresciuto a ritmi elevati quasi ovunque in Italia, deve tale progresso al naturale riparo del settore nei confronti dei processi di delocalizzazione insiti nella globalizzazione. I prodotti alimentari, infatti, hanno un maggior legame con il territorio nel senso fisico del termine; ciò induce le imprese a mantenere il presidio locale ed i mercati ad esigerlo con sempre più consapevolezza.

Tralasciando il medio periodo e concentrando l'attenzione sull'anno appena concluso, caratterizzato da un quadro favorevole per le esportazioni italiane (+11,5%), l'Area Vasta ha segnato una variazione certamente positiva ma comunque più contenuta (+7,8%) che ha alimentato il processo di riavvicinamento dei livelli di competitività delle imprese locali alla media nazionale. A livello settoriale, si percepisce facilmente come il differenziale negativo dell'Area Vasta sia per lo più determinato dal comportamento delle imprese attive nel settore della meccanica (-7,6%). Durante il 2011, la variazione del flusso di esportazioni del settore, che

ha un'incidenza non certo trascurabile all'interno dell'economia locale, ha mostrato un andamento in controtendenza sia con le altre province toscane (+3,1%), sia con l'Italia nel suo complesso (+13,9%).

Esportazioni per continenti ed aree geo-economiche nell'Area Vasta, in Toscana ed in Italia
Anno 2011 (valori assoluti in milioni di euro, composizione percentuale)

	Valori assoluti (in milioni di euro)				Composizione percentuale			
	Area Vasta	Resto della Toscana	Toscana	ITALIA	Area Vasta	Resto della Toscana	TOSCANA	ITALIA
EUROPA	7.553	11.970	19.523	260.592	65,2	64,3	64,6	69,3
<i>Unione Europea</i>	5.668	8.518	14.186	210.482	48,9	45,8	47,0	56,0
<i>Altri Paesi europei</i>	1.885	3.452	5.337	50.110	16,3	18,5	17,7	13,3
AFRICA	524	722	1.245	16.001	4,5	3,9	4,1	4,3
<i>Africa Nord</i>	326	419	745	10.762	2,8	2,2	2,5	2,9
<i>Altri Paesi Africani</i>	198	303	501	5.239	1,7	1,6	1,7	1,4
AMERICA	1.299	2.591	3.890	39.683	11,2	13,9	12,9	10,6
<i>America Nord</i>	898	1.567	2.465	25.556	7,8	8,4	8,2	6,8
<i>America Centro-Sud</i>	401	1.024	1.426	14.127	3,5	5,5	4,7	3,8
ASIA	2.095	3.111	5.206	53.281	18,1	16,7	17,2	14,2
<i>Medio Oriente</i>	544	1.222	1.766	18.471	4,7	6,6	5,8	4,9
<i>Asia Centrale</i>	227	253	480	6.084	2,0	1,4	1,6	1,6
<i>Asia Orientale</i>	1.324	1.635	2.960	28.726	11,4	8,8	9,8	7,6
OCEANIA ed altri territori	113	224	337	6.291	1,0	1,2	1,1	1,7
MONDO	11.584	18.618	30.201	375.850	100,0	100,0	100,0	100,0
PAESI DINAMICI	2.061	3.438	5.499	66.063	17,8	18,5	18,2	17,6
<i>PAESI BRIC</i>	800	1.200	2.000	27.840	6,9	6,4	6,6	7,4
<i>PAESI NEXT</i>	1.261	2.238	3.499	38.224	10,9	12,0	11,6	10,2
MONDO	11.584	18.618	30.201	375.850	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Differentemente, il sistema moda nel suo complesso ha mostrato evidenti segnali di miglioramento. Alla luce di quanto sostenuto in precedenza sul cambiamento dell'organizzazione delle filiere su scala globale, sia l'abbigliamento che la concia hanno mostrato una crescita a doppia cifra, pari rispettivamente al +13,4% ed al +26,5%. Lo stesso non può dirsi per il tessile (+5,4%), la cui crescita è risultata debole se confrontata con il totale economia dell'area (+7,8%) e con l'analogo valore settoriale a livello nazionale (+8,8%).

Uno dei principali effetti dell'attuale crisi (che spesso si confonde tra le cause) è stato senza dubbio quello di accelerare il processo di sostituzione del potere economico dai Paesi avanzati a quelli in via di sviluppo o, in termini geografici, da quelli occidentali a quelli orientali. Ad una sostanziale difficoltà nel mantenere i livelli di ricchezza prodotti nelle economie post-industriali dell'Europa e del Nord America, infatti, si è associata la crescita dei paesi emergenti (in particolare i BRIC) che, attraverso l'adozione di politiche a favore dell'attività d'impresa, hanno attutito gli impatti della recessione, diventando mercati sempre più appetibili per gli investitori esteri e alimentando così tassi di crescita di notevole entità. Ciò implica come, nell'analisi del posizionamento degli esportatori localizzati nelle tre province qui analizzate, uno degli aspetti cruciali per comprendere possibili scenari evolutivi sia rappresentato dalla localizzazione dei flussi e dalla capacità delle imprese locali di accedere alla nuova domanda proveniente dai Paesi BRIC, non a caso denominati "Paesi della crescita" da un recente articolo del *Financial Times*.

Nel 2011, il 7,4% delle esportazioni italiane è da associare alla domanda di questi Paesi a cui si aggiunge un ulteriore 10,2% derivante da altri dodici Paesi ad economia non ancora avanzata denominati NEXT⁵ e che fanno riferimento a quelle "altre" economie che negli ultimi anni hanno mostrato evidenti segnali di crescita. Come si vedrà, si tratta di una percentuale certamente in crescita ma che comunque cela un ritardo di posizionamento rispetto alle altre grandi economie europee solo in parte ultimamente assorbito. In tal senso, l'Area Vasta mostra un'incidenza percentuale analoga a quella italiana ed a quella delle altre

⁵ I Paesi NEXT, trattati all'interno del capitolo 1.8 del Rapporto Unioncamere 2012, sono: Indonesia, Hong Kong, Thailandia, Emirati Arabi Uniti, Corea del Sud, Malesia, Taiwan, Polonia, Turchia, Argentina, Singapore, Sud Africa.

province toscane, il che conferma la necessità di agire per migliorare la capacità di usufruire dei vantaggi insiti nella localizzazione commerciale nelle aree geo-economiche caratterizzate da maggiore dinamicità.

Dinamica delle esportazioni per continenti ed aree geo-economiche nell'Area Vasta, in Toscana ed in Italia
Anni 2011-2010 e 2011-2007 (valori assoluti in milioni di euro, composizione percentuale)

	2011-2010				2011-2007			
	Area Vasta	Resto della Toscana	Toscana	ITALIA	Area Vasta	Resto della Toscana	TOSCANA	ITALIA
EUROPA	7,6	24,4	17,3	11,4	-0,7	32,5	17,3	-0,8
<i>Unione Europea</i>	3,1	14,9	9,9	8,8	-5,7	10,1	3,2	-5,3
<i>Altri Paesi europei</i>	24,0	56,6	43,3	23,3	18,1	166,3	84,5	23,9
AFRICA	-28,4	-17,2	-22,3	-10,2	-17,9	4,7	-6,2	-60,4
<i>Africa Nord</i>	-42,5	-36,1	-39,1	-19,6	-34,4	-11,4	-23,2	-26,3
<i>Altri Paesi Africani</i>	20,1	40,1	31,5	17,9	39,8	39,9	39,9	-47,4
AMERICA	20,1	26,8	24,5	17,4	-9,1	18,4	7,5	-39,9
<i>America Nord</i>	19,3	27,6	24,4	12,5	-14,5	-5,0	-8,7	-34,4
<i>America Centro-Sud</i>	22,0	25,7	24,6	27,3	5,6	90,2	55,2	-47,7
ASIA	16,9	-0,1	6,1	14,9	-0,2	21,1	11,5	-17,6
<i>Medio Oriente</i>	5,7	6,0	5,9	14,5	-30,9	-3,9	-14,2	-57,4
<i>Asia Centrale</i>	11,8	-11,9	-2,1	7,1	5,8	65,9	30,8	34,4
<i>Asia Orientale</i>	23,3	-2,3	7,7	17,1	20,5	42,8	31,9	71,5
OCEANIA ed altri territori	-4,4	27,9	14,9	17,8	30,4	18,6	22,3	21,7
MONDO	7,8	17,7	13,7	11,4	-2,3	26,9	13,8	3,0
PAESI DINAMICI	23,6	4,4	10,9	17,0	7,0	44,1	25,8	22,9
<i>PAESI BRIC</i>	28,1	11,5	17,6	17,1	6,6	101,1	48,5	30,1
<i>PAESI NEXT</i>	21,0	1,0	7,4	17,0	7,3	25,1	18,0	18,2
MONDO	7,8	17,7	13,7	11,4	-2,3	26,9	13,8	3,0

Fonte: elaborazioni su dati Istat

Ad una crescente domanda dei Paesi in Via di Sviluppo, si è associata una contrazione di quella del continente europeo che deriva per lo più dai nodi irrisolti della crisi che hanno ridotto drasticamente il potenziale di crescita dei Paesi in esso localizzati. L'Area Vasta colloca circa i due terzi delle proprie esportazioni nel continente europeo e quasi la metà nei Paesi comunitari, il che induce a riflettere sulle possibili ripercussioni di un'eventuale *debacle* dell'Unione Europea. In termini comparativi, tuttavia, l'esposizione delle tre province selezionate appare inferiore a quella regionale e nazionale, il che lascia intravedere un piccolo sostegno a favore dei futuri tassi di crescita dell'*export* locale.

L'elemento che tuttavia sembra destare maggiore interesse riguarda senza dubbio la capacità del territorio di stimolare la domanda proveniente dall'Asia Orientale e derivante dalle intense relazioni imprenditoriali che negli anni si sono strette, specie per ciò che riguarda i settori della moda (vedi il tessile a Prato), con alcune realtà del continente (Cina in primis). Non a caso, l'incidenza percentuale delle esportazioni verso tali Paesi risulta ben più elevata di quella media regionale (9,8%) e di quella nazionale (7,6%). Una visione dinamica del fenomeno, tuttavia, mostra come tale vantaggio storico si sia leggermente ridotto negli ultimi cinque anni per via di un tasso di crescita pari ad "appena" il +20,5% per l'area nord orientale della regione (+42,8% per le restanti province localizzate in Toscana e +71,5% per l'Italia). Ciò nonostante, al netto degli altri Paesi africani, che assorbono una quota minima delle esportazioni dell'Area Vasta, è comunque l'Est asiatico a mostrare maggior dinamicità, tra l'altro confermata anche per il 2011 (+23,3%).

Diversamente, la domanda dei Paesi aderenti all'Unione Europea ha mostrato una debole ripresa (+3,1%), anche in termini comparativi con il resto della Toscana (+14,9%) e con l'Italia nel suo complesso (+8,8%). Il processo di transizione tra le economie mature a quelle dinamiche è peraltro confermato dai dati inerenti l'America del Nord (Stati Uniti e Canada). Nonostante la ripresa del 2011 (+19,3%), il medio periodo vede una contrazione pari al -14,5% che, pur se ad un ritmo inferiore a quello italiano, evidenzia un continuativo arretramento nell'*appealing* verso quest'area.

Come visto, dunque, l'Area Vasta, pur mantenendo ancora un vantaggio indiscusso rispetto a gran parte delle realtà economiche italiane per via di un sistema manifatturiero storicamente connotato da un'elevata capacità di accesso ai mercati internazionali, ha subito più di altri gli effetti della crisi e dei processi di globalizzazione. Ciò ovviamente è da leggersi parimenti per ciò che riguarda la capacità di attrarre investimenti e implementare relazioni internazionali e territoriali.

Le carenze sul fronte infrastrutturale non fanno altro che amplificare, ed in alcuni casi giustificare, i problemi appena evidenziati. In un'economia globale sempre più integrata in cui sono le relazioni tra territori a decretare il successo di ogni località, l'impossibilità di fluidificare tali flussi, siano di persone, merci, idee o informazioni, alimenta l'isolamento velocizzando il declino di quelle società che, orgogliose del loro passato, festeggiano a spese del futuro.

I dati sulla movimentazione di merci in entrata ed uscita, a livello nazionale così come di Area Vasta, hanno evidenziato come, negli ultimi dieci anni, i flussi commerciali da e verso questo territorio abbiano verificato andamenti divergenti in considerazione delle modalità di trasporto adottate. Sempre più merci sono movimentate con forme alternative di trasporto (aereo in primis). Ciò nonostante, esiste ancora un certo ritardo rispetto ai principali concorrenti europei che deriva dall'impossibilità per molte imprese di adottare nuove soluzioni logistiche per via di una minore strutturazione dimensionale ed organizzativa. L'unica via, per la maggior parte delle imprese localizzate in Italia come nell'Area Vasta rimane quella dell'utilizzo del trasporto su gomma, ormai obsoleto e spesso deleterio per l'economia e la salute delle popolazioni.

Mostra un certo fascino osservare come risolvere gli annosi problemi strutturali del sistema imprenditoriale legati ad aspetti organizzativi, finanziari e dimensionali abbia riflessi positivi su una molteplicità di questioni divenute ormai rilevanti: sulla competitività nei mercati esteri, sulla capacità di affrontare gli effetti della globalizzazione, su altri aspetti tra cui quello della rimodulazione ed innovazione delle modalità di trasporto di cose e persone. Quel fascino che intere popolazioni hanno subito di fronte alla qualità dei nostri prodotti, del significato che essi hanno rappresentato ed ancora rappresentano. Quel fascino che ben presto andrà perduto se non si interverrà su alcune questioni di assoluto rilievo, come le carenze infrastrutturali.

2. L'asset infrastrutturale alla base della competitività

2.1 Gli indicatori di dotazione infrastrutturale

L'Unioncamere, con la collaborazione dell'Istituto Tagliacarne, al fine di colmare una carenza nelle statistiche necessarie alla programmazione territoriale e alla valutazione delle opportunità di investimento a livello locale, ha sviluppato misurazioni della dotazione infrastrutturale su scala provinciale.

La necessità di costruire indicatori infrastrutturali si scontra con vincoli di origine diversa, il primo dei quali è rappresentato dalla necessità di quantificare entità di diversa natura (lunghezza rete stradale come posti letto disponibili negli ospedali), per poi sintetizzarli in indici comparabili, a loro volta da sintetizzare fino ad arrivare a indici di dotazione infrastrutturale di sintesi.

Le infrastrutture rappresentano infatti un fenomeno dalla natura intrinsecamente eterogenea: sono classificabili come tali le reti stradali come gli ospedali, gli aeroporti come le scuole. Il percorso metodologico di riconduzione all'unità dei dati sulle infrastrutture passa per l'inquadramento delle stesse in categorie omogenee.

Le elaborazioni Unioncamere definiscono in particolare dieci raggruppamenti: rete stradale, rete ferroviaria, porti, aeroporti, impianti e reti energetico-ambientali, strutture e reti per la telefonia e la telematica, reti bancarie e di servizi vari, strutture culturali e ricreative, strutture per l'istruzione e strutture sanitarie.

Le analisi presentate costituiscono un approfondimento di queste elaborazioni, aggiornate in occasione della X Giornata dell'economia⁶, concentrando l'attenzione sul territorio dell'Area Vasta e inquadrando in particolare la categoria delle infrastrutture di trasporto, particolarmente importanti per lo sviluppo delle economie locali.

2.2 Le infrastrutture di trasporto

Come già accennato in precedenza, il tema della quantificazione della dotazione di infrastrutture di trasporto può essere affrontato elaborando una sintesi generale degli indicatori infrastrutturali di categoria. Considerata l'assenza di infrastrutture portuali, tale sintesi è stata realizzata per l'Area Vasta con riferimento alla rete stradale, alla rete ferroviaria e agli aeroporti.

I risultati di questa sintesi, mettono in evidenza che, delle 107 province italiane, solamente 37 fanno segnare un livello di dotazione infrastrutturale superiore alla media nazionale, mentre le altre 70 ne rimangono al di sotto. In particolare, le prime posizioni della graduatoria stilata in base ai valori dell'indicatore di sintesi sono occupate da Varese, Trieste, Roma e Venezia. L'elevata posizione occupata da Varese si spiega con la presenza sul territorio di una infrastruttura di notevole rilievo (Milano Malpensa) che si estende esclusivamente su porzioni di otto comuni afferenti alla provincia di Varese. Per Trieste, invece, il risultato è il frutto di una presenza di servizi particolarmente densa a fronte di un territorio di piccolissime dimensioni (il capoluogo giuliano con i suoi sei comuni e 212 kmq di superficie è di fatto la provincia più piccola del nostro Paese) che fa sì che i denominatori siano particolarmente modesti, ovvero che alla densa presenza corrisponde una modesta domanda potenziale.

⁶ Le fonti utilizzate riguardano aggregati grezzi, o in termini fisici (lunghezza complessiva della rete stradale, l'estensione delle piste aeroportuali, ecc.) e aggregati che arricchiscono di contenuto qualitativo le risorse considerate arricchendone il servizio fornito (ad esempio la presenza di tre corsie nelle autostrade, ecc.).

Il percorso parte da una serie di dati elementari, aggregati ottenendo indicatori di "assorbimento" infrastrutturale per ciascuna "categoria". Tali indicatori vengono poi rapportati con indicatori di domanda potenziale/effettiva per ciascuna categoria, consentendo di misurare il livello di utilizzo/efficacia delle infrastrutture stesse. Gli indicatori di categoria possono a loro volta essere aggregati in voci di sintesi, come nel caso delle infrastrutture di trasporto o, più in generale, delle infrastrutture economiche (prevalentemente rivolte allo sviluppo dell'attività delle imprese) e sociali (prevalentemente orientate al soddisfacimento di bisogni delle famiglie).

Dall'analisi dei risultati si nota che per quanto riguarda le province più popolate d'Italia, si ha una netta dicotomia fra province "sufficienti" e "insufficienti".

Da un lato si trovano infatti Roma e Milano che fanno segnare una dotazione infrastrutturale largamente sopra la media, soprattutto con riferimento a Roma (terza con un valore dell'indicatore pari a 246,9), mentre la provincia meneghina si attesta su un più modesto 18 esimo posto con un surplus infrastrutturale del 25,2% rispetto alla media nazionale. Tra queste due realtà si inserisce la più performante fra le province dell'Area Vasta, vale a dire Firenze, che raggiunge la decima posizione, facendo registrare un indice di 155,1.

**Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per indice di dotazione
infrastrutturale dei trasporti**

Anno 2009-2011

Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)	Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)
1	Varese	445,8	98	Biella	37,3
2	Trieste	280,0	99	Medio Campidano	35,5
3	Roma	246,9	100	Macerata	34,7
4	Venezia	199,5	101	Oristano	34,3
5	Genova	198,2	102	Sondrio	33,4
6	Bologna	195,6	103	Belluno	31,1
7	Savona	174,1	104	Nuoro	29,4
8	Brindisi	165,7	105	Prato	28,3
9	Rimini	160,5	106	Ogliastra	23,6
10	Firenze	155,1	107	Ragusa	19,4
56	Pistoia	79,7			
Area Vasta					124,0
ITALIA					100,0

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

Dall'altro lato si trovano invece Napoli, Torino e Bari che, pur collocandosi nella prima metà della classifica, presentano tutte situazioni di deficit.

Tornando al dettaglio dell'Area Vasta, si nota come Pistoia si collochi, sia pure di pochissimo, nella seconda metà della graduatoria, con una differenza di oltre 20 punti rispetto alla media nazionale che ne fa la settima provincia di tutta la regione con solamente Grosseto, Siena e Prato alle spalle. Proprio quest'ultima, la più giovane fra le province toscane, registra una delle situazioni meno positive del Paese, considerando che in tutta la penisola solamente l'Ogliastra e Ragusa vivono una situazione più difficile.

In ogni caso, il dato di Firenze, visto l'enorme peso che il capoluogo regionale esercita nell'ambito dell'Area Vasta, fa sì che la situazione delle infrastrutture di trasporto del complesso delle tre province emerga come più che soddisfacente. Se le tre province costituissero un tutt'uno, il numero indice complessivo ammonterebbe infatti a 124,0 e consentirebbe all'area di collocarsi intorno alla 20esima posizione fra tutte le province italiane, superando di gran lunga le risultanze del complesso delle altre sette province residuali della regione, che si attesterebbero su un livello complessivo di 95,6 con indici positivi per Pisa, Livorno e Massa-Carrara che sarebbero controbilanciati dai risultati modesti delle altre quattro circoscrizioni territoriali. Appare significativo il fatto che, prendendo a confronto i dati regionali, l'Area Vasta rappresenterebbe la terza regione in Italia per dotazione di infrastrutture di trasporto, seconda solo a Lazio e Liguria.

La rete stradale

Per quanto concerne l'indice di dotazione infrastrutturale stradale, la situazione si presenta pressoché in equilibrio fra province al di sopra e al di sotto della media nazionale. Le prime posizioni della classifica sono "egemonizzate" dalle quattro province liguri e le piemontesi Novara, Vercelli e Alessandria, tutte premiate per il fatto di essere attraversate da importanti snodi autostradali, come l'Autostrada dei Fiori per quanto riguarda le province del Ponente Ligure, la Genova-Livorno per quel che concerne le province del Levante e la Genova-Gravellona Toce per quel che riguarda le province piemontesi.

Le grandi province appaiono invece fortemente penalizzate, in quanto solamente Torino, fra le quattro aree maggiormente popolate del Paese, fa segnare un valore al di sopra della media nazionale, peraltro di modesta entità (+2,9%) e tale da non consentire alla provincia di andare oltre la 50esima posizione. Le altre tre realtà "metropolitane" evidenziano deficit che vanno dal 10,6% di Milano al 25,4% di Napoli passando per il 22,3% di Roma. Anche le piccole realtà appaiono essere piuttosto sofferenti, visto che tra le dieci realtà meno abitate solamente due (Rieti e Valle d'Aosta) riescono ad emergere in modo consistente rispetto alla media nazionale assestandosi rispettivamente a valori intorno a 131,0 e 127,0.

Per quanto concerne l'Area Vasta, si osserva come sia Firenze sia Pistoia occupino posizioni di rilievo. A differenza di quanto accade per le infrastrutture di trasporto prese nel loro complesso, emerge la posizione di Pistoia, con un valore complessivo di 127,4 che ne fa la 22esima provincia in Italia nella relativa graduatoria. Scalando di 13 posizioni, si trova poi Firenze, che si assesta su un valore di 118,5. In conseguenza di ciò ne deriva che, nonostante il modesto risultato della provincia di Prato (indice pari a 40,8, 100esima posizione in Italia), l'Area Vasta registra un indice infrastrutturale per la categoria di 112,0, che collocherebbe il territorio intorno al quarantesimo posto tra le province, e in una situazione di vantaggio rispetto al resto della regione, che arriverebbe a sfiorare la fatidica "quota 100", ma ne rimarrebbe al di sotto per poco più di un punto percentuale.

Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per indice di dotazione infrastrutturale delle strade e autostrade Anno 2009-2011

Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)	Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)
1	Savona	263,0	98	Ogliastra	43,5
2	Vercelli	235,6	99	Trieste	43,1
3	Novara	234,9	100	Prato	40,8
4	Alessandria	226,4	101	Ragusa	39,5
5	Imperia	224,0	102	Latina	38,2
6	Genova	220,8	103	Olbia-Tempio	37,7
7	La Spezia	211,0	104	Carbonia-Iglesias	34,5
8	Frosinone	199,9	105	Sondrio	33,3
9	Lucca	189,4	106	Lecco	33,0
10	Piacenza	174,9	107	Medio Campidano	28,3
22	Pistoia	137,4			
35	Firenze	118,5			
	Area Vasta				112,0
	ITALIA				100,0

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

L'approccio analitico attraverso il quale vengono calcolati gli indicatori infrastrutturali consente anche di mettere in evidenza nell'ambito di ciascuna categoria i fattori, ovvero gli indicatori di base, che contribuiscono ad esaltare (oppure a deprimere) i risultati ottenuti con il calcolo degli indici di sintesi⁷. La realizzazione di questo esercizio sulla rete stradale, e focalizzato sulle province dell'Area Vasta, mette in evidenza come sia Firenze che Pistoia abbiano come punti di forza tutto ciò che è connesso alla rete autostradale.

Per quanto riguarda Firenze, il punto di forza delle autostrade di cui dispone è da ritrovarsi nella vastità dei suoi punti di accesso (oltre che dal capoluogo, la rete è accessibile anche dal secondo comune più popoloso, Scandicci, da Sesto Fiorentino oltre che da Barberino del Mugello, per un totale di popolazione direttamente servita dall'autostrada pari al 48,1%). Appare anche notevole il consistente livello di automazione delle uscite, che consente quindi almeno in termini potenziali una maggiore facilità di entrata/uscita dalla rete. A questo si aggiunge anche quella che può essere definita una attenzione particolare alla manutenzione delle strade di minore scorrimento, come ad esempio quelle che fanno capo alle amministrazioni provinciali.

Il profilo di Pistoia appare più o meno simile. Pur rimanendo al di fuori della più importante arteria autostradale italiana (la A1), la provincia può comunque annoverare tre accessi alla autostrada A11, vale a dire quelli di Pistoia, Montecatini Terme e Chiesina Uzzanese, in cui si colloca il 39,6% della popolazione provinciale. Tale quota di popolazione, più contenuta rispetto a quella di Firenze, viene però controbilanciata dall'altissima presenza di automazione delle stazioni, che consente a Pistoia di collocarsi meglio rispetto a Firenze.

Come visto in precedenza, i risultati di Prato sono meno positivi. Ciò accade sia per i dati sulle autostrade (penalizzati dal fatto che il territorio è attraversato dalla A1 senza la possibilità di potervi accedere, aspetto non controbilanciato dall'ingresso nel capoluogo alla autostrada A11 e dalla modesta automazione), ma anche per la modesta estensione complessiva delle rete extra-autostradale, con particolare riferimento alle strade statali e provinciali. E visto che sotto quest'ultimo aspetto neanche le province di Firenze e Pistoia appaiono presentare dati particolarmente elevati, l'Area Vasta risulta complessivamente penalizzata rispetto al resto del territorio toscano per quanto concerne la rete stradale secondaria, mentre mantiene un considerevole vantaggio per quanto riguarda le autostrade.

Punti di forza e di debolezza della rete stradale e autostradale nelle province di Firenze, Pistoia, Prato, nel complesso dell'Area Vasta e nel resto della regione Toscana

	Firenze	Pistoia	Prato	Area Vasta	Resto della Toscana
Km di autostrade	+	+	-	-	-
Km di strade statali	-	-	-	-	+
Km di strade provinciali	-	-	-	-	+
Km di strade comunali	-	+	+	-	+
Km di autostrade a 3 corsie	-	-	-	-	-
Numero di porte autostradali	+	+	-	+	+
Numero di stazioni (caselli) autostradali	+	+	+	+	-
Numero di porte Viacard	+	+	-	+	+
Numero di porte Telepass	+	+	-	+	+
Spesa provinciale per la manutenzione stradale	+	-	-	-	-

Fonte: elaborazioni su dati Anas, Aiscat, Autostrade per l'Italia

⁷ In particolare, per valutare questi aspetti, ci si è concentrati sul confronto rispetto alla media nazionale di ogni singolo indicatore considerato.

La rete ferroviaria

Su 107 province italiane, solamente 48 vedono un livello di dotazione infrastrutturale superiore a quello medio nazionale, con una sostanziale presenza di tutte le tre macro aree geografiche del Paese. Il ruolo di leadership in virtù della loro posizione strategica, che ne fa un punto di riferimento importante sia per la direttrice Nord-Sud che per quella Est-Ovest, è occupato da Bologna e da Firenze, con il capoluogo felsineo che stacca quello toscano di circa 50 punti (313 contro 263).

Per trovare la prima provincia del Nord-Ovest invece è sufficiente scendere al quinto posto, dove si trova La Spezia, mentre la realtà meridionale più positiva è Vibo Valentia, che si colloca al terzo posto. Relativamente alle grandi aree metropolitane del Paese, da un lato troviamo Roma, Napoli e Milano, che svettano rispetto alla media nazionale rispettivamente del 56, 21 e 18%, e dall'altro Torino, che con il suo 75,9% appare ancora piuttosto indietro. Al contrario, le realtà meno popolate tendono a presentare livelli piuttosto modesti, se è vero che sette delle ultime dieci province in termini di popolazione residente tendono ad evidenziare rilevanti livelli di deficit infrastrutturale ferroviario.

Per quanto riguarda le altre due province dell'Area Vasta, si confermano le tendenze viste nei due precedenti paragrafi, con Pistoia in posizione superiore rispetto a Prato, con un valore sopra la media nazionale di 1,8 punti percentuali (47esima posizione a livello nazionale), mentre Prato, con il suo valore di 44,0 scende in 86esima posizione. In generale, comunque, l'Area Vasta, grazie alla performance di Firenze, con un valore dell'indice (203,1) pari a più del doppio rispetto al benchmark nazionale, supera di gran lunga il pur positivo 113,7 del resto della regione. Se le province di Firenze, Pistoia e Prato fossero un tutt'uno sarebbero in grado di raggiungere la quarta posizione in Italia tra le province, mentre con riferimento alle regioni rappresenterebbero la posizione di maggior rilievo.

Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per indice di dotazione infrastrutturale della rete ferroviaria Anno 2009-2011

Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)	Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)
1	Bologna	313,1	98	Ragusa	18,7
2	Firenze	262,6	99	Ogliastra	18,7
3	Vibo Valentia	229,0	100	Cagliari	15,7
4	Terni	217,2	101	Olbia-Tempio	15,6
5	La Spezia	191,2	102	Oristano	13,1
6	Ancona	188,6	103	Belluno	12,6
7	Livorno	187,3	104	Carbonia-Iglesias	11,7
8	Alessandria	185,7	105	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	10,0
9	Brindisi	184,5	106	Biella	10,0
10	Trieste	183,8	107	Medio Campidano	9,6
47	Pistoia	101,8			
86	Prato	44,0			
Area Vasta					203,1
ITALIA					100,0

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

Per quanto riguarda Firenze, sostanzialmente tutti gli indici elementari elaborati sono da considerarsi punti di forza. Fa eccezione solamente il relativo deficit di treni Frecciabianca⁸ in partenza dalle stazioni del capoluogo, che di fatto impediscono o ridimensionano la quantità di collegamenti diretti con alcune località

⁸ Con i termini Frecciarossa, Frecciargento e Frecciabianca si intendono tre distinti livelli di servizio operati da Trenitalia mediante sistema di treni veloci con un livello qualitativo progressivamente decrescente. I Frecciabianca si pongono come una categoria intermedia fra gli InterCity e i treni in servizio ad Alta Velocità (Frecciargento e Frecciarossa).

del Nord, come Genova o Torino, o del Sud, come la Puglia, che è più che largamente compensato dal numero di partenza di treni Frecciarossa e treni Frecciargento valutabili in oltre 100 unità giornaliere. A questi, vanno ad aggiungersi i recentissimi innesti operati da Nuovo Trasporto Viaggiatori, che a partire dallo scorso 26 maggio garantiscono altre otto partenze giornaliere su Milano, e altrettante su Roma, dalla stazione fiorentina di Santa Maria Novella, del tutto assimilabili ai servizi di treni Frecciarossa già offerti da Trenitalia.

Su Pistoia e Prato, il servizio ad alta velocità è invece al momento assente, e gli unici treni di valore superiore ai regionali sono gli InterCity (circa una quindicina di unità) che fanno fermata presso la stazione di Prato Centrale che però non sono oggetto di specifica misurazione in questa valutazione negli indici di dotazione infrastrutturale e la cui introduzione potrebbe certamente giovare ad un più preciso calcolo di dotazione per la provincia pratese, che soffre comunque ancora di notevoli ritardi sulla estensione della rete a differenza di Pistoia, la cui dotazione soddisfa la domanda potenziale.

In generale, come già detto, il territorio dell'Area Vasta, grazie ai risultati conseguiti da Firenze, fa rilevare indicatori di dotazione infrastrutturale ferroviaria davvero notevoli, dovuti proprio alla capillarità della rete Eurostar. Tale caratteristica è quella che manca invece al resto della regione, in cui si trovano a transitare solamente treni della categoria Frecciabianca, il cui tragitto si estende principalmente lungo la dorsale tirrenica.

Punti di forza e di debolezza delle infrastrutture ferroviarie nelle province di Firenze, Pistoia, Prato, nel complesso dell'Area Vasta e nel resto della regione Toscana

	Firenze	Pistoia	Prato	Area Vasta	Resto della Toscana
Lunghezza rete ferroviaria totale	+	+	-	-	+
Lunghezza binari semplici elettrificati totale	-	+	-	-	-
Lunghezza binari doppi elettrificati totale	+	-	+	+	+
Lunghezza dei binari destinati ad uso commerciale nelle ferrovie dello stato	+	-	+	-	+
Numero di Eurostar in partenza	+	-	-	+	+
-di cui Frecciarossa	+	-	-	+	-
-di cui Frecciargento	+	-	-	+	-
-di cui Frecciabianca o Eurostar	-	-	-	-	+
Giorni di transito degli Eurostar	+	-	-	+	+
Lunghezza binari doppi elettrificati totale ponderata (10)	+	-	+	+	+

Fonte: elaborazioni su dati Trenitalia, RFI

Le strutture aeroportuali

Solamente 76 delle 107 province considerate dispongono di almeno un aeroporto che svolge una attività di trasporto merci e/o passeggeri. E di queste 76 aree, solamente 27 possono vantare un livello di infrastrutturazione superiore alla media.

Le prime dieci posizioni della relativa graduatoria nazionale, con l'eccezione di Brindisi e Catanzaro (nei cui confini ricade l'aeroporto internazionale di Lamezia Terme), sono pressoché monopolizzate dalle province del Nord (6 presenze) con l'inserimento di Roma e Pisa.

Nel caso degli aeroporti il fenomeno infrastrutturale si associa molto alla dimensione della provincia di riferimento. Questo vale praticamente per tutte le quattro maggiori realtà del Paese: per Roma (grazie alla presenza degli scali di Fiumicino e Ciampino), per Milano (per la presenza dell'aeroporto di Linate) e per Napoli. Per quanto riguarda Torino, si è poi molto vicini al fatto che la dotazione fisica possa soddisfare la

domanda potenziale (il deficit rispetto alla media nazionale è solo di 1,6 punti percentuali). Le piccole province sono invece del tutto escluse oppure presentano livelli particolarmente modesti.

Le tre province dell'Area Vasta vedono al loro interno la sola presenza dell'aeroporto di Firenze-Peretola. Una struttura che di per sé evidenzia già delle insufficienze per la sola provincia di Firenze (l'indice è pari a 84,2) e che chiaramente si accentuano laddove il bacino di influenza della struttura venga esteso al complesso dell'Area Vasta.

Il numero indice che si otterrebbe con questa operazione di accorpamento del territorio delle tre province toscane scenderebbe infatti a quota 57,0, un valore che non consentirebbe all'Area Vasta di collocarsi oltre la quarantesima posizione in Italia, palesando un ritardo piuttosto significativo da quel resto della regione (comunque a sua volta in ritardo di oltre 20 punti percentuali rispetto al parametro medio identificato a livello nazionale), che ha il suo punto di riferimento più importante nell'aeroporto "Galileo Galilei" di Pisa, ma che vede anche una diffusa presenza di piccole strutture (individuabili principalmente nelle province di Siena e Grosseto).

**Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per indice di dotazione
infrastrutturale delle strutture aeroportuali***
Anno 2009-2011

Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)	Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)
1	Varese	1.179,9	67	Belluno	14,3
2	Trieste	613,0	68	Cremona	11,1
3	Roma	506,7	69	L'Aquila	11,0
4	Venezia	361,9	70	Nuoro	10,7
5	Rimini	278,3	71	Vercelli	10,7
6	Pisa	271,1	72	Pavia	10,4
7	Brindisi	264,1	73	Ogliostra	8,6
8	Gorizia	243,3	74	Udine	7,2
9	Genova	203,6	75	Trento	5,9
10	Catanzaro	199,1	76	Mantova	2,7
29	Firenze				84,2
77	Pistoia				0,0
77	Prato				0,0
	Area Vasta				57,0
	ITALIA				100,0

* Sono considerate solo le province in cui è presente una struttura aeroportuale.

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

In questa ottica, appare rilevante il tema della costruzione del nuovo terminal dell'aeroporto, che dovrebbe portare la capacità di traffico dei passeggeri a 3 milioni annui (contro gli attuali 1,9 milioni), della realizzazione del progetto che prevede il raddoppio della superficie del piazzale Ovest (che passerebbe dagli attuali 33.000 mq a quasi 70.000) e della possibile realizzazione di una nuova pista al posto di quella attualmente esistente, parallela all'autostrada A11, che potrebbe risolvere i principali problemi dell'aeroporto soprattutto in termini di aumento della lunghezza della pista.

2.3 Le altre categorie infrastrutturali

Oltre alle infrastrutture di trasporto, le valutazioni realizzate dal sistema delle Camere di Commercio in tema di infrastrutture riguardano altre tre categorie che possono rientrare nell'ambito delle cosiddette infrastrutture "economiche" e altre che invece sono maggiormente orientate verso le famiglie (cosiddette infrastrutture sociali). Per quanto concerne il primo raggruppamento, le categorie aggiuntive considerate sono le strutture e reti energetico-ambientali (dotazioni di strutture per la produzione di energia e per lo smaltimento dei rifiuti), le strutture per la telefonia e la telematica, e le reti bancarie e di servizi vari (sportelli bancari, servizi postali e presenza di imprenditoria che offre servizi alle imprese come consulenza fiscale e legale, attività di marketing, ecc.).

Si tratta di infrastrutture per le quali l'Area Vasta presenta risultati decisamente positivi. Infatti, per tutte le tre categorie, le tre province conseguono sempre performance superiori alla media nazionale e sempre segnatamente migliori a quelle delle altre province della regione.

In particolare, è sempre Prato a segnalarsi come la migliore realtà provinciale, conseguendo nelle categorie strutture e reti per la telefonia e la telematica e nelle reti bancarie e di servizi vari due quinti posti su scala nazionale (evidenziandosi come la seconda migliore realtà dell'Italia Centrale dopo Roma), raggiungendo a questi una collocazione entro le prime trenta realtà italiane nelle strutture e reti energetico-ambientali (che è la categoria in cui l'Area Vasta è relativamente meno performante).

In una graduatoria costruita su questi soli tre indici, dopo Prato troviamo Firenze, che si colloca poco fuori le prime dieci posizioni per quanto riguarda i servizi alle imprese a cui aggiunge il 25esimo posto per quanto concerne le strutture legate alla telefonia e il 39esimo per le strutture e reti energetico-ambientali. Rispetto a questi risultati appare più defilata la posizione di Pistoia, che però riesce a superare Firenze (precedendola di una posizione) nell'ambito delle strutture per la telefonia e la telematica, a cui si aggiunge un 25esimo posto per le reti bancarie e di servizi vari. Quest'ultima categoria è quella che sembra premiare maggiormente l'Area Vasta, visto ne consentirebbe una collocazione entro le prime dodici posizioni della graduatoria delle 107 province italiane (tra le regioni sarebbe seconda solo alla Lombardia), a fronte del 22esimo posto occupato nel caso delle strutture per la telefonia e telematica e il 38esimo nel caso degli impianti e reti energetiche al servizio dell'ambiente.

Gli indici di dotazione delle altre infrastrutture economiche nelle province dell'Area Vasta

Anno 2009-2011

Provincia	Valori del numero indice			Piazze nella graduatoria provinciale		
	Strutture e reti energetico-ambientali	Strutture e reti per la telefonia e la telematica	Reti bancarie e di servizi vari	Strutture e reti energetico-ambientali	Strutture e reti per la telefonia e la telematica	Reti bancarie e di servizi vari
Firenze	113,9	117,8	136,5	39	25	13
Pistoia	104,0	118,7	123,2	47	24	25
Prato	129,1	162,9	159,6	29	5	5
Area Vasta	114,0	123,8	136,9	38	22	12
ITALIA	100,0	100,0	100,0	-	-	-

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

Per quanto riguarda le misurazioni della dotazione di infrastrutture sociali, vengono adottate tre categorie: quelle destinate a soddisfare i bisogni di tipo culturale, quelle legate all'istruzione e quelle connesse alla sanità.

Analogamente a quanto fatto per le infrastrutture di trasporto, è possibile pervenire ad un indice sintetico complessivo di queste categorie, i cui risultati premiano in modo particolare le province dell'Area Vasta, sia

prese singolarmente (con la parziale eccezione di Pistoia), sia con riguardo alla aggregazione dei tre territori.

L'indice sintetico dell'Area Vasta sfiora infatti quota 200, fermandosi a soli quattro decimi di punto da questa soglia. Tale risultato, favorito dai dati delle provincia di Firenze, garantirebbe alla somma delle tre aree la terza posizione nella graduatoria nazionale, dopo Trieste e Roma. Firenze si colloca infatti al terzo posto fra tutte le province italiane con un valore di 255,1, condizionato in misura elevata dall'indice relativo alle strutture culturali, in cui si colloca al top della graduatoria staccando Trieste e Roma, ma affiancato anche da risultati di rilievo per quanto concerne le infrastrutture per l'istruzione (ottavo posto in Italia) e per quelle sanitarie, rispetto alle quali si assesta al 24esimo posto con un indice che è quasi del 50% superiore a quello nazionale.

Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per indice di dotazione di infrastrutture sociali
Anno 2009-2011

Pos.	Provincia	Valori del numero indice				Piazze nella graduatoria provinciale		
		Totale	-di cui culturali	-di cui per l'istruzione	- di cui sanitarie	-di cui culturali	-di cui per l'istruzione	- di cui sanitarie
1	Trieste	328,5	395,5	394,4	195,6	2	1	3
2	Roma	255,9	372,5	180,5	214,7	3	3	1
3	Firenze	255,1	501,2	149,5	114,6	1	8	24
4	Napoli	171,3	157,8	206,2	149,8	9	2	7
5	Milano	170,2	151,3	160,3	199,1	11	6	2
6	Genova	166,7	172,5	154,0	173,6	6	7	4
7	Pisa	163,2	173,0	178,5	138,1	5	4	11
8	Gorizia	154,2	282,7	106,4	73,4	4	23	65
9	Padova	152,6	165,4	163,1	129,4	8	5	13
10	Venezia	133,6	166,2	107,2	127,5	7	21	15
26	Prato	101,4	102,9	94,5	106,9	24	34	30
66	Pistoia	70,3	85,6	71,1	54,3	30	69	91
98	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	40,4	52,6	30,7	37,9	72	105	100
99	Oristano	38,7	48,7	40,0	27,5	78	100	104
100	Medio Campidano	38,2	42,0	59,3	13,3	87	91	107
101	Rieti	38,1	43,8	41,6	29,0	82	99	103
102	Sondrio	38,0	33,6	35,3	45,0	97	102	95
103	Matera	37,3	25,9	46,4	39,5	102	96	99
104	Grosseto	33,1	42,8	23,8	32,7	85	107	101
105	Nuoro	32,3	31,8	35,7	29,4	98	101	102
106	Olbia-Tempio	28,6	24,1	44,5	17,2	104	98	106
107	Ogliastra	21,9	19,9	28,5	17,4	105	106	105
	Area Vasta	134,6	369,5	127,3	101,9	9	3	30
	ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0	-	-	-

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

Il capoluogo di regione si colloca peraltro al di sopra del limite nazionale per tutte le tre categorie considerate. Un risultato che viene condiviso con solamente altre tredici realtà, tutte del Centro-Nord ad eccezione di Napoli.

Se Firenze rappresenta (un po' come si è visto anche in precedenza) il punto di riferimento del sistema infrastrutturale dell'Area Vasta anche in ambito sociale, non vanno sottovalutate in questo specifico contesto anche le buone prestazioni conseguite dal pratese. Se si considera il complesso delle infrastrutture sociali, l'area si colloca al ventiseiesimo posto in Italia con un surplus dell'1,4% rispetto al parametro medio nazionale, risultato di una situazione piuttosto equilibrata degli indici fra le tre categorie. Il risultato più positivo è riscontrabile nel valore pari a 106,9 fatto segnare dalle infrastrutture sanitarie, seguito dal 102,9 ottenuto per le infrastrutture culturali. Leggermente più carenti appaiono le strutture per l'istruzione, nonostante la presenza di un polo universitario dell'Università di Firenze costituito da alcuni corsi di laurea delle facoltà di economia, ingegneria, lettere e filosofia, medicina e chirurgia e scienze politiche, che nell'anno accademico 2010-2011 ha attirato l'interesse di 1.263 studenti, di cui solamente meno di un terzo provenienti dal territorio pratese.

La provincia di Pistoia risulta invece piuttosto carente rispetto alla dotazione di queste infrastrutture. Il valore dell'indice complessivo (pari a 70,3) non consente infatti all'area di andare oltre la 66esima posizione in Italia, ed è frutto di situazioni piuttosto eterogenee nell'ambito dei tre sottoambiti di interesse, comunque tutti sotto la media nazionale.

Il risultato migliore riguarda le strutture culturali, che costituiscono la situazione più favorevole del territorio, con un valore dell'indice di 85,6 che rende Pistoia la trentesima realtà più performante tra le province italiane.

Di converso, appare più critica la situazione delle infrastrutture sanitarie. Il valore dell'indice, pari a 54,3, non consente al territorio pistoiese di andare più in là della 91esima posizione in Italia, e deriva essenzialmente da una carenza di posti letto distribuita su tutte le specialità cliniche. Basti pensare infatti che il rapporto fra posti letto e popolazione residente della provincia è di appena di 2,7 posti ogni 1.000 abitanti: di gran lunga il dato più basso di tutta l'Italia Centro-Settentrionale, ben distante dai 3,3 posti di Prato e dai quasi 5 di Firenze.

A metà strada si collocano i risultati degli indici di dotazione di infrastrutture per l'istruzione, il cui valore riscontrato pari a 71,1 garantisce alla provincia la 69esima posizione nel panorama nazionale. Tale ritardo rispetto a Prato si può spiegare con la minore intensità della presenza dell'ateneo fiorentino nella provincia pistoiese, che si traduce in un numero di iscritti pari nel 2010-2011 a 970 unità (quasi per metà provenienti dal territorio), e con l'assenza delle facoltà di lettere e filosofia e scienze politiche e una presenza meno incisiva della facoltà di ingegneria, a cui non riesce a contrapporsi la presenza della facoltà di agraria.

Venendo ad analizzare il dato complessivo dell'Area Vasta, si è già avuto modo di verificare come la situazione sia particolarmente positiva, soprattutto grazie ai dati di Firenze. Il 199,6 complessivo già evidenziato in precedenza deriva da una sintesi del 369,5 delle infrastrutture culturali, del 127,3 di quelle per l'istruzione e del 101,9 di quelle sanitarie. In tutte e tre le situazioni appare particolarmente netto il vantaggio che l'Area può vantare rispetto al resto della Toscana, la quale appare in decisa sofferenza in tutti e tre gli ambiti, con indici che vanno dal 74,3 della sanità al 93,3 della cultura, passando per il 77,7 dell'istruzione.

2.4 Una lettura di sintesi della dotazione infrastrutturale dell'Area Vasta

Al fine di disporre una lettura complessiva del fenomeno infrastrutturale nelle province italiane (e quindi sia con riferimento alle province dell'Area Vasta prese singolarmente, sia alla aggregazione delle tre aree considerate) è possibile costruire un indice di sintesi per le sei categorie identificabili come "economiche" (le tre di trasporto e le tre richiamate nel precedente paragrafo), nonché un indice di dotazione infrastrutturale generale, comprendente nel calcolo tutte le categorie prese in considerazione.

Rispetto ad altre analisi sviluppate da Unioncamere, come già accennato, in entrambi i casi viene esclusa nella elaborazione la categoria delle infrastrutture portuali, non avendo le province dell'Area Vasta sbocchi sul mare. L'esclusione dei porti nei calcoli di sintesi viene peraltro già adottata anche nella produzione degli

indicatori da parte di Unioncamere, al fine di mantenere una possibilità di comparazione per tutte le province italiane.

Iniziando a trattare il caso delle infrastrutture economiche considerate, la graduatoria nazionale vede prevalere nelle prime posizioni solamente province del Settentrione, con l'unica eccezione di Roma al di fuori di questa circoscrizione geografica. Sul versante delle posizioni di coda di questa classifica è il Mezzogiorno ad uscire particolarmente penalizzato, con particolare riferimento alla Sardegna, che raccoglie ben cinque delle ultime dieci posizioni. Ma non mancano anche di province del Nord fra le situazioni con dotazioni infrastrutturali particolarmente ridotte. In particolare, si possono citare in questo novero le tre province di Valle d'Aosta, Belluno e Sondrio.

Per quanto riguarda l'Area Vasta, la situazione globale si può definire positiva. Aggregando le tre province, infatti, l'indice di dotazione di infrastrutture economiche posto a confronto con un valore Italia pari a 100 ammonta a 124,5, un livello che farebbe di quest'area la ventesima tra le province italiane. E' da sottolineare che tra le regioni questo risultato sarebbe superato solamente da quelli del Lazio e della Liguria.

L'evidente vantaggio di Firenze nell'ambito delle infrastrutture di trasporto (ed in particolare per strade e ferrovie) consente al capoluogo regionale di porsi in risalto anche nell'indice complessivo delle infrastrutture economiche, con un valore di 138,9 corrispondente al dodicesimo posto nella classifica complessiva.

I dati positivi delle infrastrutture economiche non di trasporto di Prato non consentono al territorio di recuperare il gap nei confronti di Pistoia (accumulato proprio per la componente inerente i trasporti), ma quanto meno permettono alla provincia di collocarsi nella prima metà della graduatoria (per la precisione al 52esimo posto) con un indice di poco più di 10 punti al di sotto della media nazionale e con un ritardo di otto punti (e undici posizioni) nei confronti di Pistoia, che occupa, per l'appunto, la 41esima posizione tra le province italiane.

Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per indice di dotazione di infrastrutture economiche (al netto dei porti)

Anno 2009-2011

Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)	Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)
1	Varese	301,8	98	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	46,3
2	Trieste	235,3	99	Belluno	42,7
3	Roma	200,6	100	Olbia-Tempio	41,8
4	Venezia	170,1	101	Potenza	41,5
5	Genova	168,2	102	Isernia	41,5
6	Milano	166,1	103	Sondrio	40,5
7	Bologna	161,4	104	Medio Campidano	38,5
8	Rimini	160,5	105	Oristano	32,5
9	Gorizia	153,7	106	Nuoro	25,6
10	Savona	141,5	107	Ogliastra	20,8
12	Firenze	138,9			
41	Pistoia	97,5			
52	Prato	89,4			
Area Vasta					124,5
ITALIA					100,0

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

L'indice generale di dotazione di infrastrutture è ancora più premiante per l'Area Vasta. I valori notevoli degli indici di Firenze, specialmente nell'ambito delle infrastrutture culturali, fanno sì che l'indice

complessivo infrastrutturale del territorio allargato si collochi su di un valore molto prossimo a 150 (per la precisione 149,5), che farebbe di una ipotetica provincia unificata la nona migliore realtà territoriale d'Italia (e, nel caso delle regioni, la seconda dopo il Lazio). Questo risultato di deve principalmente a Firenze, molto prossima al podio delle prime tre posizioni derivante da un surplus infrastrutturale di quasi il 78% rispetto alla media nazionale, che compensa i leggeri deficit messi in evidenza da Prato e Pistoia.

C'è da dire però che, grazie alle infrastrutture sociali, Prato riesce a recuperare posizioni rispetto a Pistoia, ponendosi a soli 6,6 punti percentuali di ritardo dalla media nazionale e superando l'altra provincia toscana di quasi 5 punti (e sette posizioni 40esima contro 47esima).

Graduatoria nazionale delle prime ed ultime dieci province italiane per l'indice generale di dotazione delle infrastrutture (al netto dei porti)

Anno 2009-2011

Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)	Pos.	Provincia	Numero indice (Italia=100)
1	Trieste	266,4	98	Belluno	44,6
2	Varese	240,4	99	Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	44,3
3	Roma	219,1	100	Potenza	43,9
4	Firenze	177,6	101	Matera	43,7
5	Genova	167,7	102	Sondrio	39,7
6	Milano	167,5	103	Medio Campidano	38,4
7	Venezia	157,9	104	Olbia-Tempio	37,4
8	Gorizia	153,9	105	Oristano	34,6
9	Bologna	151,6	106	Nuoro	27,8
10	Rimini	148,1	107	Ogliastra	21,2
40	Prato	93,4			
47	Pistoia	88,5			
Area Vasta					149,5
ITALIA					100,0

Fonte: Unioncamere- Istituto Tagliacarne

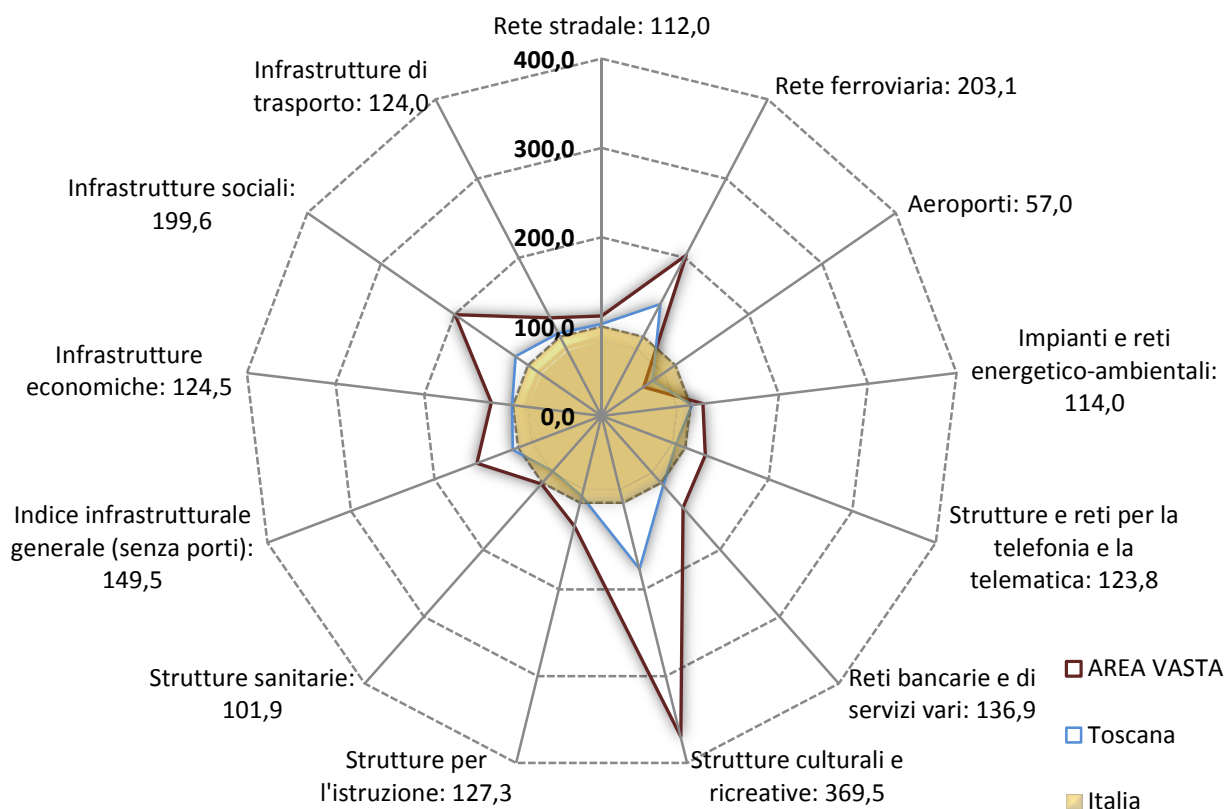
In conclusione, nella figura successiva viene presentato l'insieme dei valori degli indici di dotazione infrastrutturale dell'Area Vasta in un quadro di sintesi.

Il poligono tracciato con riferimento all'Area Vasta si presenta sempre al di sopra del tridecagono costruito sui valori della media Italia, tutti pari a 100, con l'unica eccezione della categoria degli aeroporti, che come si è già detto presenta un indice pari a 57,0.

Sostanzialmente lo stesso discorso vale per il confronto con la regione, che l'Area Vasta supera per tutti gli aspetti, sempre con l'eccezione degli aeroporti, circostanza che pone in chiara evidenza il ruolo davvero rilevante di questo territorio all'interno della regione anche dal punto di vista delle dotazioni infrastrutturali.

Il poligono dell'Area Vasta sembra assumere le caratteristiche di una stella con dei raggi che si allungano nel caso di alcune situazioni di eccellenza dell'Area rispetto al Paese, che emergono soprattutto nel caso delle strutture culturali e ricreative, ma anche della rete ferroviaria, della media delle infrastrutture sociali, della media di quelle economiche e, aspetto ancor più importante, della dotazione infrastrutturale generale.

Uno sguardo di sintesi sugli indicatori infrastrutturali dell'Area Vasta Firenze - Prato - Pistoia
Anni 2009-2011 (valori ITA=100, in parentesi i valori dell'Area Vasta)



Fonte: elaborazioni su varie fonti

2.5 Dall'offerta alla domanda: le relazioni territoriali alla luce dei movimenti di merci e persone

La dotazione infrastrutturale rappresenta senza dubbio la cinghia di trasmissione alla base dello sviluppo del benessere delle persone come della crescita produttiva delle imprese. Come già visto nel precedente paragrafo, scuole, ospedali, centri ricreativi, musei, biblioteche e via dicendo sono luoghi di estrema importanza per la qualità della vita della collettività, come del resto, strade, autostrade, ferrovie e così via costituiscono i principali asset sottostanti la competitività di un territorio nella doppia veste di centro attrattivo e internazionalizzato: si pensi all'accesso di turisti italiani e stranieri piuttosto che a quello, di natura squisitamente produttiva, legato agli investimenti diretti esteri in entrata; oppure, alla facilità per le imprese di relazionarsi con un mondo e mercati sempre più globalizzati. Tanto più di estrema importanza se pensiamo alle potenzialità economiche che vanta l'Area Vasta associate, oltretutto, ad una proiezione internazionale di rilievo.

D'altra parte, dalla produzione economica scaturiscono direttamente necessità legate alla movimentazione di quanto viene prodotto, soprattutto in termini fisici, ponendo alla ribalta riflessioni sulla effettiva risposta del territorio a tali esigenze, da un lato, e sulla sostenibilità dei trasporti, dall'altro.

In Italia, nel 2010, a fronte di una produzione misurata dal prodotto interno lordo pari a 1.556 miliardi di euro è corrisposta una movimentazione complessiva di merci, includendo anche la componente legata alle

relazioni con l'estero, pari a 1 miliardo e 614 milioni di tonnellate⁹, da cui scaturisce una curiosa parità: per ogni euro prodotto si movimentata un chilogrammo di merce.

Considerando la pressione "antropica" di non poco conto che è in grado di esercitare un'attività come quella dei trasporti, la dimensione della merce complessivamente movimentata in Italia nel 2010 è pari a circa 5.350 tonnellate per ogni kmq di superficie territoriale, dove in Toscana il livello sale di circa 60 tonnellate. Tra l'altro, le riflessioni sulla sostenibilità ambientale dei trasporti diventano ancora più rilevanti se si considera che 95 tonnellate su 100 nel nostro Paese si spostano su strada, con costi legati all'ambiente e ai prezzi finali dei beni, mentre solo le restanti 5 su ferrovia, oltre che ad una quota davvero minima via aerea. Si conferma l'ampliamento del fenomeno in Toscana, con una quota riconducibile alla linea stradale di poco superiore a 97 tonnellate su 100. E anche in termini strettamente "territoriali", mentre in Italia sono circa 5 mila le tonnellate trasportate sulla rete stradale per kmq di superficie, in Toscana si superano le 5 mila 200 tonnellate.

Prodotto interno lordo e trasporto merci su strada nel 2010, superficie territoriale ed estensione della rete stradale nell'Area Vasta e nelle sue province, in Toscana, nel Centro e in Italia*

	Prodotto interno lordo (mln di euro)	Merci movimentate su strada (tonnellate)	Superficie territoriale (kmq)	Rete stradale (km)
L'AREA VASTA IN ITALIA				
<i>Valori assoluti</i>				
AREA VASTA	44.861	53.437.506	4.845	14.028
TOSCANA	104.710	120.067.582	22.994	56.691
CENTRO	335.562	283.435.894	58.051	163.130
ITALIA	1.556.029	1.487.458.813	301.336	826.819
<i>Composizioni percentuali</i>				
AREA VASTA	2,9	3,6	1,6	1,7
TOSCANA	6,7	8,1	7,6	6,9
CENTRO	21,6	19,1	19,3	19,7
ITALIA	100,0	100,0	100,0	100,0
L'AREA VASTA AL SUO INTERNO				
<i>Valori assoluti</i>				
Firenze	30.484	36.549.407	3.514	8.304
Pistoia	7.472	7.100.851	965	3.701
Prato	6.905	9.787.248	365	2.023
AREA VASTA	44.861	53.437.506	4.845	14.028
<i>Composizioni percentuali</i>				
Firenze	68,0	68,4	72,5	59,2
Pistoia	16,7	13,3	19,9	26,4
Prato	15,4	18,3	7,5	14,4
AREA VASTA	100,0	100,0	100,0	100,0

*Al netto della quota relativa all'estero. Si precisa che i dati sulla movimentazione merci su strada per il 2010 a livello provinciale sono stati stimati appositamente, a partire dai risultati regionali dell'indagine Istat sui trasporti, sulla base delle relazioni economiche che intercorrono tra i vari territori del Paese in termini di localizzazione e delocalizzazione produttiva.

Fonte: elaborazioni su dati Unioncamere – Istituto Tagliacarne e Istat

Concentrandosi quindi su questa fetta preponderante di merci trasportate, cioè quella che segue la "strada", trova piena evidenza ancora una volta la vivacità che sembra contraddistinguere l'Area Vasta, dove si assiste ad una movimentazione merci di notevole entità. Infatti, con specifico riferimento alle merci

⁹ Data l'assenza di sbocco sul mare dell'Area Vasta, i dati complessivi per l'intero Paese qui esposti non tengono conto del traffico marittimo di merci, che nel 2010 è ammontato a quasi 494 milioni di tonnellate in termini di imbarco e sbarco.

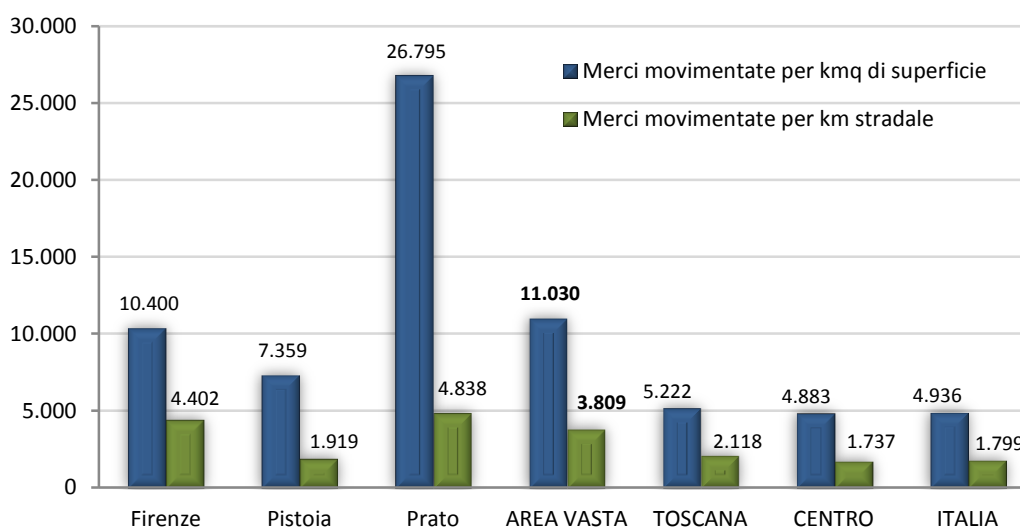
trasportate su strada che si espletano interamente all'interno dei confini nazionali, cioè né provenienti né destinate all'estero - le quali assorbono quasi l'intero ammontare per questa tipologia di trasporto (il 97,4% per l'Italia e addirittura il 99% per la Toscana) - i quasi 53,5 milioni di tonnellate movimentate all'interno dell'Area Vasta rappresentano il 3,6% del totale nazionale. Una quota che supera di mezzo punto quella ascrivibile al Pil (2,9%) e di ben due punti quella relativa alla superficie territoriale (1,6%), da cui ne scaturisce una marcata pressione esercitata dai trasporti sul territorio.

Basti pensare che nell'Area Vasta, sempre con riferimento al 2010, è movimentata una quantità di merci su strada per kmq di superficie poco più del doppio rispetto la media nazionale, così come del Centro Italia e della Toscana (11mila contro valori attorno alle 5mila tonnellate in tutti i casi). Tra le regioni, solo la Lombardia la supera, con oltre 12mila tonnellate movimentate per kmq, mentre tutte le altre mostrano valori al di sotto delle 10mila tonnellate, tra cui ben 12 territori regionali con valori inferiori alle 5mila tonnellate. Mentre, tra le province l'Area Vasta si collocherebbe in quindicesima posizione, escludendo le province che la compongono.

Tra le realtà dell'area, sono soprattutto le province di Firenze e Prato a contribuire ad innalzare l'intensità di merci movimentate sulla rete stradale, con valori oltre 10mila tonnellate per kmq, raggiungendo a Prato il picco di 26mila tonnellate per kmq (corrispondente alla quinta posizione nella graduatoria provinciale). Una provincia, quest'ultima, che contribuisce all'Area Vasta in termini di prodotto interno lordo e tanto più di movimentazione merci (ordinatamente, 15,4 e 18,3%), in misura doppia a quanto invece vi riesce in termini di superficie (7,5%).

Situazioni inverse si riscontrano nelle altre due province, in cui ad un più ampio contributo sul piano dell'estensione territoriale fanno riscontro minori apporti sul piano della produzione e della movimentazione merci, con Pistoia l'area in cui emerge maggiormente questa divergenza (19,9% di superficie contro 13,3% di trasporto merci), tale da far scendere il rapporto tonnellate di merci movimentate via "strada" per kmq a circa 7.300.

Trasporto di merci su strada nell'Area Vasta, in Toscana, nel Centro e in Italia* in rapporto alla superficie territoriale e all'estensione stradale
Anno 2010 (tonnellate per kmq di superficie e per km di strada)



*Al netto della quota relativa all'estero.

Fonte: elaborazioni su dati Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Istat

Più della superficie territoriale, la dotazione stradale rappresenta forse il parametro più corretto per valutare l'intensità del traffico merci - non fosse altro perché si prende in considerazione proprio le merci trasportate sulla strada - associabile, peraltro, alla risposta del territorio di fronte alle necessità di una

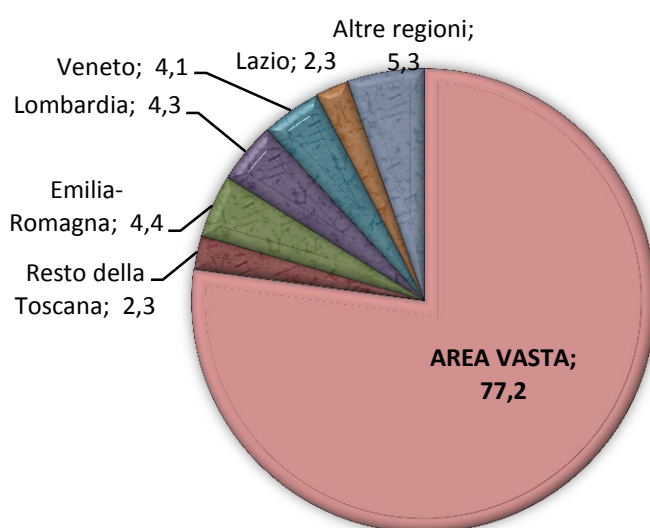
domanda che, come vedremo nei risultati dell'indagine, individua proprio nella via stradale l'asset prioritario infrastrutturale su cui intervenire, a partire comunque da un giudizio sull'attuale livello di dotazione più che sufficiente.

Anche in questo caso, se in Italia per ogni km di strada corrispondono 1.800 tonnellate di merci trasportate per questa via (sempre sulla base dei dati relativi al 2010), nell'Area Vasta il rapporto raddoppia, attestandosi a 3.800 tonnellate, superato a livello regionale solo dalla Lombardia (poco più di 4mila) - prevalendo così su importanti realtà produttive come l'Emilia-Romagna e il Veneto -, ma da nessuna ripartizione territoriale, con il Centro che si ferma poco sopra le 1.700 tonnellate per km stradale.

Numeri che mettono in risalto ancora con più decisione il ruolo delle infrastrutture per la vita produttiva dell'Area Vasta, in questo specifico caso con riferimento alla rete stradale, alla cui elevata densità imprenditoriale del territorio, come visto nei precedenti paragrafi, si associa una altrettanto elevata movimentazione di merci, riflesso anche della vivacità produttiva che la contraddistingue. Un traffico che solo per il semplice fatto di essere svolto attraverso mezzi pesanti rimanda all'idea della necessità di un continuo potenziamento della rete, oltre che al pensiero di uno sviluppo di una diversificazione delle tipologie di trasporto.

Come lecito era aspettarsi, le due province di Firenze e di Prato si confermano quelle dalla più elevata intensità e, tra l'altro, quasi del medesimo grado, con sole 400 tonnellate a dividere i due valori, ordinatamente, di circa 4.400 e 4.800 tonnellate di merci movimentate sulla strada per km stradale; sfiora le 2mila tonnellate per km stradale invece la provincia di Pistoia, confermando così quella minore intensità di movimentazione merci già emersa nei rapporti con la superficie territoriale.

Destinazione in Italia del trasporto merci su strada in partenza dall'Area Vasta
Composizioni percentuali su valori quantitativi di merce



Fonte: elaborazioni su dati Istat

Evidenze che in generale pongono le infrastrutture, di sicuro quelle stradali, certamente tra i temi di maggiore importanza da inserire nell'agenda dei lavori per la programmazione economica dell'Area Vasta. Un territorio che ha bisogno della massima espressione e piena realizzazione di quella volontà di costruire il futuro a partire dallo sviluppo della dotazione infrastrutturale, "snodo" imprescindibile per il benessere locale, che favorisce le imprese a cogliere le opportunità della domanda internazionale e, nel contempo, a sfruttare le esternalità positive provenienti dall'attrazione di persone e capitali.

L'apertura commerciale più volte ricordata tipica dell'Area Vasta trova piena conferma nel momento in cui si osservano le direzioni dei flussi di merci - sempre riguardo a quelle trasportate su strada in Italia nel 2010

- che partono da questo territorio. Considerato che circa i tre quarti della movimentazione merci avviene all'interno dell'Area Vasta senza valicarne i confini, è interessante sottolineare come vi siano regioni che ricevono più merci di quanto non riesca a farlo il resto della Toscana. In particolare, l'Emilia-Romagna, la Lombardia e il Veneto, anche grazie alle loro dimensioni territoriali quanto economiche, sono le prime regioni extra-Area Vasta di destinazione delle merci, assorbendo in ciascun caso poco più del 4% delle merci movimentate su strada che partono da questa fetta della Toscana nord-orientale (in complesso si arriva al 12,8%).

Quarta regione, invece è il Lazio, verso cui è diretta una quota pari a quella destinata al resto della Toscana, corrispondente al 2,3%. Lo sviluppo economico del Nord genera quindi una domanda di merci (16% circa) decisamente superiore rispetto a quanto riesce a richiedere il Mezzogiorno, territorio al quale è destinato non più dell'1% delle merci movimentate dall'Area Vasta. Del resto, a livello provinciale Milano costituisce la prima meta delle merci che escono su strada dall'Area Vasta (3%), seguita da Roma (2,2%) e da altre realtà settentrionali riconducibili a Bologna, Padova e Venezia con quote il punto e i due punti percentuali.

Relazioni dell'Area Vasta con il resto del Paese in termini di trasporto merci su strada, occupati e studenti universitari

Anno 2010 per trasporto merci; anno 2011 per gli occupati; anno accademico 2010/11 per gli studenti

Provincia di origine	Trasporto merci su strada (tonnellate)			Trasporto merci su strada (percentuali di riga)		
	Provincia di destinazione			AREA VASTA	Altre province	TOTALE
	AREA VASTA	Altre province	TOTALE	AREA VASTA	Altre province	TOTALE
AREA VASTA	41.227.219	12.210.287	53.437.506	77,2	22,8	100,0
Altre province	10.544.339	1.423.476.969	1.434.021.307	0,7	99,3	100,0
TOTALE	51.771.558	1.435.687.255	1.487.458.813	3,5	96,5	100,0

Provincia di residenza	Occupati (valori assoluti)			Occupati (percentuali di riga)		
	Provincia luogo di lavoro			AREA VASTA	Altre province	TOTALE
	AREA VASTA	Altre province	TOTALE	AREA VASTA	Altre province	TOTALE
AREA VASTA	632.412	25.619	658.031	96,1	3,9	100,0
Altre province	30.679	22.278.533	22.309.213	0,1	99,9	100,0
TOTALE	663.091	22.304.152	22.967.243	2,9	97,1	100,0

Provincia di residenza	Studenti universitari (valori assoluti)			Studenti universitari (percentuali di riga)		
	Provincia sede del corso di studio			AREA VASTA	Altre province	TOTALE
	AREA VASTA	Altre province	TOTALE	AREA VASTA	Altre province	TOTALE
AREA VASTA	30.618	6.637	37.255	82,2	17,8	100,0
Altre province	24.178	1.720.352	1.744.530	1,4	98,6	100,0
TOTALE	54.796	1.726.989	1.781.785	3,1	96,9	100,0

Fonte: elaborazioni su dati Istat e Miur

A fianco delle merci, volendo approfondire le relazioni tra l'Area Vasta e il resto del Paese si rivela di grande interesse osservare anche quanto succede in termini di persone, grandi utilizzatori di infrastrutture, con particolare riferimento agli occupati e agli studenti universitari¹⁰. Entrando nel merito, il pendolarismo dei lavoratori che valica i confini dell'area, ricostruito sulla base dei risultati dell'Indagine Continua sulle Forze di lavoro dell'Istat, è piuttosto limitato, considerato che nel 2011 solo meno di 26mila residenti occupati dell'Area Vasta su 658mila (circa 4 su 100) è andato a lavorare in province al di fuori dei confini di questo territorio; anche se, rispetto a questi, evidenza della dinamicità produttiva di questa fetta della Toscana nord-orientale, merita sottolineare come il numero di coloro residenti in altre province che sono andati invece a lavorare nell'Area Vasta è superiore di circa 5mila unità (quasi 31mila contro i meno di 26mila già citati). In altre parole, per effetto dell'attrattività di forza lavoro, l'Area Vasta vanta un numero di occupati

¹⁰ Ci si è limitati agli studenti universitari in quanto, rispetto a quelli relativi agli altri gradi inferiori di istruzione (scuola secondaria e tanto più primaria), sono quelli più soggetti a spostarsi per motivi di studio. I dati, direttamente desunti dalla banca dati del Miur, si riferiscono all'anno accademico 2010/2011.

interni superiore a quello corrispondente dei propri residenti (663mila rispetto a 658mila) ovunque lavorino. In complesso, il pendolarismo di lavoratori a cavallo dei confini dell'Area Vasta è di oltre 56mila persone, corrispondenti all'8,5% degli occupati interni dell'area.

Ancora più accentuato è il caso degli studenti universitari, secondo cui il numero dei residenti dell'Area Vasta che vanno a studiare oltre confine¹¹ - pari a circa un quinto del totale (oltre 6mila) - è appena un quarto di coloro che, al contrario, essendo residenti al di fuori dell'Area Vasta arrivano in questo territorio per il medesimo fine (poco più di 24mila).

Tra di essi si nota un'apprezzabile attrattività di stranieri, dal momento che questi, dopo i 4mila aretini, risultano i più numerosi tra coloro non residenti che studiano nell'Area Vasta, attestandosi a circa 3.200 unità (6 su 100). Dopo i pisani, senesi, livornesi, lucchesi e grossetani, con più di mille studenti in ciascun caso, si arriva alla prima provincia non Toscana rappresentata da Cosenza, con poco più di 500 cosentini che studiano nell'Area Vasta.

Tra le province esterne più "appetibili" per gli studenti residenti dell'Area Vasta risulta quella di Pisa, grazie al suo importante centro universitario, dove sono diretti circa 7 studenti residenti dell'area su 100 (2.713 su 37.255, quasi la metà tra gli oltre 6mila che vanno oltre confine), seguita da Roma, Bologna e Siena (circa 2 su 100 in ciascun caso, rispettivamente, in termini assoluti, pari a 858, 703 e 651 unità) e Milano (uno su 100, pari a 403 unità).

Dall'esame di queste relazioni tra l'Area Vasta e il resto del Paese non emerge ovviamente quanto succede invece al suo interno, ugualmente importante alla luce delle specificità che contraddistinguono le tre province di riferimento, seppur capaci di costituire un territorio unito nel suo insieme e meritevole di essere considerato tale.

Relazioni tra le province all'interno dell'Area Vasta e con il resto del Paese in termini di trasporto merci su strada, occupati e studenti universitari

Anno 2010 per trasporto merci; anno 2011 per gli occupati; anno accademico 2010/11 per gli studenti

		Trasporto merci su strada (tonnellate)					Trasporto merci su strada (percentuali di riga)				
		Provincia di destinazione									
Provincia di origine		Firenze	Pistoia	Prato	Altre province	TOTALE	Firenze	Pistoia	Prato	Altre province	TOTALE
	Firenze	26.730.320	141.831	219.527	9.457.728	36.549.407	73,1	0,4	0,6	25,9	100,0
	Pistoia	89.030	6.312.994	49.063	649.764	7.100.851	1,3	88,9	0,7	9,2	100,0
	Prato	257.408	85.768	7.341.278	2.102.794	9.787.248	2,6	0,9	75,0	21,5	100,0
	Altre province	8.249.829	1.067.512	1.226.997	1.423.476.969	1.434.021.307	0,6	0,1	0,1	99,3	100,0
	TOTALE	35.326.587	7.608.105	8.836.865	1.435.687.255	1.487.458.813	2,4	0,5	0,6	96,5	100,0

		Occupati (valori assoluti)					Occupati (percentuali di riga)				
		Provincia luogo di lavoro									
Provincia di residenza		Firenze	Pistoia	Prato	Altre province	TOTALE	Firenze	Pistoia	Prato	Altre province	TOTALE
	Firenze	396.739	1.344	10.061	19.337	427.480	92,8	0,3	2,4	4,5	100,0
	Pistoia	5.470	99.442	12.240	4.943	122.094	4,5	81,4	10,0	4,0	100,0
	Prato	21.881	4.493	80.744	1.340	108.456	20,2	4,1	74,4	1,2	100,0
	Altre province	26.435	2.565	1.679	22.278.533	22.309.213	0,1	0,0	0,0	99,9	100,0
	TOTALE	450.524	107.844	104.723	22.304.152	22.967.243	2,0	0,5	0,5	97,1	100,0

		Studenti universitari (valori assoluti)					Studenti universitari (percentuali di riga)				
		Provincia sede del corso di studio									
Provincia di residenza		Firenze	Pistoia	Prato	Altre province	TOTALE	Firenze	Pistoia	Prato	Altre province	TOTALE
	Firenze	20.233	192	430	4.232	25.087	80,7	0,8	1,7	16,9	100,0
	Pistoia	4.353	477	138	1.748	6.716	64,8	7,1	2,1	26,0	100,0
	Prato	4.307	82	406	657	5.452	79,0	1,5	7,4	12,1	100,0
	Altre province	23.670	219	289	1.720.352	1.744.530	1,4	0,0	0,0	98,6	100,0
	TOTALE	52.563	970	1.263	1.726.989	1.781.785	3,0	0,1	0,1	96,9	100,0

Fonte: elaborazioni su dati Istat e Miur

Tra le tre province, quella di Pistoia si distingue per una maggiore circolazione delle merci all'interno dei propri confini, origine e destinazione di circa 89 tonnellate merci trasportate su strada su 100 (in valori

¹¹ Il luogo di studio si riferisce alla sede didattica del corso.

assoluti, oltre 6 milioni di tonnellate su 7 milioni che partono dalla provincia), a differenza delle altre due di Firenze e Prato, dove il rapporto scende a 73-75 tonnellate; mostrando, queste ultime, nel contempo, anche un più lungo raggio d'azione, dato che oscillano tra 22 e 26 circa le tonnellate merci (sempre su 100) destinate a province al di fuori dell'Area Vasta, laddove nel caso di Pistoia il rapporto si ferma a circa 9 tonnellate. Ciò che sembra emergere, quindi, è il fatto che a prescindere dalla quota di merci movimentate totalmente all'interno della provincia, quella destinata oltre confine è diretta quasi esclusivamente verso territori al di fuori dell'Area Vasta e in misura molto limitata verso le altre province che la compongono. Un fenomeno che sembra valere più per Firenze e leggermente meno per Prato e Pistoia, che vedono il capoluogo di regione essere il destinatario di una fetta di merci trasportate (ordinatamente, 2,6 e 1,3%) molto più di quanto non avvenga nel caso contrario (0,4 e 0,6% le quote di merci che da Firenze arrivano, rispettivamente, a Pistoia e a Prato).

Una particolarità che invece sembra accomunare, questa volta, Firenze a Prato rispetto a Pistoia è l'entità delle merci che partono rispetto a quella di arrivo sul territorio: infatti, mentre le prime due vedono una quantità di merci in partenza superiore a quelle in arrivo (rispettivamente, oltre 36 e 9 milioni di tonnellate contro poco più di 35 e 8 milioni), la terza (Pistoia), invece, conosce la situazione inversa, con 7 milioni di tonnellate in uscita e quasi 8 in entrata. In questo senso, diverse strutture produttive, piuttosto che differenti tipologie di merci trasportate (materie prime, semilavorati o prodotti finiti) possono costituire, verosimilmente, alcune delle motivazioni alla base di questi divergenti posizionamenti.

Nel caso dei lavoratori, invece, il quadro tende a mutare, con la provincia di Firenze che, grazie alle sue dimensioni e alla sua capacità di esprimere una domanda di lavoro proveniente tanto dall'industria quanto dal terziario, vede il numero di occupati presenti sul proprio territorio superare quelli residenti (450 contro 427mila), a prescindere dal loro luogo di lavoro; e comunque, è anche la provincia in cui la maggior parte dei propri residenti - quasi 93 su 100 - lavora entro i confini provinciali. Leggermente meno a Pistoia, 81 su 100 e ancora meno a Prato, con soli 74 residenti della provincia che hanno il luogo di lavoro nella medesima. Proprio in queste due ultime realtà si assiste ad un pendolarismo di lavoratori in uscita superiore a quello in entrata, tale da rendere il numero di occupati interni minore di quello dei residenti (108 contro 122mila nel caso di Pistoia e 105 contro 108mila in quello di Prato), i quali ultimi vanno spesso in altra provincia a lavorare. Se i pistoiesi sembrano direzionati più verso Prato (il 10% dei lavoratori residenti di Pistoia) rispetto a Firenze (quasi il 5%), i pratesi, come era lecito attendersi, sono diretti maggiormente verso il capoluogo di regione, dove si reca per lavoro circa il 20% di essi rispetto al più contenuto 4% relativo a coloro che vanno a Pistoia.

Chiaramente ascrivibile a motivazioni di carattere strettamente "fisiologico", il pendolarismo mosso al lavoro si esaurisce quindi maggiormente tra le province dell'Area Vasta, considerando che solo 4-5 pistoiesi o fiorentini su 100 vanno a lavorare al di fuori dell'area e solo uno su 100 nel caso dei pratesi.

Nonostante tutto, l'esistenza di un pendolarismo di lavoratori piuttosto intenso, cifrabile in quasi 112mila persone tra quelle che si spostano all'interno dell'area (55.488) e quelle che attraversano in entrata o in uscita il confine (56.298), conferma la tesi già sostenuta in precedenza incentrata sulla strategicità del ruolo che le infrastrutture esercitano ai fini dello sviluppo del territorio, in questo caso in termini di qualità della vita favorendo al meglio il movimento di persone, finalizzato anche ad aumentare le stesse probabilità di lavorare.

Infine, facendo mezzo passo indietro "di generazione", è interessante comprendere il movimento degli studenti che risiedono nelle tre circoscrizioni provinciali dell'Area Vasta. Data la presenza di una importante struttura universitaria, la provincia di Firenze si rivela il centro di attrazione dell'area, che riceve, oltre ai suoi 20mila studenti residenti, circa 4.300 pistoiesi e altrettanti pratesi, ai quali si aggiungono quasi 24mila studenti provenienti da territori al di fuori dell'Area Vasta, di cui 3.100 stranieri. Comunque, se i giovani studenti di Prato preferiscono in 8 casi su 10 studiare a Firenze, quelli di Pistoia solo in circa 6 casi su 10, potendo contare sul polo universitario della provincia, e, nel contempo, mostrando tuttavia anche una più elevata propensione ad uscire dall'Area Vasta (ben il 26% dei residenti, contro il 17 e il 12% dei fiorentini e pratesi).

Parallelamente agli occupati, in questo caso siamo in presenza di un movimento di oltre 40mila studenti, suddivisi sempre tra coloro che si muovono all'interno dell'Area Vasta tra una provincia e l'altra (9.502 unità) e coloro che invece attraversano il confine in entrata e in uscita (30.815 unità). Al pendolarismo dei lavoratori si affianca, quindi, quello meno quotidiano ma comunque concentrato in certi periodi del mese (week-end e ponti festivi) o dell'anno (chiusura estiva, feste, ecc.) degli studenti "fuori sede".

In complesso, le 152mila persone in movimento per motivi di lavoro o studio costituiscono un più che valido motivo per continuare a rendere la dotazione infrastrutturale all'altezza del potenziale che l'Area Vasta è in grado di esprimere, in termini di capitale umano quanto in termini produttivi. E tutto ciò senza dimenticare il flusso dei turisti, cifrabile in un ammontare di arrivi turistici di quasi 5 milioni all'anno, di cui oltre 3 milioni costituiti da stranieri, sollevando così la necessità di sviluppare tutte le forme di accesso al territorio, in un'ottica di diversificazione infrastrutturale utile per rendere fluidi tutti i flussi in movimento.

2.6 La valutazione delle infrastrutture da parte delle imprese dell'Area Vasta: i risultati di una indagine sul campo

Al fine di approfondire il punto di vista delle imprese dell'Area Vasta sulla situazione infrastrutturale è stata realizzata una indagine svoltasi tra la seconda metà di aprile e la prima metà di maggio, su un campione di 200 imprese¹².

In particolare, il questionario di rilevazione approntato insieme agli esperti delle Camere di commercio di Firenze, Prato e Pistoia, è stato impostato per ottenere giudizi e indicazioni di carattere qualitativo sul tema in tempi molto contenuti, focalizzando l'attenzione su cinque categorie infrastrutturali di carattere economico:

- a) aeroporti;
- b) rete ferroviaria;
- c) rete stradale e autostradale;
- d) impianti e reti energetiche e ambientali;
- e) reti per le telecomunicazioni.

In termini generali, le valutazioni espresse sul livello di dotazione dell'area sono abbastanza positive, con una prevalenza di giudizi al di sopra della sufficienza (si tenga conto che il "voto" medio complessivo è pari a 6,2) per tutte le cinque categorie considerate, con qualche differenziazione.

Si parte infatti dalla prevalenza di punteggi positivi per tre quarti dei rispondenti nel caso delle reti per le telecomunicazioni (75,0%), per passare al 72,9% della rete stradale e autostradale, al 72,3% degli impianti e delle reti energetiche e ambientali, al 68,0% della rete ferroviaria per arrivare, infine, al 63,7% relativo alla dotazione aeroportuale.

Nel primo caso indicato, quello delle reti per le comunicazioni, le valutazioni più positive caratterizzano la provincia di Prato, il settore degli altri servizi e le unità locali riferite ad imprese localizzate al di fuori dell'Area Vasta. Le quote più basse relative a valutazioni oltre la sufficienza riguardano unità produttive della provincia di Pistoia e quelle dell'industria in senso stretto.

Le unità locali della provincia di Pistoia esprimono giudizi più positivi nell'Area Vasta per quanto riguarda la rete stradale e autostradale (il voto medio raggiunge quota 6,8), a livello settoriale emergono gli altri servizi e le unità riferite a impresa esterne, mentre Firenze, anche se con valori che si discostano non molto dalla

¹² Essendo mirata a cogliere esigenze di carattere infrastrutturale, l'indagine è stata rivolta ad unità locali con 10 addetti e più appartenenti ad imprese localizzate sia dentro, sia fuori dell'Area Vasta. In particolare il campione, elaborato a partire da archivi Istat, è stato costruito in modo da rispettare quote di partenza per le tre province (Firenze, Prato e Pistoia) e la distinzione di appartenenza delle unità locali ad imprese collocate dentro e fuori dell'area. La rilevazione è stata realizzata telefonicamente tramite tecnica CATI.

quota media, è la provincia con pareri meno positivi, laddove a livello settoriale le opinioni positive scendono per le attività industriali.

Per gli impianti e le reti energetiche e ambientali si distinguono per giudizi migliori l'area di Firenze, il settore degli altri servizi e le unità locali appartenenti ad imprese esterne all'Area Vasta. Una quota inferiore di pareri positivi rispetto a quanto riscontrato nelle altre due province si rileva a Pistoia e nel settore delle costruzioni.

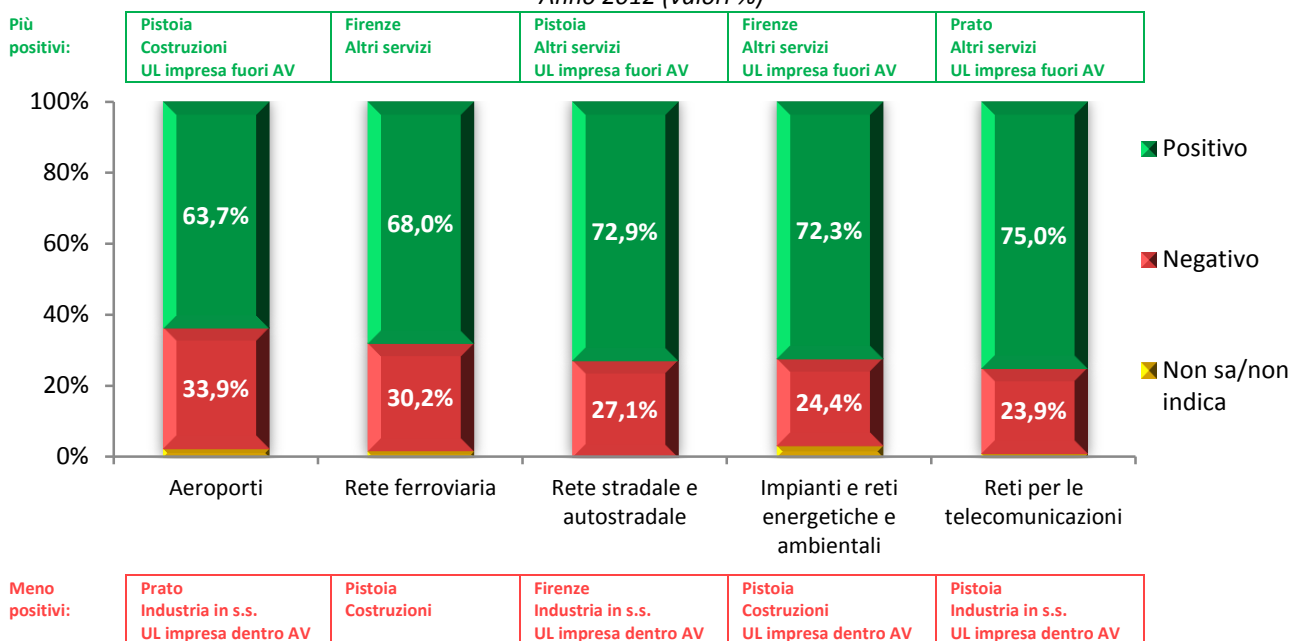
La rete ferroviaria riscontra valutazioni positive per Firenze, stazione di snodo per treni ad alta velocità di rilievo nazionale e il settore degli altri servizi. Pistoia è la provincia in cui nuovamente scende la percentuale di voti positivi (il voto medio arriva a 5,6), aspetto che caratterizza anche il settore delle costruzioni.

Nel caso della dotazione aeroportuale le unità produttive pistoiesi evidenziano una quota relativa più elevata di giudizi positivi, così come quelle appartenenti al settore delle costruzioni e riferite ad imprese collocate fuori dell'Area Vasta. L'incidenza di valutazioni positive scende per le aziende pratesi (il voto medio è 5,9) e per quelle appartenenti al settore industriale.

In sintesi, Pistoia appare la provincia caratterizzata dai maggiori contrasti, evidenziandosi in due casi per quote superiori di pareri positivi (aeroporti, rete stradale) e negli altri tre di pareri negativi rispetto alle altre due province (rete ferroviaria, impianti e reti energetico-ambientali e reti per le telecomunicazioni). Tra i settori si distingue per giudizi più positivi quello degli altri servizi, mentre incidono in misura mediamente superiore i pareri negativi nel caso delle unità produttive dell'industria in senso stretto. Il commercio si colloca in tutti i casi su quote di valutazione prossime quelle della media dell'Area Vasta.

Giudizio* sul livello di dotazione delle infrastrutture presenti nel territorio dell'Area Vasta (AV), e indicazione della provincia, settore di attività e localizzazione impresa*** contrassegnati dai valori più elevati**

Anno 2012 (valori %)



* Le valutazioni fornite sono state riclassificate nel modo seguente: punteggi da 1 a 5 giudizio negativo, punteggi da 6 a 10 giudizio positivo.

** I settori considerati sono quattro: industria in senso stretto, costruzioni, commercio e altri servizi.

*** Le unità locali si distinguono tra appartenenti ad imprese dentro l'Area Vasta e ad imprese fuori della stessa.

Fonte: elaborazioni su dati indagine

I giudizi espressi appaiono piuttosto correlati con le valutazioni quantitative di dotazione relativa infrastrutturale per categoria. Come evidenziato nel diagramma a dispersione, infatti, le coppie di punti rappresentate dalla dotazione da un lato, e dalle quote di giudizi dall'altro, tendono a distribuirsi lungo una

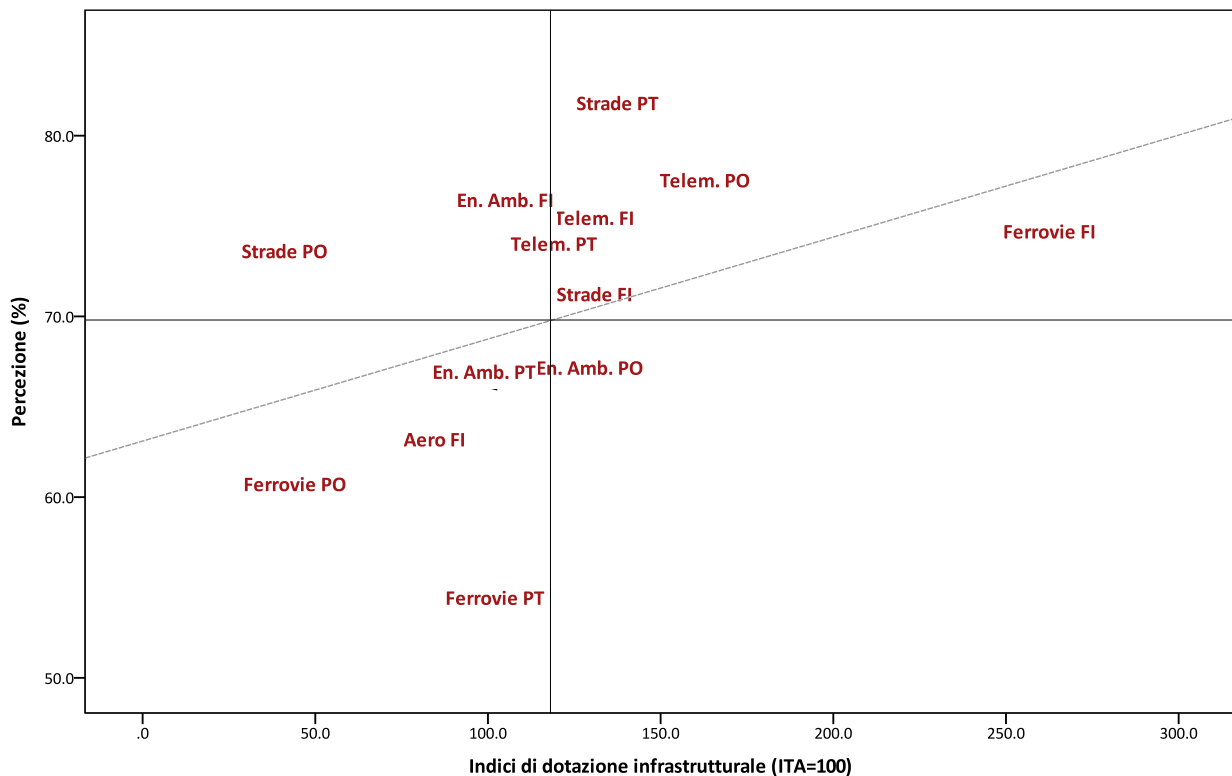
direttrice crescente, collocandosi nella quasi totalità nei due quadranti relativi ai valori “basso-basso” e “alto-alto”.

Ad esempio, a minori dotazioni di rete ferroviaria nell’Area Vasta per le province di Pistoia e Prato, corrispondono quote inferiori di giudizi positivi sulle stesse, laddove il contrario si verifica nel caso di Firenze. La stessa considerazione può essere formulata nel caso della rete stradale per Pistoia (buona dotazione associata a quote elevate per i giudizi positivi) e Firenze (valori medi di dotazione e percezione), mentre il caso di Prato può apparire discordante (quota giudizi positivi elevata corrispondente a bassa dotazione), probabilmente in ragione della difficoltà, per questo territorio, nella valutazione della localizzazione delle risorse presenti, data la ridotta superficie della provincia.

Abbastanza coerenti appaiono anche le percezioni in rapporto alle dotazioni per le reti telematiche (soprattutto per Prato e Pistoia, meno per Firenze, in cui i giudizi sembrano superare le dotazioni) e per gli impianti e reti energetiche e ambientali (sempre in misura maggiore per Pistoia e Prato e meno per Firenze, che presenta la stessa leggera discrasia).

Correlazione tra indici di dotazione infrastrutturale provinciale per categoria* e quote di giudizi positivi espressi dalle unità locali dell’Area Vasta sulle medesime dotazioni

Anni 2009-2011 e 2012 (valori % e indici ITA=100; assi intersecati sui valori medi AV)



* Nel caso degli aeroporti viene rappresentato il solo dato della provincia di Firenze, essendo l’indice pari a zero nel caso di Pistoia e Prato.

Fonte: elaborazioni su dati indagine e Unioncamere-Istituto Tagliacarne

Quanto analizzato fin qui riguarda valutazioni “di stato” sulle dotazioni di infrastrutture economiche presenti nell’Area Vasta. Un quesito specifico ha invece riguardato il confronto temporale sulla possibilità di usufruire delle infrastrutture nel territorio da parte delle unità produttive dei diversi settori.

Le opinioni positive sulla dotazione di reti telematiche trova corrispondenza in una percezione diffusa di miglioramenti significativi nelle possibilità di fruizione tra il 2006 e il 2011, con un saldo percentuale tra risposte indicative di miglioramenti rispetto a peggioramenti pari a +33,5%. E’ significativo che tra coloro che evidenziano miglioramenti (l’incidenza è pari a 38,2%), quasi due terzi sottolinea come i cambiamenti

siano stati di misura rilevante. I saldi di risposte più elevati si rilevano per la provincia di Firenze e nel settore delle costruzioni.

Anche per strade e autostrade i giudizi formulati in termini di dinamica sono positivi come nel caso delle valutazioni espresse sulla dotazione. La differenza tra le quote relative a indicazioni di miglioramento da una parte, e peggioramento dall'altra, è pari a +28,7%. Nell'Area Vasta i pareri più positivi in termini di dinamica riguardano la provincia di Prato, il settore delle costruzioni e, nuovamente, gli operatori riferiti ad imprese presenti nell'Area.

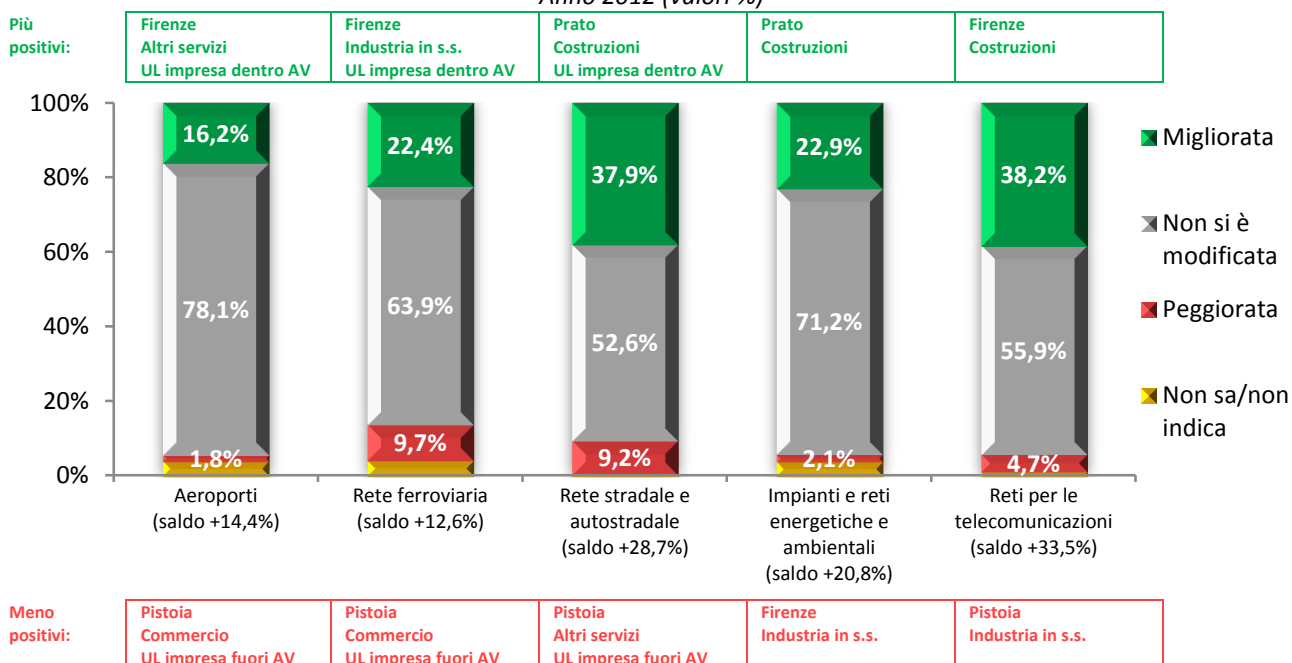
Per gli impianti e le reti energetiche e ambientali il saldo tra indicazioni di miglioramento e peggioramento è pari a +20,8%. Tale risultato, diversamente dai due casi precedenti, si ottiene come differenza di una quota elevata di risposte positive e di un'altra, molto ridotta, di risposte negative. Particolare è il fatto che le unità locali delle costruzioni, meno positive sui livelli di dotazione, evidenzino comunque miglioramenti significativi nel recente passato circa la possibilità di usufruire di queste infrastrutture.

Nel caso della dotazione aeroportuale, il saldo delle risposte che pongono a confronto 2001 e 2006 scende a +14,4% (anche se è molto bassa la quota di color che evidenziano peggioramenti), con gli operatori fiorentini che evidenziano miglioramenti in misura ancor più marcata rispetto alle altre due province dell'Area Vasta.

Per la rete ferroviaria, il saldo delle risposte si riduce infine a un più contenuto +12,6% (risultato più contenuto tra le cinque categorie considerate), soprattutto a causa di una quota consistente di opinioni orientate a valutazioni di peggioramento (9,2%, con una metà delle quali che sottolineano complicazioni rilevanti), anche se Firenze conferma anche nella lettura dinamica le opinioni positive formulate in termini di dotazione.

Giudizio sulla modifica della possibilità di usufruire di infrastrutture nell'Area Vasta (AV) nel periodo 2006-2011, e indicazione della provincia, settore di attività* e localizzazione impresa contrassegnati dai saldi di risposte più elevati**

Anno 2012 (valori %)



* I settori considerati sono quattro: industria in senso stretto, costruzioni, commercio e altri servizi.

** Le unità locali si distinguono tra appartenenti ad imprese dentro l'Area Vasta e ad imprese fuori della stessa.

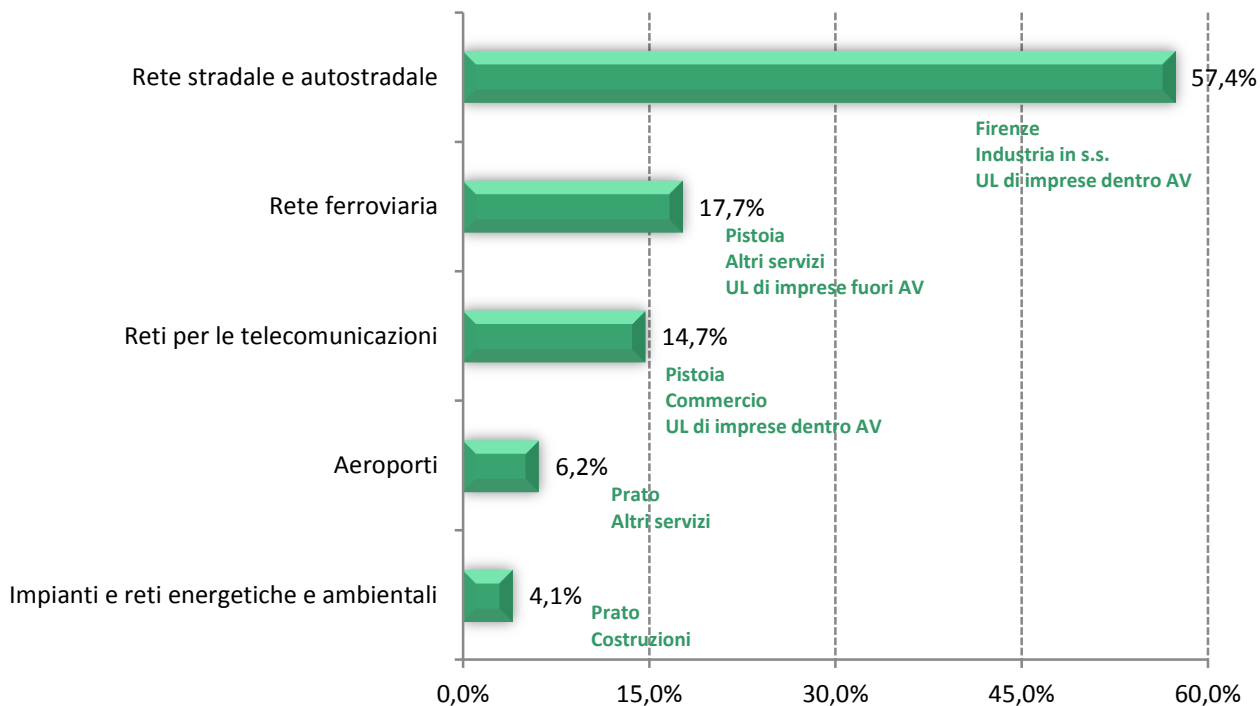
Fonte: elaborazioni su dati indagine

Le unità produttive presenti nell'Area Vasta, chiamate ad indicare la prima priorità sulla quale intervenire in relazione allo svolgimento della propria attività, mettono in evidenza in modo davvero accentuato il tema

della rete stradale e autostradale (57,4% del totale). Tale sottolineatura caratterizza in maniera particolare il territorio della provincia di Firenze, l'industria in senso stretto e le unità locali di imprese localizzate nell'Area Vasta.

Prima priorità sulla quale intervenire nell'Area Vasta in relazione alle attività delle imprese e indicazione della provincia, settore di attività* e localizzazione impresa contrassegnati dalle quote più elevate

Anno 2012 (valori %)

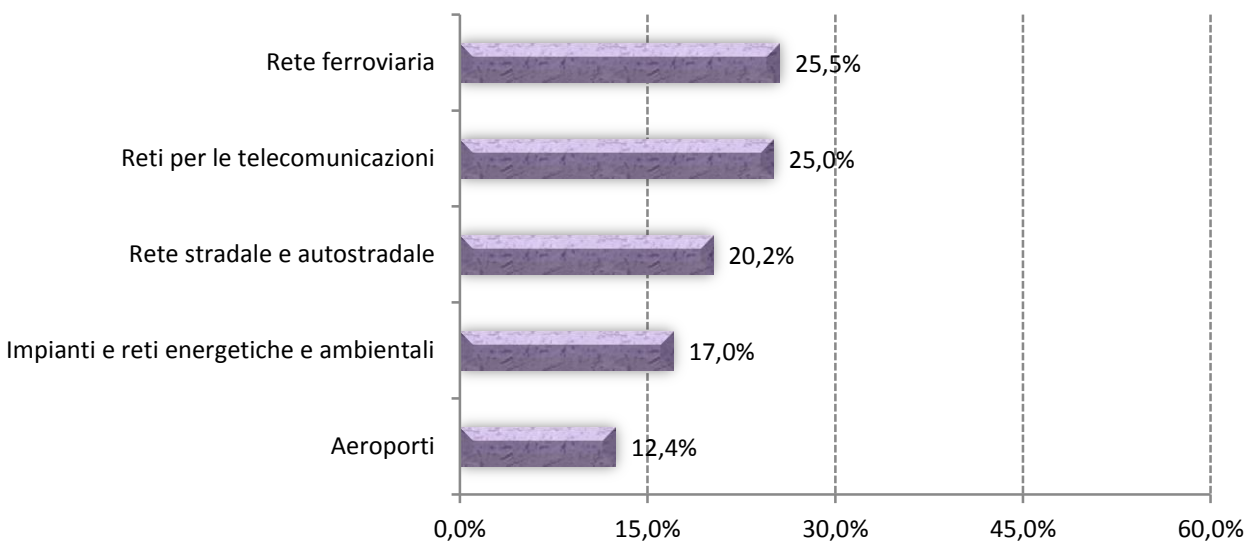


* I settori considerati sono quattro: industria in senso stretto, costruzioni, commercio e altri servizi.

Fonte: elaborazioni su dati indagine

Seconda priorità sulla quale intervenire nell'Area Vasta in relazione alle attività delle imprese

Anno 2012 (valori %)



Fonte: elaborazioni su dati indagine

Solo ad elevata distanza seguono le indicazioni riguardanti la rete ferroviaria, segnalata nel 17,7% dei casi (richiamata in particolare da Pistoia, dalle aziende degli altri servizi e da operatori riferiti ad imprese dell'Area Vasta), e le reti per le telecomunicazioni (14,7%), indicate sempre da aziende pistoiesi, da operatori appartenenti al settore del commercio e da unità produttive riferite ad imprese locali.

Decisamente ridotte appaiono infine le quote relative a segnalazioni di priorità di intervento infrastrutturale focalizzate sul tema degli aeroporti (6,2%) e degli impianti e delle reti energetiche e ambientali (4,1%).

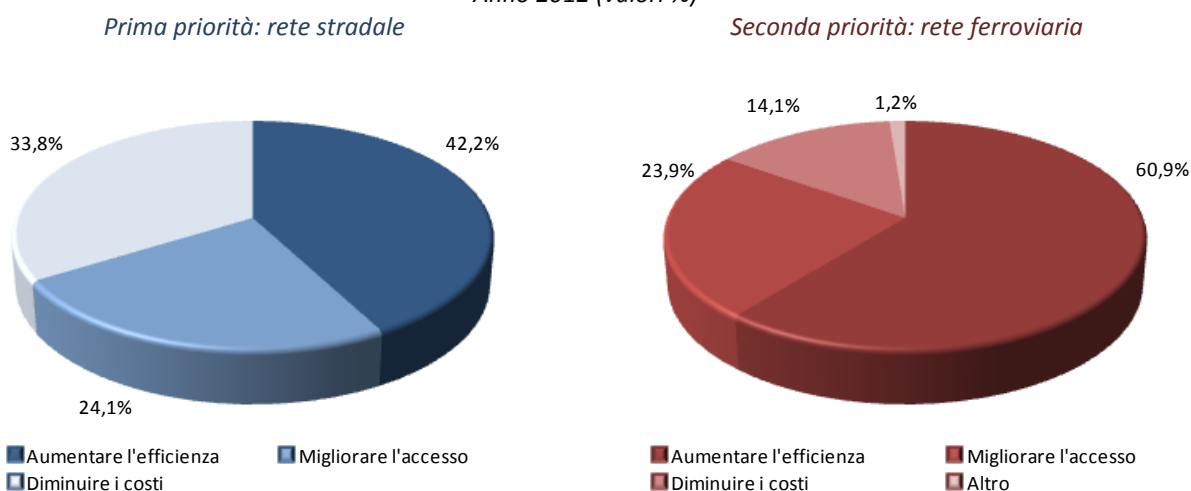
Osservando i risultati delle risposte inerenti la seconda priorità di intervento infrastrutturale, emerge al primo posto la rete ferroviaria (25,5%), seguita a breve distanza dalle reti per le telecomunicazioni (25,0%). Seguono la rete stradale (20,2%) e nelle due ultime posizioni gli impianti e le reti energetiche e ambientali (17,0%) e gli aeroporti (12,4%), che non trovano riscontri da parte delle imprese anche nel caso delle indicazioni di seconda priorità di intervento.

Se, come si è visto, le infrastrutture indicate come prioritarie sono le strade e le autostrade, l'intervento ritenuto necessario e urgente per migliorarle è anzitutto l'aumento dell'efficienza (42,2%), seguito dalla possibilità di diminuzione dei costi (33,8%) e quindi dallo sviluppo dell'accessibilità (24,1%).

Nel caso della seconda priorità segnalata, ovvero la rete ferroviaria, la richiesta di aumento dell'efficienza appare ancora più marcata, arrivando a raggiungere quasi due terzi delle unità intervistate (60,9%). Seguono anche in questo caso la diminuzione dei costi (23,9%), il miglioramento dell'accesso (14,1%) e una voce "altro" residuale, riguardante ad esempio la richiesta di creazione di nuove reti ferroviarie.

Intervento ritenuto necessario e urgente per migliorare la prima (rete stradale) e la seconda (rete ferroviaria) priorità infrastrutturale dell'Area Vasta

Anno 2012 (valori %)



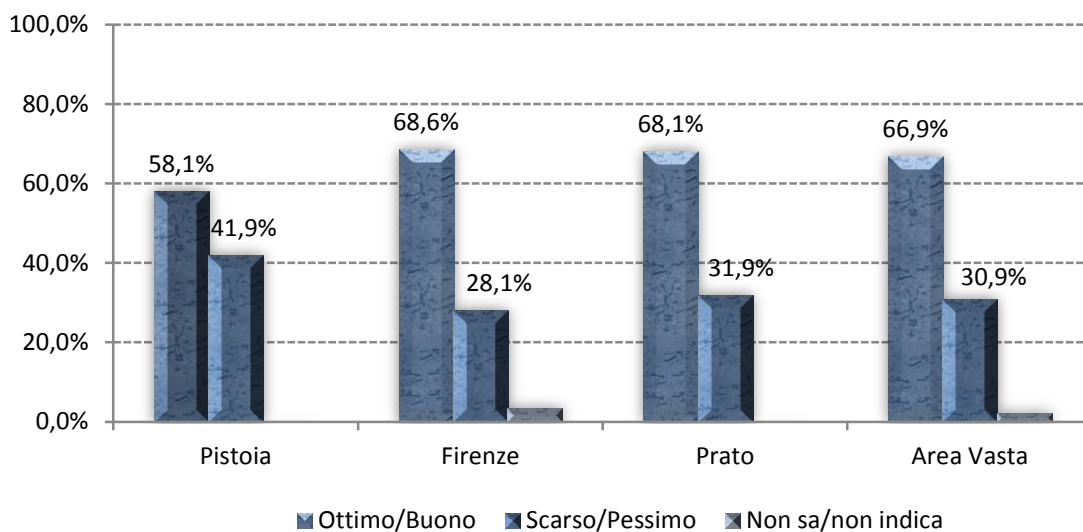
Fonte: elaborazioni su dati indagine

In termini generali, il giudizio complessivo degli operatori economici sul livello di collegamento tra i nodi infrastrutturali dell'Area Vasta appare piuttosto positivo, con due terzi di unità produttive intervistate che esprimono una valutazione buona od ottima (66,9%), a fronte di una quota pur rilevante (30,9%) di pareri negativi.

Articolando le risposte per le tre province dell'Area Vasta, emerge una valutazione meno positiva nel caso di Pistoia, in coerenza con altri risultati già analizzati: nella provincia il numero relativo di valutazioni buone od ottime scende infatti a 58,1% e, soprattutto, sale a 41,9% l'incidenza dei giudizi negativi, con un 6,1% di giudizi pessimi. Le province di Firenze e Prato fanno registrare invece opinioni molto allineate e prossime al dato dell'Area Vasta preso nella sua interezza.

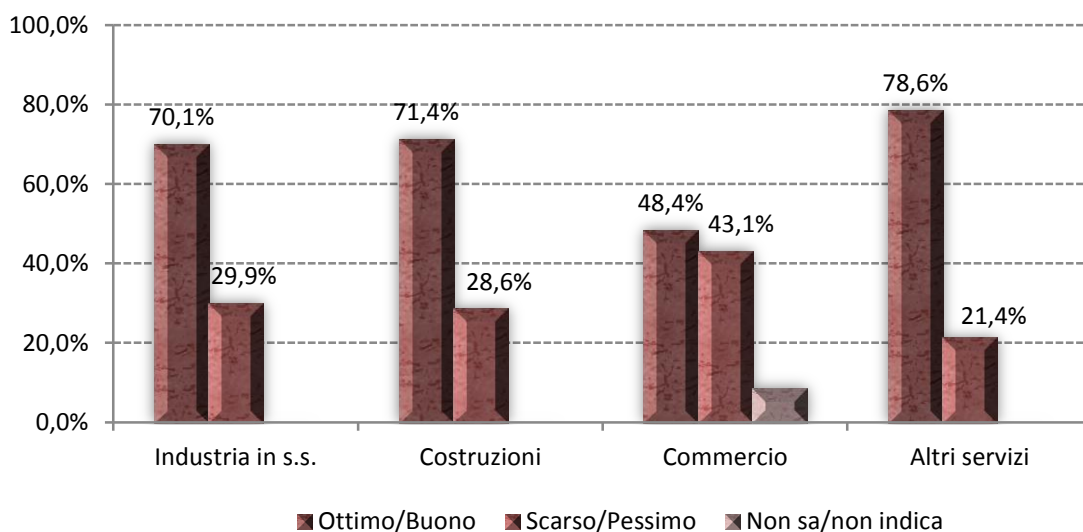
Tra i settori di attività economica la situazione è più diversificata, con segnalazioni di difficoltà significativamente più accentuate da parte dei commercianti. In particolare, la quota di rispondenti del settore che forniscono opinioni positive (48,4%) è di poco superiore a quella riguardante coloro che invece lamentano collegamenti tra i nodi infrastrutturali dell'Area scarsi o pessimi (43,1%), peraltro con una presenza abbastanza consistente di indecisi (8,5%). Al contrario, negli altri settori si colgono pareri piuttosto positivi: le quote relative a risposte positive sono infatti pari a 78,6% negli altri servizi, 71,4% nelle costruzioni e 70,1% nell'industria in senso stretto, con corrispondenti incidenze di valutazioni negative che si pongono al di sotto della media dell'Area Vasta.

Valutazione del livello del collegamento fra i vari nodi infrastrutturali presenti nell'Area Vasta per provincia
Anno 2012 (valori %)



Fonte: elaborazioni su dati indagine

Valutazione del livello del collegamento fra i vari nodi infrastrutturali presenti nell'Area Vasta per settore
Anno 2012 (valori %)



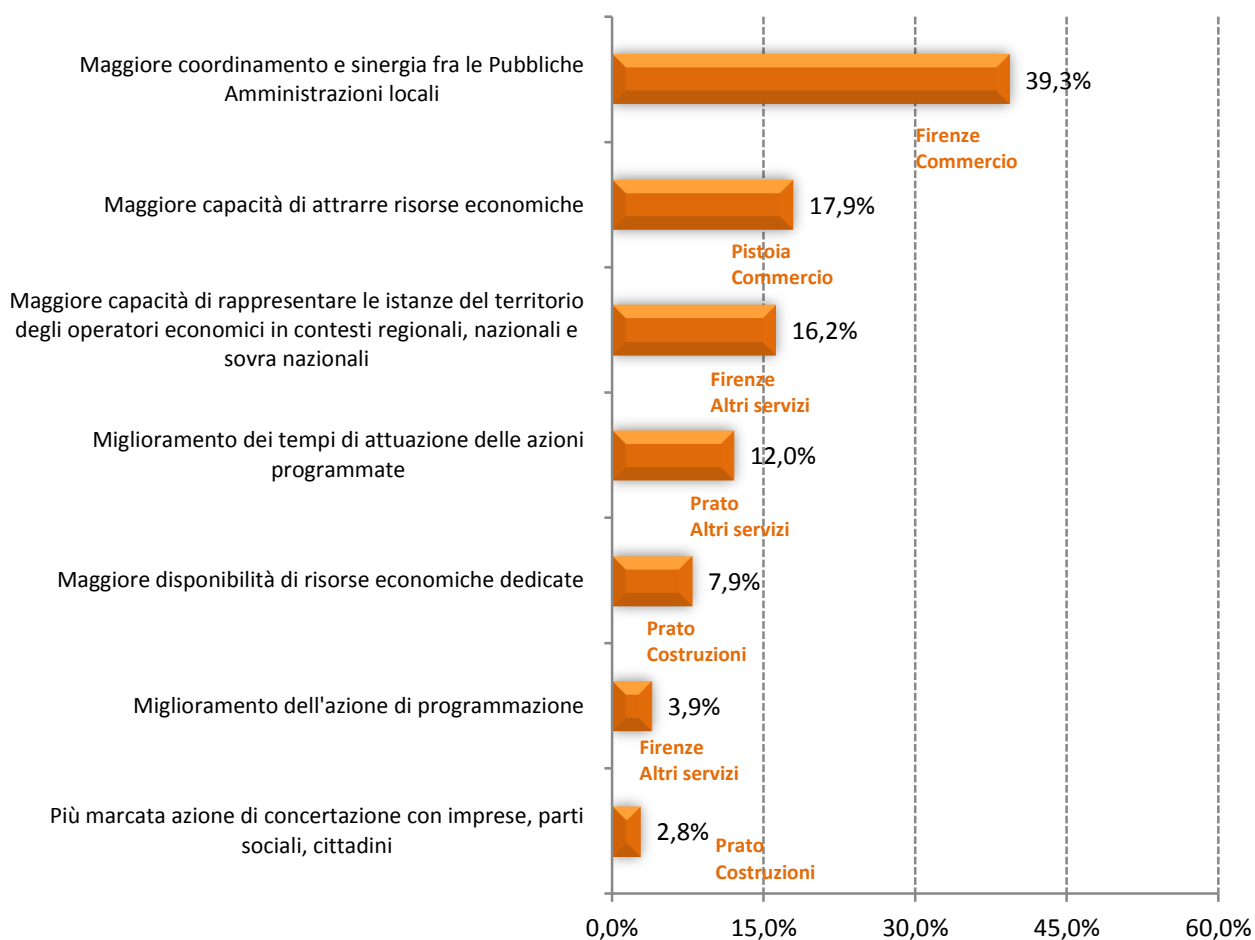
Fonte: elaborazioni su dati indagine

Adottando una lettura dei risultati in base alla localizzazione della sede d'impresa, le unità locali appartenenti ad imprese collocate al di fuori dell'Area Vasta sembrano fornire rispetto ai collegamenti valutazioni un po' più positive rispetto alla media, corrispondenti a una incidenza di valutazioni buone od ottime pari a 70,9%.

L'ultimo quesito del questionario ha riguardato l'orientamento circa l'azione futura della Pubblica Amministrazione in tema di infrastrutture. L'aspetto sottolineato maggiormente ha riguardato la richiesta di un maggiore coordinamento e sinergia fra le Pubbliche Amministrazioni locali, segnalato nel 39,3% dei casi, con accentuazioni per le imprese di Firenze e appartenenti al settore del commercio. A conferma della convinzione dell'importanza della questione per le imprese intervistate, questo aspetto è emerso anche in cima alla lista ottenuta dai risultati di un ulteriore quesito riguardante la seconda priorità richiesta in ordine di importanza. Evidentemente molte imprese, pur avendo indicato quale prima segnalazione un'altra opzione, si sono comunque concentrate in seconda battuta sempre su questo aspetto.

Con una quota inferiore alla metà, segue nell'ordine l'esigenza di sviluppare maggiori capacità di attrarre risorse economiche (17,9%), proveniente in particolare dalla provincia di Pistoia e nuovamente dalle imprese commerciali.

Indicazioni circa l'azione futura della Pubblica Amministrazione in tema di infrastrutture e indicazione della provincia e settore di attività* contrassegnati dalle quote più elevate
Anno 2012 (valori %)



* I settori considerati sono quattro: industria in senso stretto, costruzioni, commercio e altri servizi.

Fonte: elaborazioni su dati indagine

Il terzo aspetto emergente si collega a una richiesta di ampliamento della capacità di rappresentare le istanze del territorio e delle imprese in contesti regionali, nazionali e sovra nazionali (16,2%), rispetto al quale la maggiore caratterizzazione emerge per la provincia di Firenze e per le aziende degli altri servizi.

Seguono infine con quote inferiori indicazioni riguardanti esigenze di miglioramento dei tempi di attuazione delle azioni programmate (12,0%), maggiori disponibilità di risorse economiche dedicate (7,9%), miglioramenti dell'azione di programmazione (3,9%) e un incremento di azione di concertazione con imprese, parti sociali, cittadini (2,8%).

Allegato 1- Cruscotto degli indicatori dell'Area Vasta

Fonte	Periodo di riferimento	Unità di misura	Variabili	AREA VASTA	Toscana	Centro	Italia
Demografia							
Istat	31/12/2010	kmq	Superficie territoriale	4.845	22.994	58.051	301.336
Istat	31/12/2010	ab. per kmq	Densità demografica	318	163	206	201
Istat	31/12/2010	v.a.	Popolazione	1.540.934	3.749.813	11.950.322	60.626.442
Istat	31/12/2010	% di comp.	- maschi	48,0	48,1	48,2	48,5
Istat	31/12/2010	% di comp.	- femmine	52,0	51,9	51,8	51,5
Istat	31/12/2005 - 31/12/2010	var. %	Andamento popolazione ultimi 5 anni	3,5	3,6	5,6	3,2
Istat	31/12/2010	v.a.	Popolazione straniera	172.755	364.152	1.153.057	4.570.317
Istat	31/12/2010	% su tot. pop.	Incidenza % popolazione straniera	11,2	9,7	9,6	7,5
Istat	31/12/2010	65+/0-14	Indice di vecchiaia	173,4	182,9	160,4	144,5
Istat	31/12/2010	0-14 + 65+/15-64	Indice di dipendenza strutturale	56,6	56,3	53,6	52,3
Istat	31/12/2010	0-14 /15-64	Indice di dipendenza strutturale dei giovani	20,7	19,9	20,6	21,4
Istat	31/12/2010	65+/15-64	Indice di dipendenza strutturale degli anziani	35,9	36,4	33,0	30,9
Tessuto imprenditoriale							
Infocamere	2011	v.a.	Imprese registrate	175.315	417.200	1.299.584	6.110.074
Infocamere	2011	v.a. per 1.000 ab.	Imprese per mille abitanti	114	111	109	101
Unioncamere	2007-2011	var. %	Variazione imprese 2007-2011	0,2	0,2	2,5	-0,2
Unioncamere	2010	v.a.	Imprese iscritte ⁽¹⁾	12.962	29.183	79.798	390.441
Unioncamere	2010	v.a.	"Vere nuove imprese"	6.226	14.051	39.515	195.264
Unioncamere	2010	% su iscritte	Incidenza % "Vere nuove imprese"	48,0	48,1	49,5	50,0
Unioncamere	2010	v.a.	Trasformazioni, scorpori, separazione o filiazione di impresa	6.736	15.132	40.283	195.177
Infocamere	2011	v.a.	Imprese artigiane	52.630	116.978	294.200	1.461.183
Infocamere	2011	% su tot. imprese	Incidenza % imprese artigiane	30,0	28,0	22,6	23,9
Infocamere	2007-2011	var. %	Variazione imprese artigiane 2007-2011	-1,2	-1,6	-1,1	-2,2
Infocamere	2011	v.a.	Imprese cooperative	2.831	6.792	30.192	149.283
Infocamere	2011	% su tot. imprese	Incidenza % imprese cooperative	1,6	1,6	2,3	2,4
Infocamere	2007-2011	var. %	Variazione imprese cooperative 2007-2011	2,9	1,7	0,6	0,2
Infocamere	2011	v.a.	Imprese giovanili	19.286	44.711	137.315	697.426
Infocamere	2011	% su tot. imprese	Incidenza % imprese giovanili	11,0	10,7	10,6	11,4
Infocamere	2011	v.a.	Imprese femminili	40.047	100.045	311.233	1.433.863
Infocamere	2011	% su tot. imprese	Incidenza % imprese femminili	22,8	24,0	23,9	23,5
Infocamere	2011	v.a.	Imprese straniere	24.746	45.516	117.100	454.029
Infocamere	2011	% su tot. imprese	Incidenza % imprese straniere	14,1	10,9	9,0	7,4
Istat	2009	v.a.	Imprese extra-agricole	150.254	339.800	972.171	4.523.867
Istat	2009	% di comp.	- 1-9 addetti	95,0	95,1	95,2	94,9
Istat	2009	% di comp.	- 10-49 addetti	4,6	4,5	4,3	4,5
Istat	2009	% di comp.	- 50-249 addetti	0,4	0,4	0,4	0,5
Istat	2009	% di comp.	- 250 addetti e oltre	0,1	0,1	0,1	0,1
Istat	2009	v.a.	Addetti nelle imprese extra-agricole	524.348	1.172.713	3.809.544	17.552.893
Istat	2009	% di comp.	- 1-9 addetti	53,0	54,4	46,1	46,8
Istat	2009	% di comp.	- 10-49 addetti	22,6	22,4	19,0	20,6
Istat	2009	% di comp.	- 50-249 addetti	10,8	10,0	10,1	12,4
Istat	2009	% di comp.	- 250 addetti e oltre	13,7	13,3	24,9	20,2
Istat	2009	v.a.	Imprese esportatrici	9.078	16.212	31.635	173.545
Istat	2009	% su tot. imprese della classe	- 1-9 addetti	4,5	3,4	2,2	2,5
Istat	2009	% su tot. imprese della classe	- 10-49 addetti	33,2	29,6	22,1	26,6
Istat	2009	% su tot. imprese della classe	- 50-249 addetti	46,0	44,1	37,4	48,9
Istat	2009	% su tot. imprese della classe	- 250 addetti e oltre	45,3	48,7	43,0	53,6
Istat	2009	% su tot. imprese	Incidenza % imprese esportatrici	6,0	4,8	3,3	3,8
Mercato del lavoro							
Istat	2011	v.a.	Popolazione 15-64 anni	980.685	2.390.330	7.746.035	39.658.506
Istat	2011	v.a.	Forze di lavoro (15-64 anni)	689.597	1.626.896	5.128.914	24.686.308

Istat	2011	v.a.	Occupati (15-64 anni)	646.034	1.519.503	4.730.820	22.582.676
Istat	2011	%	Tasso di occupazione (15-64 anni)	65,9	63,6	61,1	56,9
Istat	2011	%	Tasso di occupazione femminile (15-64 anni)	57,7	54,4	51,7	46,5
Istat	2011	%	Tasso di attività (15-64 anni)	70,3	68,1	66,2	62,2
Istat	2011	v.a.	Forze di lavoro 15 anni e oltre	701.593	1.662.438	5.225.525	25.075.025
Istat	2011	v.a.	Totale occupati 15 anni e oltre	658.031	1.554.926	4.826.375	22.967.243
Istat	2011	v.a.	Persone in cerca di occupazione 15 anni e oltre	43.563	107.512	399.150	2.107.782
Istat	2011	%	Tasso di disoccupazione (15 anni e oltre)	6,2	6,5	7,6	8,4
Istat	2011	v.a.	Forze di lavoro 15-24 anni	38.123	92.382	310.037	1.656.986
Istat	2011	v.a.	Persone in cerca di occupazione (15-24 anni)	10.284	22.985	89.464	482.120
Istat	2011	%	Tasso di disoccupazione (15-24 anni)	27,0	24,9	28,9	29,1
Istat	2011	%	Tasso di disoccupazione (15-29 anni)	15,4	16,2	19,5	20,5
Istat	2011	v.a.	Occupati stranieri 15 anni ed oltre	90.610	188.961	598.033	2.251.481
Istat	2011	% su tot. occupati	Incidenza % occupati stranieri	13,8	12,2	12,4	9,8
Istat	2011	% su tot. occupati residenti	Occupati di residenza del territorio con luogo di lavoro al di fuori di esso	3,9	2,3	1,7	-
Unioncamere-Igt	2008	% su tot occupati (interni)	Occupati irregolari (interni)	7,6	8,1	8,9	10,2
Unioncamere-Ministero del Lavoro, Excelsior	2011	% su tot. assunzioni non stagionali programmate	Assunzioni non stagionali di difficile reperimento ⁽²⁾	22,2	22,0	20,7	19,7
Unioncamere-Ministero del Lavoro, Excelsior	2011	% su tot. assunzioni non stagionali programmate	Assunzioni non stagionali di under 30 ⁽²⁾	35,8	34,6	35,6	35,0
Risultati economici							
Unioncamere-Igt	2010	v.a. (euro)	Pil nominale	44.861,0	104.710,5	335.562,4	1.556.028,6
Unioncamere-Igt	2010	v.a. (euro)	Pil pro capite nominale (valori)	29.196	27.998	28.129	25.727
Unioncamere-Igt	2010	n. i. ITA=100	Pil pro capite nominale (n. i.)	113,5	108,8	109,3	100,0
Unioncamere-Igt	2010	v.a. (mln di euro)	Valore aggiunto totale economia	40.006,8	93.436,9	302.495,0	1.395.218,6
Unioncamere-Igt	2010	% di comp.	- agricoltura	1,7	1,9	1,4	1,9
Unioncamere-Igt	2010	% di comp.	- industria in senso stretto	18,7	19,0	14,3	18,8
Unioncamere-Igt	2010	% di comp.	- costruzioni	5,3	5,6	6,1	6,1
Unioncamere-Igt	2010	% di comp.	- totale industria	24,0	24,6	20,4	24,9
Unioncamere-Igt	2010	% di comp.	- totale servizi	74,3	73,5	78,1	73,2
Unioncamere-Igt	2009	v.a. (mln di euro)	Valore aggiunto artigianato	5.707,2	13.527,5	33.451,3	175.6154,6
Unioncamere-Igt	2009	% su tot. vag	Incidenza % valore aggiunto artigianato	14,3	14,7	11,0	12,8
Unioncamere-Igt	2009	v.a. (mln. di euro)	Valore aggiunto cooperazione	1.880,2	4.531,3	13.864,8	67.175,2
Unioncamere-Igt	2009	% su tot. vag	Incidenza % valore aggiunto cooperazione	4,7	4,9	4,6	4,9
Unioncamere-Igt	2010	% su tot. vag	Incidenza % valore aggiunto del "sistema produttivo culturale"	6,0	5,4	5,8	4,9
Unioncamere-Ministero del Lavoro (Excelsior)	consuntivo 2008-2010 previsioni 2011	v.a.	Imprese investitrici nel green ⁽³⁾	11.030	26.140	72.980	367.430
Unioncamere-Ministero del Lavoro (Excelsior)	consuntivo 2008-2010 previsioni 2011	% su tot imprese	Incidenza % imprese investitrici nel green	21,6	22,4	22,4	23,9
Istat	2010	v.a. (mln di euro)	Esportazioni	10.740,7	26.563,5	53.605,0	337.346,3
Unioncamere-Igt e Istat	2010	% exp su tot. vag	Propensione all'export	26,8	28,4	17,7	24,2
Unioncamere-Igt e Istat	2010	% imp su tot. vag	Propensione all'import	17,7	21,6	19,3	26,3
Unioncamere-Igt e Istat	2010	% impexp su tot vag	Grado di apertura	44,6	50,0	37,0	50,5
Unioncamere	2009	v.a. (mln di euro)	Export artigianato	1.322,4	2.928,6	4.643,4	25.899,6
Unioncamere	2009	% su tot. export	Incidenza % export artigianato	13,4	12,7	10,2	9,1
Condizioni economiche delle famiglie							
Unioncamere-Igt	2010	v.a. (euro)	Patrimonio per famiglia (valore)	401.221	395.535	382.432	378.790
Unioncamere-Igt	2010	n. i. ITA=100	Patrimonio per famiglia (n. i.)	105,9	104,4	101,0	100,0
Unioncamere	2010	v.a. (euro)	Reddito disponibile delle famiglie pro capite (valore)	20.715	19.003	18.459	17.029
Unioncamere	2010	n. i. ITA=100	Reddito disponibile delle famiglie pro capite (n. i.)	121,6	111,6	108,4	100,0
Unioncamere-Igt, Istat	2009	v.a. (mgl)	Famiglie al di sotto della linea di povertà relativa ⁽⁴⁾	31,2	87,0	287,4	2.658,2

Unioncamere-Igt, Istat	2009	% su tot. famiglie	Incidenza % famiglie povere	4,8	5,5	5,9	10,8
Unioncamere-Igt	2010	v.a. (mln di euro)	Consumi interni	28.072,6	64.608,1	197.841,1	947.182,9
Unioncamere-Igt	2010	% di comp.	- alimentari	15,5	16,0	16,2	17,2
Unioncamere-Igt	2010	% di comp.	- non alimentari	84,5	84,0	83,8	82,8
Unioncamere-Igt	2010	v.a. (euro)	Consumi interni pro capite (valore)	18.270	17.275	16.584	15.660
Unioncamere-Igt	2010	n. i. ITA=100	Consumi interni pro capite (n. i.)	116,7	110,3	105,9	100,0
Istat	2005-2009	v.a.	Presenze turistiche nel periodo 2005-2009	68.424.678	202.978.898	452.225.630	1.843.090.790
Istat	2005-2009	v. a. per abitante	Presenze per abitante	45	55	39	31
Credito							
Banca d'Italia	2011	v.a. (mln. di euro)	Impieghi	56.214,3	120.081,4	564.533,4	1.939.793,4
Banca d'Italia	2011	v.a. (mln. di euro)	Sofferenze	3.898,0	8.110,0	27.299,0	104.315,0
Banca d'Italia	2011	%	Sofferenze/impieghi	6,9	6,8	4,8	5,4
Banca d'Italia	2011	%	Sofferenze/impieghi Imprese non finanziarie ⁽⁵⁾	10,6	9,8	9,7	8,1
Banca d'Italia	2011	%	Sofferenze/impieghi Famiglie consumatrici	3,8	3,4	4,1	4,4
Banca d'Italia	2011	v.a. (mln. di euro)	Depositi	29.313,3	67.426,3	279.229,5	1.199.453,8
Banca d'Italia	2011	v.a. (euro)	Depositi pro capite	19.023	17.981	23.366	19.784
Banca d'Italia	2011	v.a. (mln. di euro)	Credito al consumo (Famiglie consumatrici)	2.822,2	7.238,9	24.009,7	111.649,0
Banca d'Italia	2011	v.a. (euro)	Credito al consumo pro capite	1.831	1.930	2.009	1.842
Dotazione di infrastrutture							
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Rete stradale	112,0	102,8	97,3	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Rete ferroviaria	203,1	141,1	127,8	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Aeroporti	57,0	68,9	159,6	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Impianti e reti energetico-ambientali	114,0	101,8	98,6	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Strutture e reti per la telefonia e la telematica	123,8	88,8	100,6	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Reti bancarie e di servizi vari	136,9	103,8	112,0	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Strutture culturali e ricreative	369,5	176,3	179,7	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Strutture per l'istruzione	127,3	92,6	111,3	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Strutture sanitarie	101,9	82,6	107,5	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Indice infrastrutturale generale (senza porti)	149,5	106,5	121,6	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Infrastrutture economiche (senza porti)	124,5	101,2	116,0	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Infrastrutture sociali	199,6	117,2	132,8	100,0
Unioncamere-Igt	2009-2011	n. i. ITA=100	Infrastrutture di trasporto	124,0	104,3	128,2	100,0

⁽¹⁾ Sono escluse dal computo le imprese che al 31.12.2010 risultano cessate, liquidate, fallite, sospese.

⁽²⁾ Dati riferiti alle assunzioni non stagionali programmate per il 2011 dalle imprese private dell'industria e dei servizi con almeno un dipendente.

⁽³⁾ Imprese con almeno un dipendente dell'industria e dei servizi che hanno investito tra il 2008 e il 2010 o hanno programmato di investire nel 2011 in prodotti e tecnologie a maggior risparmio energetico e/o minor impatto ambientale.

⁽⁴⁾ La soglia di povertà relativa è calcolata sulla base della spesa media pro capite del Paese che varia a seconda del numero di componenti della famiglia. Ad esempio, nel 2009, per una famiglia di un componente è di 589,81 euro mensili, mentre per una famiglia di due componenti la spesa familiare è di 983,01 euro mensili.

⁽⁵⁾ Società non finanziarie e famiglie produttrici. Si precisa che secondo i comparti della clientela, le sofferenze, a differenza degli impieghi, non includono le società finanziarie e le amministrazioni pubbliche.

Allegato 2 - Questionario di indagine

QUESTIONARIO DI INDAGINE SULLA VALUTAZIONE DELLE INFRASTRUTTURE DA PARTE DELLE IMPRESE DELL'AREA FIRENZE-PRATO-PISTOIA

D1) Secondo la sua valutazione quale punteggio da 1 a 10 assegnerebbe al livello di dotazione delle seguenti infrastrutture presenti nel territorio dell'area Firenze-Prato-Pistoia? (leggere - 11=non sa)

Aeroporti	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rete ferroviaria	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Rete stradale e autostradale	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Impianti e reti energetiche e ambientali	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Reti per le telecomunicazioni	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10

D2) Nel periodo 2006-2011 secondo Lei come si è modificata la possibilità di usufruire di infrastrutture nell'area Firenze-Prato-Pistoia da parte della sua impresa? (leggere)

	Aeroporti	Rete ferroviaria	Rete stradale e autostradale	Impianti e reti energetiche e ambientali	Reti per le telecomunicazioni
1. E' migliorata in misura rilevante					
2. E' migliorata ma non in misura rilevante					
3. E' peggiorata ma non in misura rilevante					
4. E' peggiorata in misura rilevante					
5. Non si è modificata					
6. Non sa non indica					

D3) Dovendo scegliere due categorie infrastrutturali su cui intervenire nell'area Firenze-Prato-Pistoia potrebbe indicare quale, tra quelle che le leggerò, costituisce la prima priorità e quale la seconda in relazione alle attività della sua impresa? (leggere, 2 risposte da inserire in ordine di priorità)

Aeroporti	1	2
Rete ferroviaria	1	2
Rete stradale e autostradale	1	2
Impianti e reti energetiche e ambientali	1	2
Reti per le telecomunicazioni	1	2

D4a) Quale intervento ritiene sia necessario ed urgente per migliorare l'infrastruttura da Lei indicata come prima priorità, ossia (far apparire la prima citata)? (leggere-singola)

1. aumentare l'efficienza
2. migliorare l'accesso
3. diminuire i costi
4. altro specificare _____

D4b) Quale intervento ritiene sia necessario ed urgente per migliorare l'infrastruttura da Lei indicata come seconda priorità ossia (far apparire la seconda citata)? (leggere-singola)

1. aumentare l'efficienza
2. migliorare l'accesso
3. diminuire i costi
4. altro specificare _____

D5) Come valuta il livello del collegamento fra i vari nodi infrastrutturali presenti nel territorio delle province di Firenze, Prato e Pistoia?

- Ottimo
- Buono
- Scarso
- Pessimo
- Non sa non indica

D6) Se dovesse esprimere un orientamento circa l'azione futura della Pubblica Amministrazione in tema di infrastrutture, quali sarebbero le due fra le seguenti opzioni che giudicherebbe favorevolmente? (leggere, 2 risposte da inserire in ordine di priorità citata)

Maggiore coordinamento e sinergia fra le Pubbliche Amministrazioni locali	1	2
Maggiore capacità di rappresentare le istanze del territorio degli operatori economici in contesti regionali, nazionali e sovra nazionali	1	2
Maggiore capacità di attrarre risorse economiche	1	2
Maggiore disponibilità di risorse economiche dedicate	1	2
Più marcata azione di concertazione con imprese, parti sociali, cittadini	1	2
Miglioramento dell'azione di programmazione	1	2
Miglioramento dei tempi di attuazione delle azioni programmate	1	2