

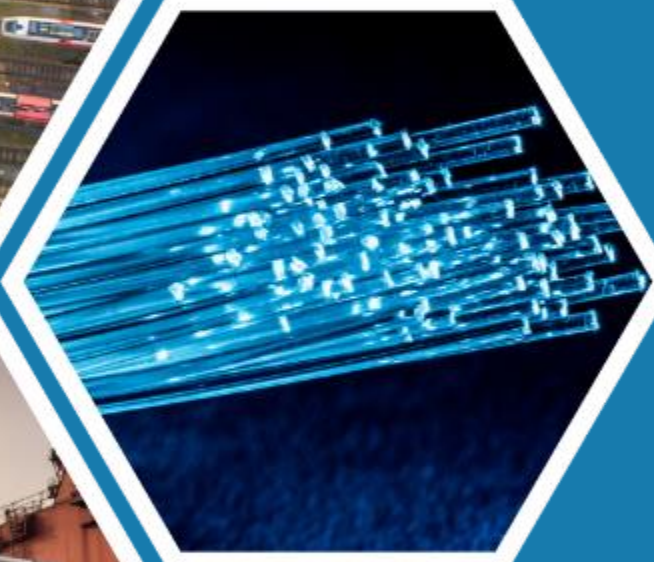
FABBISOGNI LOGISTICI, PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI E PRIORITÀ DEL CENTRO ITALIA

«La logistica al
servizio delle imprese
e del paese»

Roma 14.12.2023



PROGRAMMA INFRASTRUTTURE
LIBRO BIANCO
Priorità del sistema economico



2023



PROGRAMMA
INFRASTRUTTURE
Fondo di Perequazione
2021-2022



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

Di cosa parliamo?



Il programma infrastrutture di Unioncamere



Il contesto socio-economico del Centro Italia



Il sistema dei trasporti e della logistica del Centro Italia e le performance infrastrutturali



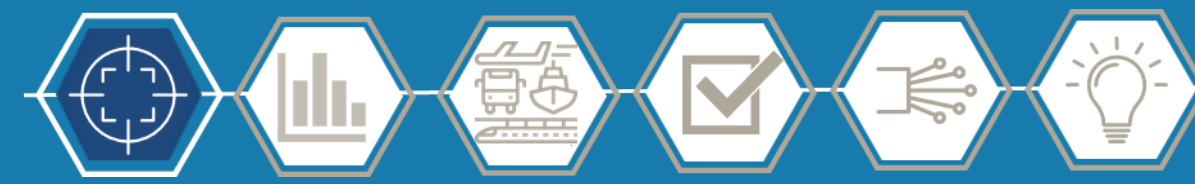
Le priorità infrastrutturali del mondo economico del Centro Italia



Fabbisogni logistici e infrastrutturali delle imprese del Centro Italia

Il Programma Infrastrutture e i Libri Bianchi



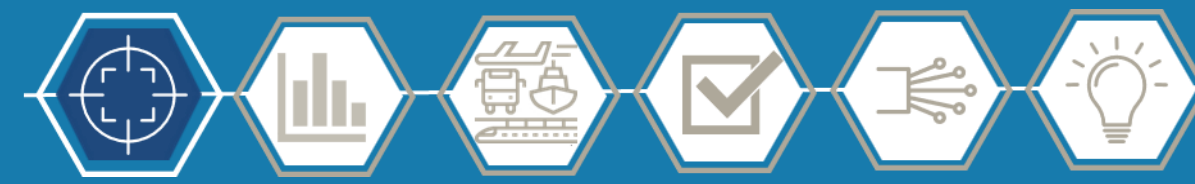


A livello nazionale

- 20** Progetti regionali finanziati
- 10** Unioni regionali e **50** CCIAA coinvolte
- 5** Tavoli Nazionali
- 1** Indagine su oltre **6.400** imprese
- 38** Report su domanda e offerta infrastrutturale
- 95** Tavoli di confronto con **2.230** partecipanti
- 20** Libri Bianchi
- 22** Progetti strategici
- 88** Seminari BUL con **3.108** Imprese partecipanti
- 18** Eventi finali regionali con **1.280** partecipanti

Nell'Italia Centrale

- 4** Progetti regionali finanziati
- 2** Unioni regionali e **11** CCIAA coinvolte
- 8** report su domanda e offerta infrastrutturale
- 24** Tavoli di confronto con **400** partecipanti
- 4** Libri Bianchi
- 33** Seminari BUL con **900** imprese partecipanti
- 4** Eventi finali regionali con **220** partecipanti



STRUMENTI PER IL TERRITORIO

- Sono **strumenti di proposta, di dialogo e di confronto**, una sintesi delle esigenze infrastrutturali delle imprese, contestualizzate all'interno del panorama socio-economico
- Sono **strumenti dinamici e aggiornabili**, che nascono dal confronto con il territorio, a più livelli
- Sono strumenti che mirano ad attivare un **circolo virtuoso partecipativo** tra mondo delle imprese, enti locali, gestori infrastrutturali e società civile.

STRUMENTI OLTRE IL TERRITORIO

- Intendono fornire un **contributo al dibattito sulle infrastrutture**, che si inserisce in un contesto nazionale, perché le esigenze infrastrutturali del mondo imprenditoriale escano dai confini regionali nell'ambito di un progetto organico su tutto il territorio nazionale.

Il contesto socio-economico del Centro Italia





VARIAZIONE PIL*

CENTRO	+4,1
ITALIA	+3,7

*Variazioni percentuali rispetto al 2021

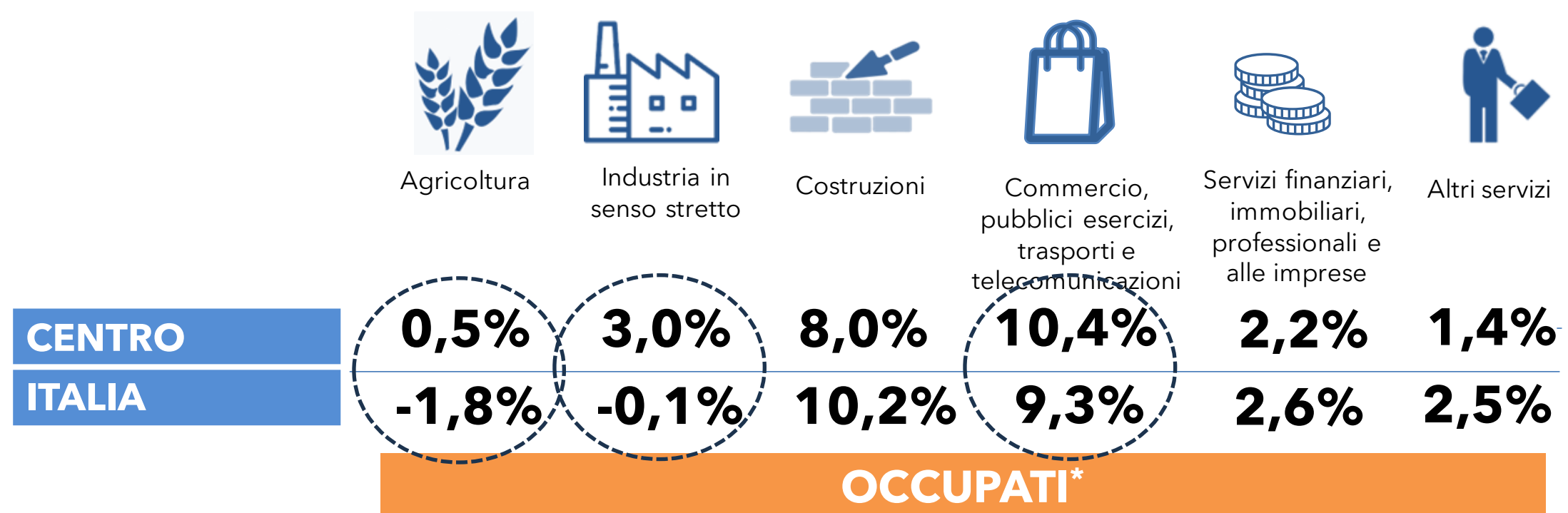
VARIAZIONE OCCUPATI*

CENTRO	+1,9
ITALIA	+1,7

*Variazioni percentuali rispetto al 2021

Anno **2022**, variazioni percentuali rispetto all'anno precedente

VALORE AGGIUNTO*



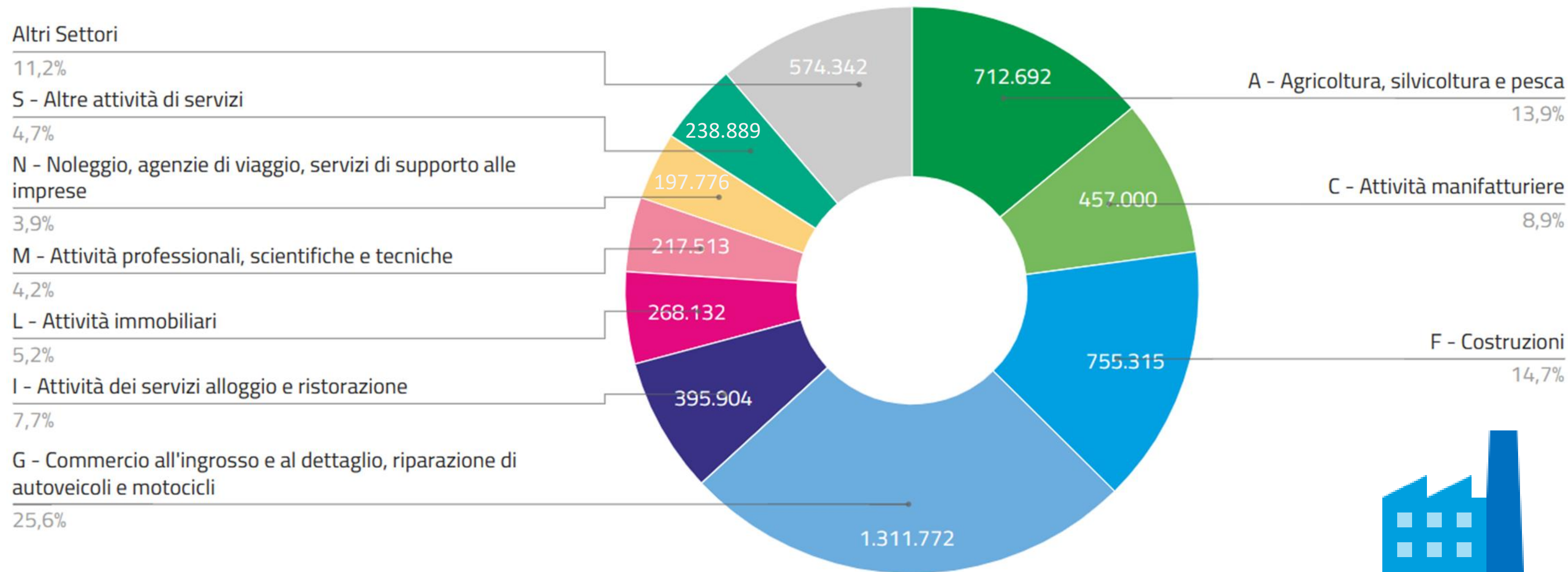
OCCUPATI*



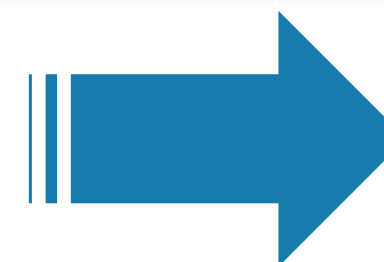
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati ISTAT, 2023



ITALIA



Nel 2022 le **imprese attive** presenti sul territorio italiano sono quasi **5 milioni e 200 mila** per un totale di 22 milioni e 282 mila addetti.



**IMPRESE ATTIVE
CENTRO
1.039.560**

20%
del totale nazionale





SETTORE AGRICOLO



IMPRESE ATTIVE
~1,8 mln
di cui ~1,1mln nel **F&B** e
~ 700 mila nelle **aziende agricole**



ADDETTI
~3,9 mln
di cui ~3 mln nel **F&B** e
~ 900 mila nelle **aziende agricole**



**VALORE AGGIUNTO
agricolo**
€ 34,5 mln



18%
rispetto al dato
nazionale



IMPRESE ATTIVE
~320 mila
di cui ~200 mila nel **F&B** e
~ 120 mila nelle **aziende agricole**

18%
rispetto al dato
nazionale



ADDETTI
~707 mila
di cui ~548 mila nel **F&B** e
~ 159 mila nelle **aziende agricole**



**VALORE AGGIUNTO
agricolo (2021)**
€ 5,5 mln

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere, 2023



SETTORE COSTRUZIONI



IMPRESE ATTIVE

~755 mila

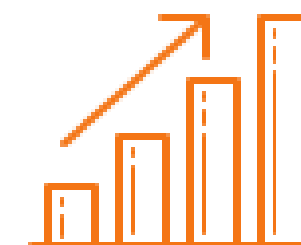
di cui **~246 mila** nelle **Costruzioni di edifici**,
~ 11 mila nell'**Ingegneria civile**
e **~ 499 mila** nelle **costruzioni specializzate**



ADDETTI

~2,1 mln

di cui **~820 mila** nelle **Costruzioni di edifici**,
~ 114 mila nell'**Ingegneria civile**
e **~ 1,2 mln** nelle **costruzioni specializzate**



VALORE AGGIUNTO costruzioni (2021)

€ 79,6 mld



20%
del totale nazionale

IMPRESE ATTIVE

~155 mila

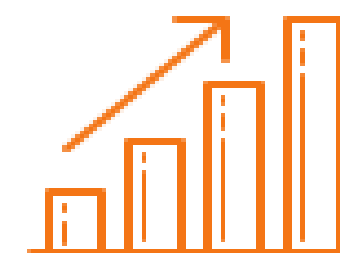
di cui **~47 mila** nelle **Costruzioni di edifici**,
~ 2 mila nell'**Ingegneria civile** e
~ 105 mila nelle **costruzioni specializzate**



ADDETTI

~432 mila

di cui **~156 mila** nelle **Costruzioni di edifici**,
~ 24 mila nell'**Ingegneria civile**
e **~ 253 mila** nelle **costruzioni specializzate**

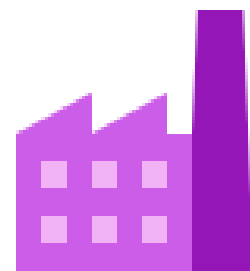


VALORE AGGIUNTO costruzioni (2021)

€ 14,6 mld



SETTORE COMMERCIO



IMPRESE ATTIVE

~1,3 mln

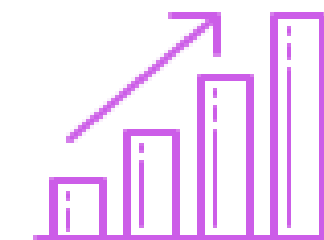
di cui ~ 424 mila nel **Commercio all'ingrosso** e
~ 729 mila nel **Commercio al dettaglio**



ADDETTI

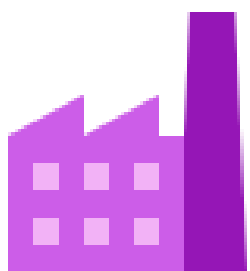
~3,9 mln

di cui ~ 1,3 mln nel **Commercio all'ingrosso** e
~ 2,0 mln nel **Commercio al dettaglio**



VALORE AGGIUNTO del commercio (2021)

€ 179,734 mld



20%
del totale nazionale

IMPRESE ATTIVE

~261 mila

di cui ~ 84 mila nel **Commercio all'ingrosso** e
~ 147 mila nel **Commercio al dettaglio**

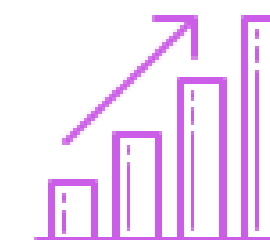


18%
del totale nazionale

ADDETTI

~ 710 mila

di cui ~ 211 mila nel **Commercio all'ingrosso** e
~ 406 mila nel **Commercio al dettaglio**



VALORE AGGIUNTO del commercio (2020)

€ 35,224 mld

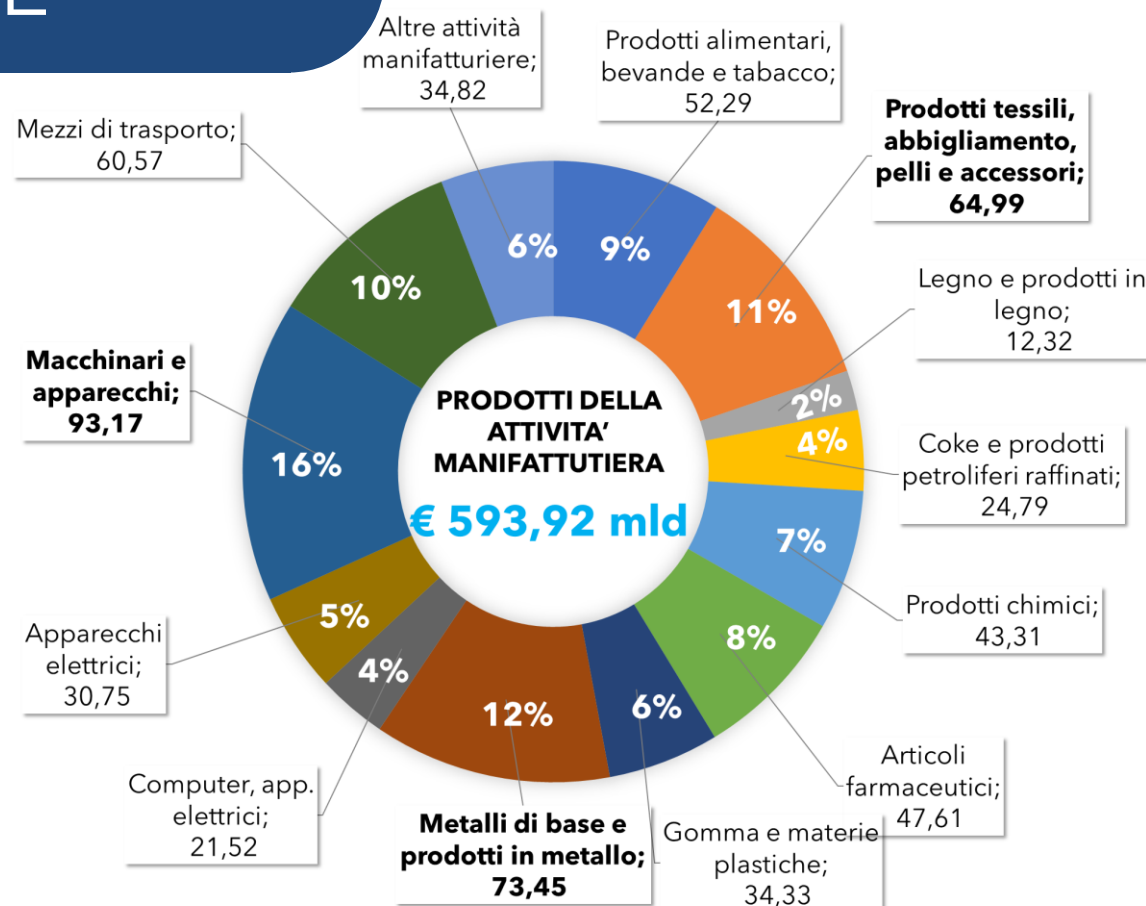
INTERSCAMBIO COMMERCIALE



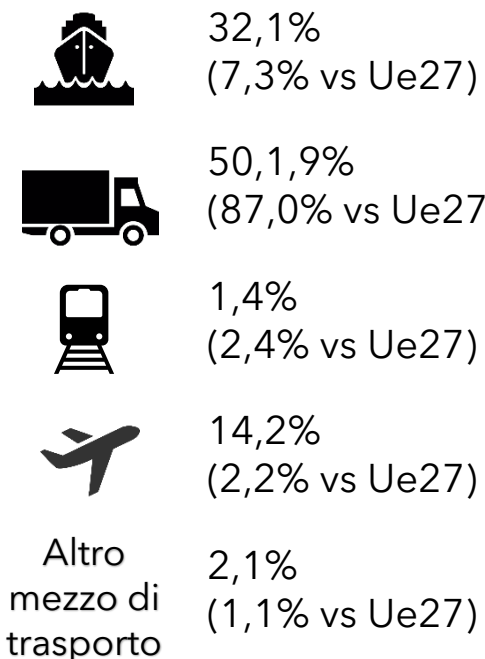
€ 1.286,4 mld
import+export
+ 28% vs 2021
Tonn 466,7 mln
import+export
+ 2% vs 2021

17% interscambio in valore e 12% in volume del totale nazionale

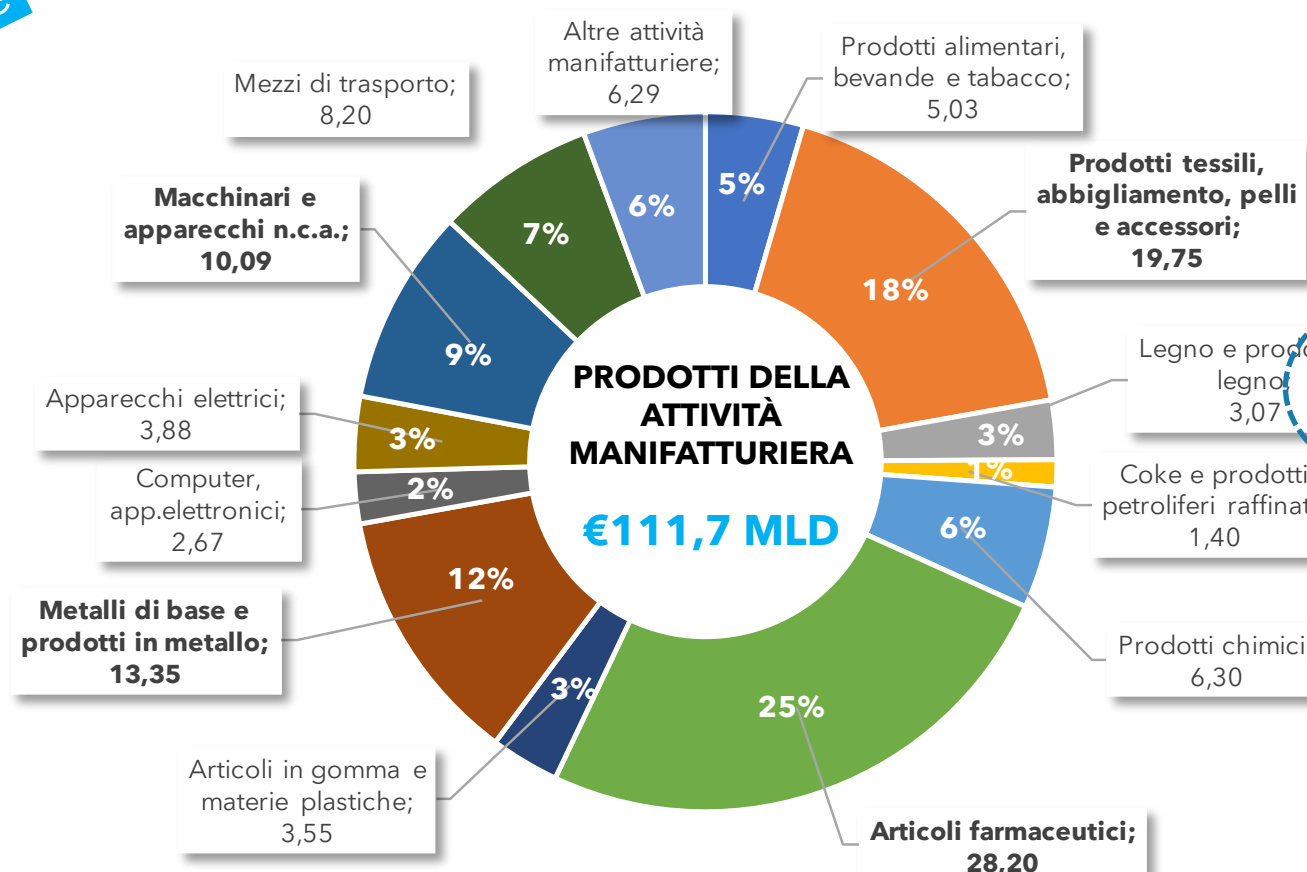
€ 223,6 mld
import+export
+ 30% vs 2021
Tonn 53,8 mln
import+export
+ 14,9% vs 2021



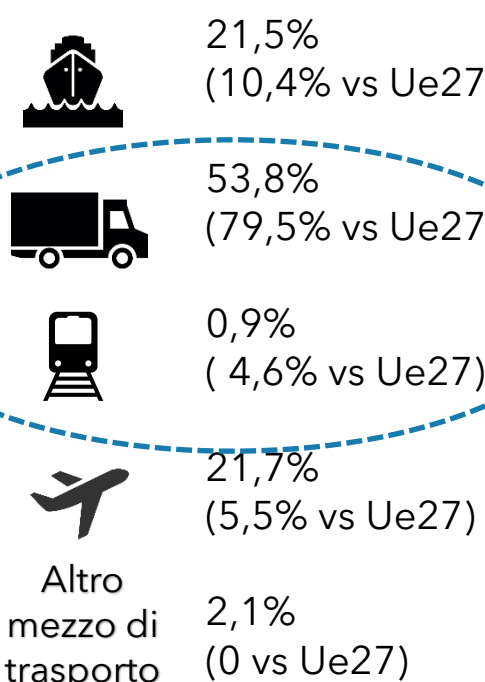
Modo di trasporto (export in valore economico)



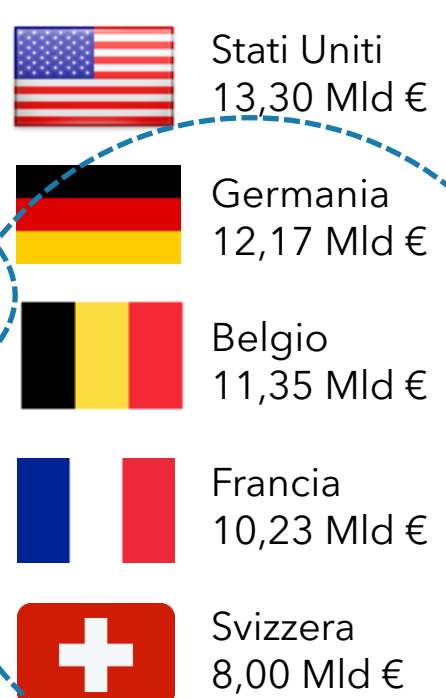
Destinazioni principali



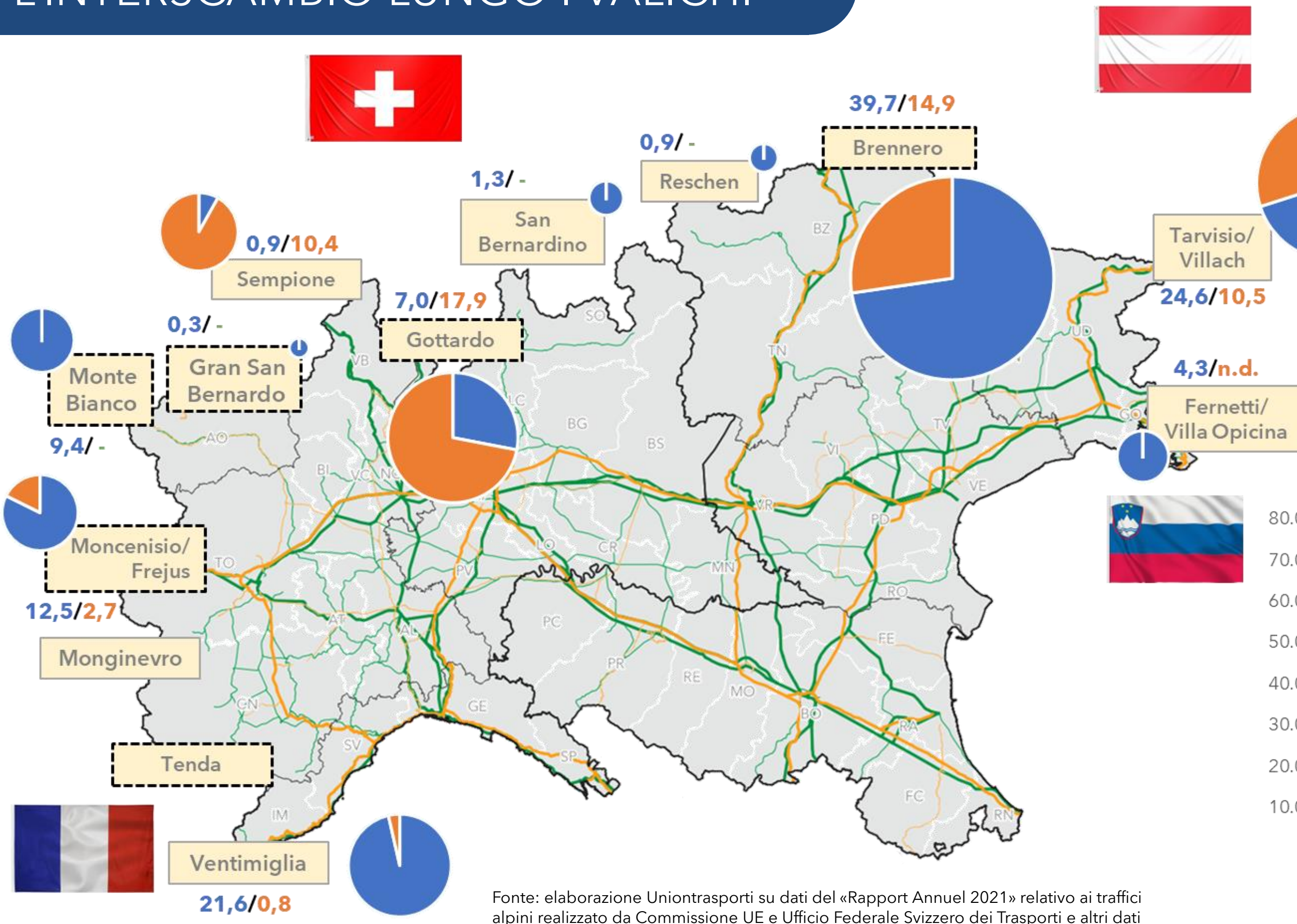
Modo di trasporto (export in valore economico)



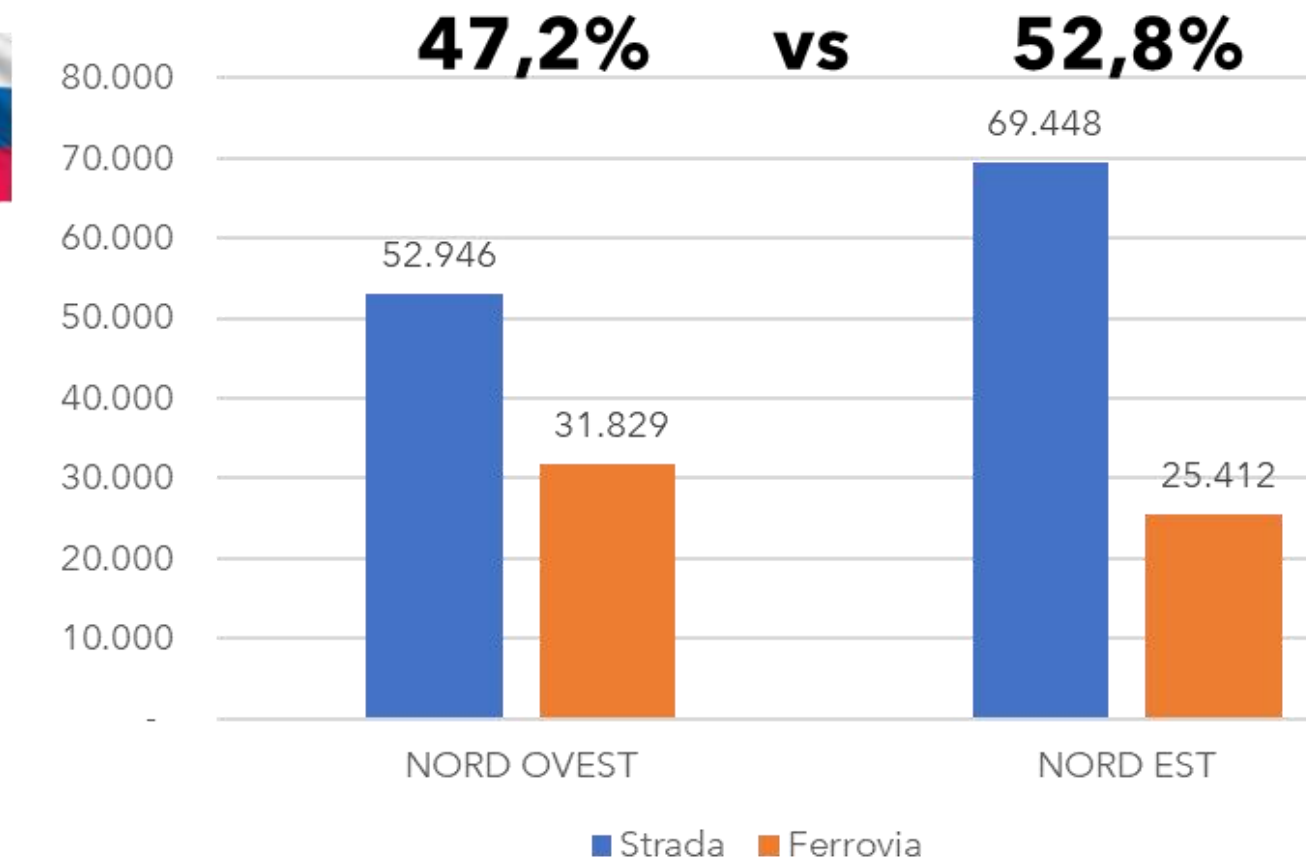
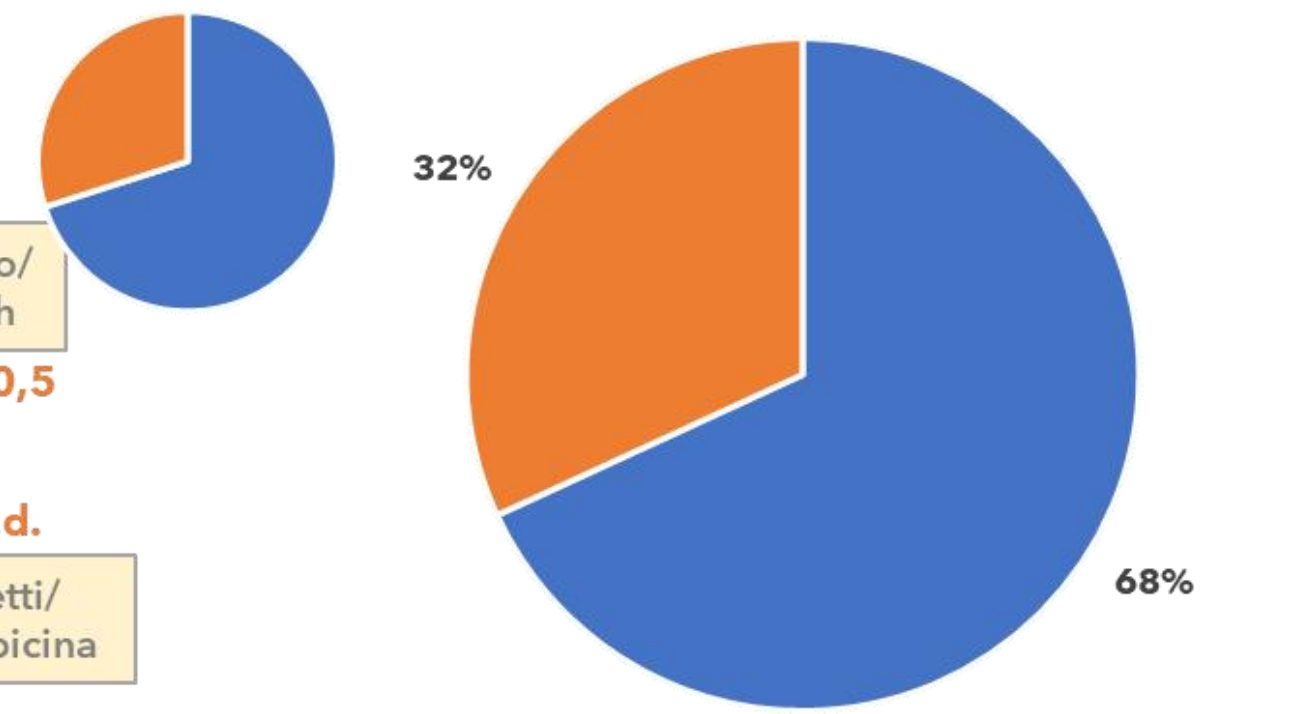
Destinazioni principali



L'INTERSCAMBIO LUNGO I VALICHI



QUASI 180 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati del «Rapport Annual 2021» relativo ai traffici alpini realizzato da Commissione UE e Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti e altri dati



ETA' DEI TUNNEL FERROVIARI E STRADALI LUNGO L'ARCO ALPINO

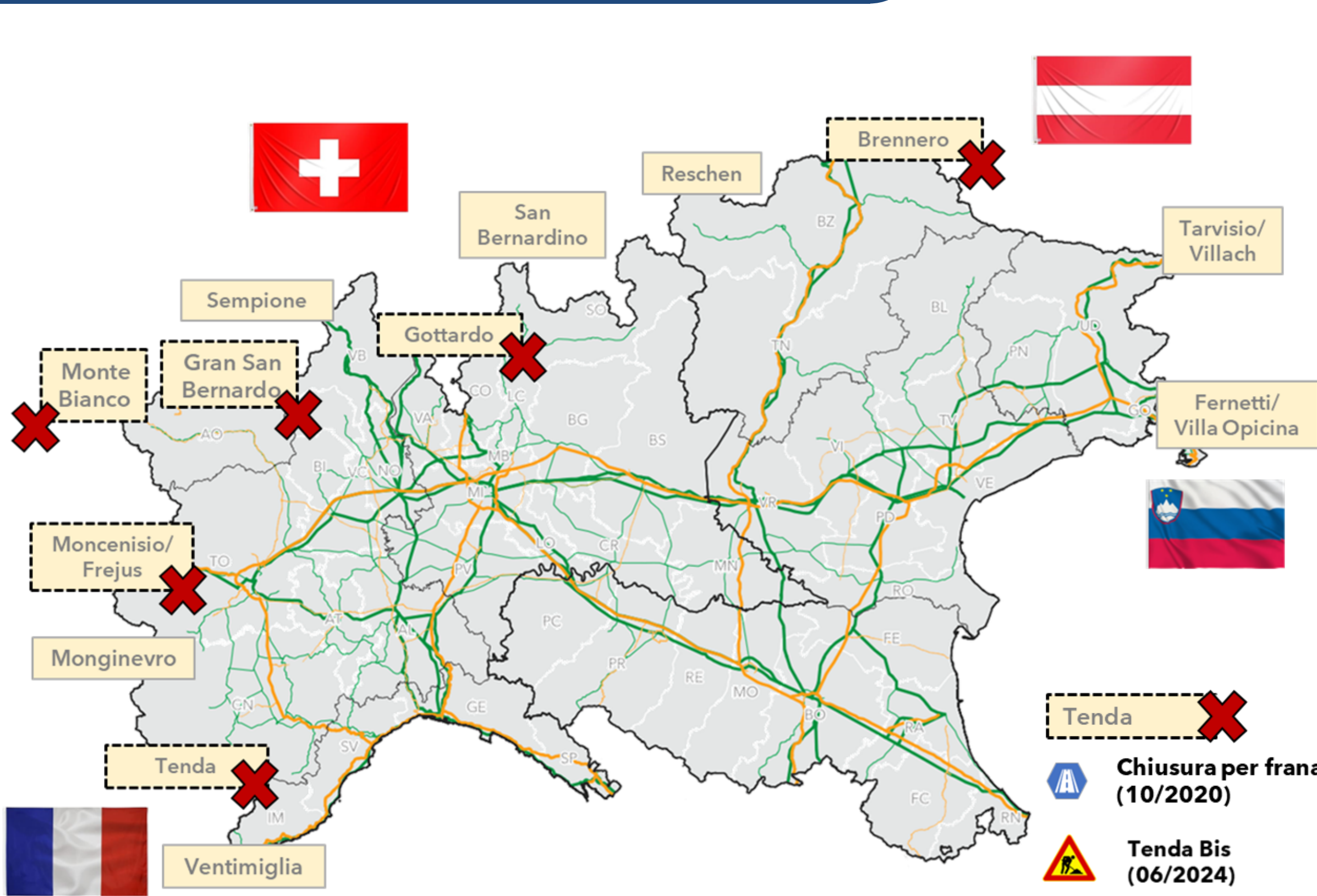


Mont-Cenis	1871
Lötschberg	1913
Simplon	1906
Gothard	1882
Tauern	1909
➔ Brenner	1867

Fréjus	1980
Mont-Blanc	1965
Grand-Saint-Bernard	1964
Gothard	1980
San Bernardino	1967
Tauern	1975

Lötschberg	2007
Gothard	2016
Ceneri	2020
➔ Fréjus	2032
➔ Brenner	2032

UNA FRAGILITA'...MOLTO ATTUALE

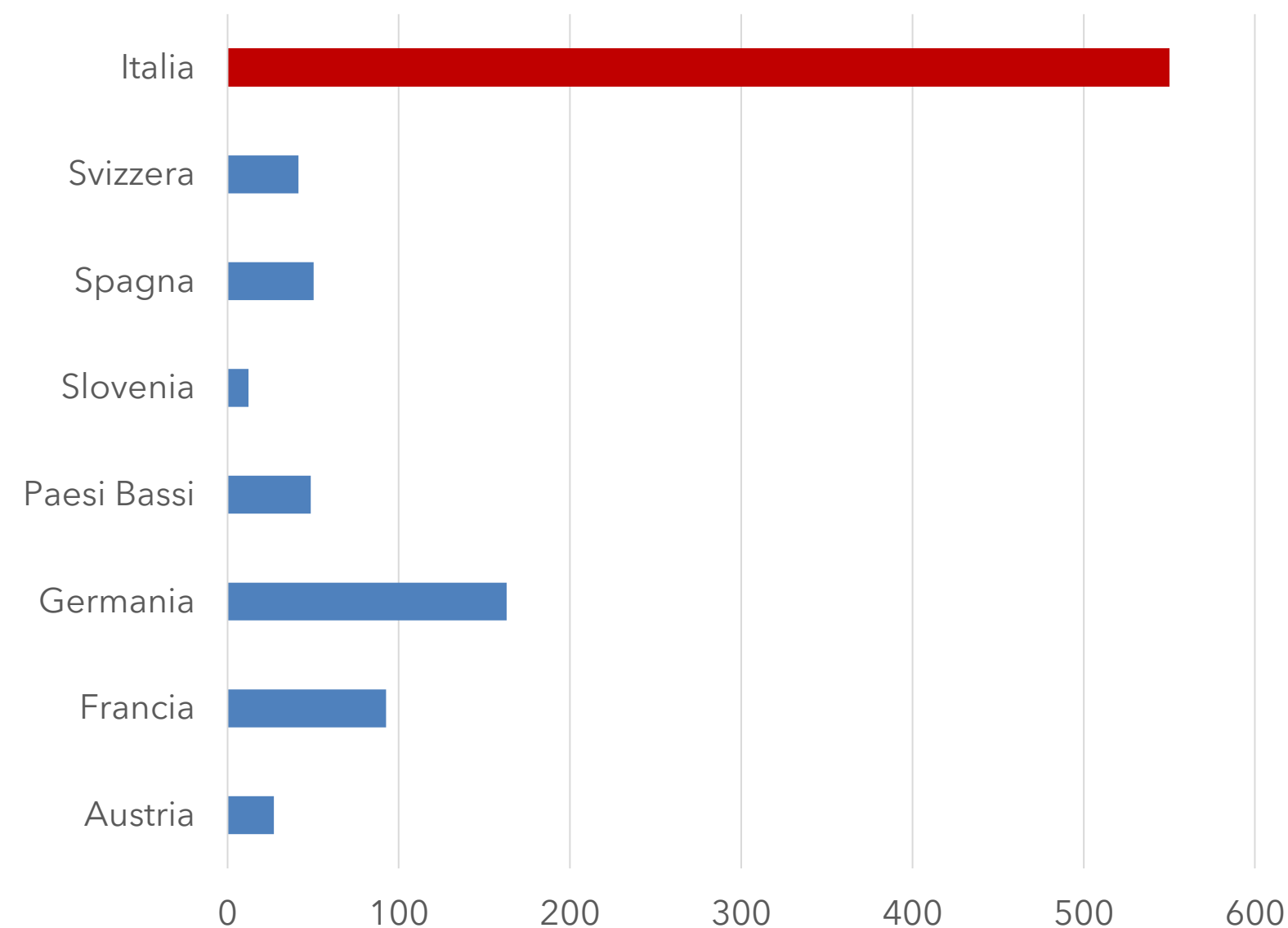
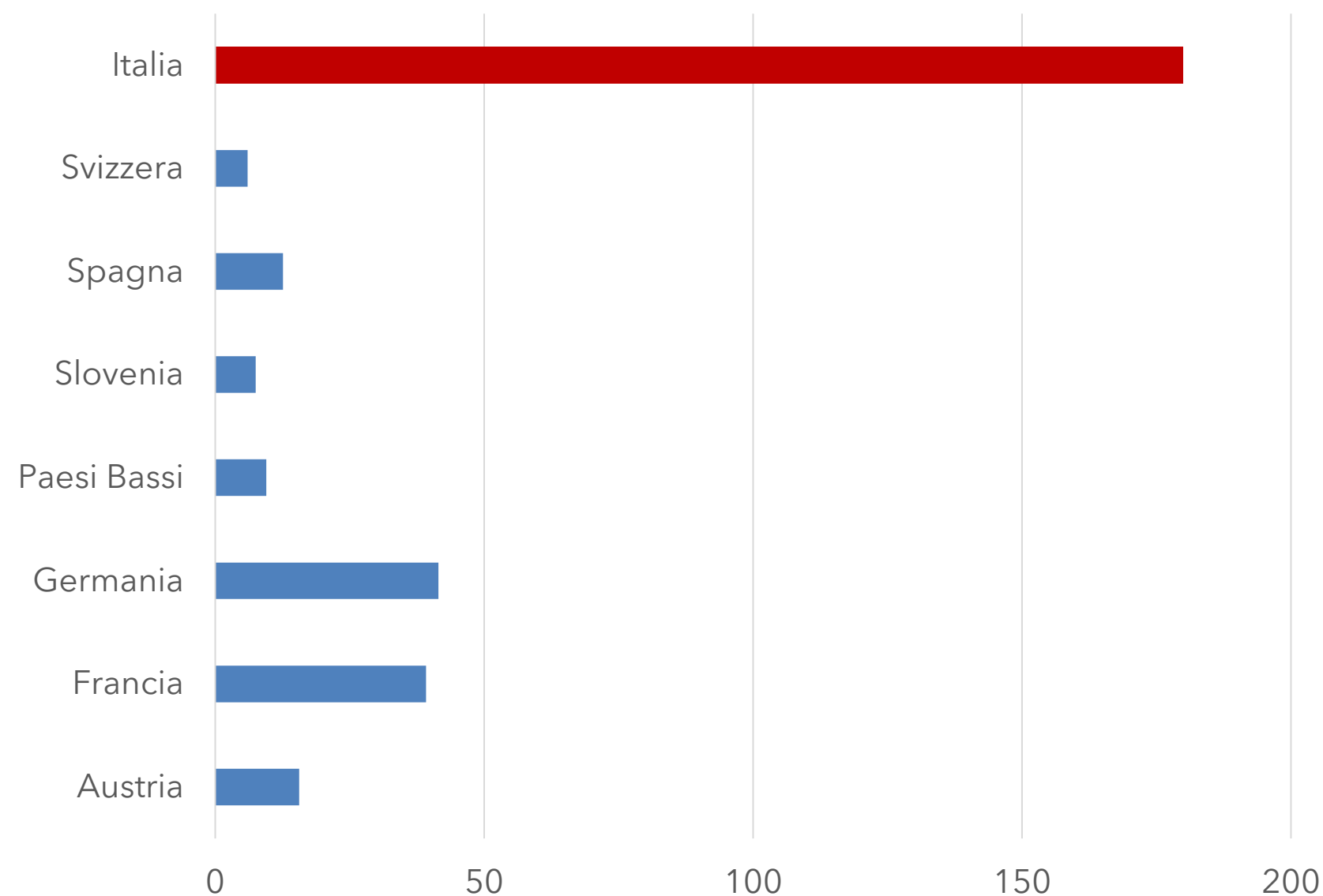


- Moncenisio/ Frejus**
- Chiusura per frana (08/2023) e ripresa a regime del tunnel ferroviario a fine 2024**
- Torino-Lione (12/2032)**
- Raddoppio Frejus (01/2024)**
- Monte Bianco**
- Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni - 2024)**
- Gran San Bernardo**
- Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m (10/23 - 03/24)**
- Gottardo**
- Chiusura per deragliamento (08/2023) e riapertura a pieno regime a settembre 2024**
- Chiusura per danni alla soletta (09/2023)**
- Raddoppio tunnel stradale (2029)**
- Tenda**
- Chiusura per frana (10/2020)**
- Tenda Bis (06/2024)**
- Brennero**
- Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)**
- Manutenzione Ponte Lueg**
- Chiusura per manutenzione (08/2023)**
- Galleria Base BBT (2032)**



UNA FRAGILITA'...CHE CI COSTA MOLTO

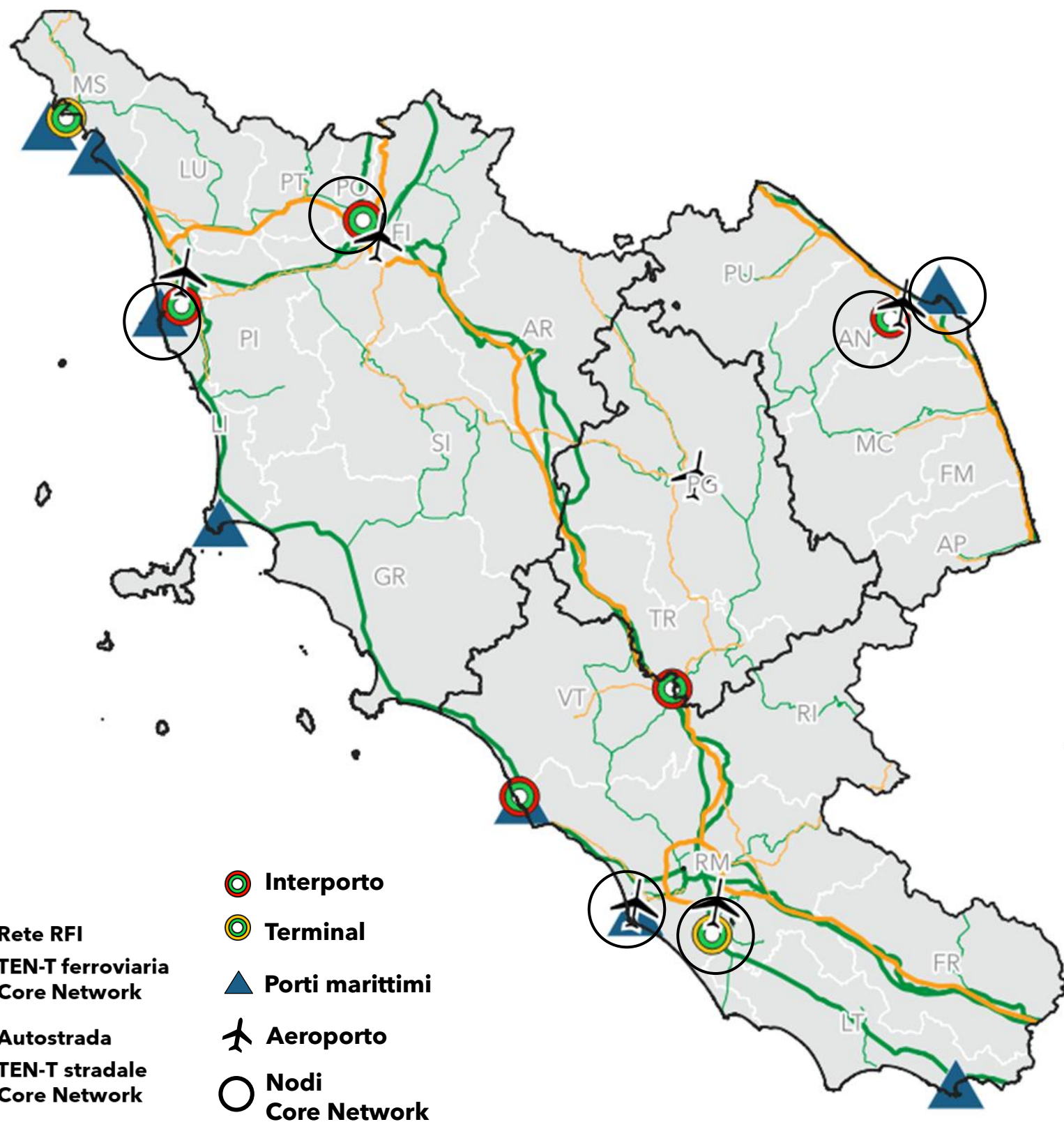
La fragilità del sistema dei valichi alpini, pur avendo una dimensione europea, crea il **maggiore impatto all'economia italiana e alle nostre imprese**. L'intero interscambio commerciale dell'Italia che avviene via terra (**180 milioni di tonnellate** per un valore economico di **circa 550 miliardi di euro**) è influenzato dall'efficienza di tutti i valichi. Per la Germania, l'impatto dei valichi riguarda «solo» 41 milioni di tonnellate per un valore di 163 miliardi di euro.



Offerta infrastrutturale, traffico merci e performance infrastrutturali del Centro Italia



IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE



	CENTRO	ITALIA
AUTOSTRADE	1.300 km	7.000 km
% Core Network	66%	65%
FERROVIA	3.500 km	16.700 km
% Core Network	50%	46%
% elettrificata	79%	73%
% doppio binario	59%	46%
PORTI *	7	45
Core Network	3	17
AEROPORTI *	6	38
Core Network	1	11
CENTRI INTERMODALI * (Interporti / Terminal)	6	46
Core Network	4	19

* Nodi più significativi.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti

TRAFFICI AUTOSTRADALI



59%
rispetto al dato nazionale

3.600 Km
Rete autostradale in concessione a pedaggio*

67%
rispetto al dato nazionale



13.765
VEICOLI PESANTI * KM



22%
rispetto al dato nazionale

1.300 Km
Rete autostradale in concessione a pedaggio*

23%
rispetto al dato nazionale



4.767
VEICOLI PESANTI * KM



19%
rispetto al dato nazionale

1.100 Km
Rete autostradale in concessione a pedaggio*

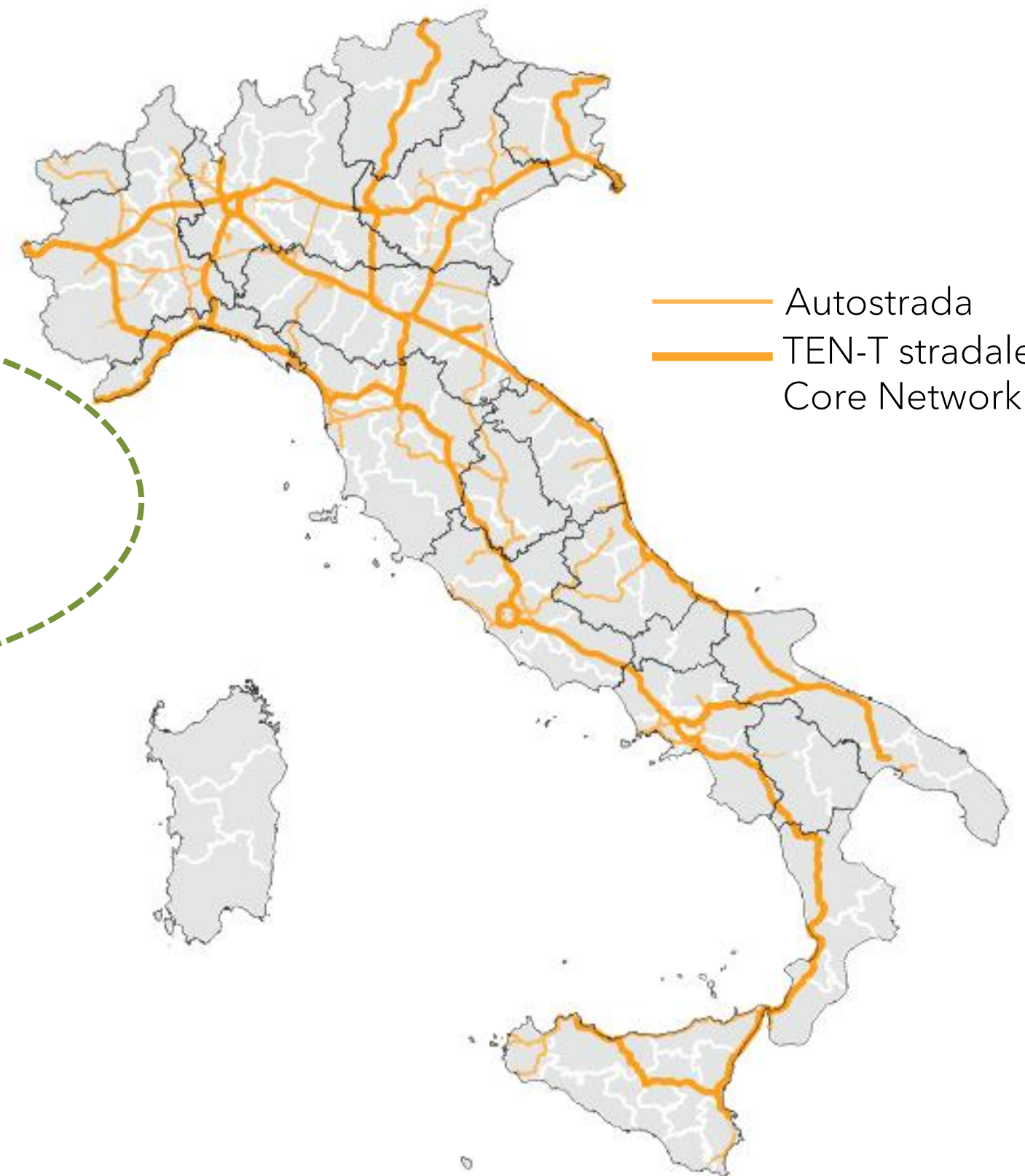
10%
rispetto al dato nazionale



2.165
VEICOLI PESANTI * KM

ITALIA
6mila Km
Rete autostradale in concessione a pedaggio*

ITALIA
20.697
Veicoli Pesanti * Km

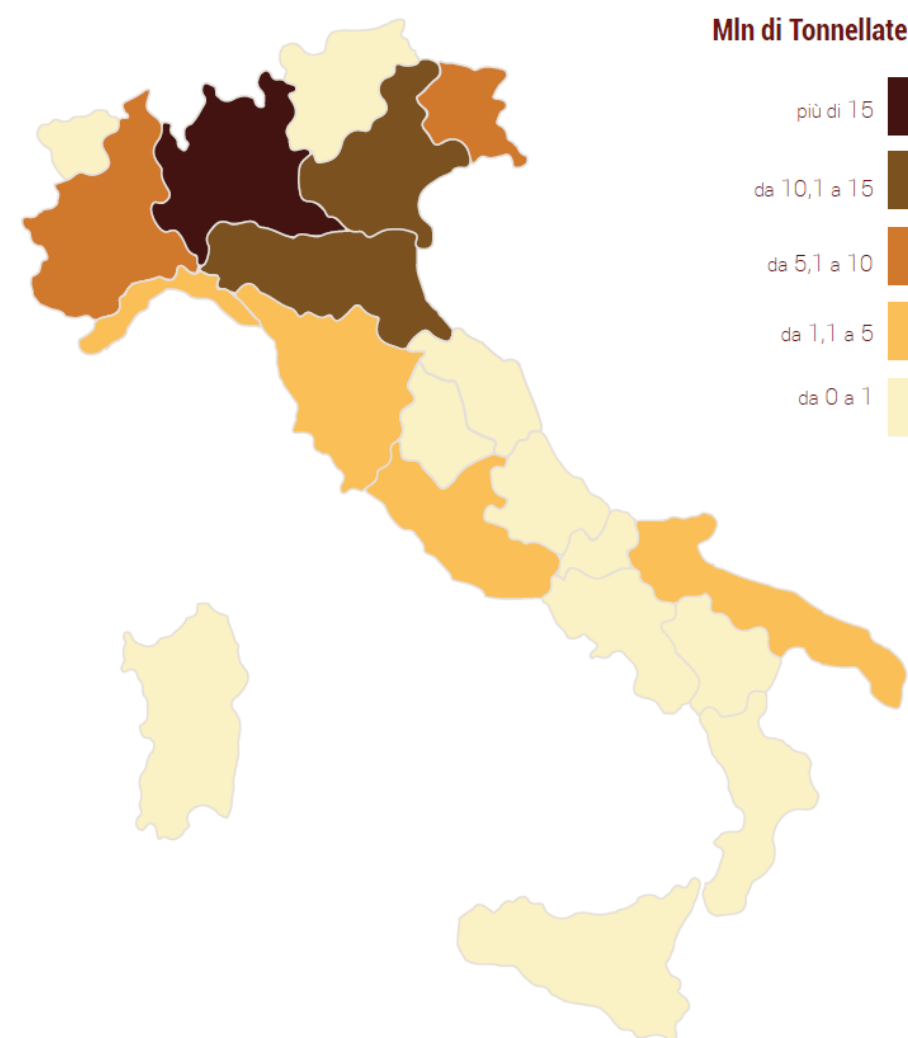


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Aiscat, anno 2022
* Estesa totale rete autostradale 7.037 km

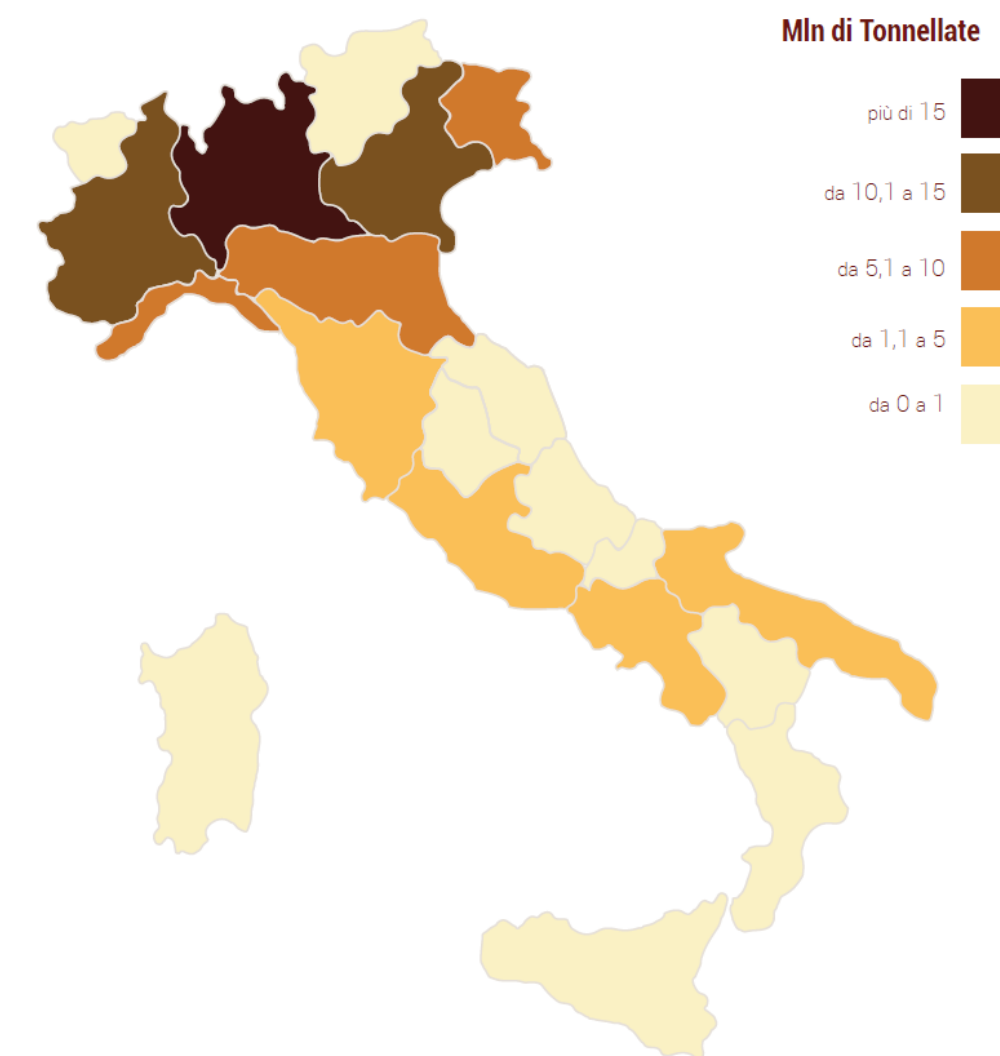


Il traffico merci ferroviario che interessa le regioni del Centro Italia vale il **10,4% del movimentato complessivo** gestito da Polo Logistica FS: 278mila tonn di traffico interno, 2,2 mln tonn di interscambio con il Nord Italia, poco meno di 300mila tonn con il Mezzogiorno e 266mila tonn con l'estero.

Regioni di Origine dei flussi



Regioni di Destinazione dei flussi



TRAFFICI AEROPORTUALI



Nodi aeroportuali con traffico cargo/nodi totali

6/7
17%
Nord Ovest/
Italia

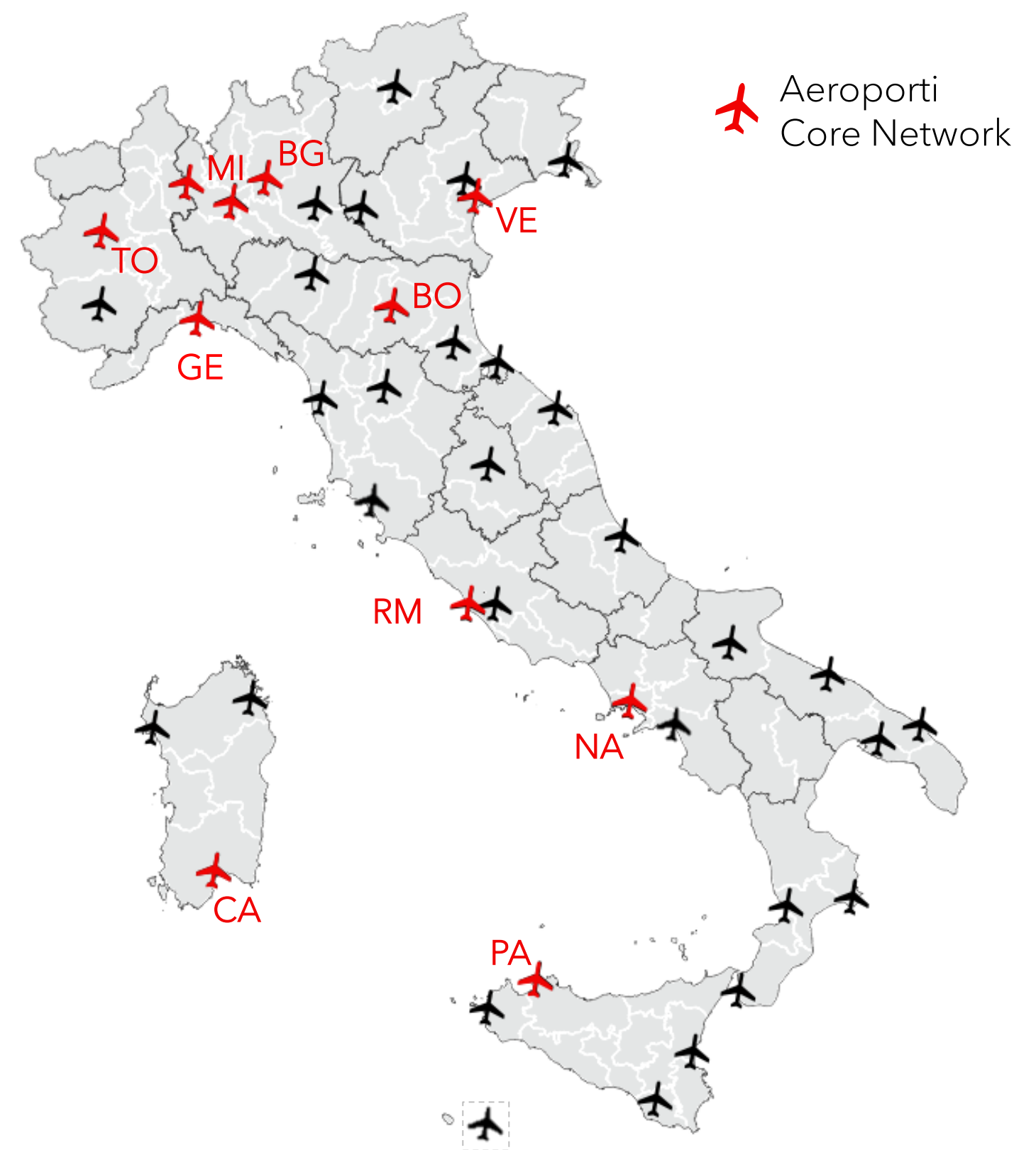
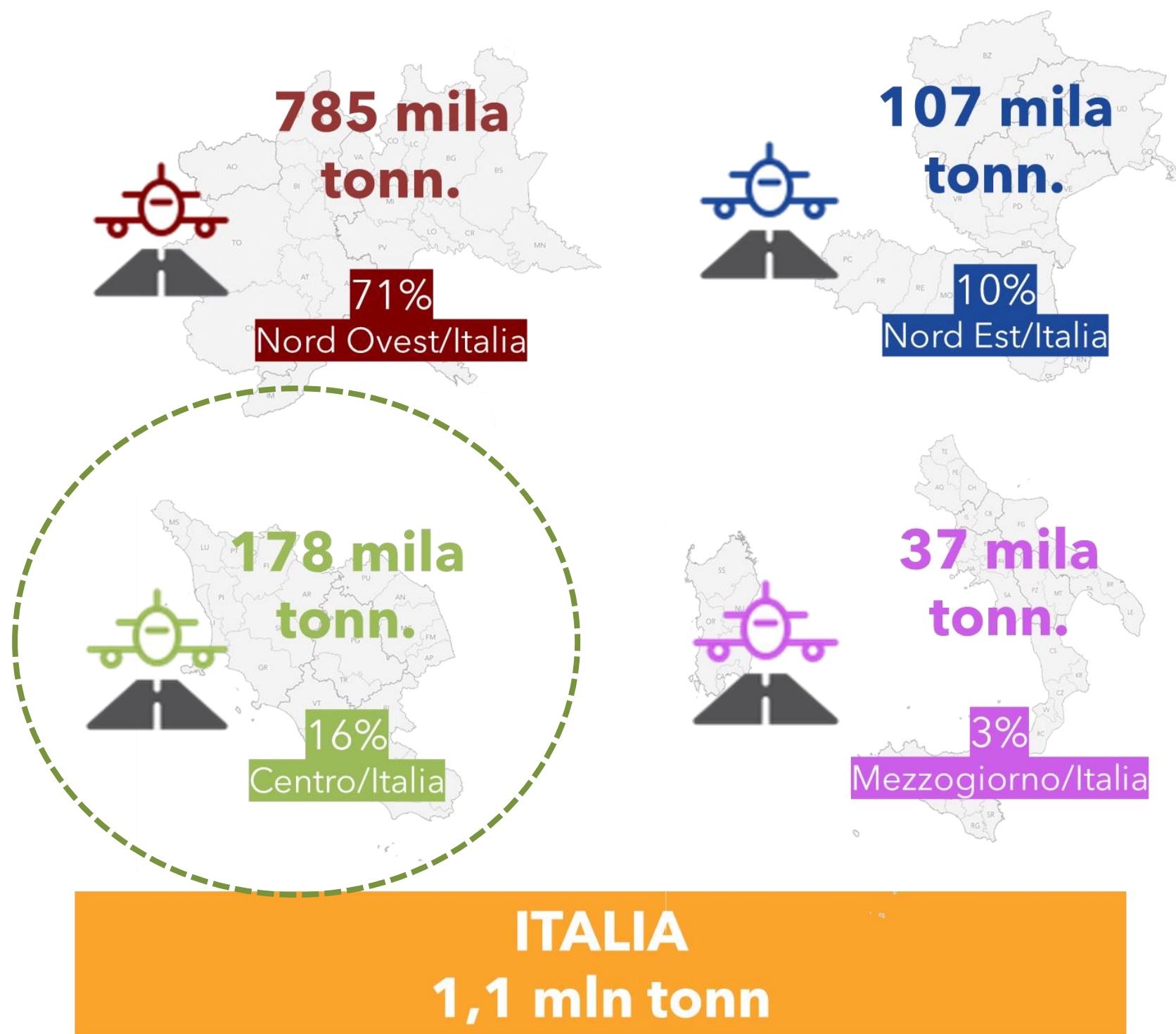
7/9
22%
Nord Est/
Italia

5/7
17%
Centro/
Italia

13/18
44%
Mezzogiorno/
Italia

ITALIA
31/41

Merci movimentate negli aeroporti italiani nel 2022



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Assaeroporti, anno 2022

TRAFFICI INTERPORTUALI



Numero treni all'anno

583 ha

16%
Nord Ovest/
Italia

1.909 ha

51%
Nord Est/
Italia

543 ha

14%
Centro/
Italia

726 ha

19%
Mezzogiorno/
Italia

ITALIA
3.761 ha

8.257

14%
Nord Ovest/Italia

38.261

64%
Nord Est/Italia

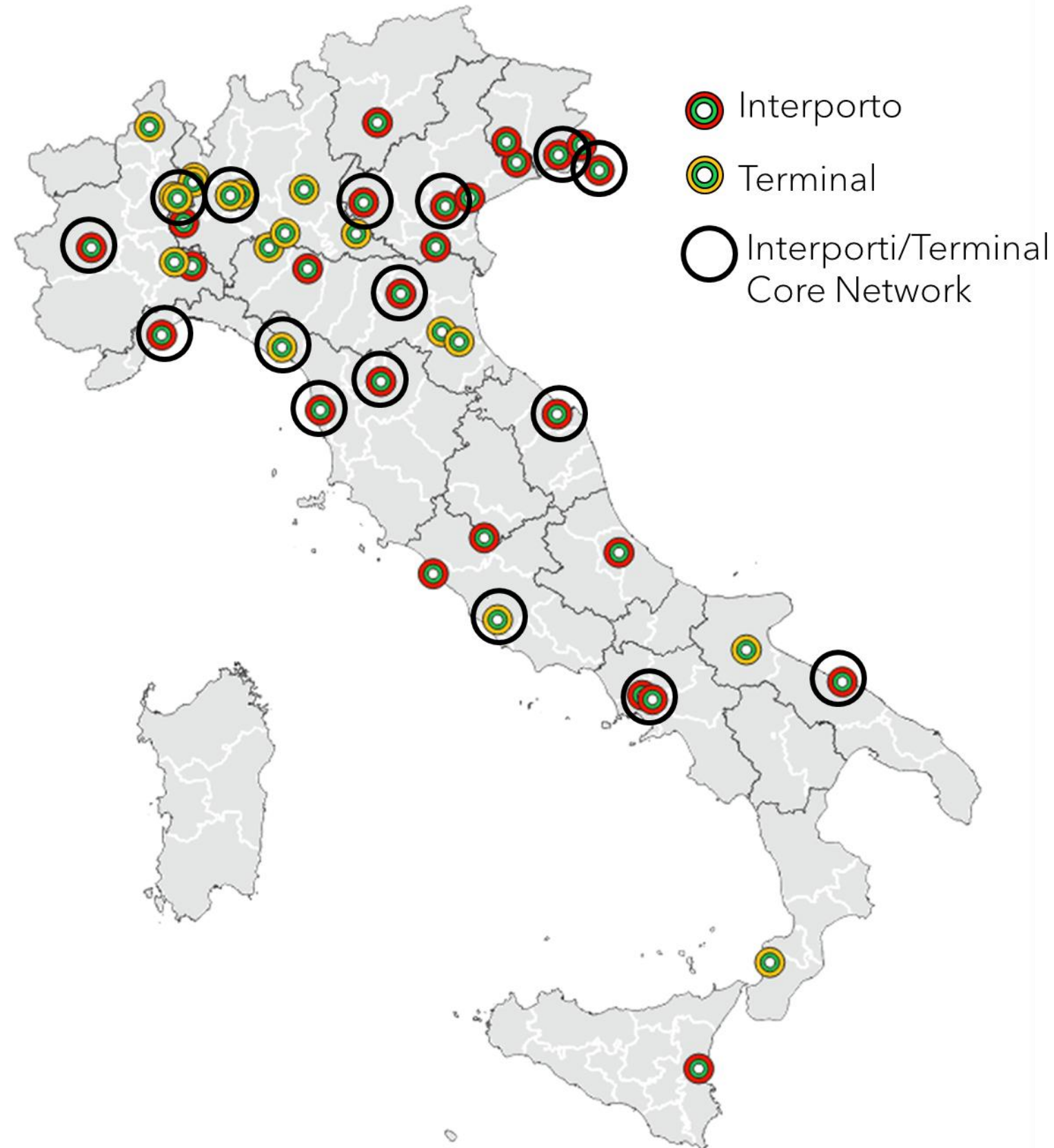
307

1%
Centro/Italia

12.736

21%
Mezzogiorno/Italia

ITALIA
59.561



Superficie interportuale

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati UIR Unione Interporti Riuniti, anno 2022
Numerosità complessiva 29

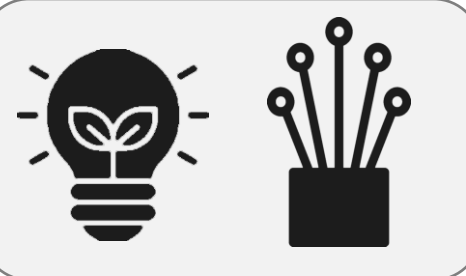


- **5** categorie di trasporto



130 indicatori

- **2** nuove categorie trasversali



40 indicatori

- **4** cluster tematici



- **105** territori provinciali*

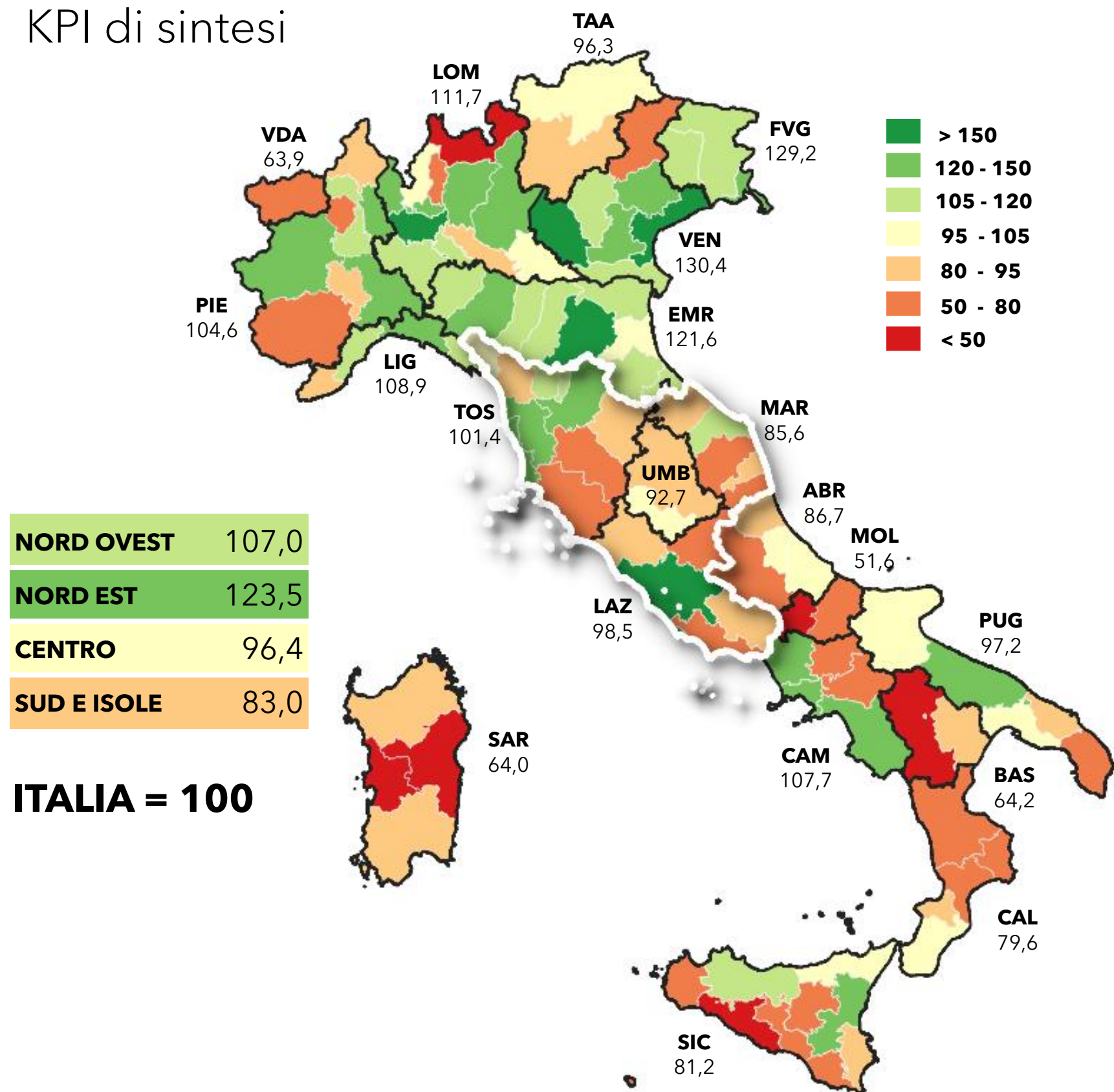
Il **KPI 2023** permette una misura analitica sia della **consistenza fisica** presente sul territorio sia di alcuni aspetti, anche qualitativi, legati alla **fruibilità** e all'**efficienza** delle diverse tipologie di infrastrutture valutate in relazione al **contesto socio-economico** in cui risiedono, considerando **4 cluster tematici** che comprendono anche fattori che descrivono la funzionalità di un'infrastruttura e possono riguardare gli aspetti organizzativi, l'efficienza e la produttività.

* Scala provinciale, considerando 4 territori in Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari) e 5 in Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce), cfr. KPI 2019.

SINTESI KPI 2023 DI TRASPORTO



KPI di sintesi



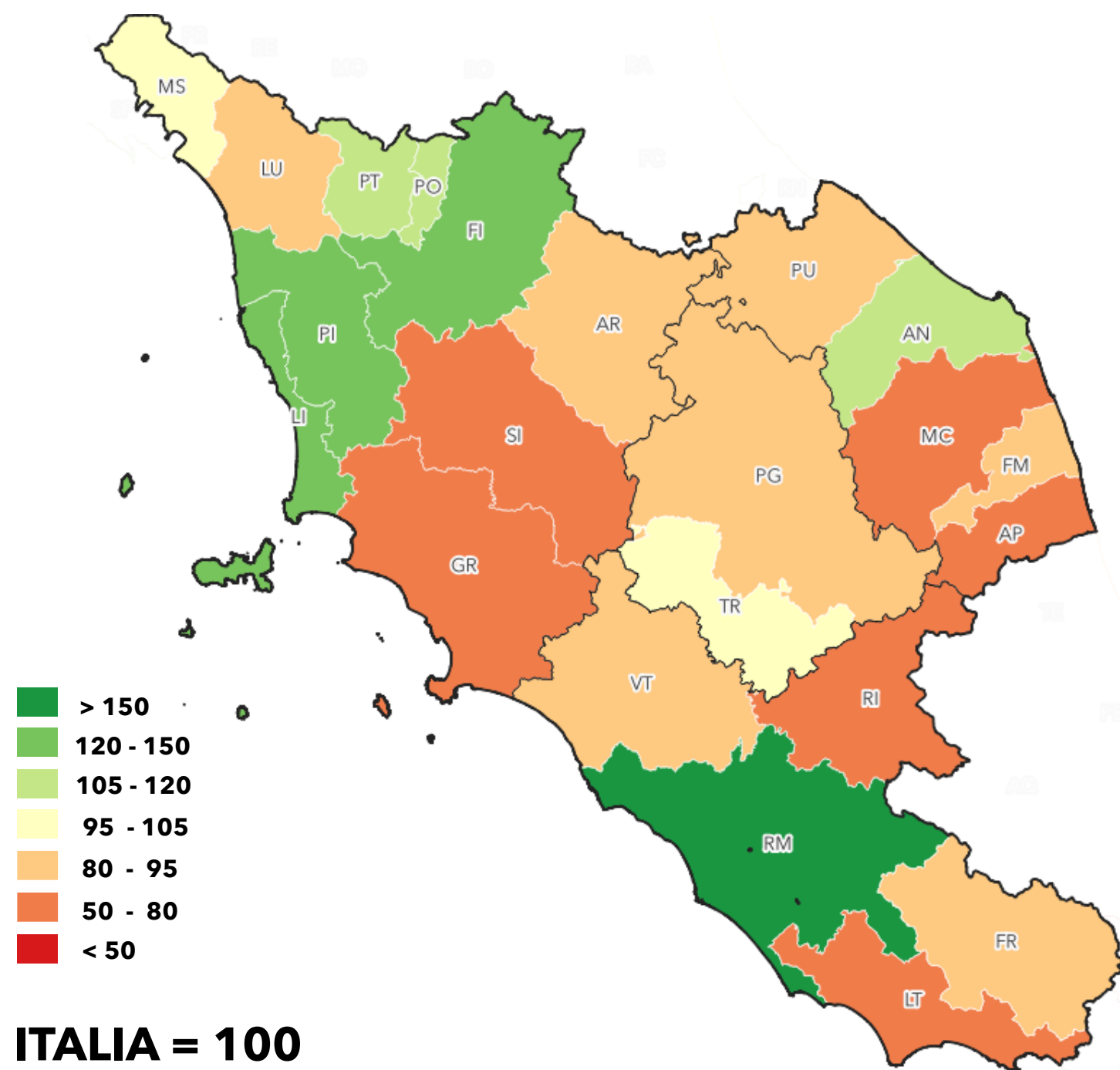
- Il **Centro Italia** presenta un KPI complessivo di poco inferiore alla media nazionale (96,4)
- A livello regionale, la **Toscana** raggiunge il KPI più elevato nella macroarea, di poco superiore alla media nazionale (101,4), seguita dal **Lazio**, che, viceversa, si colloca poco sotto la media nazionale (98,5). Segue l'**Umbria** con un valore di 92,7.
- Le **Marche** (85,6), al 14° posto nella classifica nazionale, sono la regione con la performance più deficitaria, tra le quattro regioni del Centro Italia, distaccandosi di circa 15 punti dalla media nazionale.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



KPI di sintesi:

▪ **CENTRO ITALIA 96,4**



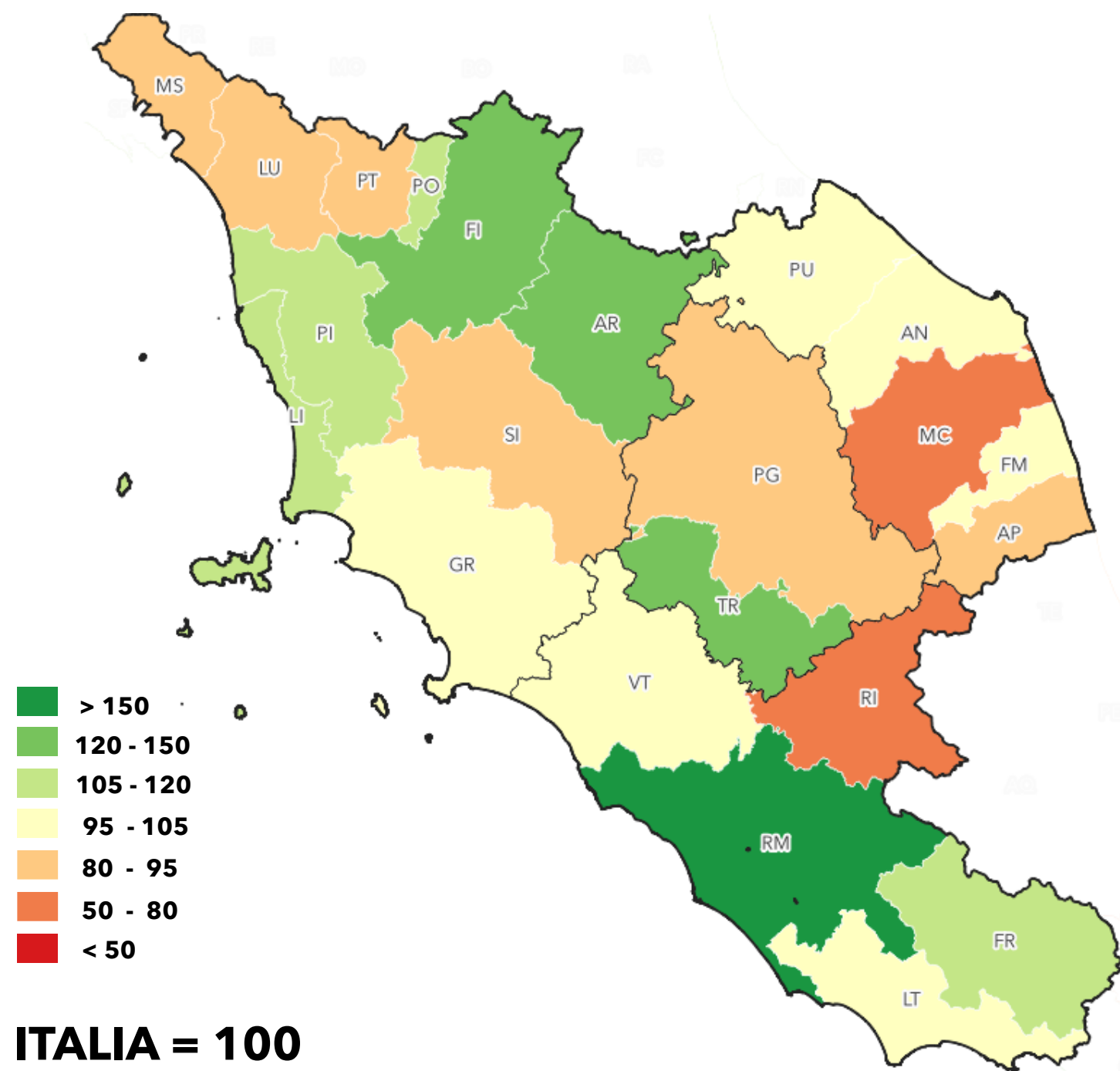
- Entrando nel merito dei singoli territori, le **prime 10 posizioni della classifica nazionale** sono quasi tutte occupate da province del Nord (con Milano al 1° posto), ad eccezione di **Roma (3°)** e Napoli (9°)
- Complessivamente **7 province del Centro Italia** si collocano **sopra la media nazionale**: Roma (3°), Livorno (18°), Firenze (20°), Pisa (22°), Pistoia (28°), Prato (29°), Ancona (45°)
- Nelle **ultime 10 posizioni** della classifica nazionale si colloca la provincia di **Grosseto (99°)**, insieme a **7 territori del Mezzogiorno**, Nuoro (105°), Agrigento (104°), Isernia (102°), Potenza (101°), Oristano (100°), Campobasso (98°), Ragusa (97°) e **2 del Nord Ovest**, Biella (96°) e Sondrio (103°).
- Dalla colorazione della mappa, emergono forti criticità anche per le province di **Siena, Macerata, Ascoli Piceno, Rieti e Latina**.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



KPI di sintesi:

▪ **CENTRO ITALIA 103,0**



ITALIA = 100

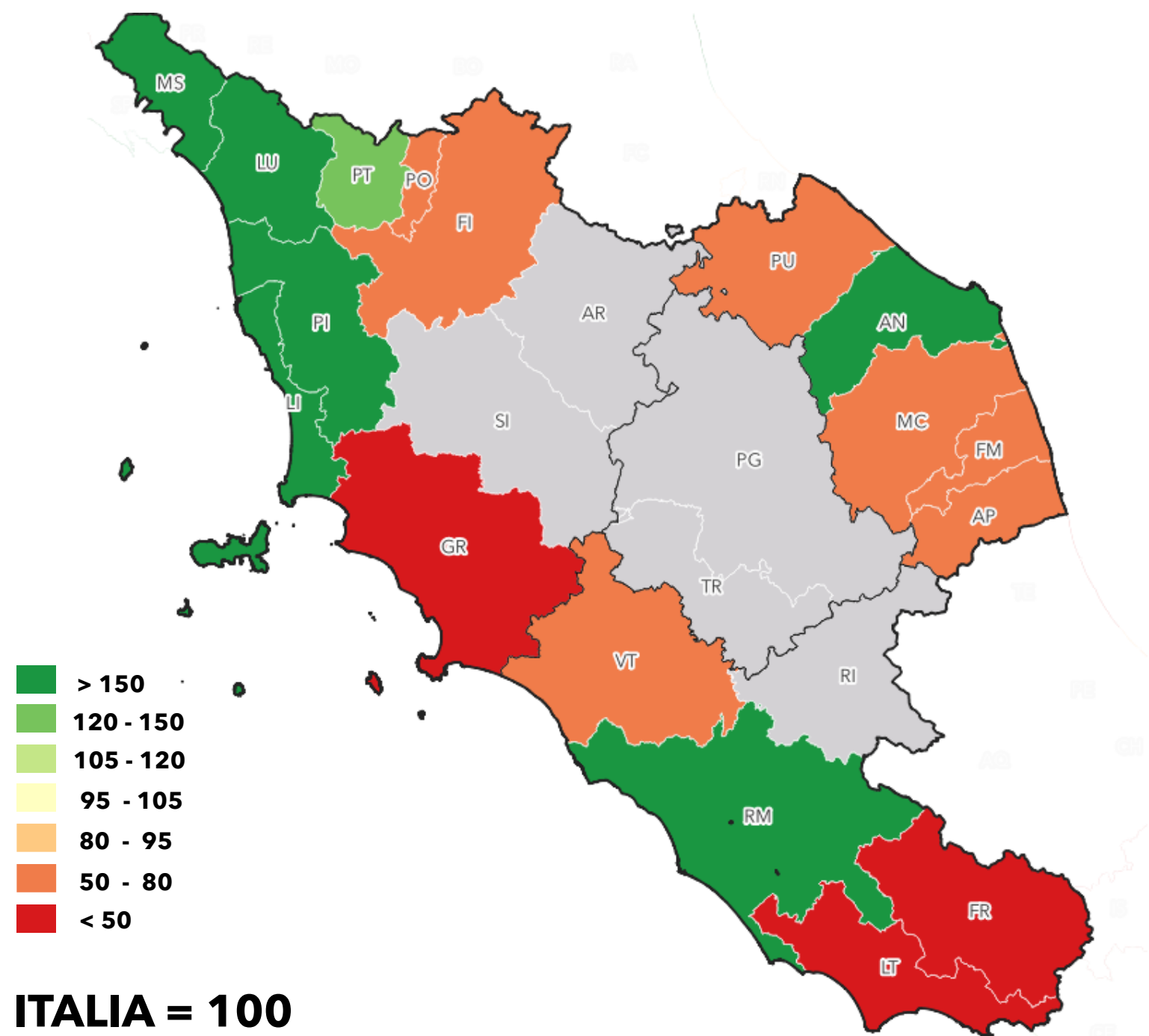
- Considerando il sistema ferroviario, la ripartizione del **Centro Italia** si conferma **nella media nazionale** ma con un valore leggermente superiore (103,0)
- A livello regionale, il **Lazio** raggiunge un valore di 112,3, seguito da **Umbria e Toscana** con risultati in linea con la media del Centro Italia
- La regione **Marche** (90,9), al 13° posto nella classifica nazionale, evidenzia la **performance più deficitaria**, unica delle 4 regioni del Centro sotto la media nazionale, da cui si distacca di circa 10 punti
- Nelle **prime 10 posizioni della classifica nazionale** si collocano 3 province del Centro Italia, **Roma (1°)**, **Firenze (5°)** e **Arezzo (10°)**
- Le province con le **performance peggiori nella macroarea** sono **Macerata (91°)** e **Rieti (93°)**, ma non ricadono nelle ultime 10 posizioni della classifica nazionale che è quasi totalmente rappresentata dalle province del Mezzogiorno.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



KPI di sintesi:

▪ **CENTRO ITALIA 92,5**



- La ripartizione del **Centro Italia** presenta una performance portuale complessivamente **sotto la media nazionale di circa 10 punti (92,5)**
- A livello regionale, ad un buon risultato medio per la **Toscana (135,5)** fanno da contraltare situazioni critiche nelle altre tre regioni dove si salvano solo i territori provinciali di **Roma (28°) e Ancona (29°)**
- Su scala provinciale, **Livorno** raggiunge il primato a livello nazionale, con le altre province della costa toscana in buona posizione - **11° MS, 12° PI e 27° LU.**
- **Grosseto (68°)** riesce a stento a beneficiare della vicinanza al porto di Piombino, ma non a quello di Livorno, a causa di un sistema viario deficitario
- Emerge un'area centrale, composta dalle province di **Arezzo, Siena, Perugia, Terni e Rieti**, che, nel raggio di 90 minuti, non riesce a beneficiare di nessuno dei principali porti commerciali presenti del Centro Italia.

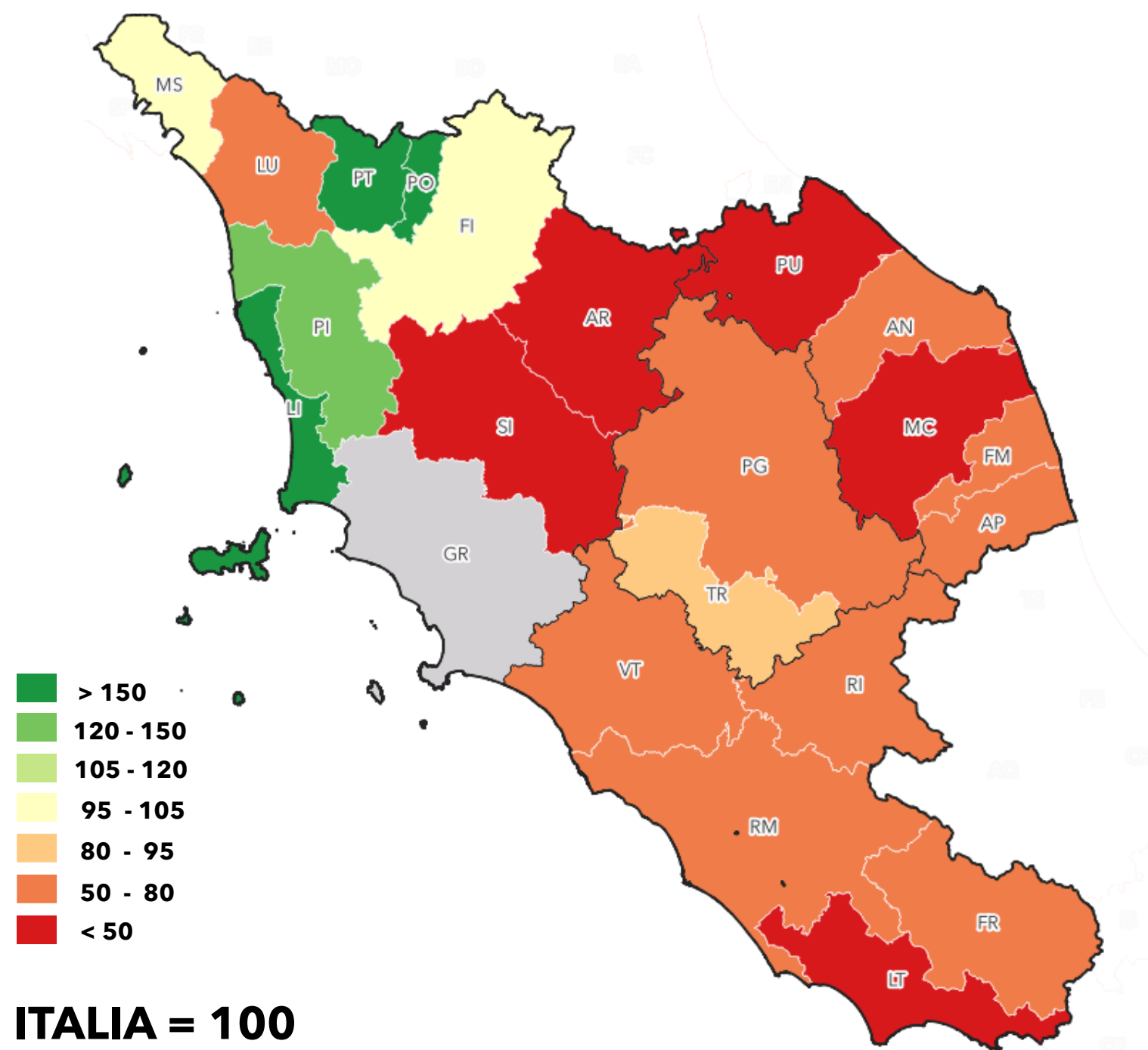
* In grigio i territori con un KPI inferiore a 1 per differenziarli dai territori che esprimono una performance più significativa.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti



KPI di sintesi:

▪ **CENTRO ITALIA 79,8**



- In termini di performance logistiche, si evidenziano importanti carenze nella macroarea del Centro Italia, con **un divario di circa 20 punti rispetto alla media nazionale**
- **Marche e Lazio** risultano le regioni più penalizzate nella macroarea, con un distacco di **oltre 40 punti** dalla media nazionale, che viene superata, seppur di poco, solo dalla **Toscana**.
- **Nessuna provincia** del Centro Italia rientra **nella Top 10** nazionale. Le uniche performance degne di nota riguardano 4 province toscane: Pistoia (16°), Prato (18°), Livorno (20°) e Pisa (30°).
- Nelle **ultime posizioni** della classifica nazionale, escludendo i territori con un KPI inferiore a 4, tra cui **Grosseto (104°)**, rientrano **Latina (90°), Siena (82°), Arezzo (81°), Macerata (80°) e Pesaro Urbino (77°)**.

* In grigio Grosseto con un KPI inferiore a 4, per differenziare dai territori che esprimono una performance più significativa.

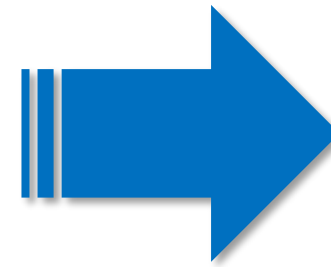
Le priorità infrastrutturali del mondo economico





Lunga fase di **confronto e ascolto con il territorio e il tessuto economico con:**

- **95** tavoli con **oltre 2.200** partecipanti
- un'indagine a **6.400** imprese



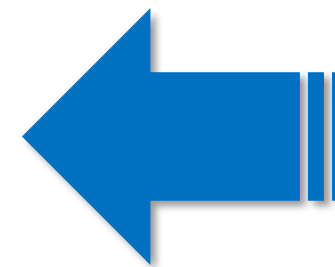
535 opere infrastrutturali necessarie per il Paese e la sua economia, suddivise su tre livelli di priorità, di cui:

- **256** interventi classificati con «**priorità di livello 1**»



100 opere per un valore complessivo di **126 miliardi di euro**, di cui:

- 20 opere per il **Centro Italia** che valgono 19,5 miliardi di euro



Attraverso una **nuova indagine a 12.000 imprese**, sono state individuate le **100 opere prioritarie più urgenti (5 per ogni regione)**



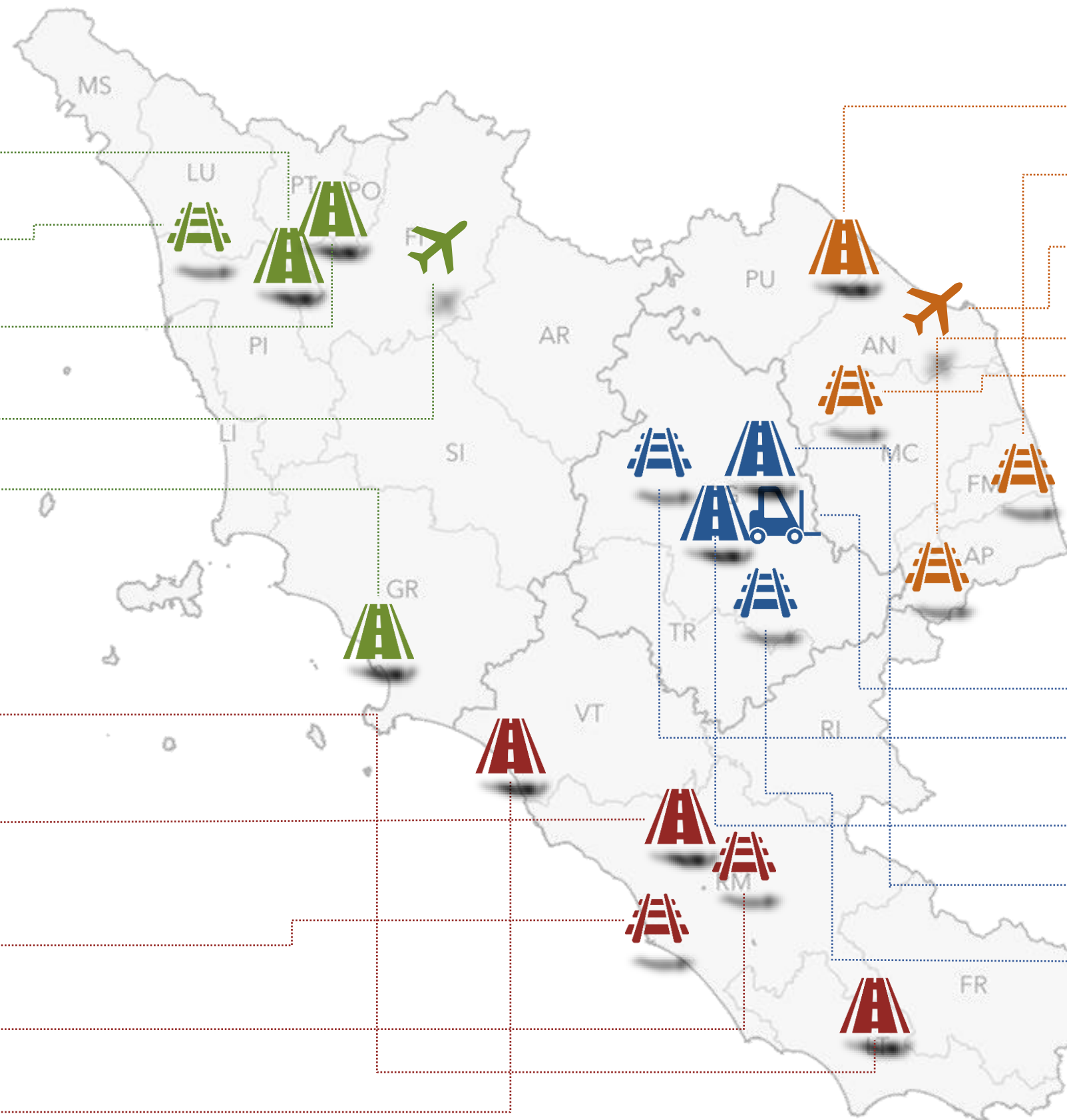
LE PRIORITÀ PIÙ URGENTI DEL CENTRO ITALIA

TOSCANA

- Risanamento e ampliamento "Fi-Pi-Li"
- Linea Firenze-Viareggio - Completamento raddoppio Montecatini- Pistoia e realizzazione raddoppio fino a Viareggio
- Ampliamento a tre corsie autostrada A11 tra Firenze-Pistoia
- Nuova Pista Aeroporto Vespucci di Firenze
- Autostrada A12 tratta Rosignano - Civitavecchia: completamento itinerario*

LAZIO

- Trasversale Lazio Sud Tirreno-Adriatica (Formia-Cassino-Sora-Avezzano/ adeguamento SR Ausonia)
- Adeguamento a 4 corsie della ex SS 2 Cassia - Tratto tra il km 41+300 e il km 74+400
- Stazione ferroviaria in corrispondenza di Fiera di Roma
- Completamento dell'anello ferroviario di Roma (Cintura nord)
- Autostrada A12 tratta Rosignano - Civitavecchia: completamento itinerario*



MARCHE

- Autostrada A14 (terza corsia)
- Linea Adriatica (velocizzazione AV/AC)**
- Aeroporto di Ancona (potenziamento)
- Ferrovia dei Due Mari (completamento)
- Linea Orte-Falconara (potenziamento e raddoppio)***

UMBRIA

- Realizzazione Piastra Logistica Umbra
- Potenziamento e velocizzazione linea Foligno-Perugia-Terontola
- Nodo stradale di Perugia
- Completamento Quadrilatero Umbria-Marche
- Potenziamento e sviluppo direttrice Orte-Falconara***

* Indifferibile sia in Toscana che in Lazio

** Prioritaria anche per Emilia-Romagna, Abruzzo, Molise e Puglia, con declinazioni differenti

***Indifferibile sia nelle Marche che in Umbria

Fabbisogni delle imprese del Centro Italia





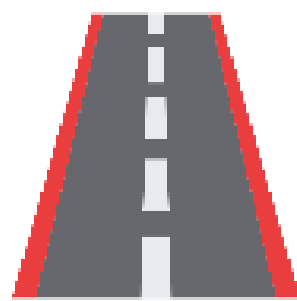
- **6 settori** (Turismo, Trasporti e logistica, Agricoltura, Commercio, Costruzioni e Manifattura)
- **12.000 imprese** di cui:
 - 65,5% microimprese
 - 33,2% piccole imprese
 - 1,1% medie imprese
 - 0,2% grandi imprese
- **25,8% imprese esportatrici**

LE MODALITÀ DI TRASPORTO UTILIZZATE



Quali sono state le modalità di trasporto più utilizzate sul totale delle spedizioni nel 2022?

Tutto strada



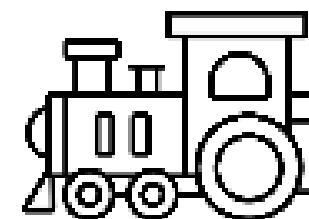
87,3% ITALIA
83,8% CENTRO

Combinato strada-mare



2,9% ITALIA
4,7% CENTRO

Trasporto ferroviario



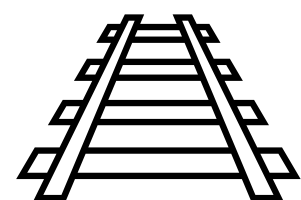
1,2% ITALIA
0,5% CENTRO

Combinato strada-aereo



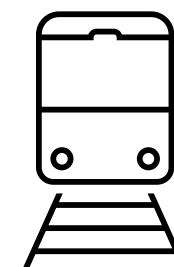
0,9% ITALIA
1,4% CENTRO

Autostrada viaggiante



0,5% ITALIA
0,6% CENTRO

Combinato strada-Ferro



0,4% ITALIA
0,3% CENTRO

Altro 6,8%, 8,7%



RETE FERROVIARIA



Come valuta nel suo complesso la qualità delle infrastrutture di trasporto e digitali nel suo territorio di riferimento e/o nei territori che attraversa per lavoro?

SCADENTE / MEDIOCRE PER:

37% ITALIA

26% CENTRO

BUONO/OTTIMO PER:

33% ITALIA

37% CENTRO

...I CONTRO

ITALIA

- Mancanza di collegamenti intermodali con porti e aeroporti
- Difficoltà a raggiungere i mercati di riferimento
- Stazioni non sufficientemente attrezzate con servizi per passeggeri e merci

CENTRO

- **Mancanza di collegamenti intermodali con porti e aeroporti**
- **Stazioni non sufficientemente attrezzate con servizi per passeggeri e merci**
- **Rete non adeguata ai fabbisogni di mobilità soprattutto verso i mercati di riferimento**

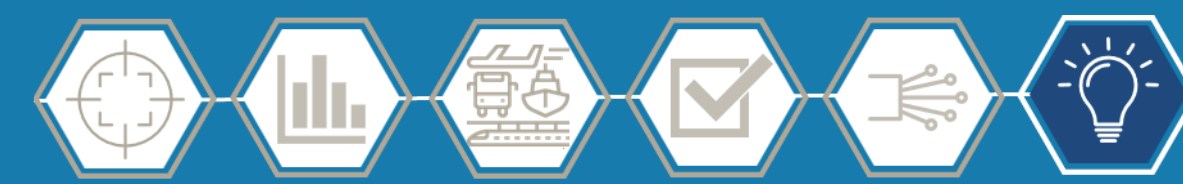
...I PRO

ITALIA

- Impatto positivo della ferrovia sul territorio
- Rete ferroviaria sufficiente ai fabbisogni di mobilità
- Stazioni passeggeri facilmente accessibili

CENTRO

- Stazioni passeggeri facilmente accessibili
- Trasporto regionale efficiente
- Linee AV/AC facilmente accessibili



Come valuta nel suo complesso la qualità delle infrastrutture di trasporto e digitali nel suo territorio di riferimento e/o nei territori che attraversa per lavoro?

NODI LOGISTICI



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

17% ITALIA

17% CENTRO

BUONO/OTTIMO PER:

40% ITALIA

46% CENTRO

...I CONTRO

ITALIA

- Dotazione di terminal/centri intermodali insufficiente
- Mancanza di piattaforme per la city logistics

CENTRO

- **Dotazione di terminal/centri intermodali insufficiente**
- **Mancanza di piattaforme per la city logistics**

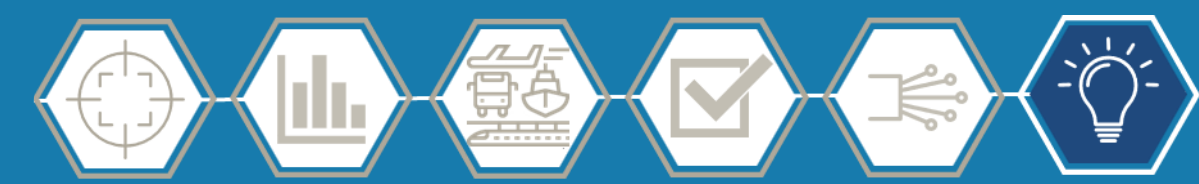
...I PRO

ITALIA

- Impatto positivo dei nodi logistici esistenti
- Capacità disponibile nei nodi logistici esistenti

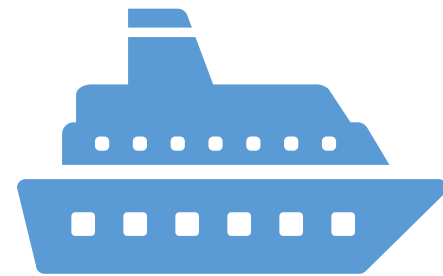
CENTRO

- Aree industriali ben raccordate con interporti e terminal intermodali
- Capacità disponibile nei nodi logistici esistenti



Come valuta nel suo complesso la qualità delle infrastrutture di trasporto e digitali nel suo territorio di riferimento e/o nei territori che attraversa per lavoro?

PORTI



SCADENTE / MEDIOCRE PER:

28% ITALIA

17% CENTRO

BUONO/OTTIMO PER:

38% ITALIA

45% CENTRO

...I CONTRO

ITALIA

- Collegamenti di ultimo miglio con le aree industriali non efficienti
- Aree retroportuali da sviluppare
- Il trasporto fluviale non può essere un'alternativa alla strada

CENTRO

- **Grandi navi che generano rumore e inquinamento**
- **Aree retroportuali da sviluppare**
- **Terminal merci congestionati**

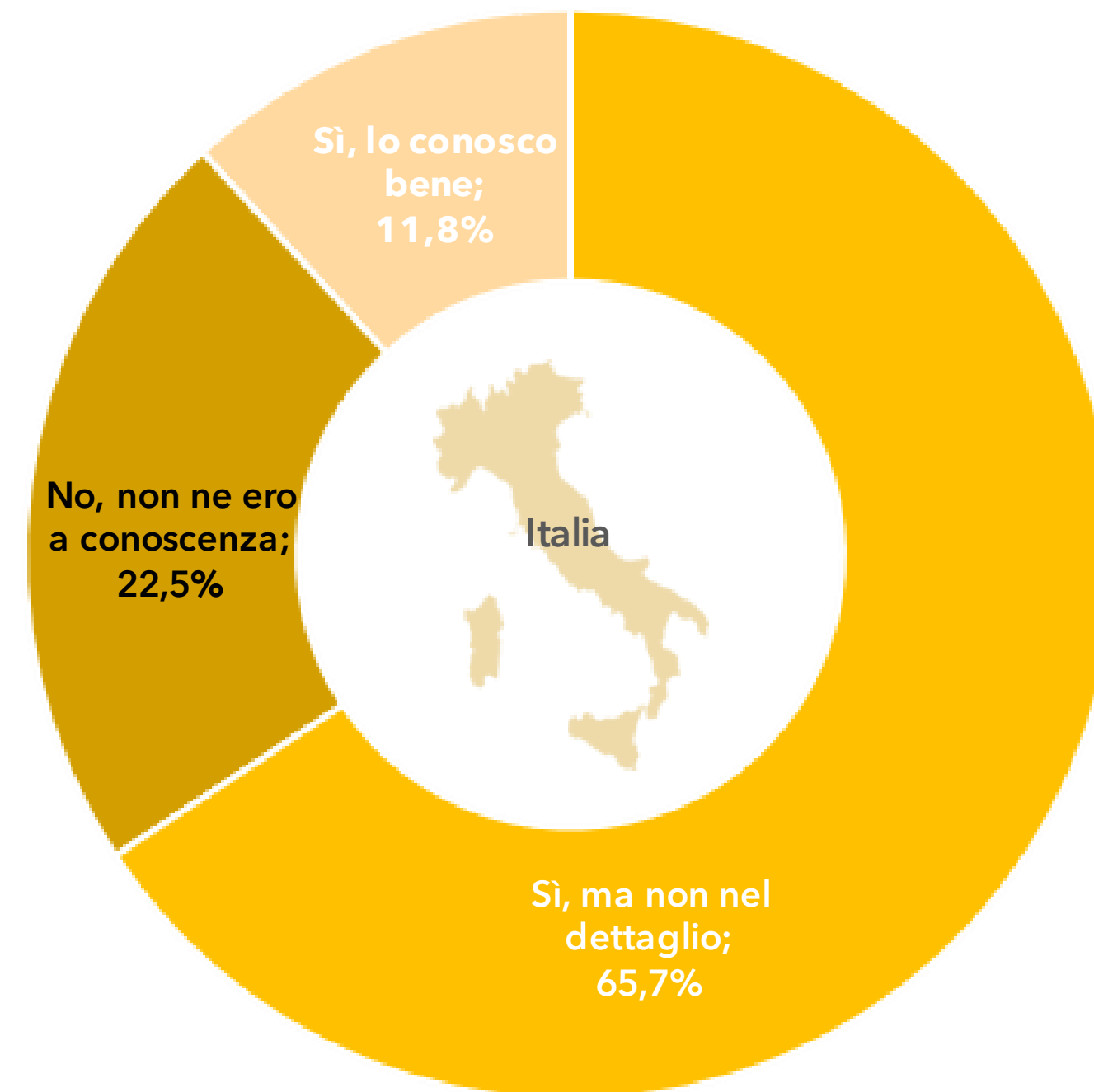
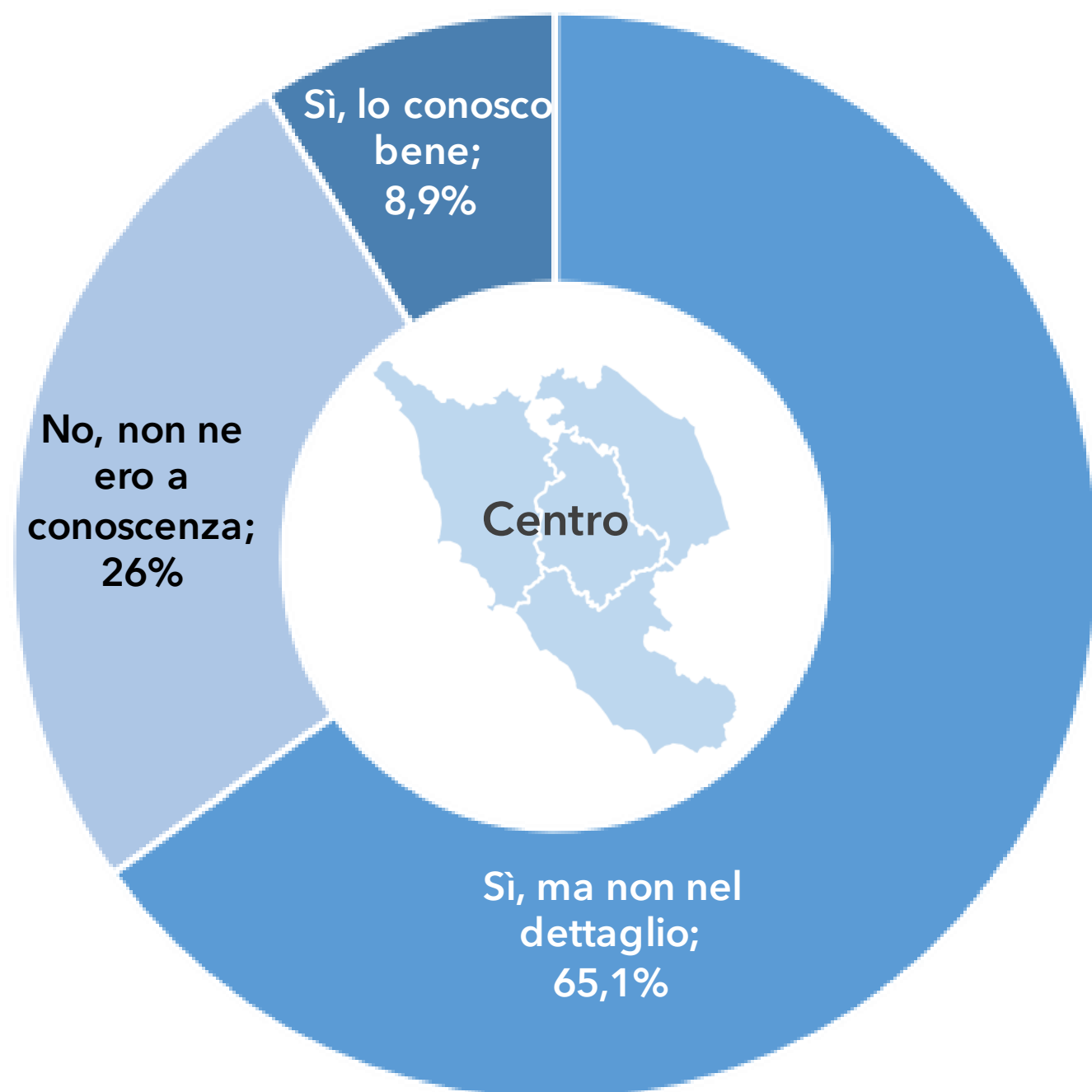
...I PRO

ITALIA

- Capacità residua dei terminal merci
- Scarso impatto del traffico generato dai porti su quello urbano
- Servizi per i passeggeri adeguatamente sviluppati

CENTRO

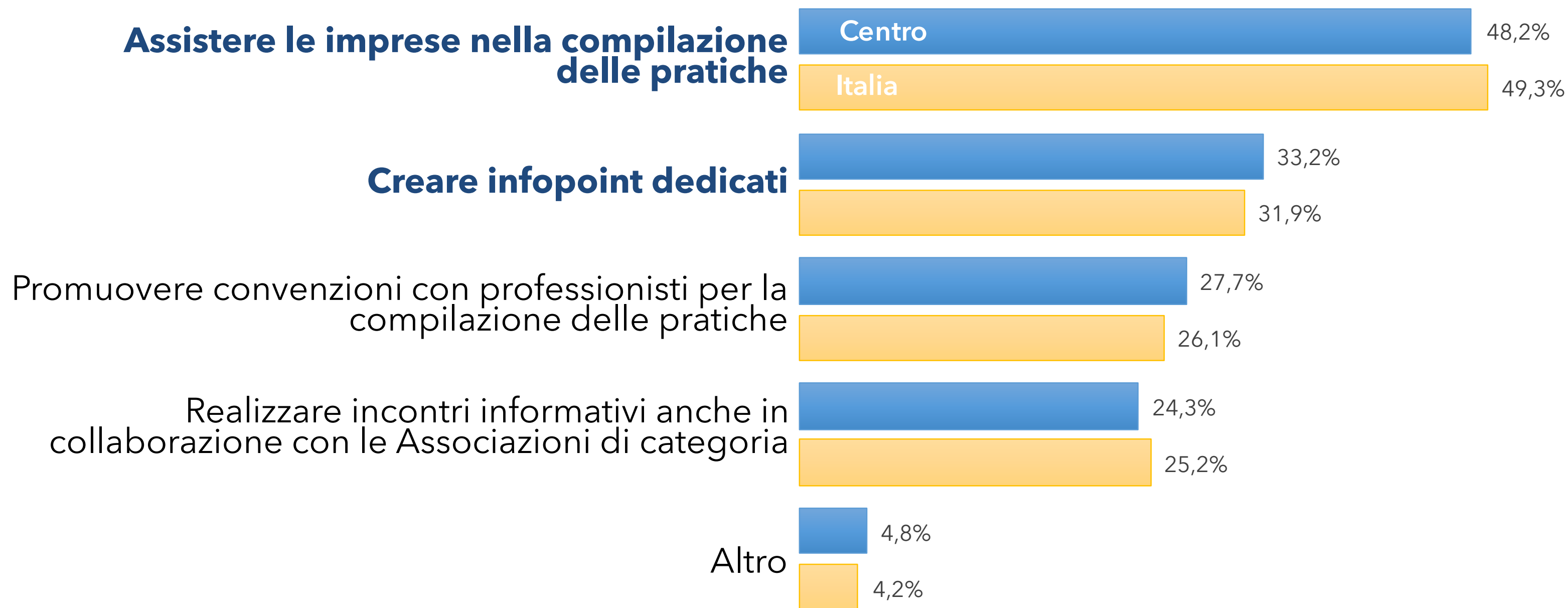
- Servizi per i passeggeri adeguatamente sviluppati
- Collegamenti con stazioni e aeroporti ben sviluppati
- Porti ben collegati con le aree industriali



Il **74%** delle imprese del **Centro** conosce il PNRR (valore leggermente inferiore alla media nazionale). La stragrande maggioranza ne ha però una conoscenza superficiale. Infatti, solo l'**8,9%** dichiara di conoscerlo bene, rispetto alla **media italiana pari a 11,8%**



Cosa potrebbero fare le Camere di Commercio per agevolare le imprese nella partecipazione ai bandi del PNRR?



Grazie per l'attenzione

