



CAMERA DI COMMERCIO
INDUSTRIA ARTIGIANATO E AGRICOLTURA
CHIETI PESCARA

**Il sistema camerale per lo
sviluppo infrastrutturale e la
ripresa dell'economia dell'Abruzzo**

**15.03.22 TAVOLO DI
CONFRONTO PER LO
SVILUPPO - CHIETI
PESCARA**

**Programma Infrastrutture
Fondo di perequazione 2019-2020**



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

SOMMARIO



- Mappatura del tessuto economico e delle principali filiere produttive
 - L'attuale sistema infrastrutturale in Abruzzo
 - L'Abruzzo e i corridoi europei della rete Ten-t
 - Le infrastrutture strategiche programmate per il territorio
-
- Il campione d'indagine
 - Accessibilità del territorio
 - Digitalizzazione e innovazione
 - Sostenibilità e transizione ecologica
 - Semplificazione normativa e rapporti con la PA

TAVOLO DI CONFRONTO PER LO SVILUPPO - Camera di Commercio di Chieti Pescara e Camera di Commercio del Gran Sasso d'Italia



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

Mappatura del tessuto economico e delle principali filieri produttive

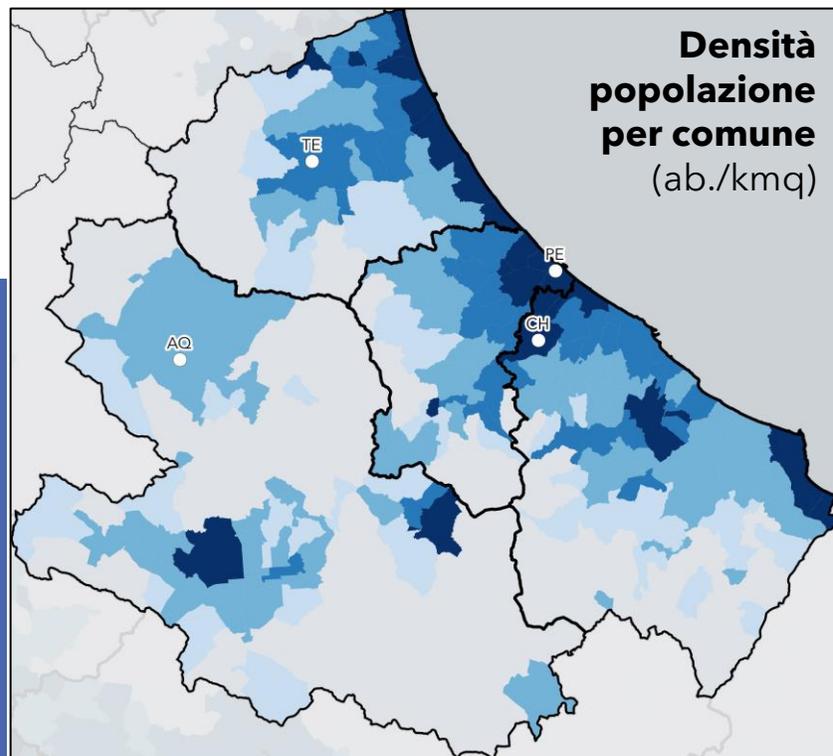


UNIONCAMERE

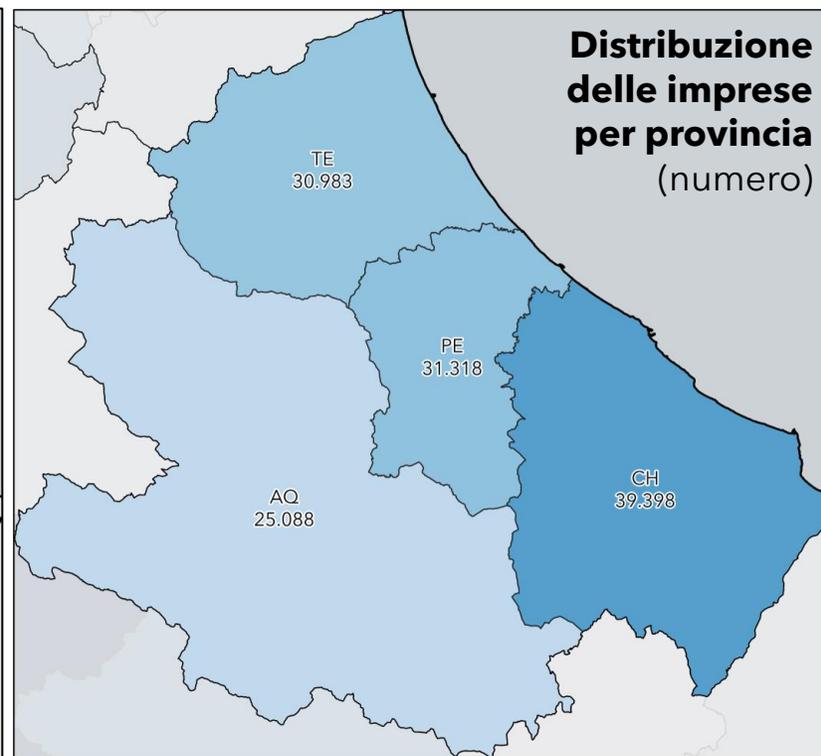


UNIONTRASPORTI

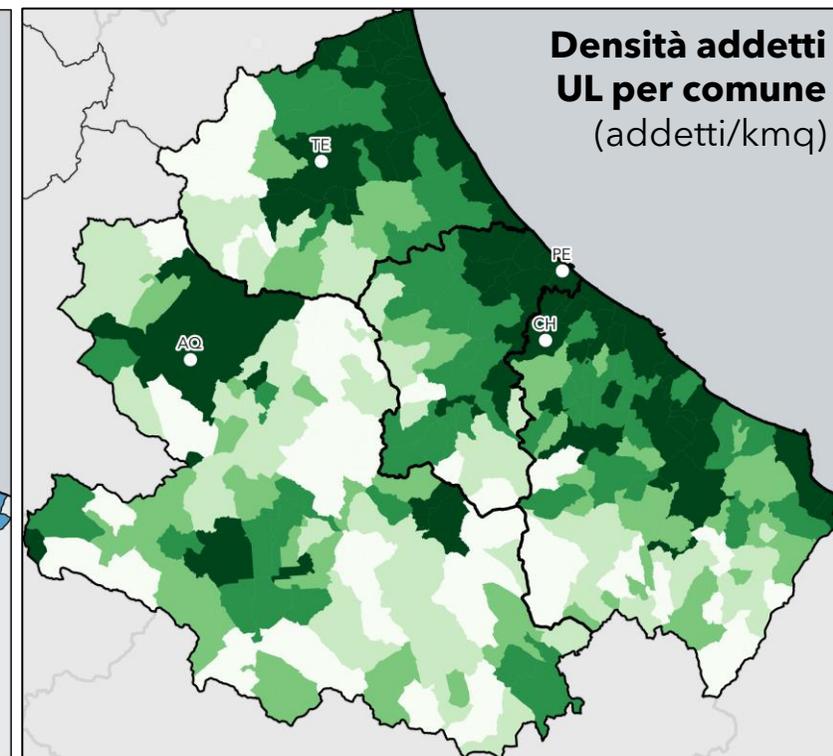
INQUADRAMENTO SOCIO-DEMOGRAFICO



1,3 milioni di abitanti
(6% del Sud e Isole)



126.787 imprese attive
(7,3% del Sud e Isole)



390 mila addetti alle unità locali
(8,4% del Sud e Isole)

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat e Infocamere - 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL COMMERCIO ESTERO: FOCUS SULL'EXPORT

- Nel 2020 il commercio estero ha totalizzato un valore pari a 12 miliardi di euro, con un saldo tra esportazioni e importazioni di +4,3 miliardi.
- I **mezzi di trasporto** realizzati nell'area della Val di Sangro hanno pesato per il 49,5% sul valore delle esportazioni abruzzesi. Al secondo posto ci sono i **prodotti alimentari** con il 7,4% che fanno riferimento alle aree del teramano, del chietino e dell'aquilano. Di seguito gli **articoli farmaceutici** con il 7,3%.
- La **modalità stradale** è la prima scelta per le esportazioni nel resto del mondo, con il 50,4% (71,8% in Ue). Seguono il **trasporto marittimo** con il 20,8% e **ferroviario** con il 18,1%, ma con un peso del 27,6% verso l'Ue. Anche l'**aereo** ha una quota significativa con il 10,7%.
- Il principale mercato delle esportazioni totali abruzzesi è la **Germania** (20,9%). Tra le prime 5 destinazioni ci sono anche **Francia** (18,2%), **USA** (11,4%), **UK** (6,5%) e **Spagna** (4,2%).

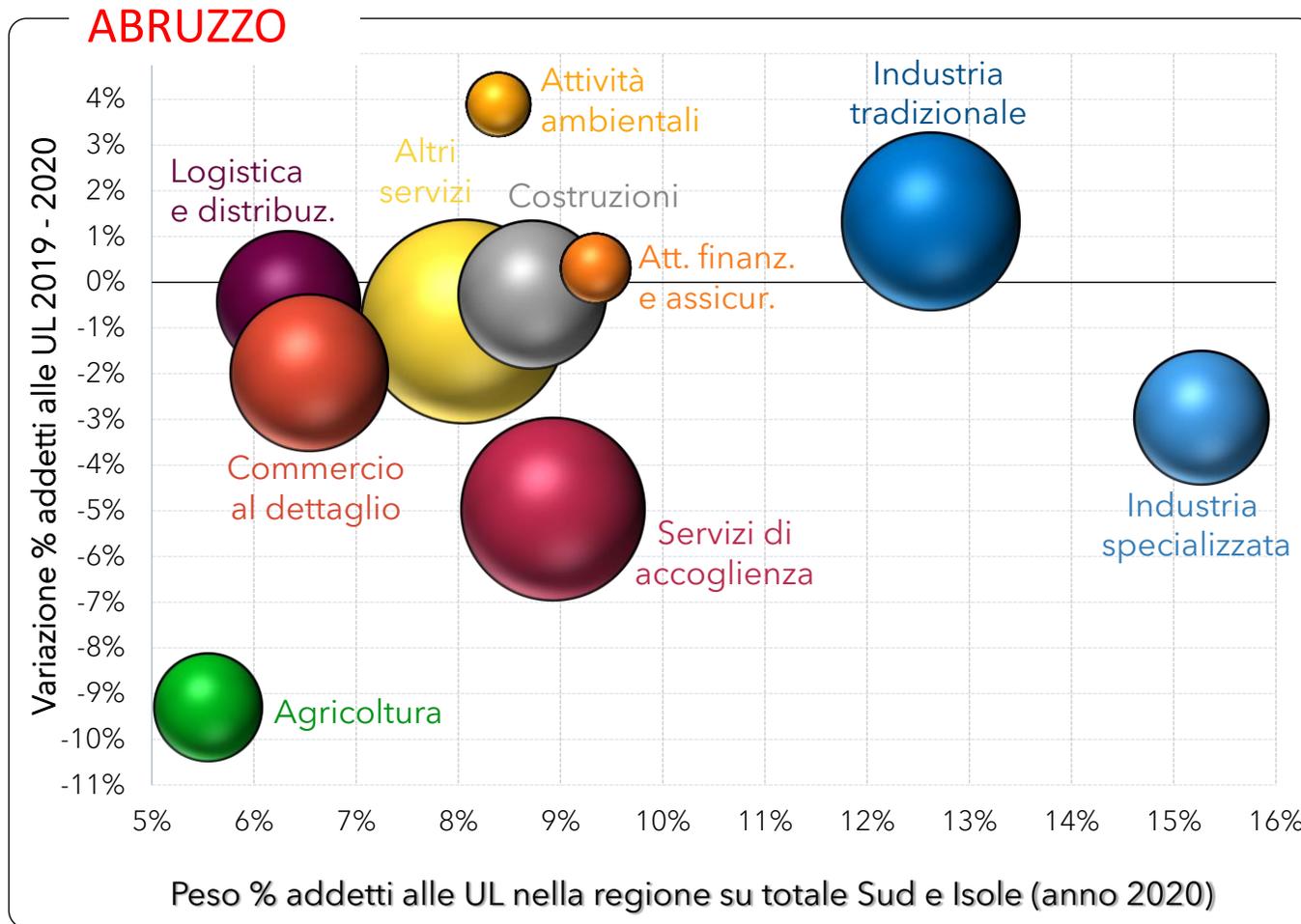
Effetti della pandemia Covid - 19

Rispetto al 2019, il 2020 si chiude con un -6,6% per l'export dei distretti industriali abruzzesi, l'andamento è in linea con quanto registrato per l'export regionale (-6,2%).

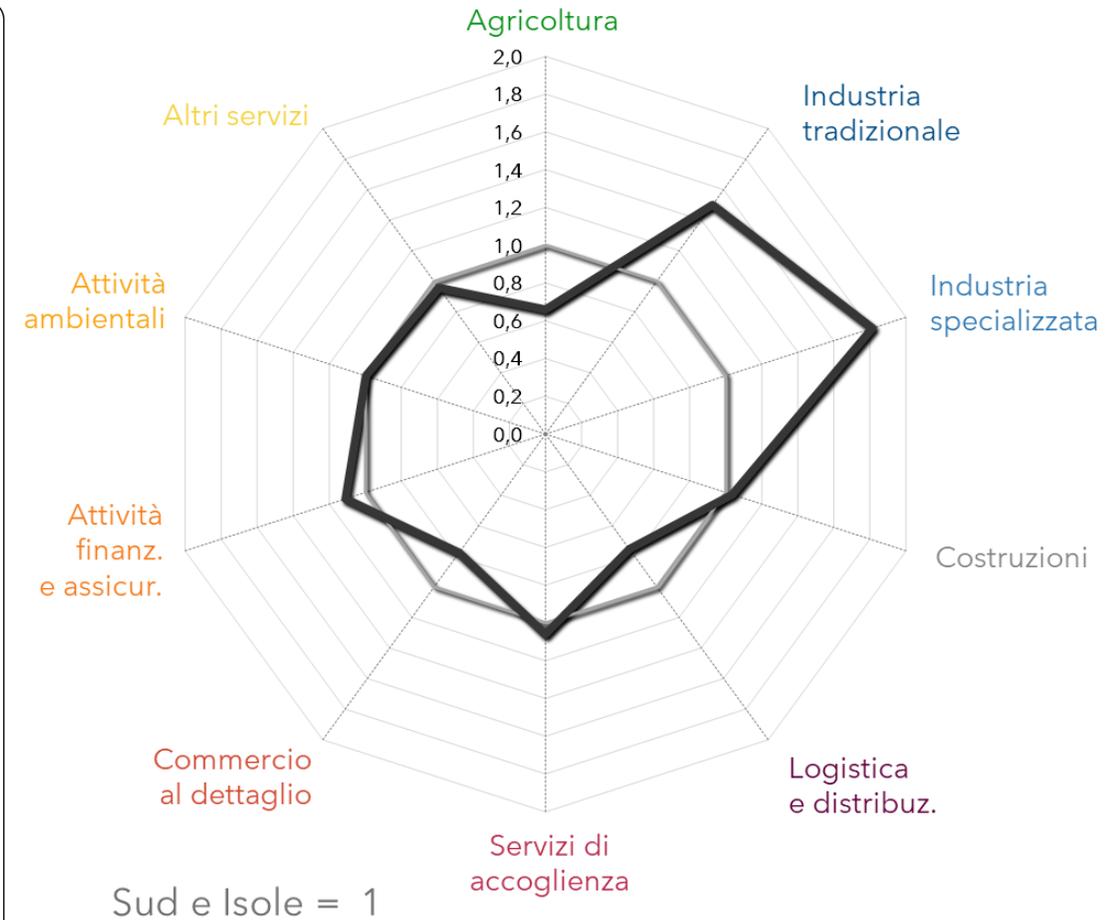
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Istat, anno 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

SETTORI PRODUTTIVI E SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA IN ABRUZZO



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

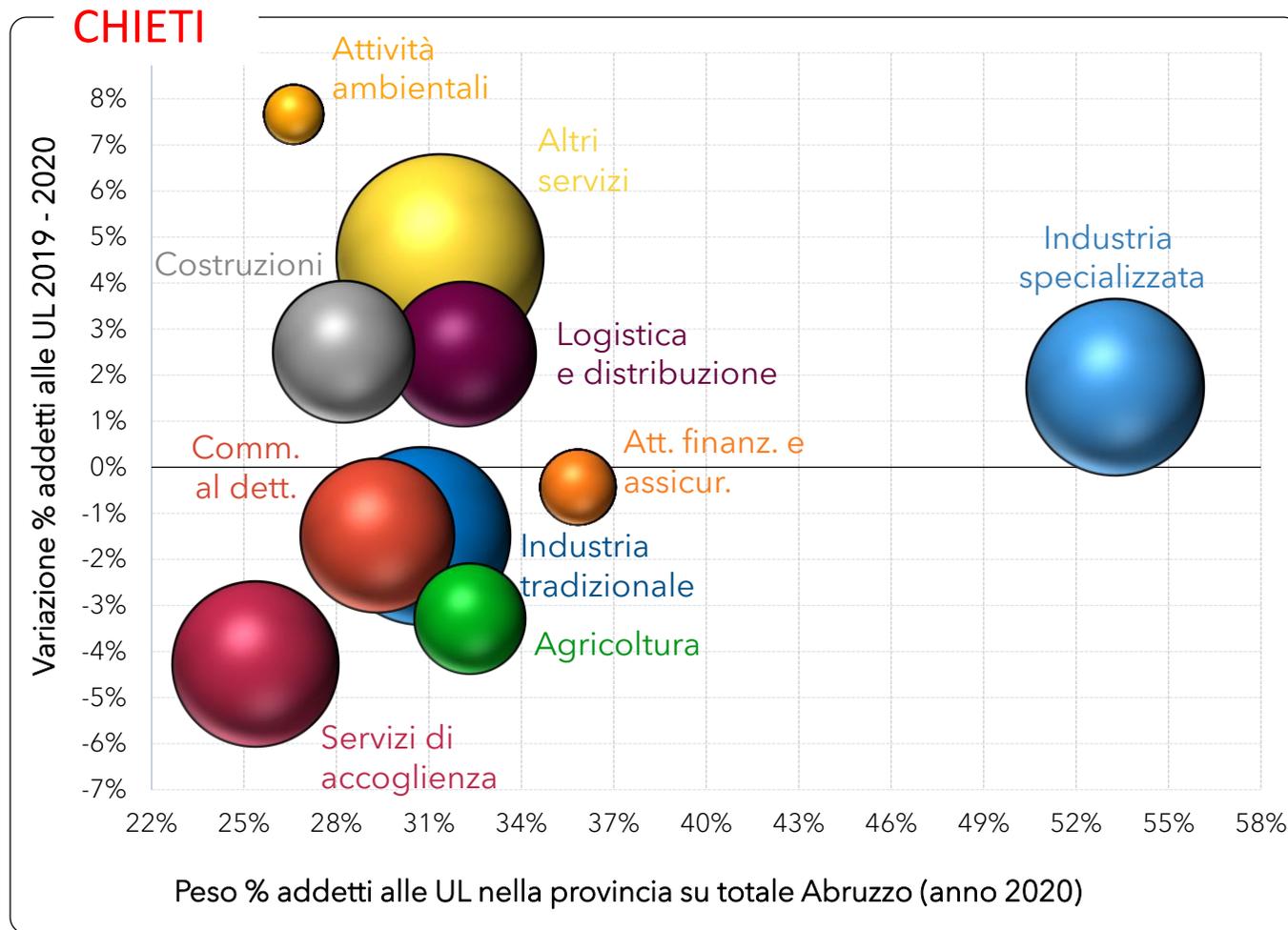


5 distretti industriali

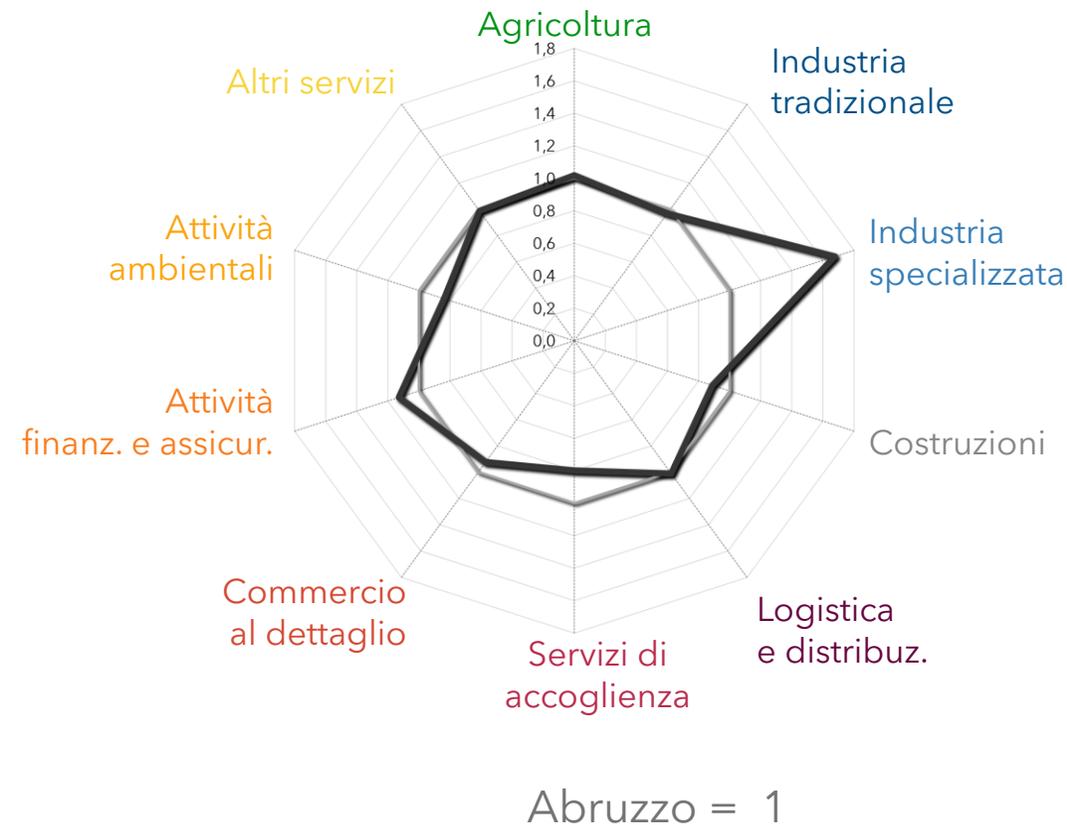
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.



2 distretti industriali



Distretto della pasta di Casoli - Fara San Martino

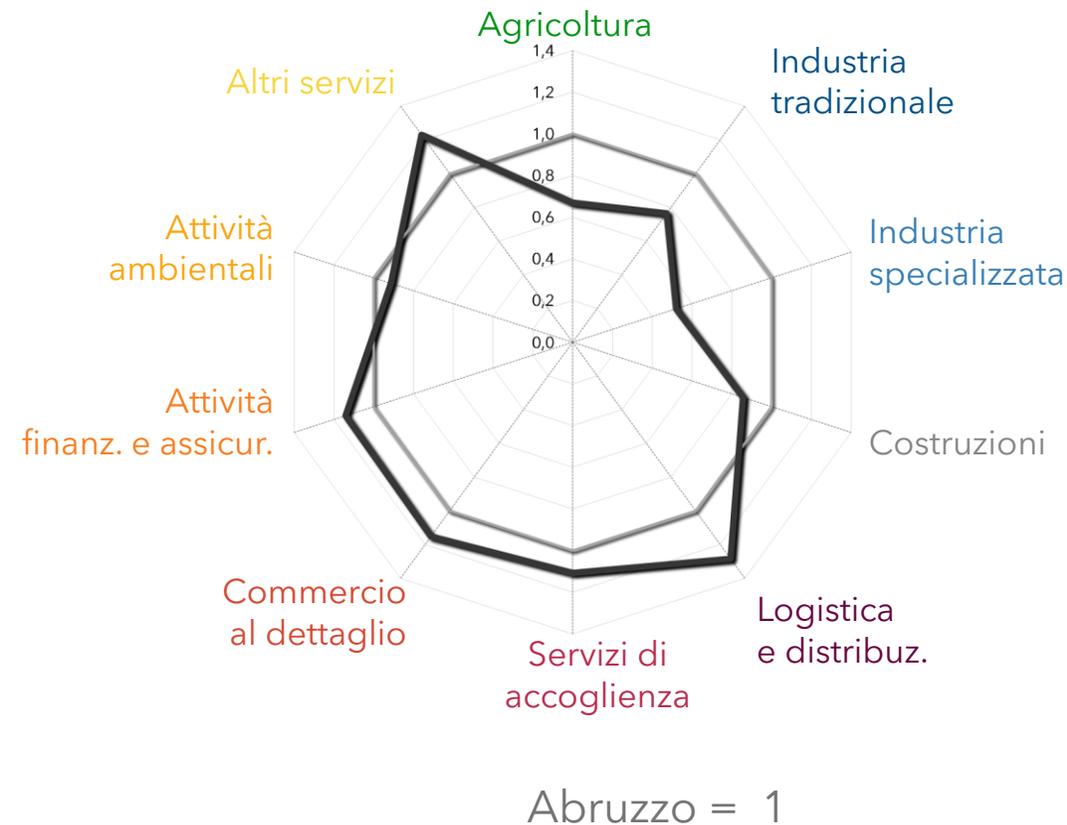
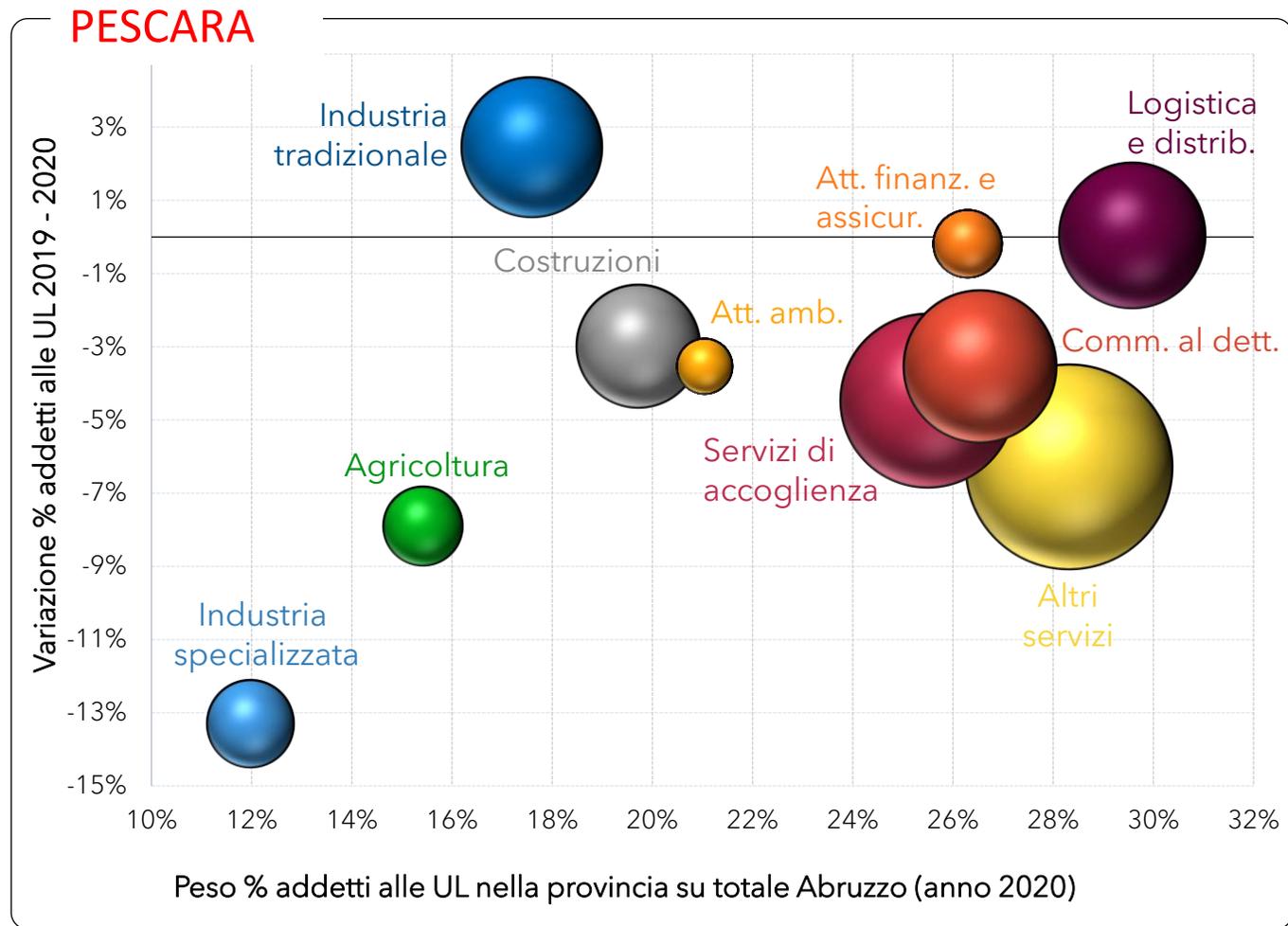


Distretto del vetro di Vasto - San Salvo - Gissi - Atesa

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LA SPECIALIZZAZIONE ECONOMICA NELLE PROVINCE



1 distretto industriale



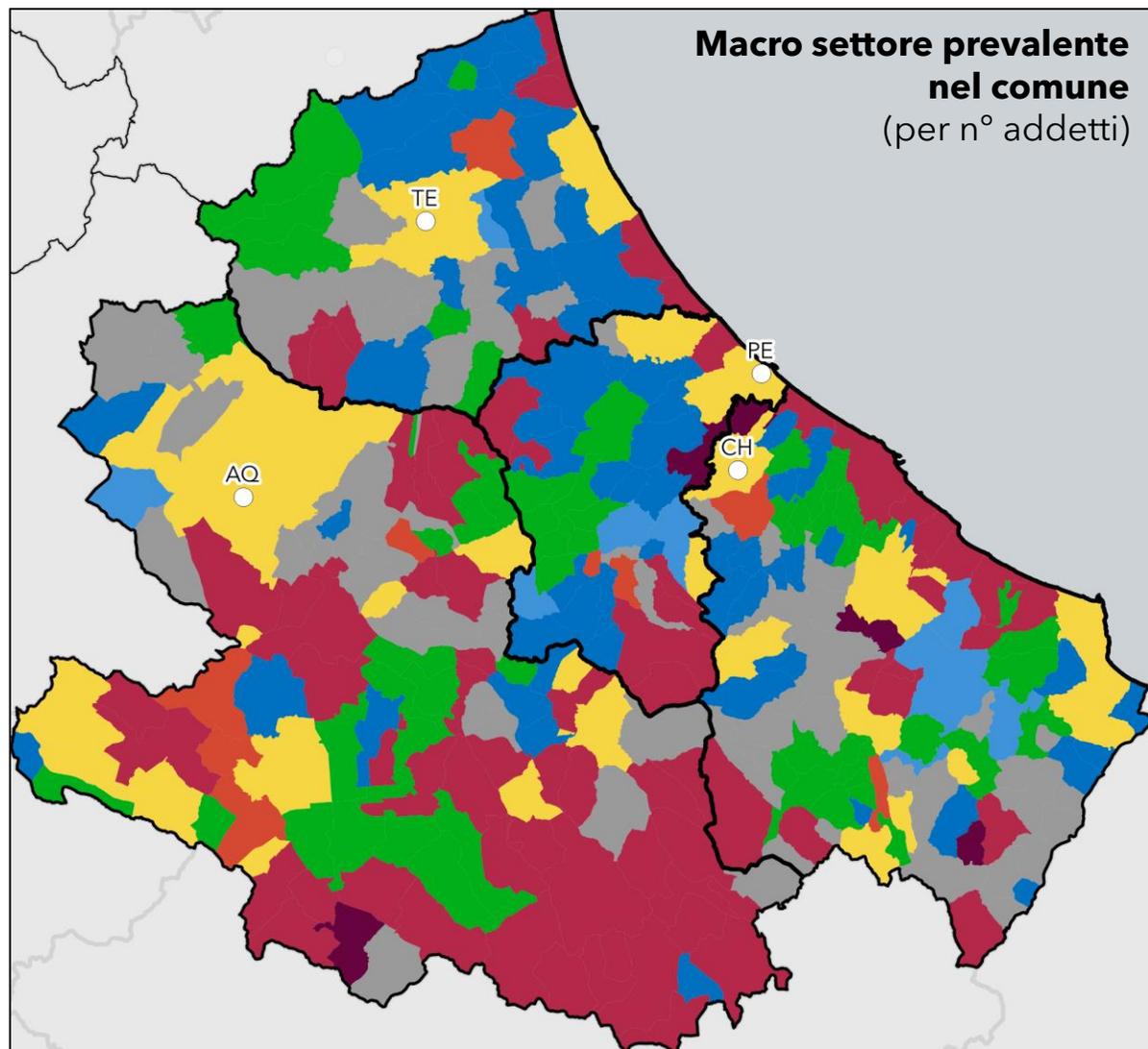
Distretto del mobile dell'Abruzzo centro-settentrionale

Nota: la dimensione della sfera è data dal numero di addetti alle UL nel settore.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

I SETTORI PRODUTTIVI IN ABRUZZO - DISTRIBUZIONE ADDETTI PER PROVINCIA



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere - Stockview, IV trimestre 2020

| MACRO SETTORE | PESO % | CH | AQ | PE | TE | ABRUZZO |
|--|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| AGRICOLTURA Attività di coltivazione di prodotti agricoli, silvicoltura, pesca e acquacoltura | 5,5% | 32,3% | 27,1% | 15,4% | 25,2% | 100% |
| INDUSTRIA TRADIZIONALE Agroalimentare, tessile abbigliamento, arredamento, ecc. | 14,8% | 30,8% | 10,4% | 17,6% | 41,2% | 100% |
| INDUSTRIA SPECIALIZZATA Chimica, elettronica, macchine, mezzi di trasporto, ecc. | 8,5% | 53,3% | 16,6% | 12,0% | 18,2% | 100% |
| COSTRUZIONI Edilizia, servizi di ingegneria | 10,3% | 28,2% | 26,7% | 19,7% | 25,4% | 100% |
| LOGISTICA E DISTRIBUZIONE Attività di trasporto e magazzinaggio | 9,5% | 32,1% | 17,5% | 29,6% | 20,9% | 100% |
| SERVIZI DI ACCOGLIENZA Servizi di alloggio e ristorazione, agenzie di viaggio, ecc. | 15,7% | 25,4% | 21,4% | 25,5% | 27,7% | 100% |
| COMMERCIO AL DETTAGLIO Vendita di beni al dettaglio escluso veicoli | 11,7% | 29,3% | 21,0% | 26,5% | 23,1% | 100% |
| ATTIVITÀ FINANZIARIE E ASSICURATIVE Banche e assicurazione | 2,4% | 35,8% | 17,3% | 26,3% | 20,6% | 100% |
| ATTIVITÀ AMBIENTALI Attività di estrazione, trattamento rifiuti, energia | 2,0% | 26,6% | 30,2% | 21,0% | 22,1% | 100% |
| ALTRI SERVIZI Attività editoriali e cinematografiche, riparazioni, istruzione, altre attività di servizi | 20% | 31,4% | 20,2% | 28,3% | 20,1% | 100% |
| TOTALE | 100% | 31,8% | 19,6% | 23,0% | 25,6% | 100% |

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'attuale sistema infrastrutturale dell'Abruzzo



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL SISTEMA INFRASTRUTTURALE ATTUALE

- **7.400 Km di rete stradale** di cui il 5% sono di categoria autostradale e il 20% sono strade di rilevanza nazionale in gestione Anas
- **542 Km di rete ferroviaria RFI**, di cui il 61% elettrificata (3kV CC) e il 23% a doppio binario
- **4 porti:** **Ortona**, principale porto della regione, nel 2019 ha movimentato 1.037.662 ton (34° in Italia), **Vasto** (commerciale di rilevanza regionale), **Pescara** (turistico), **Giulianova** (peschereccio).
- **1 aeroporto:** **Pescara**, Aeroporto internazionale d'Abruzzo «Pasquale Liberì», circa 703.400 passeggeri nel 2019, inserito nel Comprehensive Network europeo
- **1 terminal intermodale:** **Interporto Val Pescara**, inserito nel Comprehensive Network europeo, localizzato lungo la linea Pescara-Sulmona dalla quale si accede, tramite il nodo di Pescara, alla linea Adriatica, Ancona-Foggia.

Nota: sono riportate le statistiche al 2019 in quanto ultimo anno non influenzato dagli effetti derivanti dalla pandemia da Covid-19.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su fonti varie

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

INDICATORI DI PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI: NOTA METODOLOGICA

Scala territoriale: PROVINCIA* **Anno di riferimento:** 2019

* L'analisi è stata svolta sul territorio nazionale con scala territoriale provinciale (in quanto considerare come riferimento le Camere di commercio avrebbe comportato considerare anche territori non confinanti). Fanno eccezione le regioni Sardegna e Puglia per le quali è stata considerata la seguente ripartizione «storica»: 4 territori per la Sardegna (Sassari, Nuoro, Oristano, Cagliari); 5 per la Puglia (Foggia, Bari, Taranto, Brindisi, Lecce). In totale sono quindi stati considerati 105 territori sul territorio nazionale.

Tipologia di infrastruttura: STRADALE, FERROVIARIA, PORTUALE, AEROPORTUALE, LOGISTICA

4 SETTORI TEMATICI PER OGNI TIPOLOGIA DI INFRASTRUTTURA



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

LE PERFORMANCE INFRASTRUTTURALI DELLE PROVINCE: SINTESI

L'elaborazione di un insieme di indici, che tengono conto delle specificità di ciascuna tipologia infrastrutturale, ha permesso di trarre delle valutazioni di sintesi sulle performance del sistema infrastrutturale regionale, evidenziando i possibili margini di intervento.

| |  |  |  |  |  | INDICE DI SINTESI | | | | | | |
|----|---|---|---|--|---|---|------------------|---|------------------|---|----------|---|
| | PROV. (# Italia) | SCORE | PROV. (# Italia) | SCORE | PROV. (# Italia) | SCORE | PROV. (# Italia) | SCORE | PROV. (# Italia) | SCORE | | |
| 1° | TE (38°) |  | CH (59°) |  | TE (69°) |  | AQ (75°) |  | PE (60°) |  | CH (74°) |  |
| 2° | CH (53°) |  | TE (73°) |  | CH (72°) |  | TE (80°) |  | CH (68°) |  | TE (77°) |  |
| 3° | PE (59°) |  | PE (76°) |  | PE (73°) |  | PE (87°) |  | TE (72°) |  | PE (80°) |  |
| 4° | AQ (74°) |  | AQ (95°) |  | AQ (88°) |  | CH (90°) |  | AQ (76°) |  | AQ (89°) |  |

Nella classifica nazionale, le province abruzzesi si posizionano tra il 74° e l'89° posto, evidenziando una **performance** della regione nel suo complesso **molto carente** rispetto a tutte le tipologie infrastrutturali considerate.

Tutte le province presentano un potenziale importante che potrebbe essere valorizzato attraverso un'azione di coordinamento territoriale che tenga conto di **una visione** non solo regionale, ma anche **di macroarea**.



L'Aquila risulta la provincia con il **gap infrastrutturale** più ampio (all'89° posto nella classifica nazionale), soprattutto rispetto alle **infrastrutture ferroviarie** (95°).



Fonte: «Sviluppo infrastrutturale e mobilità sostenibile per la ripartenza del paese dopo l'emergenza covid», Uniontrasporti/Unioncamere italiana, Marzo 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

L'Abruzzo e i corridoi europei della rete Ten-t



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI

IL CORE NETWORK DELLA RETE TRANSEUROPEA DI TRASPORTO (TEN-T)

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Le reti TEN-T sono un insieme di infrastrutture lineari (ferroviarie, stradali e fluviali) e puntuali (nodi urbani, porti, interporti e aeroporti) considerate rilevanti a livello comunitario. Il **Core Network** (Rete Centrale) è costituito da **9 Corridoi (di cui 4 attraversano l'Italia)**, da completare **entro il 2030**, che comprendono: i nodi urbani a maggiore densità abitativa, i nodi intermodali di maggiore rilevanza e le relative connessioni. Oggi la priorità a livello europeo è quella di **assicurare la continuità dei Corridoi**, realizzando i collegamenti mancanti, assicurando collegamenti tra le differenti modalità di trasporto, eliminando i colli di bottiglia esistenti.

Per l'Italia, questo si traduce in un importante **piano di potenziamento prestazionale e tecnologico** che prevede l'adeguamento agli standard europei (modulo, sagoma, peso assiale, lung. treni), l'interoperabilità attraverso l'implementazione del sistema ERTMS, la realizzazione di grandi opere di connessione all'Europa, l'efficientamento dei collegamenti ferroviari e stradali e il completamento dei collegamenti di «ultimo miglio» a porti e aeroporti della rete Core.

Gli Stati membri hanno concordato gli **obiettivi specifici (target) da raggiungere entro il 2030 per ciascun Corridoio**, per consentire la misurazione e il monitoraggio dello stato di conformità delle infrastrutture.

1 Corridoio del Core Network in prossimità dell'ABRUZZO

SCANDINAVO-MEDITERRANEO

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Scandinavo-Mediterraneo** è un asse cruciale per l'economia europea, collega Helsinki a La Valletta attraversando 8 Paesi: Finlandia, Svezia, Norvegia, Danimarca, Germania, Austria, Italia e Malta. È il più esteso tra i corridoi della rete centrale. Collega i maggiori centri urbani in Germania e in Italia alla Scandinavia.

| I numeri del Corridoio | TOTALE | ITALIA | ABRUZZO |
|-------------------------|--------|--------|---------|
| Km rete ferroviaria | 9.600 | 3.000 | - |
| Km rete stradale | 6.300 | 2.400 | - |
| N° porti | 25 | 9 | - |
| N° aeroporti | 19 | 4 | - |
| N° terminal intermodali | 28 | 5 | - |

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

In Italia parte dal valico del Brennero e collega Bolzano, Trento, Verona, Bologna, Ancona, Firenze, Livorno e Roma con i principali centri urbani del sud, tra cui: Napoli, Bari, Catanzaro, Messina e Palermo.

ABRUZZO: anche se non è attraversato dal Corridoio, il territorio regionale potrebbe trarne beneficio attraverso interventi di adeguamento e potenziamento delle reti stradale e ferroviaria di connessione.

© OpenStreetMap contributors, Credit: EC-GISCO, © EuroGeographics for the administrative boundaries | © European Commission - DG MOVE - 2018



Il **Corridoio Baltico-Adriatico** attraversa 27 regioni, anche incluse nelle strategie dell'UE per la Regione del Mar Baltico (EUSBSR), la Regione del Danubio (EUSDR), la Regione Alpina (EUSALP) e la Regione Adriatica e Ionica (EUSAIR). Collega il Baltico con il Mare Adriatico attraverso aree industrializzate tra la Polonia meridionale (Alta Slesia), Vienna e Bratislava, la regione alpina orientale e l'Italia settentrionale.

| I numeri del Corridoio | TOTALE | ITALIA |
|-------------------------|--------|--------|
| Km rete ferroviaria | 4.200 | 680 |
| Km rete stradale | 3.600 | 480 |
| N° porti | 10 | 3 |
| N° aeroporti | 13 | 2 |
| N° terminal intermodali | 24 | 3 |

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Commissione europea

Comprende importanti progetti ferroviari come: il tunnel di base del Semmering e la ferrovia di Koralm in Austria e sezioni transfrontaliere.

ABRUZZO (revisione dicembre 2021): il porto di Ortona è stato inserito nel Comprehensive Network e il tratto ferroviario da Ancona a Foggia è stato inserito nell'Extended Core Network (corridoio Baltico-Adriatico).

Le infrastrutture strategiche per il territorio



UNIONCAMERE



UNIONTRASPORTI



ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA



GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Roma-Pescara

1.906 M € (costo complessivo dell'intervento):

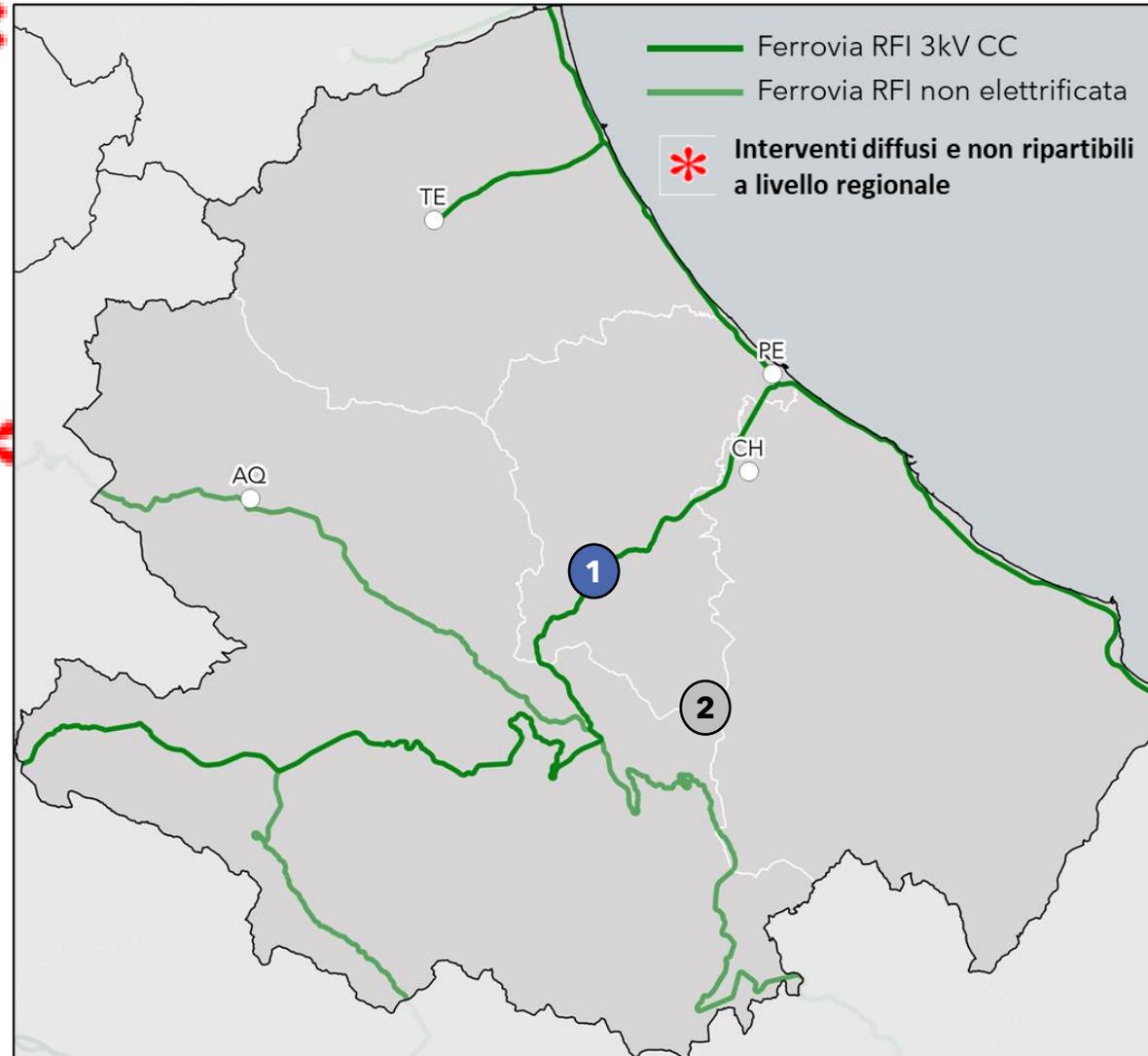
1 ROMA-PESCARA OPERE PRIORITARIE

- Costo intervento: 602 M €
- Finanziati: 58%
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2026**

Potenziamento infrastrutturale e raddoppio Roma-Pescara

1.906 M € (costo complessivo dell'intervento):

- ROMA-PESCARA TRATTE GUIDONIA-TIVOLI-AVEZZANO, AVEZZANO-SULMONA E SULMONA-MANOPPELLO
- Costo intervento: 1.304 M €
- Finanziati: n.d.
- Fase: progettazione preliminare
- Fine lavori prevista: **oltre 2030**



Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

- UPGRADING LINEA ADRIATICA - IMPIANTI DI SICUREZZA E SEGNALAMENTO PESCARA-LECCE
- Costo intervento: 82 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: lavori in corso
- Fine lavori prevista: **2022**

Adeguamento e velocizzazione Bologna-Lecce e raddoppio Termoli-Lesina

1.349 M € (costo complessivo dell'intervento):

- RADDOPPIO PESCARA-BARI
- Costo intervento: 999 M € (costo complessivo dell'intervento)
- Finanziati: 100%
- Fase: progettazione definitiva / Opere con esecutore individuato
- Fine lavori prevista: **2028 / 2025**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015 Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019 PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

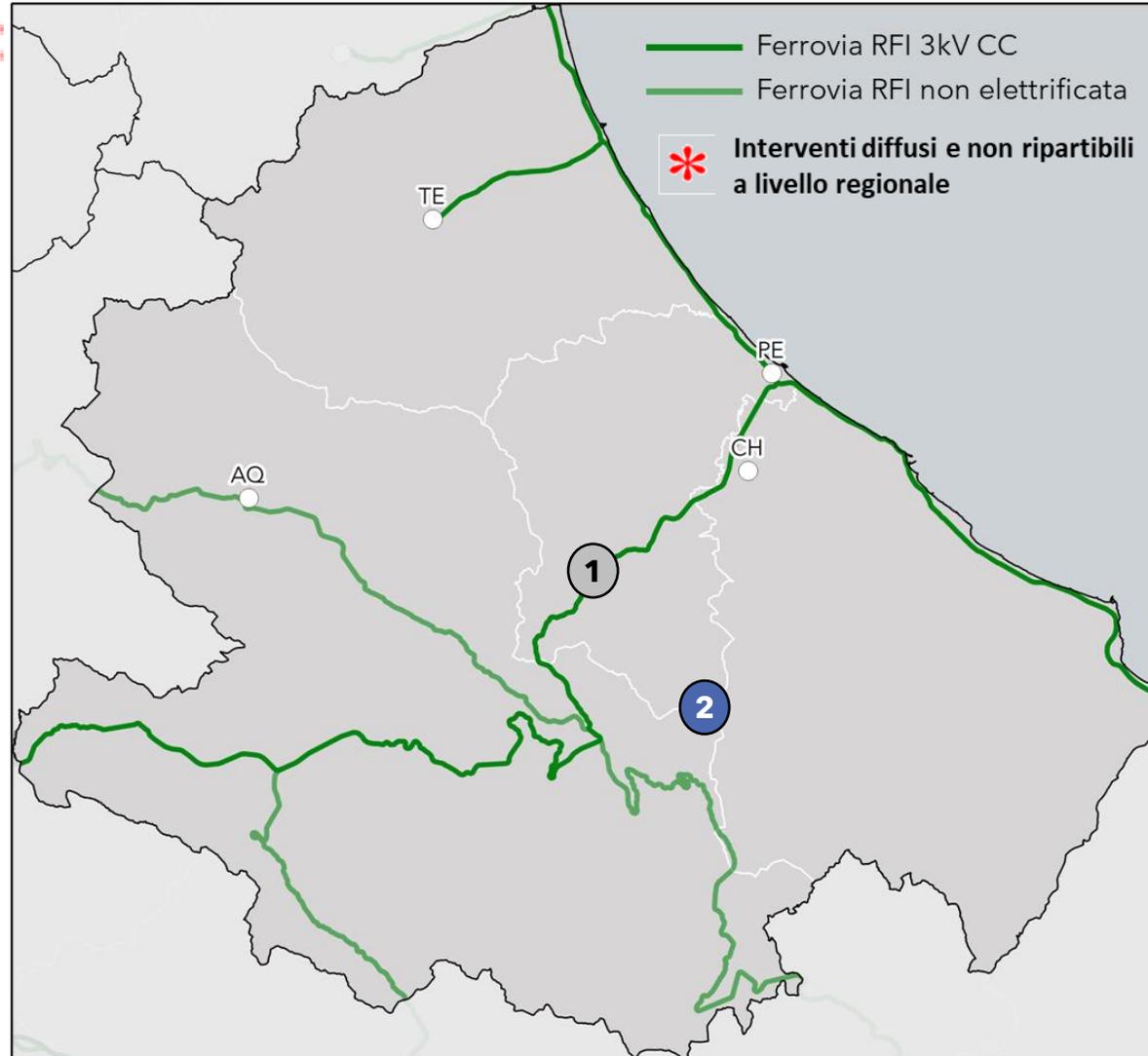
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE FERROVIARIA

Adeguamento prestazionale corridoio TEN-T Scandinavia - Mediterraneo porti Adriatico e Mezzogiorno e Upgrading infrastrutturale e tecnologico

Costo intervento: 613 M €
Finanziati: 46%
Fase: progettazione definitiva / lavori in corso
Fine lavori prevista: **oltre 2026 / oltre 2021**



Linea Sulmona-Carpinone

Costo intervento: 11 M €
Finanziati: 100%
Fase: n.d.
Fine lavori prevista: **n.d.**

2

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

- Prioritarie DEF 2015
- Italia Veloce 2020
- Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019
- PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SULLA RETE STRADALE

1 SS 260 Picente (Amatrice - Montereale - L'Aquila)

Costo intervento: 84 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

3 SS 684 Tangenziale Sud de L'Aquila

Costo intervento: 36 M €

Finanziati: 7%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

4 SS 80 del Gran Sasso d'Italia

TRATTA STRADALE TERAMO-MARE - VARIANTE ALLA SS 80 DALLA A14 (MOSCIANO S. ANGELO) ALLA SS16 (GIULIANOVA) - 4° LOTTO (AQ16)

Costo intervento: 182 M €

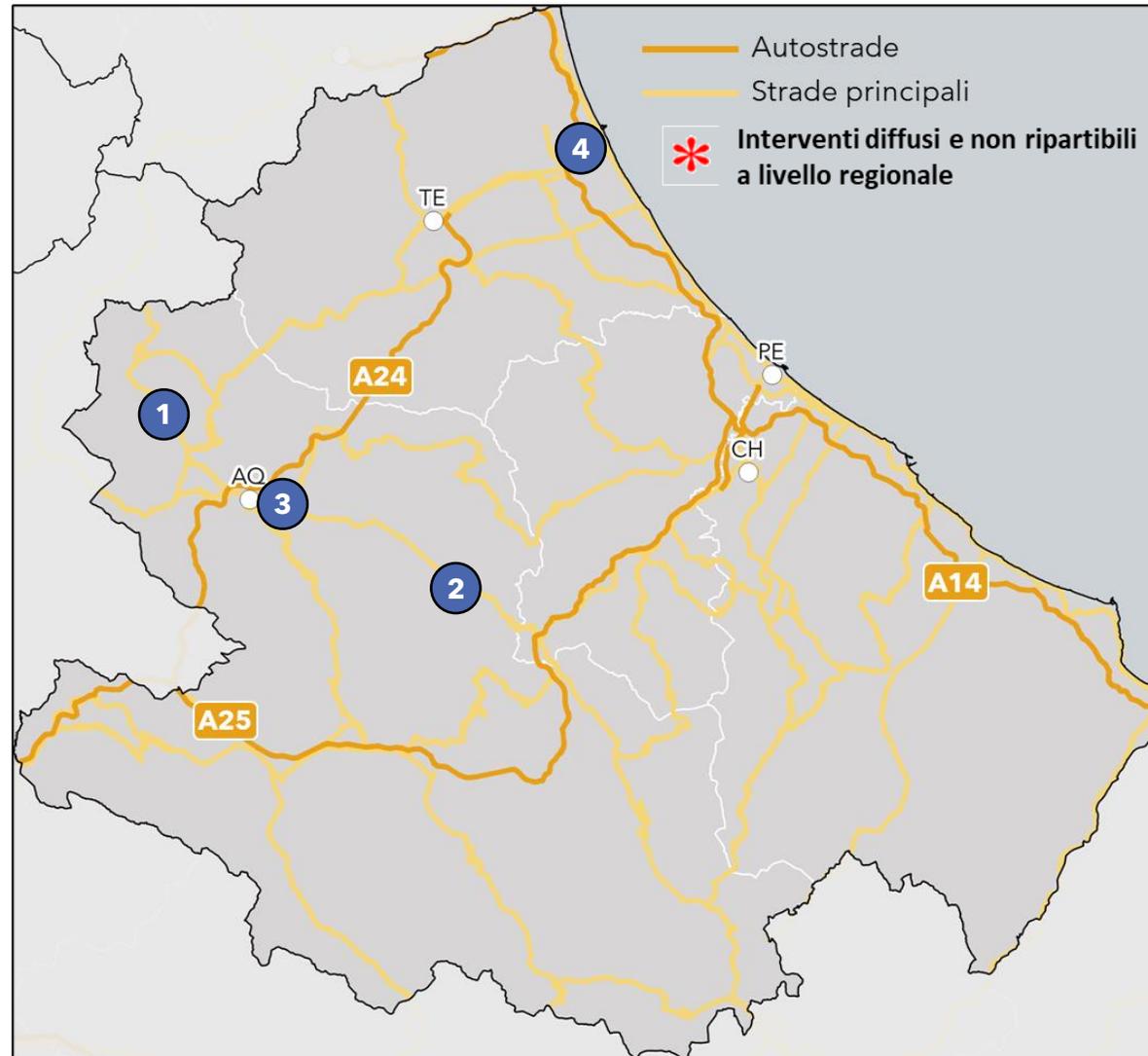
Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Fine lavori prevista: **n.d.**



Opera proposta per il commissariamento a giugno 2021



Autostrade A24 e A25 adeguamento sismico viadotti, adeguamento gallerie e interventi adeguamento infrastruttura

Costo intervento: 3.140 M € (costo complessivo dell'intervento)

Finanziati: 100%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**



2 Strada Statale 17 Appennino Abruzzese e Appulo-Sannitico

Costo intervento: 218 M €

Finanziati: 41%

Fase: progettazione preliminare

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche



Prioritarie DEF 2015



Italia Veloce 2020



Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019



PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI SUI NODI

Porto di Pescara

DEVIAZIONE DEL PORTO CANALE E SUO PROLUNGAMENTO OLTRE L' ATTUALE DIGA FORANEA - INTERVENTO MASTERPLAN ABRUZZO - CODICE PROGETTO PSRA/07

Costo intervento: 60 M €

Finanziati: 52%

Fase: progettazione definitiva

Attivazione: **n.d.**

Aeroporto dell'Abruzzo

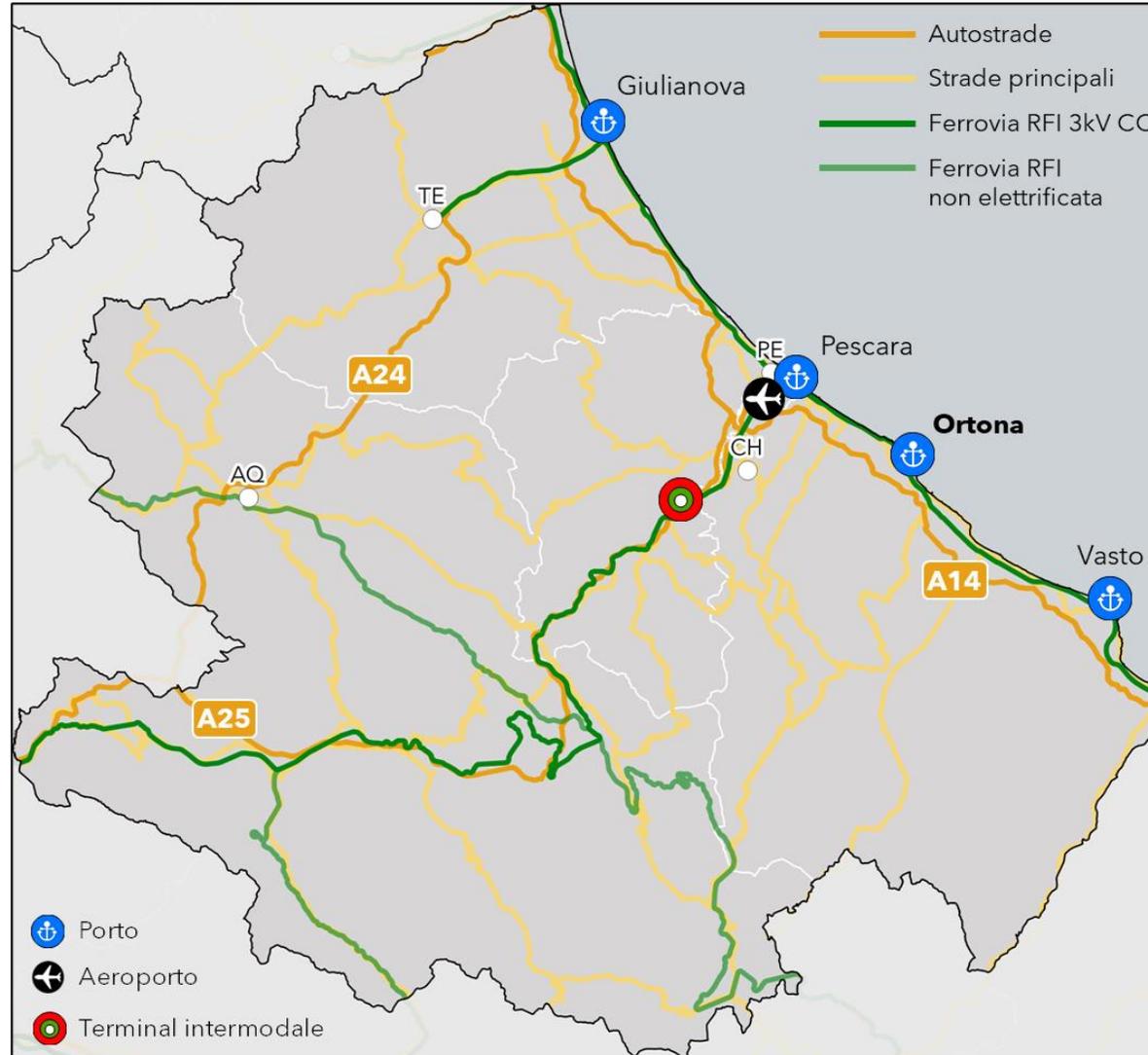
ADEGUAMENTO E MESSA A NORMA DELL' AEROPORTO D'ABRUZZO

Costo intervento: 8 M €

Finanziati: 100%

Fase: progettazione definitiva

Attivazione: **n.d.**



Piano per lo sviluppo degli Aeroporti strategici - Infrastrutture di allaccio

Costo intervento: 92 M €

Finanziati: 100%

Fase: n.d.

Fine lavori prevista: **n.d.**

Legenda documenti di programmazione infrastrutture strategiche

Prioritarie DEF 2015

Italia Veloce 2020

Nuove prioritarie DEF 2017 e 2019

PNRR*

* Si riferisce a progetti già descritti nel Piano Commerciale vigente RFI e per i quali viene completato il finanziamento a carico del PNRR.

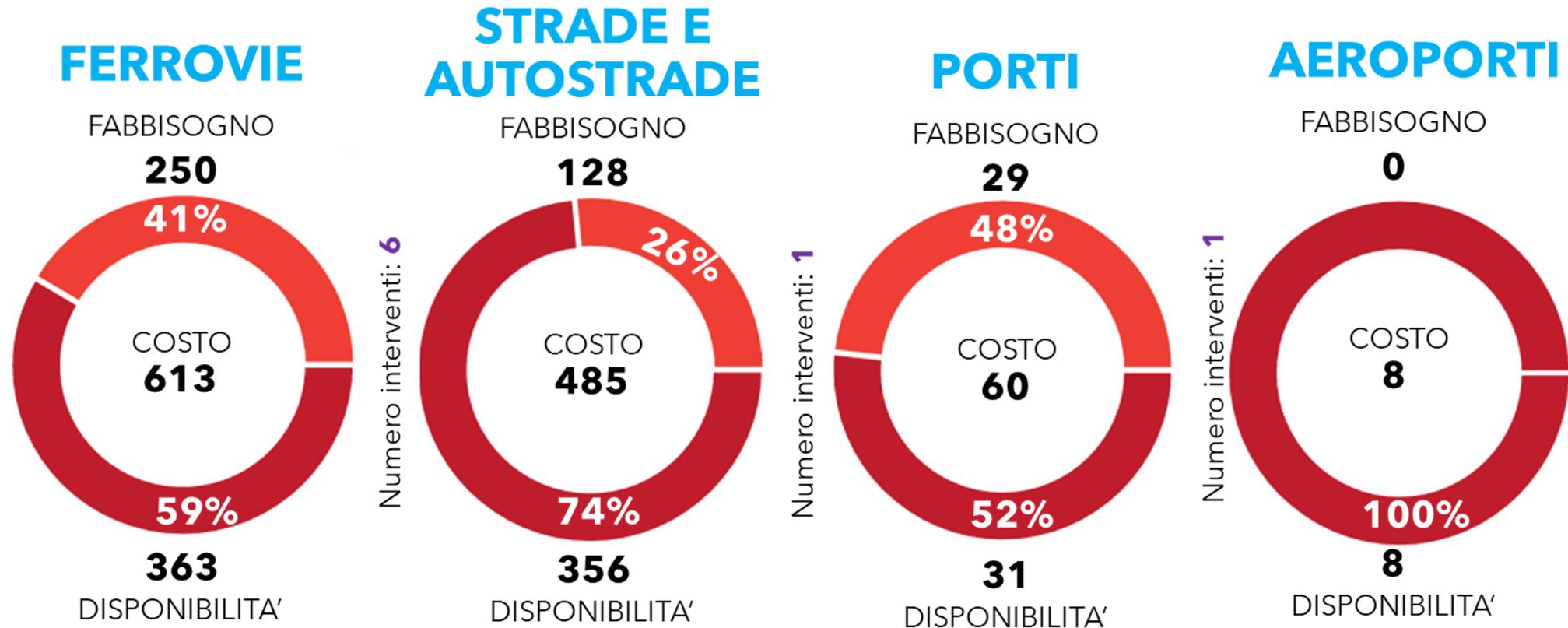
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PRIORITARI PROGRAMMATI IN ABRUZZO

(importi in milione di euro)

In **Abruzzo** sono previsti investimenti per 1.166 milioni di euro pari al 2% del Sud Italia.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Camera dei deputati Servizio Studi - Dipartimento Ambiente, 2021; altre fonti

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

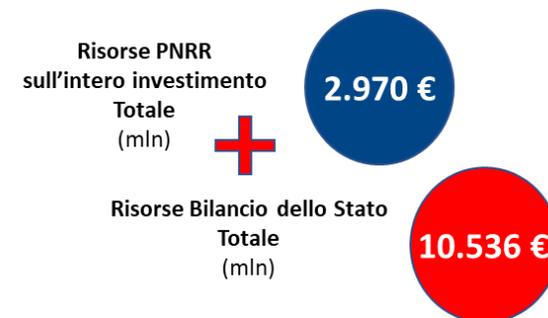
POTENZIAMENTO DEI NODI FERROVIARI METROPOLITANI E DEI COLLEGAMENTI NAZIONALI CHIAVE

L'investimento consiste nel:

- migliorare 1.280 km di tratte ferroviarie riguardanti 12 nodi metropolitani e i collegamenti nazionali chiave (Liguria-Alpi, collegamento trasversale, Bologna-Venezia-Trieste/Udine, collegamento tirrenico centro-settentrionale, collegamento Adriatico Ionio, collegamento tirrenico meridionale, rete siciliana, rete sarda);
- potenziare i collegamenti "metropolitani" o "suburbani", al fine di garantire servizi capillari con alte frequenze, sostenendo così la domanda di mobilità espressa dalle grandi città metropolitane e dalle aree urbane di medie dimensioni;
- consentire il miglioramento dell'accessibilità e l'interscambio tra le stazioni ferroviarie e altri sistemi di mobilità del trasporto rapido di massa.

- PRG e moduli sulla linea Adriatica

Tra le strategie di sviluppo del traffico merci a livello europeo c'è l'implementazione di stazioni aventi binari di precedenza di capacità pari a 750 metri. Sono oggetto di tali interventi un insieme di impianti della linea Adriatica e della linea Bari-Taranto, entrambe appartenenti al corridoio merci Scandinavia-Mediterraneo. È previsto l'adeguamento a 750 metri di stazioni che distano tra loro non più di 100 km e di impianti a cui sono allacciati raccordi dove hanno origine/termine corsa treni di lunghezza pari a 750 metri (interventi di ultimo miglio). La località oggetto di intervento è **Roseto degli Abruzzi**.



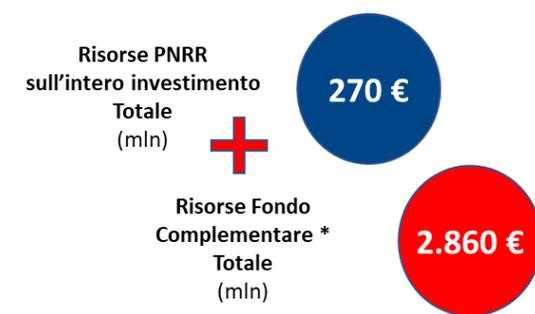
ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

PORTI VERDI (GREEN PORTS): INTERVENTI IN MATERIA DI ENERGIA RINNOVABILE ED EFFICIENZA ENERGETICA NEI PORTI

Il **Progetto Green Ports**, vuole rendere le attività portuali sostenibili e compatibili con i contesti urbani portuali attraverso il finanziamento di interventi di efficientamento e riduzione dei consumi energetici delle strutture e delle attività portuali. Altro principio cardine del progetto è la promozione della sostenibilità ambientale delle aree portuali, attraverso interventi di miglioramento dell'efficienza energetica e di promozione dell'uso di energie rinnovabili nei porti. L'obiettivo finale è ridurre del 20% le emissioni di CO2 per anno nelle aree portuali interessate.

| Tipologia di intervento | Porto | Intervento | Finanziamento € mln |
|---|---------|--|------------------------|
| Elettificazione delle banchine (Cold ironing) | Ortona | Elettificazione delle banchine d'ormeggio per la fornitura di energia alle gru semoventi nel porto di Ortona | 2,00 |
| | | Elettificazione della banchina di Molo Martello per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni | 0,50 |
| | Pescara | Elettificazione della banchina commerciale per fornire energia elettrica a navi passeggeri o di servizio di limitate dimensioni | 0,50 |
| TOTALE | | | 3,00 |



*di cui all'articolo 1, comma 2, lettera c), (così come ripartite tra i punti 7), 8), 9), 10) e 11) del D.L 6 maggio 2021, n. 59, convertito, con modificazioni, dalla legge 1° luglio 2021, n. 101 nei limiti delle annualità che saranno assegnate in bilancio.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza - #NEXTGENERATIONITALIA», 2021, Schede di lettura aggiornato al 15 luglio 2021, Il Piano Commerciale ed. speciale PNRR- agosto 2021 e DM 330/2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

GLI INTERVENTI PREVISTI NEL PNRR

CONNESSIONI DIAGONALI

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

1.580

L'investimento consiste nella costruzione di 87 km di ferrovia ad alta velocità, sia per i passeggeri che per le merci, sulle linee Roma-Pescara, Orte-Falconara e Taranto-Metaponto Potenza-Battipaglia. L'obiettivo è quello di ridurre i tempi di percorrenza per i passeggeri e di trasporto delle merci nel Centro-Sud del Paese, dall'Adriatico e dallo Ionio al Tirreno

- Roma - Pescara
→ 0,6 mld

Al completamento dell'intero progetto ci sarà un risparmio di tempo di 80 minuti sulla tratta Roma-Pescara e un aumento della capacità da 4 a 10 treni /ora sulla tratta raddoppiata (con possibilità di realizzare servizi metropolitani tra Chieti e Pescara). Saranno adeguate le prestazioni per favorire lo sviluppo del traffico merci.

MIGLIORAMENTO DELLE STAZIONI FERROVIARIE

Risorse PNRR
sull'intero investimento
Totale
(mln)

700 €

Riqualificazione funzionale, miglioramento accessibilità e intermodalità stazioni del Sud

- Vasto-S.Salvo
- Pescara
- Giulianova
- Chieti
- Teramo

Il programma interessa 45 stazioni di importanza strategica dal punto di vista trasportistico e/o turistico, descritte come stazioni del circuito Easy&Smart, ripensate con l'obiettivo di esprimere appieno il potenziale di nodo trasportistico e polo di servizi, integrate con il territorio di riferimento. Gli interventi interessano il fabbricato viaggiatori, le banchine, pensiline, i sottopassi e i relativi ambiti di accesso (rampe, scale, ascensori, ecc.), ma anche i piazzali antistanti la stazione e le aree limitrofe, in asset RFI, che ne costituiscono accesso.

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

PRINCIPALI INTERVENTI FERROVIARI DI RILEVANZA TERRITORIALE

1 Bretella di Sulmona (ammodernamento e potenziamento rete ferroviaria Regione Abruzzo)

Costo intervento: 54 M € (costo complessivo dell'intervento comprendente anche altri interventi sulla rete ferroviaria regionale)
Finanziati: 100%
Fase: progettazione definitiva
Attivazione: **2023**

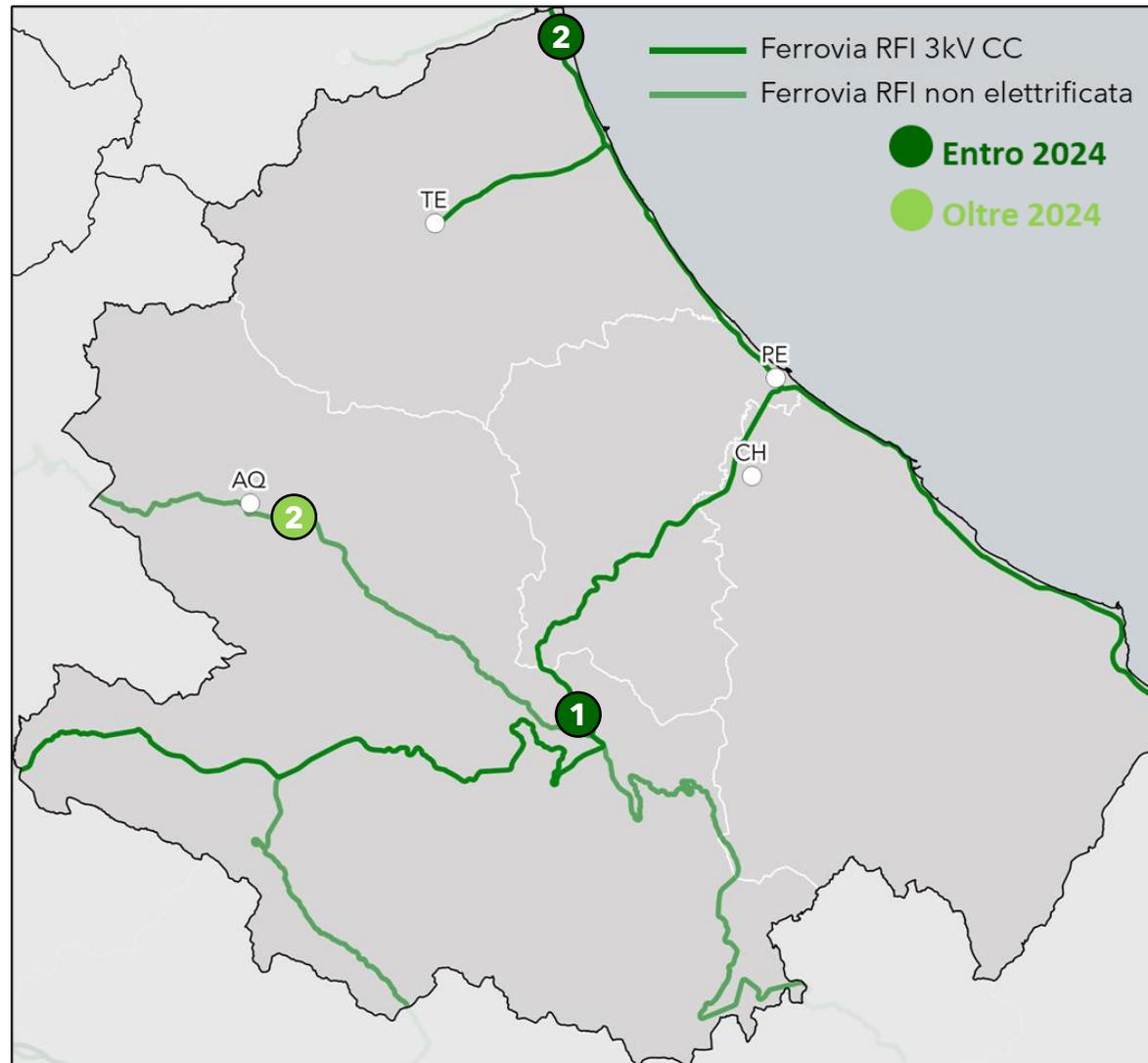


2 Nuova fermata di Martinsicuro

Costo intervento: 276 M € (costo complessivo dell'intervento Upgrading infrastrutturale e tecnologico trasversali appenniniche centro Italia)
Finanziati: 19%
Fase: lavori in corso
Attivazione: **2022**



Intervento previsto in Accordo Quadro con la Regione



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

2 Collegamento Terni - Rieti - L'Aquila - Sulmona fase 2: elettrificazione L'Aquila - Sulmona

Costo intervento: 442 M €
Finanziati: 14%
Fase: studio di fattibilità
Attivazione: **oltre 2024**



Tipologia intervento



Velocità



Accessibilità



Regolarità

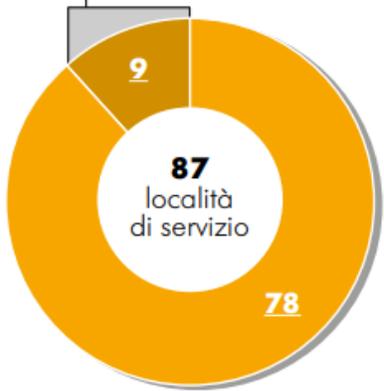


Capacità

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

IL PIANO STAZIONI IN ABRUZZO

In **Abruzzo** sono presenti complessivamente **87** località per servizio viaggiatori. RFI, con il piano di attuazione dei progetti Easy Station e Smart Station, entro il 2026, prevede di trasformare e adeguare **9 stazioni medio/grandi** presenti sul territorio per renderle più accessibili e confortevoli ai viaggiatori grazie a uno standard architettonico unico (brand) e funzionale. Nell'ambito degli interventi previsti dal progetto Easy Station, RFI adotterà inoltre misure adeguate per garantire l'accesso in stazione alle persone con disabilità e alle persone a mobilità ridotta secondo i requisiti definiti dalla normativa europea (STI PMR), coerentemente con la programmazione e con i finanziamenti disponibili.



■ Network RFI - altre Stazioni
■ Network RFI - Stazioni oggetto di intervento

Le azioni principali

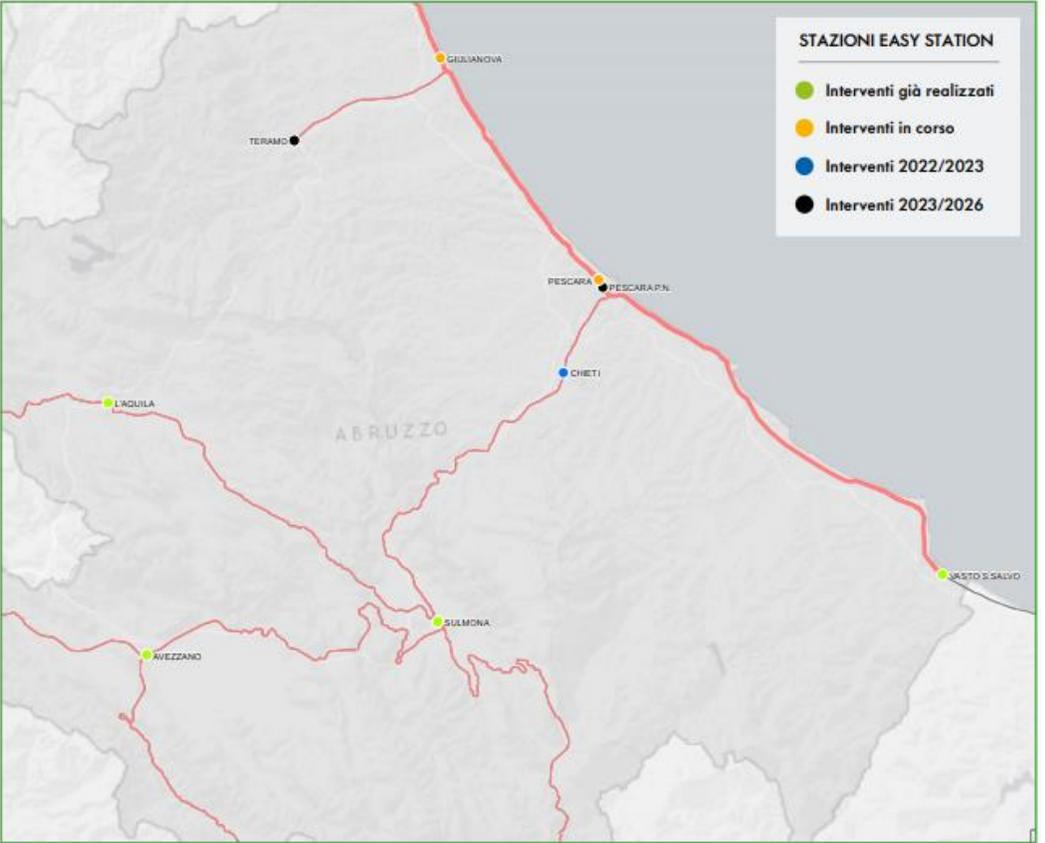
-  Incrementare la funzionalità e il decoro
-  Abbattere le barriere architettoniche
-  Potenziare l'informazione al pubblico
-  Migliorare l'accessibilità al treno

Interventi di Piano 2022 - 2023

 **Chieti**

Le stazioni rinnovate | I cantieri in corso

Le stazioni rinnovate: L'Aquila, Sulmona, Vasto S. Salvo, Avezzano
I cantieri in corso: Giulianova, Pescara



Fonte: Piano Commerciale RFI - Edizione febbraio 2021

ANALISI E MAPPATURA DEL TESSUTO ECONOMICO E DELLE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER LA RIPRESA ECONOMICA

**L'indagine presso
la business
community:**

- Digitalizzazione
e innovazione**
- Sostenibilità e
transizione
ecologica**
- Accessibilità**



Indagine conoscitiva sui
fabbisogni infrastrutturali e logistici
delle imprese della manifattura e dei trasporti e logistica

Sistema Cati (con il supporto di Format Research)



CAMPIONE

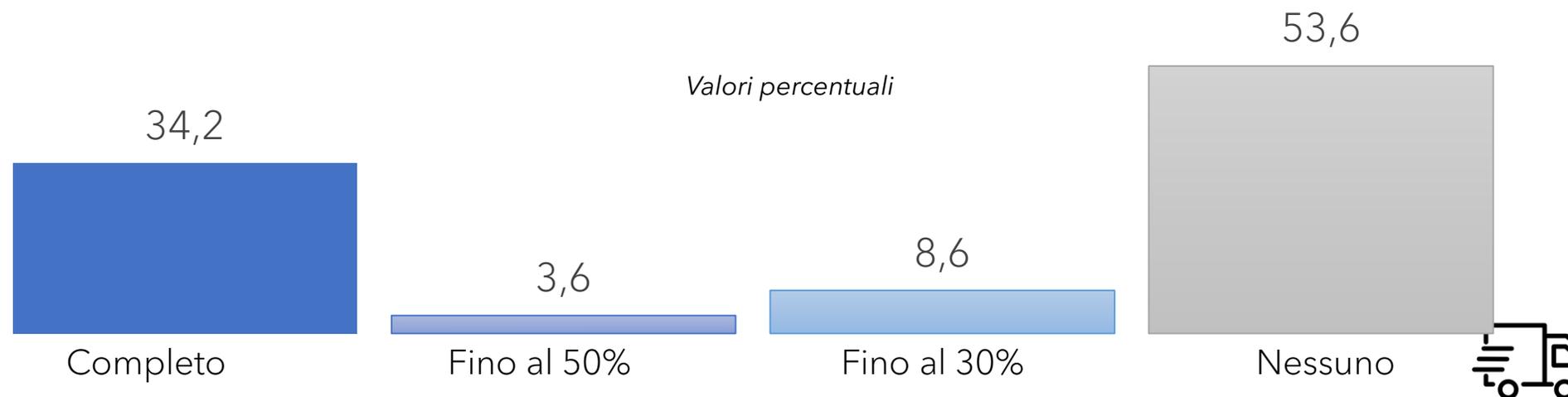
| Italia | Abruzzo |
|---|---|
| 4.765 imprese manifatturiere | 118 imprese della manifattura |
| 1.648 imprese dei trasporti e della logistica | 38 imprese dei trasporti e della logistica |
| 6.413 imprese totali | 156 imprese totali (10% Sud e Isole) |

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI TRASPORTO: MANIFATTURA

Il 34,2% delle imprese intervistate esternalizza completamente l'attività di trasporto. Il 3,6% affida a ditte esterne fino al 50% del servizio, mentre l'8,6% si limita al 30%. La percentuale di chi non esternalizza è del 53,6%, circa il doppio del valore medio Italia.

Rispetto all'Italia e all'area Sud e Isole il ricorso al trasporto conto terzi da parte delle imprese manifatturiere abruzzesi è molto più contenuto.



| | Completo | Fino al 50% | Fino al 30% | Nessuno |
|-------------|----------|-------------|-------------|---------|
| Italia | 35,9 | 17,5 | 20,9 | 25,7 |
| Sud e Isole | 28,2 | 18,4 | 21,1 | 32,3 |

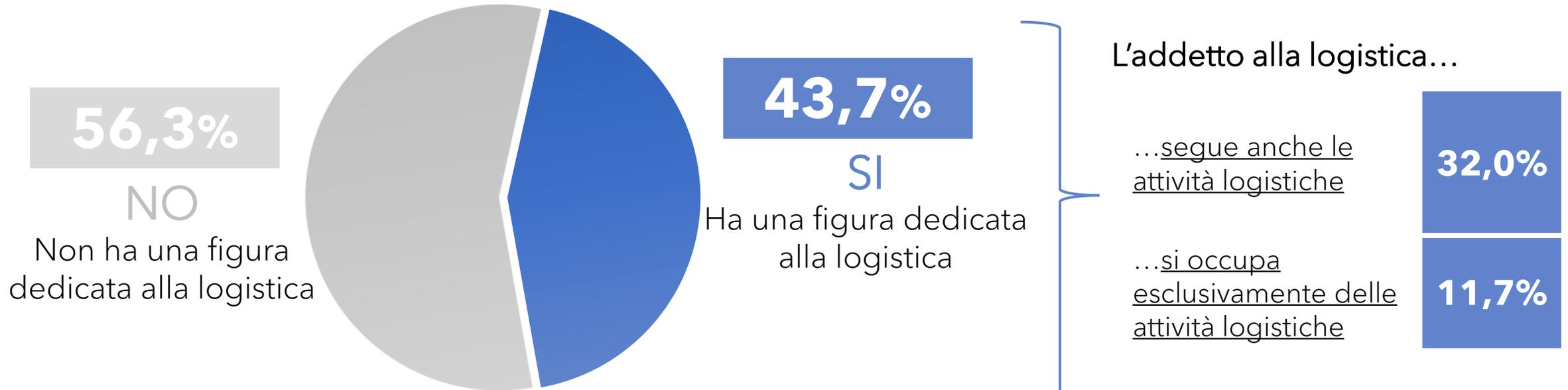
Base campione: 118 manifattura.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

ORGANIZZAZIONE DELLE ATTIVITÀ DI TRASPORTO: MANIFATTURA

Il 43,7% delle imprese intervistate ha al proprio interno una figura che si dedica alla logistica. Nel 32% di queste non si tratta, però, di una funzione esclusiva, ma viene svolta insieme ad altre. Nell'11,7% dei casi, invece, è presente un ufficio apposito all'interno dell'azienda.

Il 56,3% delle imprese non ha al proprio interno una figura professionale che si occupa della logistica.



| | Sì, segue anche le attività logistiche | Sì, si occupa esclusivamente di logistica | No |
|-------------|--|---|------|
| Italia | 44,5 | 21,3 | 34,2 |
| Sud e Isole | 39,5 | 16,2 | 44,3 |

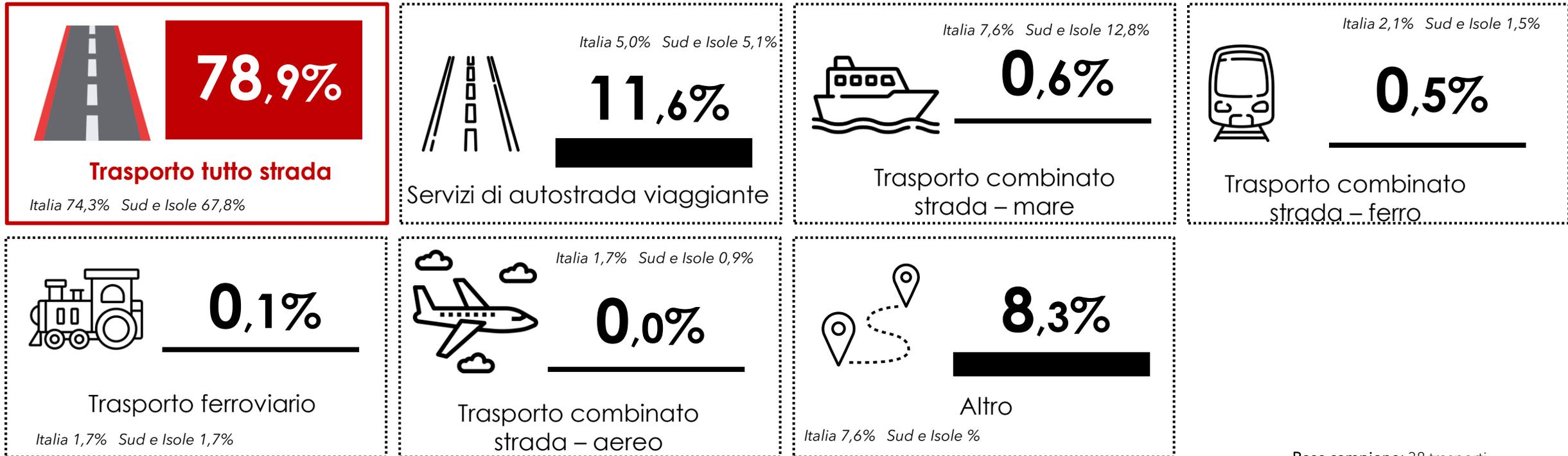
Base campione: 118 manifattura.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

ORGANIZZAZIONE DELL'OFFERTA DI TRASPORTO: TRASPORTO E LOGISTICA

Nel biennio 2019 - 2020, il 78,9% delle imprese di trasporto e logistica dell'Abruzzo ha utilizzato esclusivamente il trasporto stradale. I servizi di «autostrada viaggiante» sono utilizzati da quota più che doppia rispetto alla media nazionale (con l'11,6%), probabilmente grazie **al servizio di autostrada viaggiante - attivo da febbraio 2020 - sulla direttrice Torino - Pescara - Foggia con tre collegamenti a settimana.**

Residuali le quote del trasporto combinato strada - mare (0,6%) e di quello strada-ferro (0,5%).



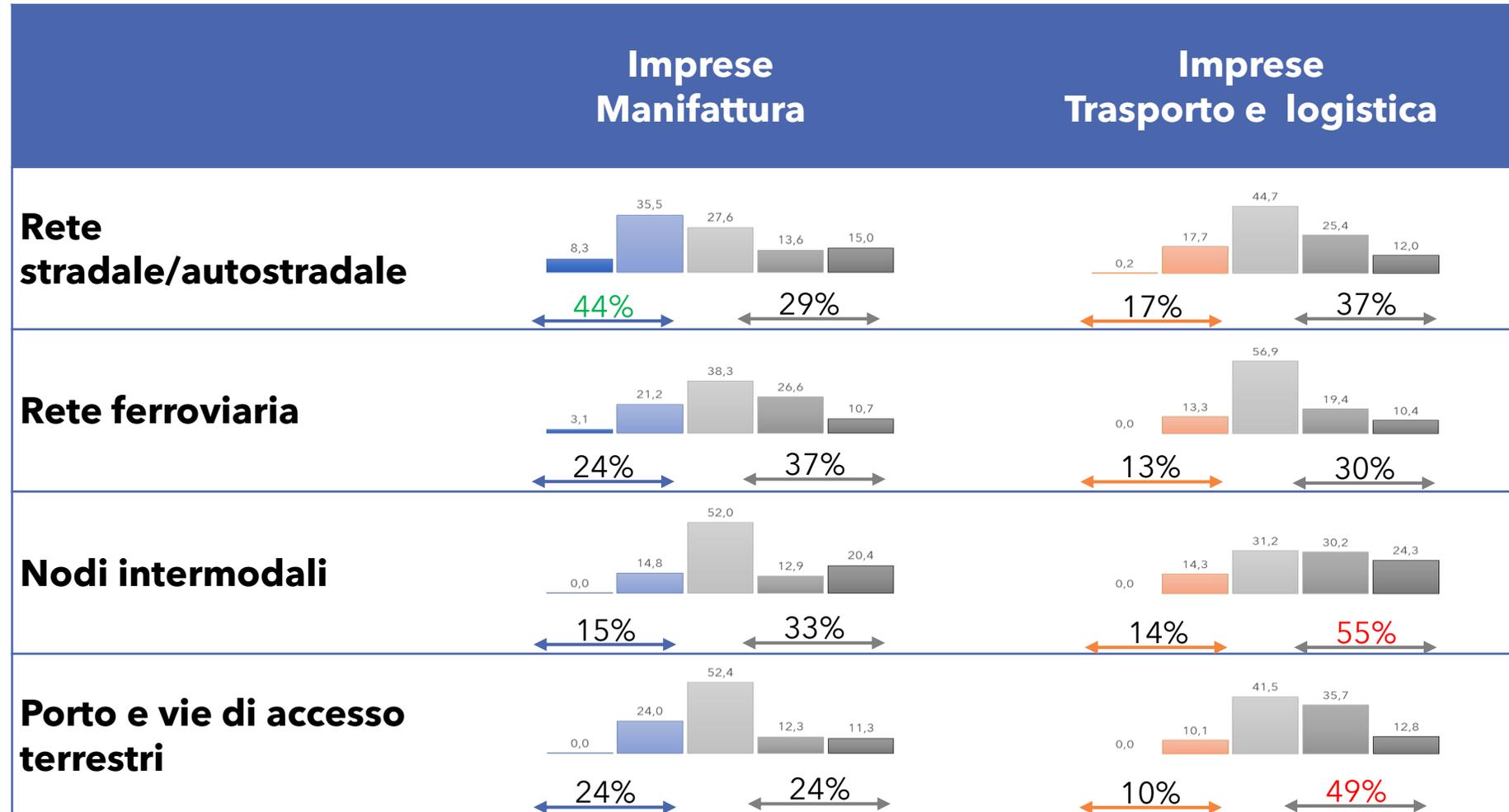
Base campione: 38 trasporti.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

Accessibilità del territorio



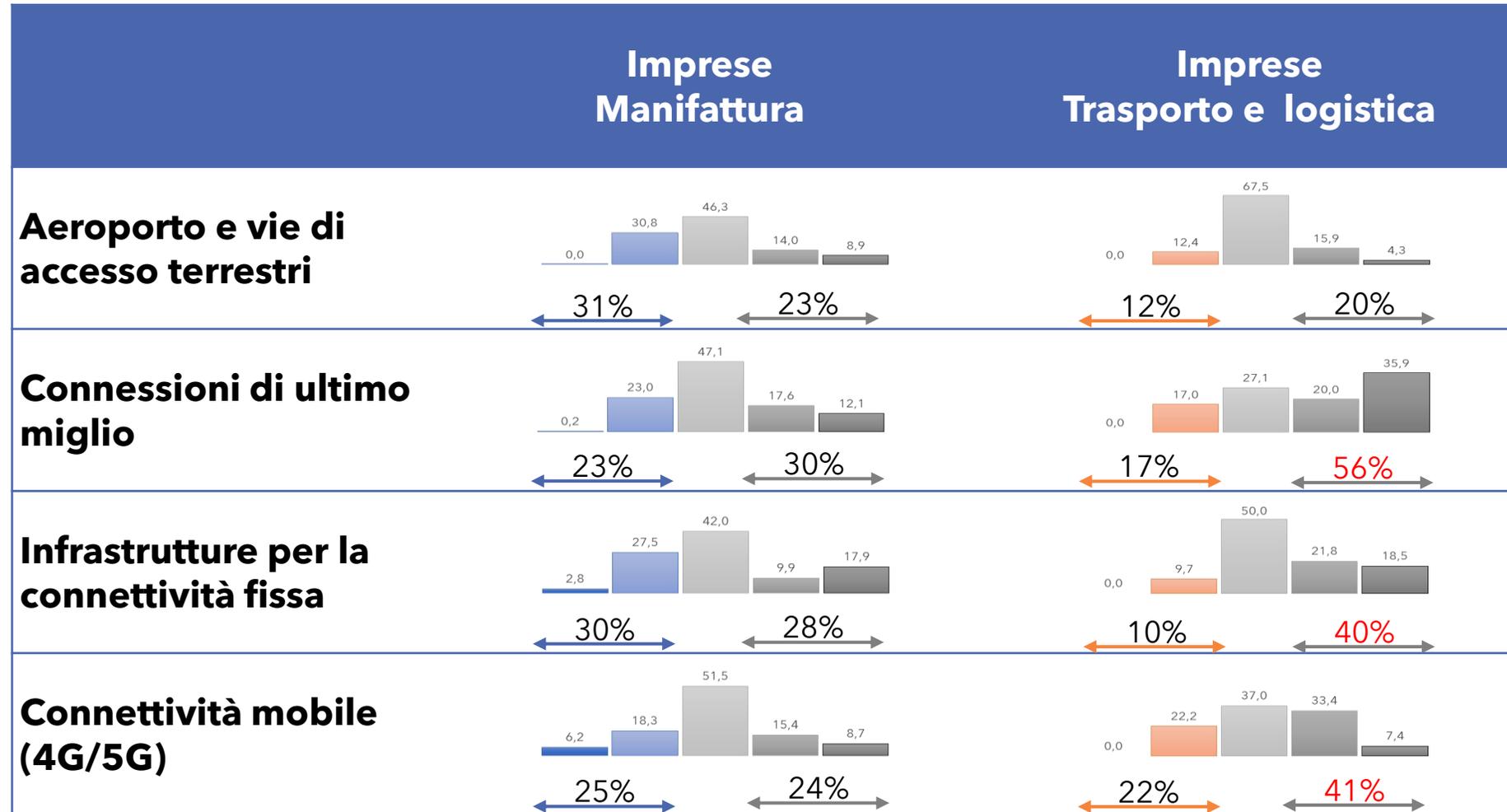
VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN ABRUZZO



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti e logistica.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

VALUTAZIONE DELLA QUALITÀ DEL SISTEMA INFRASTRUTTURALE IN ABRUZZO



FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

PRIORITÀ DI INTERVENTO PER MIGLIORARE L'ACCESSIBILITÀ DEL TERRITORIO

- Migliorare l'**accessibilità ai centri urbani** (35,3%), rendere più competitivo il **trasporto ferroviario** (31,4%) e migliorare i collegamenti con i **mercati locali** (26%) sono gli interventi più urgenti per migliorare l'accessibilità territoriale secondo le imprese della manifattura.
- Mentre per le imprese di trasporto e logistica sono completare in tempi rapidi gli **interventi in corso** (56,9%), migliorare l'**accessibilità ai centri urbani** (45,4%) e incentivare la **digitalizzazione e l'innovazione** (28,7%).

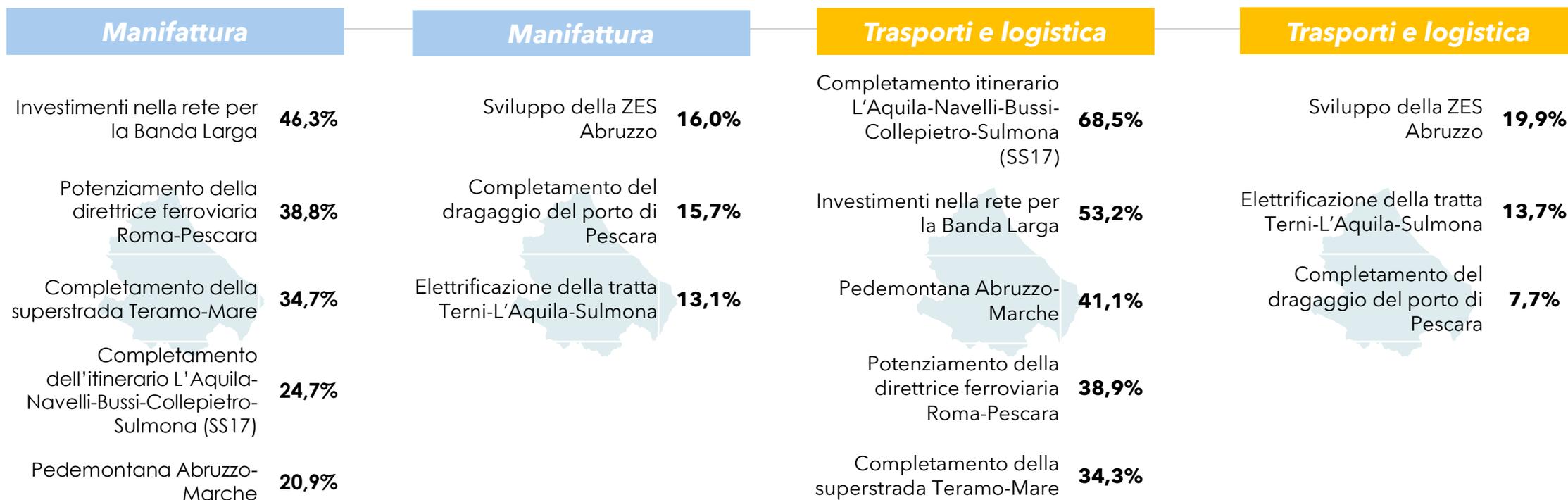


FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

INTERVENTI INFRASTRUTTURALI URGENTI

Lo sviluppo della rete a banda larga è l'intervento considerato più urgente dalle imprese della manifattura (46,3%), mentre il 68,5% delle imprese di trasporto e logistica ha identificato il completamento dell'itinerario L'Aquila-Navelli-Bussi-Collepietro-Sulmona quale primo intervento prioritario.

Al potenziamento della linea Roma - Pescara è destinata la metà delle risorse stanziare da RFI per l'Abruzzo.



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti.

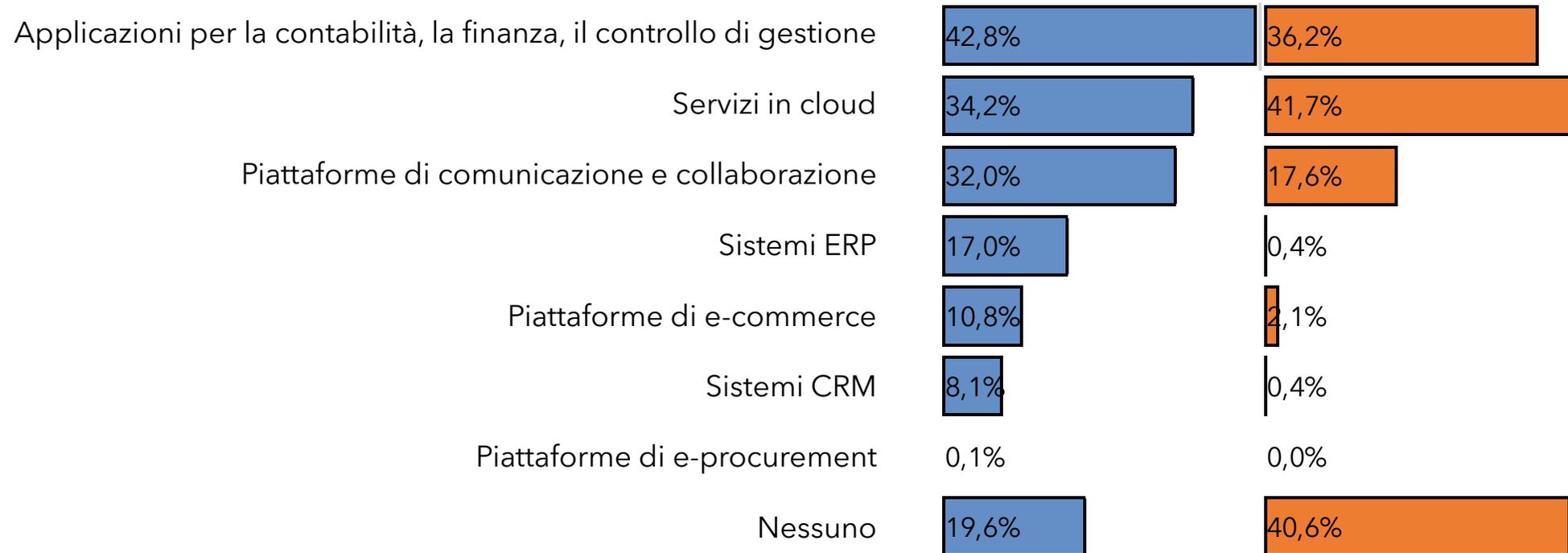
FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

Digitalizzazione e innovazione



APPLICAZIONI INFORMATICHE IN USO

- Il 42,8% delle imprese della manifattura utilizza applicazioni per la contabilità, la finanza e il controllo di gestione, il 34,2% servizi in cloud e il 32% piattaforme di comunicazione.
- Il 40,6% delle imprese di trasporto di logistica non utilizza nessuna di queste applicazioni informatiche

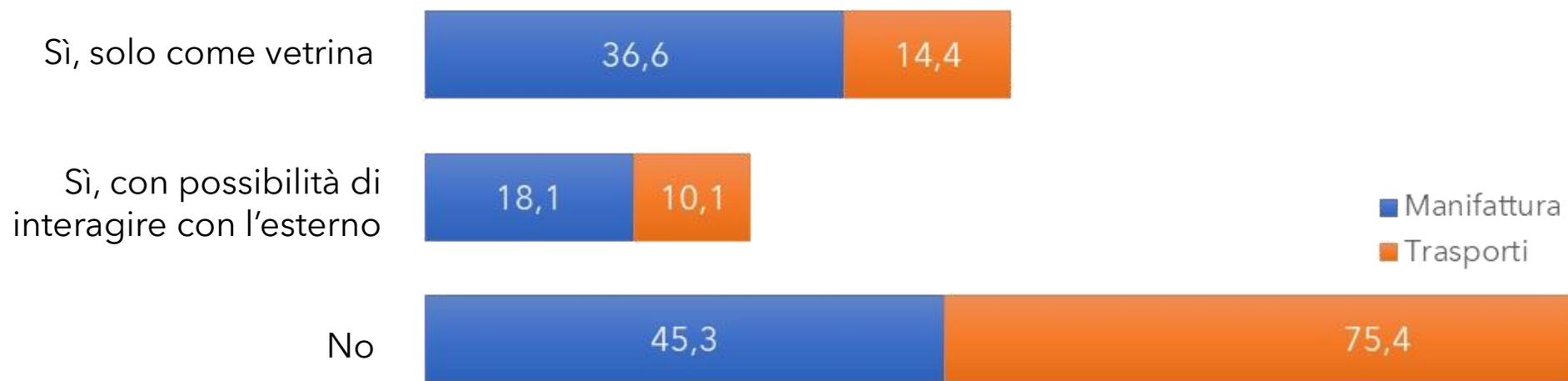


FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

PRESENZA DI UN SITO WEB

Il 45,3% delle imprese manifatturiere e il 75,4% delle imprese del trasporto e della logistica non ha un sito web. Chi invece ce l'ha lo utilizza principalmente come vetrina per la propria attività: 36,6% e 14,4% rispettivamente per manifattura e per i trasporti.

Chi ha un sito con possibilità di interagire con l'esterno lo utilizza prevalentemente per l'e-commerce: il 59,2% delle imprese della manifattura e l'88,4% delle imprese del trasporto e della logistica.



... per quali attività?

| | E-commerce | Accesso a fornitori e partner | Ricerca del personale | Altro |
|-------------|------------|-------------------------------|-----------------------|-------|
| Manifattura | 59,2 | 26,6 | 11,9 | 32,0 |
| Trasporti | 88,4 | 0,0 | 11,6 | 0,0 |

Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

LE OPPORTUNITÀ DEL DIGITALE

Il 52,8% delle imprese manifatturiere intervistate ritiene di essere pronto per cogliere le opportunità offerte dalle tecnologie digitali mentre il 22,3% ha bisogno di specifiche professionalità e il 21,3% di strumenti informatici adeguati.

E' evidente come le aziende del trasporto e della logistica siano meno preparate rispetto alle imprese della manifattura a compiere il passo verso la transizione digitale.

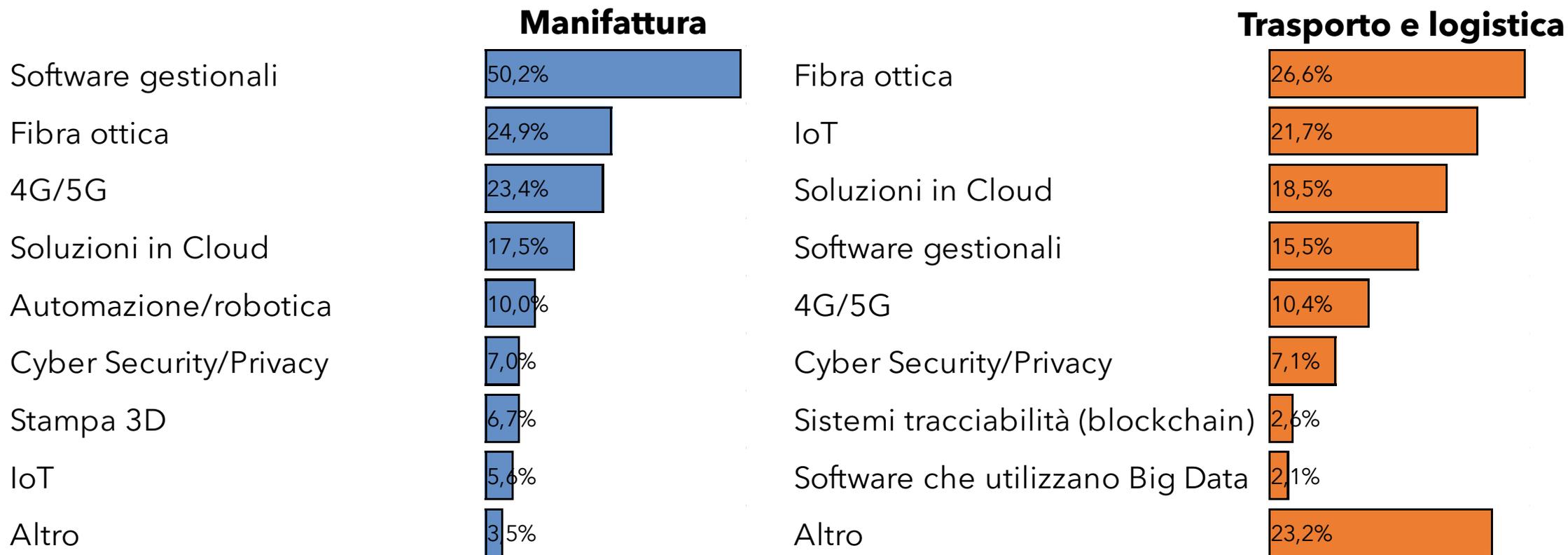


Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti e logistica. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

GLI INVESTIMENTI PREVISTI NEL DIGITALE NEI PROSSIMI 3 ANNI

- La metà (50,2%) delle imprese manifatturiere intervistate prevede di investire in software gestionali nell'arco dei prossimi tre anni, il 24,9% nella connettività a fibra ottica e il 23,4% in applicazioni 4G/5G.
- Nell'arco dei prossimi tre anni, il 26,6% delle imprese di trasporto e logistica intervistate prevede di investire nella connettività a fibra ottica, mentre il 21,7% nell'Internet of Things.



FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

Sostenibilità e transizione ecologica



SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA: MANIFATTURA

Il 26% delle imprese intervistate ha fatto investimenti in impianti e macchinari per la riduzione del consumo energetico, il 19,8% ha operato una revisione dei processi di maggior impatto ambientale mentre il 16,9% ha avviato processi di economia circolare.

Il 38,7% non ha adottato nessuna di queste misure.



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA: TRASPORTI E LOGISTICA

Il 34,3% delle imprese intervistate ha fatto investimenti per l'acquisto di mezzi a minor impatto ambientale, mentre il 21,6% attua azioni per migliorare la capacità di carico dei veicoli e un 9% azioni per il contenimento delle emissioni. Le altre misure proposte hanno livelli di diffusione residuali.

Una quota significativa di imprese (40,6%) non ha adottato nessuna di queste misure.



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

INVESTIMENTI PER LA SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA: MANIFATTURA

L'adozione di misure per ridurre il consumo energetico è il principale investimento programmato nei prossimi tre anni dal 28,8% delle imprese della manifattura. Il 18,8% intende anche fare formazione ai propri dipendenti sulle tematiche ambientali mentre il 14,6% prevede di incrementare l'impiego di energia da fonti rinnovabili.

Il 41,2% non ha in programma nei prossimi 3 anni questo tipo di investimenti per migliorare la propria sostenibilità ambientale



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

INVESTIMENTI PER LA SOSTENIBILITÀ E TRANSIZIONE ECOLOGICA: TRASPORTI E LOGISTICA

Il 32,3% delle imprese intervistate prevede di investire in mezzi a minor impatto ambientale, nell'arco dei prossimi tre anni mentre il 19,6% opererà una revisione dei processi e/o adotterà nuovi modelli di organizzazione aziendale e il 18,5% farà formazione ai propri dipendenti sulle tematiche ambientali.

Il 46,4% non ha in programma nei prossimi 3 anni questo tipo di investimenti per migliorare la propria sostenibilità ambientale



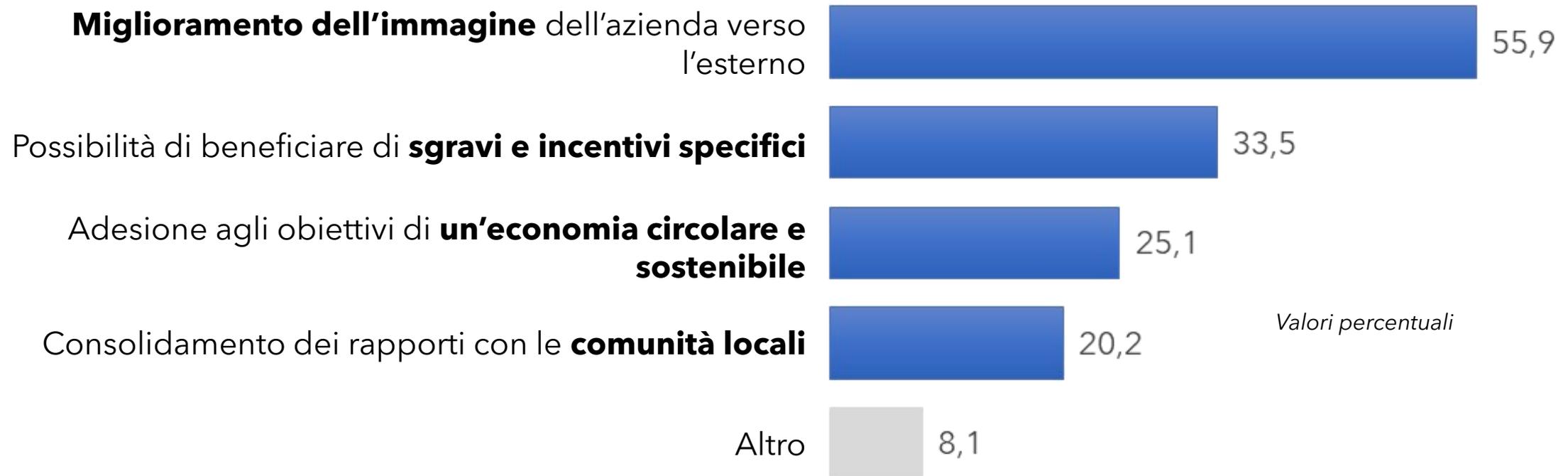
Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

BENEFICI DERIVANTI DALLA SOSTENIBILITÀ: MANIFATTURA

Il miglioramento dell'immagine dell'azienda (55,9%) e la possibilità di beneficiare di sgravi e incentivi (33,5%) sono i principali benefici derivanti dalla sostenibilità secondo le imprese manifatturiere. Il 25,1% delle imprese vede invece benefici nella possibilità di aderire a obiettivi di economia circolare.

Recentemente si assiste a un cambiamento nelle abitudini dei consumatori che prestano più attenzione alla sostenibilità delle aziende produttrici dei beni che acquistano.



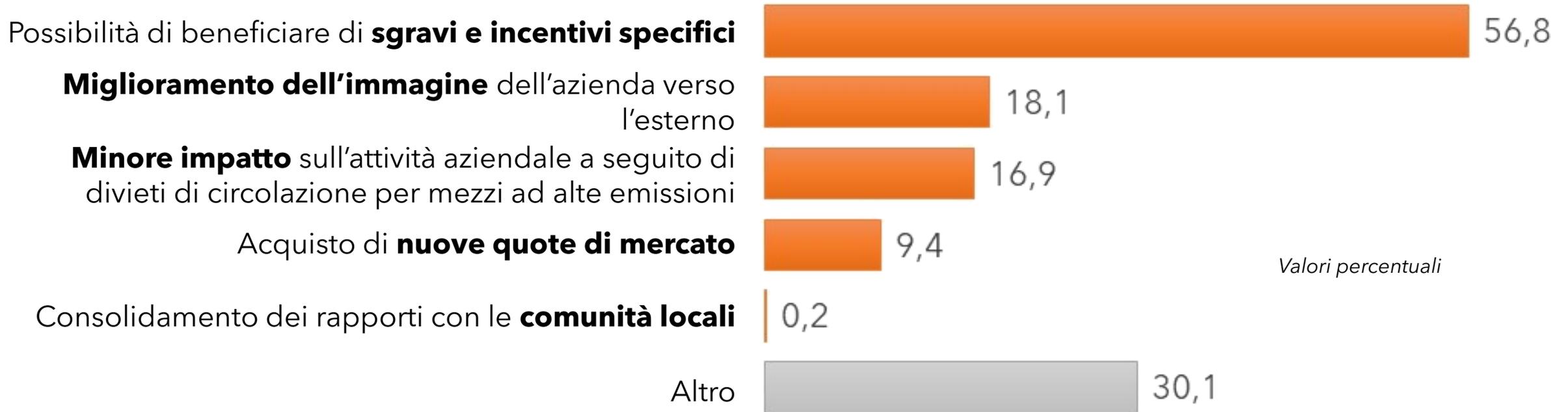
Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

BENEFICI DERIVANTI DALLA SOSTENIBILITÀ: TRASPORTI E LOGISTICA

Più della metà degli intervistati (56,8%) i benefici derivanti dalla sostenibilità ambientale sono legati alla possibilità di ottenere sgravi e incentivi economici. Il 18,1% vede anche un miglioramento della propria immagine verso l'esterno mentre il 16,9% indica la riduzione degli effetti prodotti sull'attività aziendale dalle limitazioni alla circolazione dei mezzi più inquinanti.

La sostenibilità e la transizione ecologica portano benefici all'ambiente, ma anche alle comunità e all'economia.



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

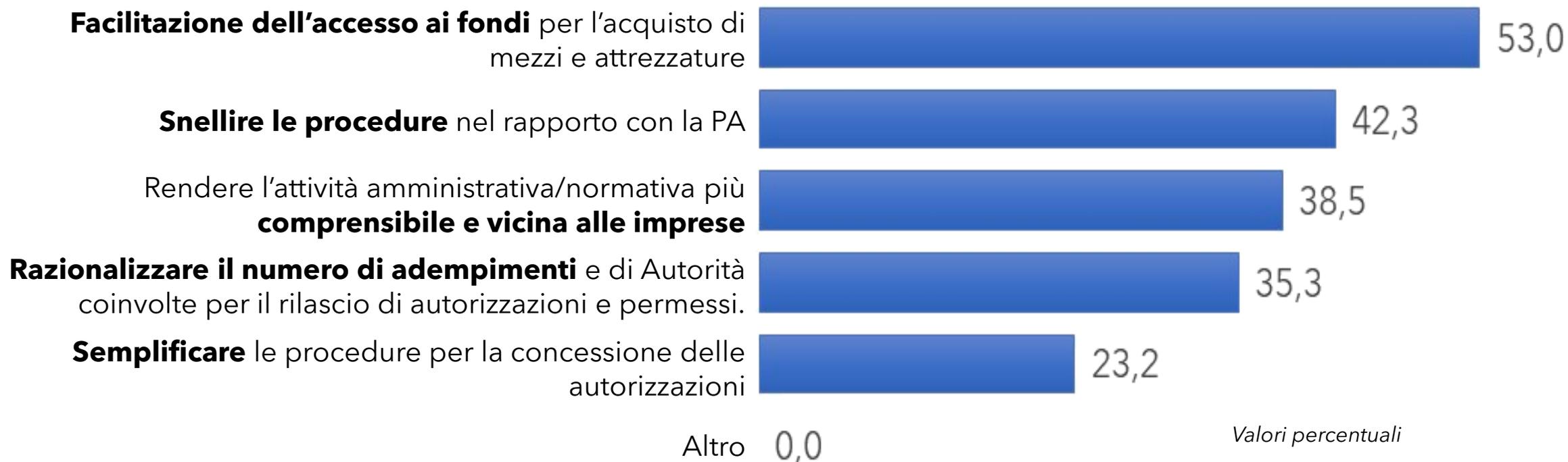
Semplificazione normativa e rapporti con la PA



SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA: MANIFATTURA

Facilitare l'accesso ai fondi per l'acquisto di mezzi e attrezzature (53%) è l'intervento ritenuto prioritario per raggiungere l'obiettivo della semplificazione normativa, seguito dallo snellimento delle procedure (42,3%) e dalla semplificazione dell'attività amministrativa per renderla più comprensibile (38,5%).

La burocrazia incide fino al 4% sul fatturato di una piccola impresa (fonte: Assolombarda)



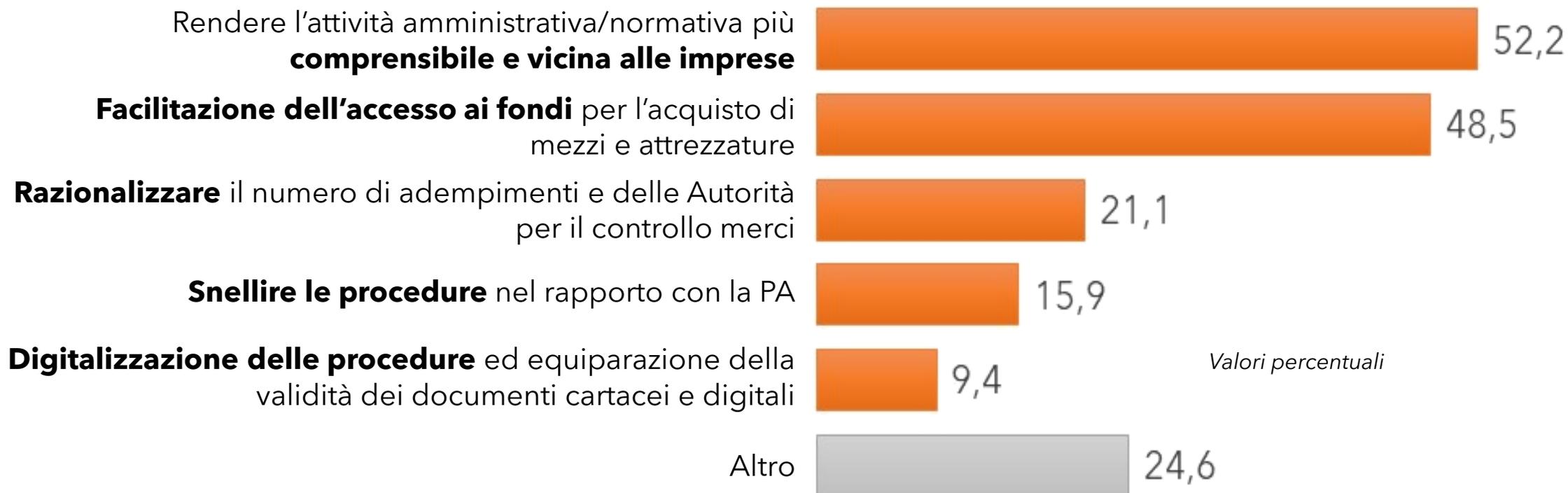
Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

SEMPLIFICAZIONE NORMATIVA: TRASPORTIE LOGISTICA

Rendere l'attività amministrativa più semplice e comprensibile (52,2%) e facilitare l'accesso ai fondi per l'acquisto di mezzi e attrezzature (48,5%) sono le misure ritenute più urgenti nel campo della semplificazione normativa da parte delle imprese di trasporto e logistica. Seguono la razionalizzazione del numero di adempimenti per il controllo delle merci (21,1%) e lo snellimento delle procedure (15,9%).

Un'azienda di trasporto si confronta con fino a 17 amministrazioni per la spedizione delle merci.



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

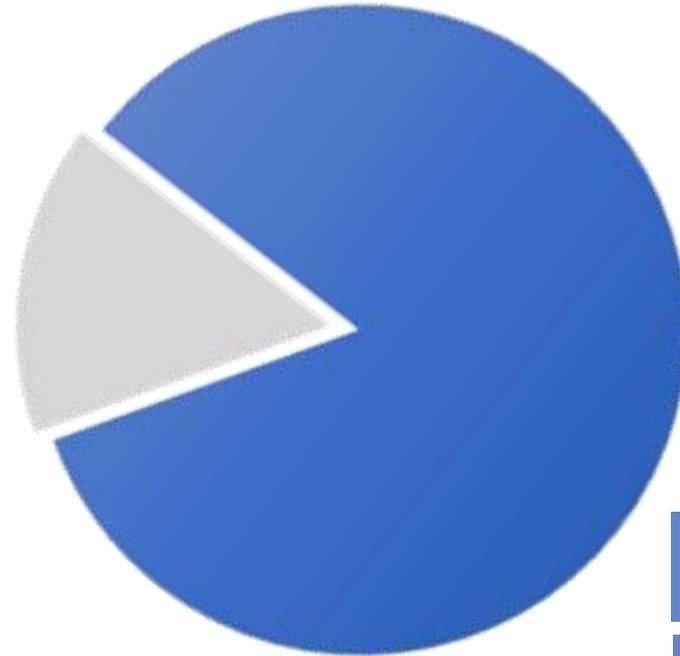
PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR): MANIFATTURA

Il 83,9% delle imprese della manifattura conosce il PNRR. Questa percentuale è data dalla somma di chi ha detto di conoscerlo bene (42,1%) e di chi lo conosce ma non nel dettaglio (41,8%). C'è una quota del 16,1% che non è a conoscenza di questo strumento.

Il PNRR è considerato molto/abbastanza vantaggioso circa il 61,6% delle imprese che lo conoscono nel dettaglio.

16,1%

L'impresa NON È A CONOSCENZA del PNRR



83,9%

L'impresa È A CONOSCENZA del PNRR

... dato da

41,8%

Lo conosce ma non nel dettaglio

42,1%

Lo conosce bene

| | Si, lo conosco bene | Si, ma non nel dettaglio | No |
|-------------|---------------------|--------------------------|------|
| Italia | 30,4 | 52,5 | 17,1 |
| Sud e Isole | 26,7 | 48,6 | 24,7 |

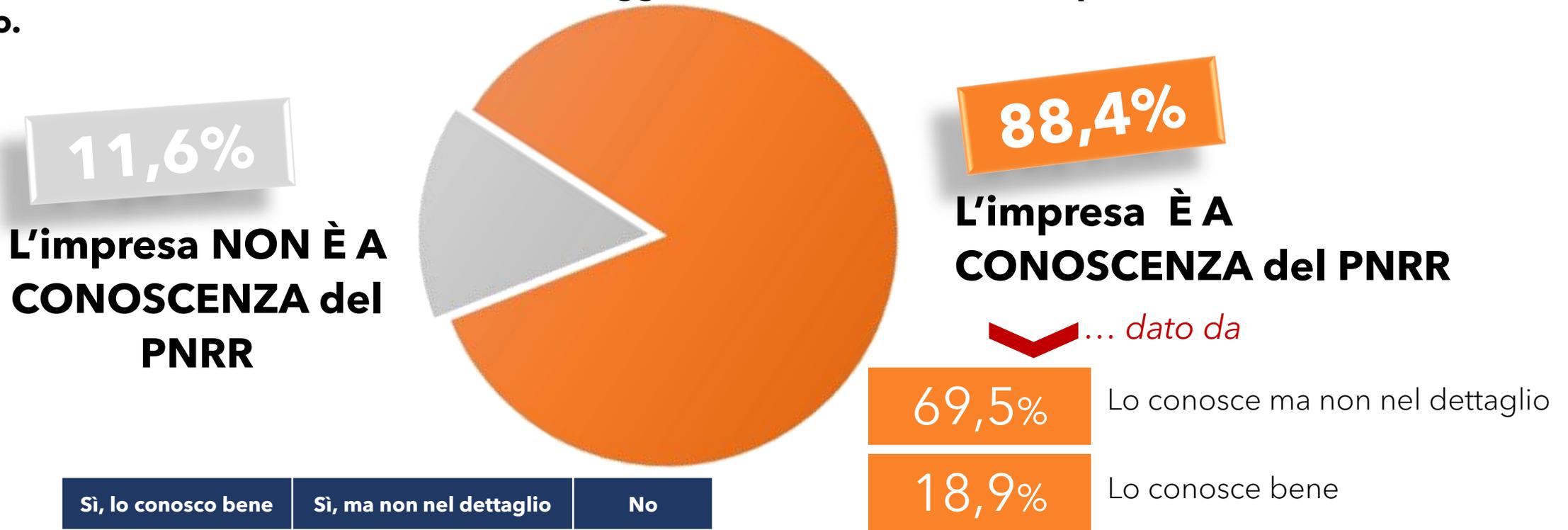
Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

PIANO NAZIONALE DI RIPRESA E RESILIENZA (PNRR): TRASPORTI E LOGISTICA

L'88,4% delle imprese dei trasporti e della logistica dichiara di conoscere il PNRR. Questa percentuale è data dalla somma di chi ha detto di conoscerlo bene (18,9%) e di chi lo conosce ma non nel dettaglio (69,5%). Circa una impresa su 10 (11,6%) dichiara di non essere a conoscenza di questo strumento.

Il PNRR è considerato molto/abbastanza vantaggioso solo dall'8% delle imprese che lo conoscono nel dettaglio.



| | Sì, lo conosco bene | Sì, ma non nel dettaglio | No |
|--------------------|----------------------------|---------------------------------|-----------|
| Italia | 27,9 | 57,9 | 14,2 |
| Sud e Isole | 27,0 | 56,2 | 16,8 |

Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

RUOLO DELLE CAMERE DI COMMERCIO: MANIFATTURA

Il sostegno economico mediante contributi a fondo perduto (37,2%) e l'assistenza e supporto alle PMI (27,9%) sono le attività che secondo le imprese della manifattura dovrebbero svolgere in via prioritaria le Camere di commercio dell'Abruzzo per aiutare le aziende in questa fase di transizione.

Le Camere di commercio regionali svolgono attività di supporto e promozione delle imprese anche in sinergia con altri enti e istituzioni locali.



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

RUOLO DELLE CAMERE DI COMMERCIO: TRASPORTI E LOGISTICA

Il 45,3% delle imprese ritiene che l'attività principale delle Camere di commercio dell'Abruzzo a sostegno del comparto debba essere di tipo economico mediante la concessione di contributi a fondo perduto e, in seconda battuta, di supporto e assistenza alle PMI (30,1%).

Le Camere di commercio dell'Abruzzo sono impegnate attivamente per il rilancio infrastrutturale della regione in collaborazione con gli enti locali.



Base campione: 118 manifattura, 38 trasporti. La somma è diversa da cento perché erano ammesse risposte multiple.

FABBISOGNI INFRASTRUTTURALI E LOGISTICI: LA PERCEZIONE DELLA BUSINESS COMMUNITY

Il presente report è stato
realizzato da



UNIONTRASPORTI

per conto di



UNIONCAMERE

