



UNIONTRASPORTI

GAP INFRASTRUTTURALE, VALICHI ALPINI E INVESTIMENTI.

LA PERCEZIONE DELLE AZIENDE
INDUSTRIALI E COMMERCIALI

Milano 18.06.2024

CSCMP 2024
edge

CONFERENZA TRASPORTI
In partnership con FERCARGO
MILANO, 18 Giugno 2024


CSCMP

- # MERCATI ORIGINE E DESTINAZIONE
- # ESIGENZE DEI COMMITTENTI
- # SOSTENIBILITÀ SOCIALE ED AMBIENTALE
- # VALICHI ALPINI
- # DIGITALIZZAZIONE SUPPLY CHAIN
- # RETE INFRASTRUTTURALE EFFICIENTE
- # TEMPISTICHE REALIZZATIVE

IMPRESE, EXPORT E VALICHI ALPINI

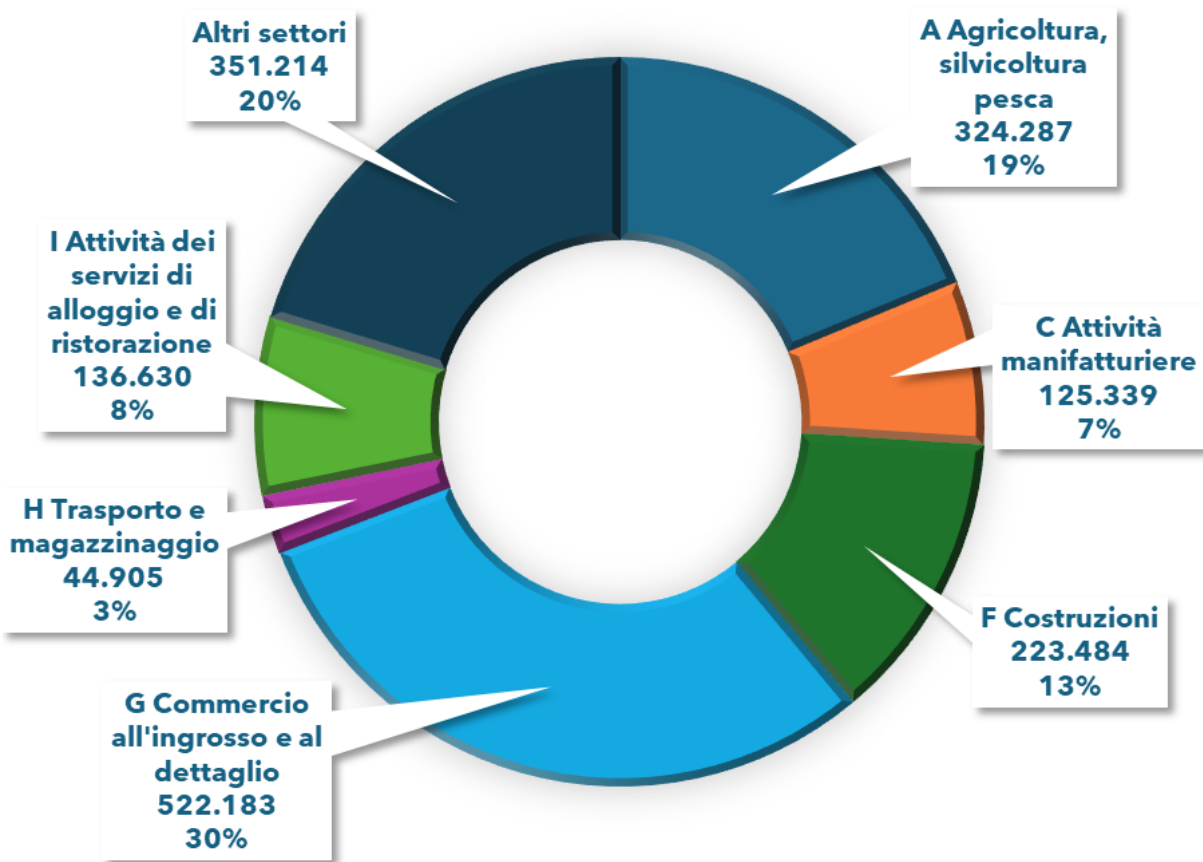


II NOSTRO SISTEMA IMPRENDITORIALE

Nel 2023 le **imprese attive** presenti sul territorio italiano sono quasi **5 milioni e 100 mila** per un totale di 18 milioni e 709 mila addetti.

OLTRE LA METÀ DELLE IMPRESE ATTIVE SI TROVANO NELLE PRIME 5 REGIONI

LOMBARDIA	815.372	16,0%
CAMPANIA	504.773	9,9%
LAZIO	468.522	9,2%
VENETO	421.977	8,3%
EMILIA ROMAGNA	391.426	7,7%
TOTALE TOP 5	2.602.070	51,0%



Nord Ovest	Nord Est	Centro	Sud e Isole
1.337.699	1.004.478	1.027.398	1.728.042
26,2%	19,7%	20,2%	33,9%
45,9%		20,2%	33,9%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Infocamere, 2023

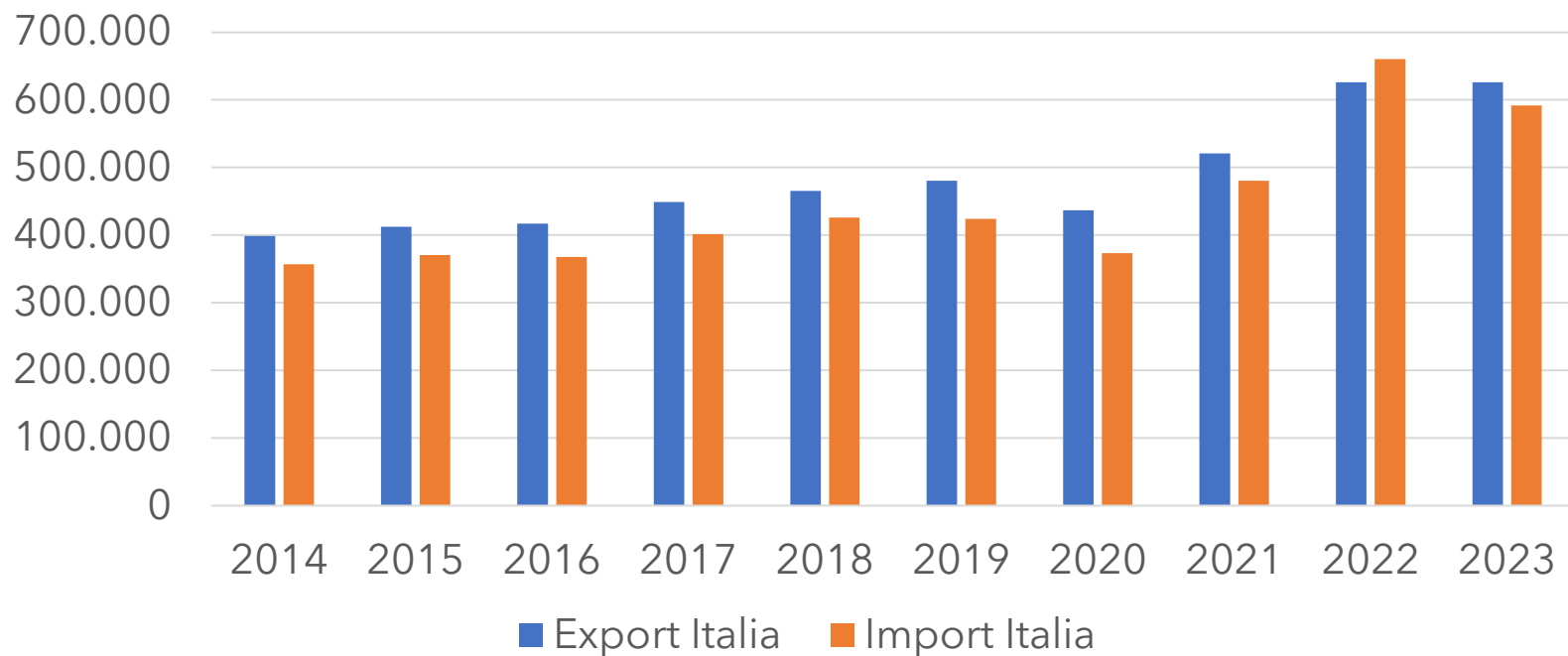
L'INTERSCAMBIO COMMERCIALE

VALORI IN MILIONI DI EURO

**Variazione
23/19**

Interscambio commerciale 2023 in calo rispetto al 2022 per la contrazione dell'import (-10%), con **l'export stabile**.

	2019	2020	2021	2022	2023	
Export Italia	480.352	436.718	520.771	626.195	626.204	30,4%
Import Italia	424.236	373.428	480.437	660.249	591.831	39,5%
Intercambio commerciale	904.588	810.146	1.001.208	1.286.444	1.218.035	34,7%
Saldo comm.le	56.116	63.290	40.334	-34.054	34.373	-



Nonostante la pandemia, il nostro EXPORT è cresciuto del 30,4% rispetto al 2019

Nel quinquennio precedente (2015-2019), l'intercambio commerciale era cresciuto «solo» del 15,6% e l'export del 16,6%

IL NOSTRO EXPORT

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Quote Italia su export mondiale	2,8	2,8	2,8	2,9	2,9	2,8	2,9	2,9	2,8	2,7	2,9
Posizione Italia su export mondiale	10°	8°	10°	9°	9°	10°	8°	8°	8°	7°	6°
Quote Italia su import mondiale	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	2,6	2,5	2,4	2,6	2,8	2,7
Posizione Italia su import mondiale	11°	11°	12°	11°	11°	11°	13°	11°	11°	10°	11°

Nel 2023, l'Italia è diventato il 6° paese esportatore al mondo. Nel 2018 eravamo al 10° posto

Fonte: elaborazioni Osservatorio Economico su dati FMI-DOTS

Pos.	Paesi esportatori	2020	2021	2022	2023
1	Cina	14,9	15,2	14,6	14,6
2	Stati Uniti	8,2	8,0	8,4	8,6
3	Germania	7,9	7,4	6,8	7,2
4	Paesi Bassi	3,9	3,8	3,9	4,0
5	Giappone	3,7	3,4	3,0	3,1
6	Italia	2,9	2,8	2,7	2,9
7	Francia	2,8	2,6	2,5	2,8
8	Corea del Sud	2,9	2,9	2,8	2,7
9	Messico	2,4	2,2	2,3	2,5
10	Hong kong	3,2	3,0	2,5	2,5

Lombardia, Emilia Romagna, Veneto, Piemonte e Toscana si confermano le regioni più esportatrici, con una quota pari al 72,4% (vs 70,6% nel 2022)

Pos.	Regione	2020		2021		2022		2023	
		mln euro	peso %	mln euro	peso %	mln euro	peso %	mln euro	peso %
1	Lombardia	114.063	26,1	136.513	26,2	162.249	25,9	163.151	26,1
2	Emilia Romagna	61.973	14,2	73.380	14,1	84.158	13,4	85.080	13,6
3	Veneto	60.181	13,8	70.807	13,6	82.194	13,1	81.907	13,1
4	Piemonte	41.107	9,4	49.817	9,6	59.444	9,5	64.855	10,4
5	Toscana	40.840	9,4	47.932	9,2	54.508	8,7	57.562	9,2

Fonte: elaborazioni Osservatorio Economico su dati FMI-DOTS

DESTINAZIONI EXPORT E MODALITA'

EXPORT VERSO	2020	2021	2022	2023	Var. 23/22
EUROPA	295.963	353.270	419.922	411.667	-2,0%
di cui UE 27	224.793	274.602	330.452	323.021	-2,2%
AFRICA	15.042	17.956	21.388	20.439	-4,4%
di cui Nord Africa	10.003	11.851	15.136	13.983	-7,6%
AMERICA	58.538	69.131	90.527	93.240	3,0%
di cui Nord America	46.702	54.182	71.454	73.592	3,0%
ASIA	58.304	68.109	79.932	84.716	6,0%
OCEANIA	8.871	12.005	14.425	16.142	11,9%
MONDO	436.718	520.471	626.195	626.204	0,0%

	MONDO		UE27	
	valore		volume	



31,9% **5,0%** **50,3%** **21,2%**



49,8% **88,9%** **41,3%** **68,5%**



1,5% **2,6%** **3,0%** **4,0%**



15,7% **2,4%** **3,0%** **2,1%**

Altro mezzo di trasporto **1,2%** **1,2%** **2,4%** **4,2%**

Il 65,7% del nostro export è diretto in Europa (il 51,7% verso i Paesi Ue27), il 14,9% verso il continente americano (11,8% Nord America) e il 13,5% verso l'Asia.

DESTINAZIONI PRINCIPALI DEL NOSTRO EXPORT (anno 2023)



Germania
74,6 Mld € (11,9%) **-3,6%**



Stati Uniti
67,3 Mld € (10,7%) **+3,4%**



Francia
63,4 Mld € (10,1%) **+0,4%**



Spagna
33,0 Mld € (5,3%) **+2,1%**

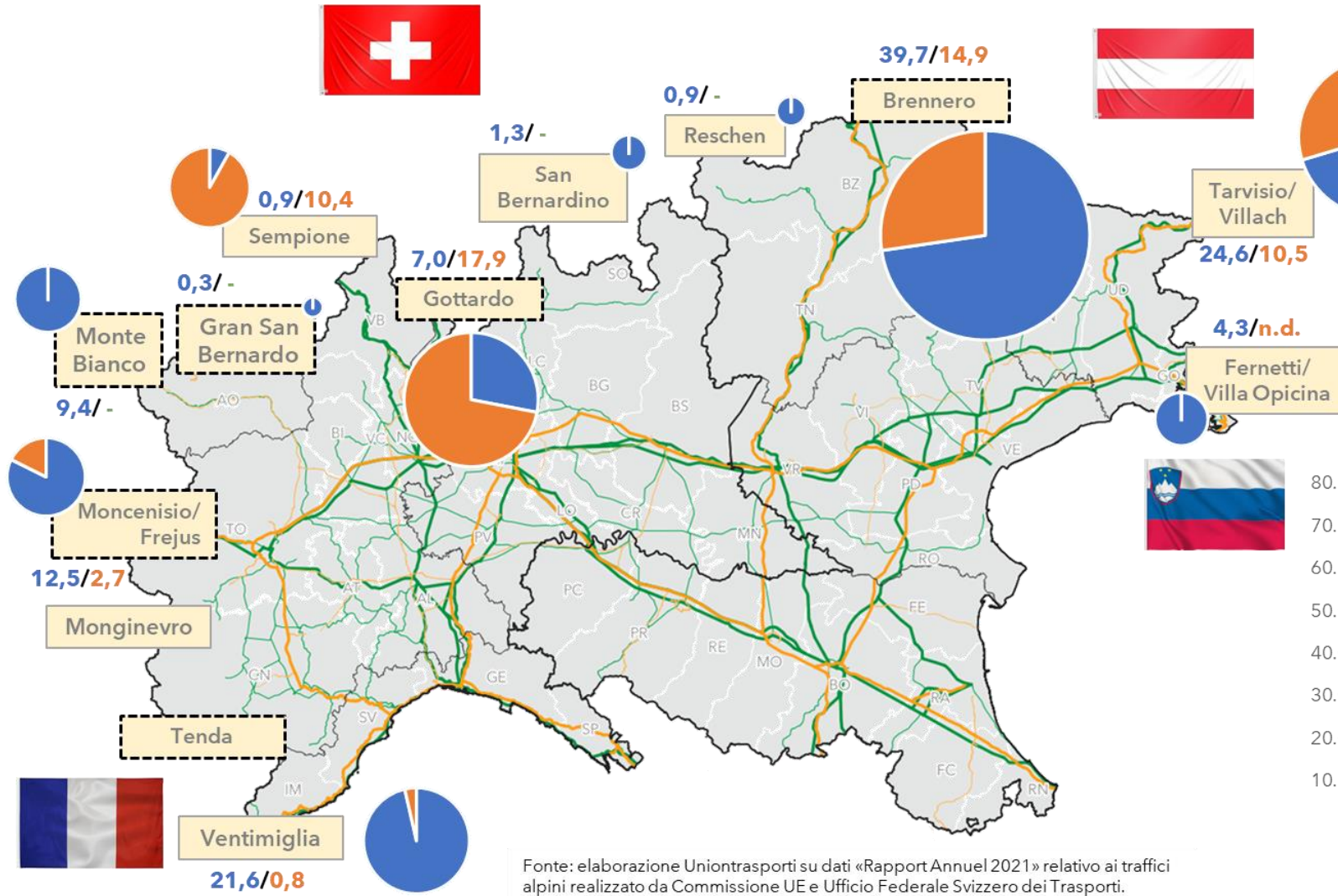


Svizzera
30,5 Mld € (4,9%) **-1,7%**

Cina al 9° posto con 19,1 mld euro, ma in crescita del 16,8%

Fonte: elaborazioni Uniontrasporti su dati COEWEB Istat, 2024

DA DOVE PASSA IL NOSTRO EXPORT?

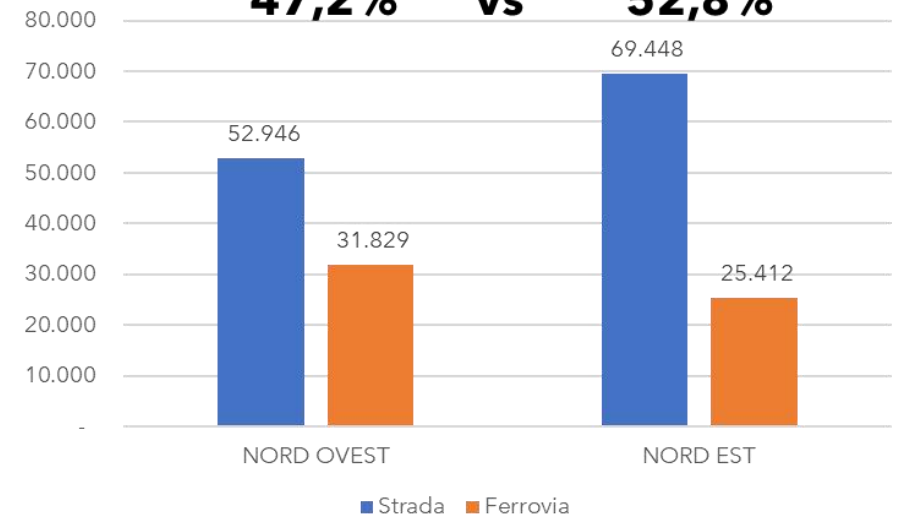


Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati «Rapport Annuel 2021» relativo ai traffici alpini realizzato da Commissione UE e Ufficio Federale Svizzero dei Trasporti.

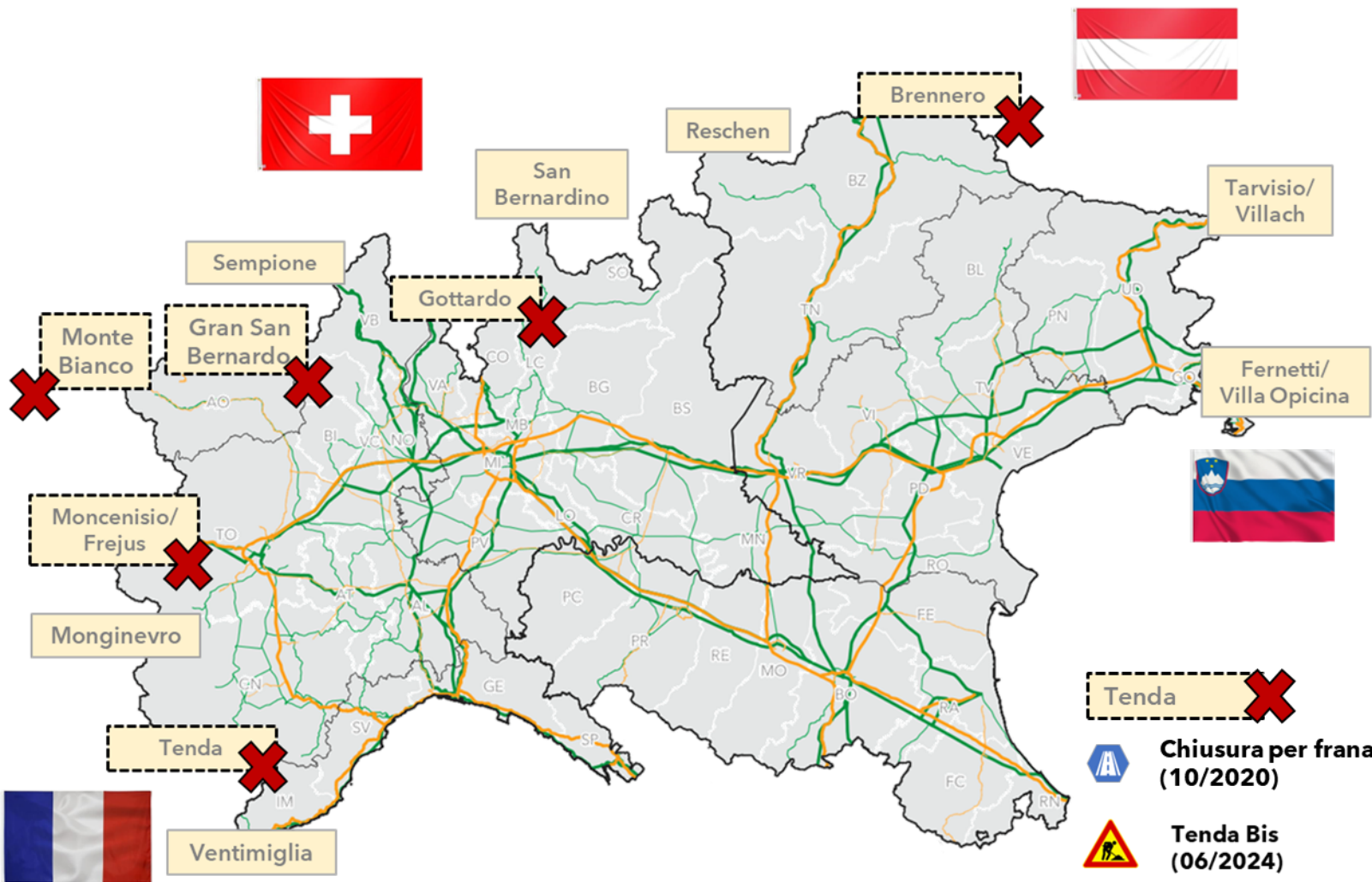
QUASI 180 MILIONI DI TONNELLATE DI MERCE




47,2% vs 52,8%




QUALI CRITICITA' AI VALICHI?



Moncenisio/Frejus **X**

 **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 **X**


 **Chiusura per manutenzione (Trimestrale x 18 anni - 2024)**

Gran San Bernardo **X**

 **Limitazioni notturne Mezzi altezza >3m (10/23 - 03/24)**

Gottardo **X**

 **Chiusura per deragliamenti (08/2023) e riapertura a pieno regime a settembre 2024**


 **Chiusura per danni alla soletta (09/2023)**

 **Raddoppio tunnel stradale (2029)**

Brennero **X**


 **Limitazione circolazione mezzi pesanti (dal 2017)**


 **Manutenzione Ponte Lueg**

 **Chiusura per manutenzione (08/2023)**

 **Galleria Base BBT (2032)**

Tenda **X**

 **Chiusura per frana (10/2020)**

 **Tenda Bis (06/2024)**

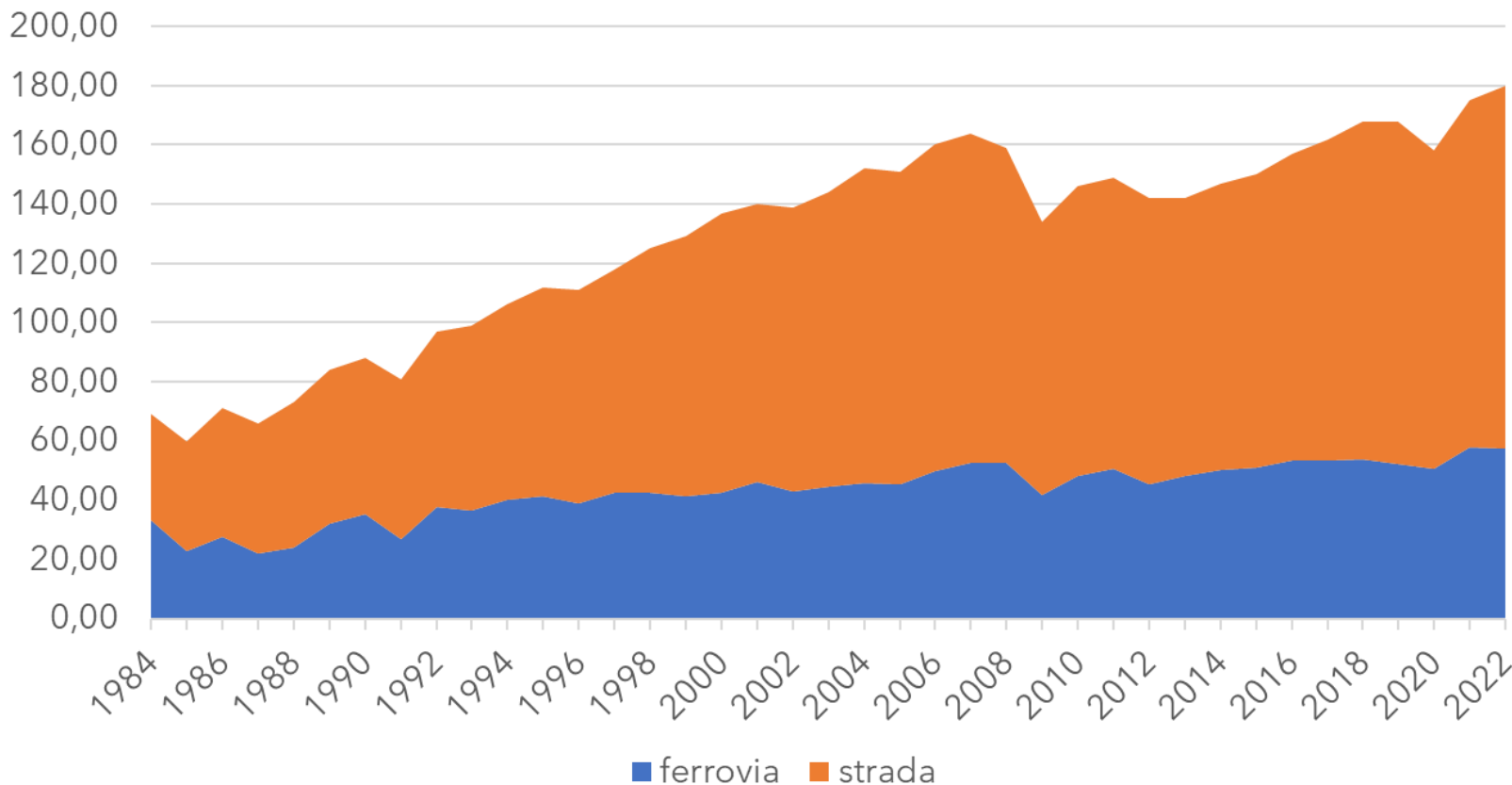
«Il Piano Generale dei Trasporti nel 1986 ribadì che l'analisi effettuata sui vincoli posti dall'arco alpino nelle relazioni tra il nostro Paese e l'intero sistema degli altri Paesi dell'Europa era **talmente grave da imporre, come priorità di base, proprio la realizzazione di nuovi valichi e l'ammodernamento di quelli (sempre pochi) esistenti**. Ricordo che i lavori del Piano imposero la realizzazione di un nuovo tunnel ferroviario Torino – Lione, imposero il completamento funzionale del Sempione, imposero la realizzazione del Gottardo e del Brennero».

Ercole Incalza

- La **lungimiranza** di chi quasi 40 anni fa (i lavori del Piano Generale dei Trasporti cominciarono nel 1984) pose come obiettivo chiave la realizzazione di quattro nuovi valichi
- Il **ruolo della Unione Europea** nel garantire le adeguate coperture per portare a compimento le opere in corso sui valichi
- La **necessità di ricorrere a scelte "ridondanti"** sapendo che in assenza di alternative ai transiti lungo l'arco alpino il danno è elevatissimo ed è un danno non ipotizzato ma realmente sperimentato in più occasioni
- L'interesse nell'accedere in Europa e l'interesse dell'Europa ad accedere nel bacino del Mediterraneo rappresenta la **reciproca convenienza** non di un singolo Paese ma della intera Unione Europea

UNA QUESTIONE «EVOLUTA» NEGLI ANNI

EVOLUZIONE DEL TRAFFICO ALPINO NEGLI ULTIMI 40 ANNI (valori in milioni di tonnellate)



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati DG MOVE / OFT, SIGMAPLAN

Nel 1984, c'era quasi un **equilibrio modale** con la quota su ferrovia pari al 48% e il traffico tra Italia e Francia predominante (fino al 48% nel 1991). Negli anni, la quota della ferrovia si è progressivamente ridotta fino ad attestarsi sull'attuale 32% (stabile ormai dal 1999, con solo piccole variazioni annuali).

Se la ferrovia, in questi quasi 40 anni, ha avuto una **crescita annua dell'1,9%**, il traffico alpino su strada è cresciuto **oltre 3 volte più veloce** (+6,2% annuo).

Il traffico si è velocemente **spostato ad est** con le relazioni Italia-Austria che pesano oltre il 50%, a fronte di una contrazione Italia-Francia (26%).

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 QUESTIONE «COMUNITARIA»

- LA QUESTIONE VALICHI NON È UNA QUESTIONE BILATERALE FRA L'ITALIA E LA FRANCIA, FRA L'ITALIA E LA SVIZZERA, FRA L'ITALIA E L'AUSTRIA E COSÌ VIA. SI TRATTA DI UNA **QUESTIONE COMUNITARIA**, PERCHÉ TOCCA DUE DELLE QUATTRO LIBERTÀ FONDAMENTALI SULLE QUALI È COSTRUITO IL MERCATO INTERNO
- PER IL SISTEMA DELLA LOGISTICA, ANCHE SE OGNI VALICO ALPINO HA LE SUE PECULIARITÀ, I VALICHI VANNO VISTI COME **UN UNICO SISTEMA DI CONNESSIONE DELLA NOSTRA ECONOMIA CON IL RESTO D'EUROPA**
- NUMEROSI VALICHI RAPPRESENTANO **NODI FONDAMENTALI DELLA RETE TEN-T**, MOTIVO PER CUI DIVERSE OPERE (COME IL TUNNEL DI BASE DEL FREJUS E QUELLO DEL BRENNERO) SONO COFINANZIATE DALL'UNIONE EUROPEA



UNA QUESTIONE DI «VOLUMI»

A fronte di un interscambio commerciale con i Paesi dell'Unione europea di **poco meno di 220 milioni di tonnellate di merci** (che superano i 230 milioni se aggiungiamo UK e Svizzera), quasi 184 milioni sono relativi ai primi 10 partner commerciali dell'Italia. Se aggiungiamo il partner Svizzera, l'interscambio con questi 11 paesi raggiunge **190 milioni di tonnellate (oltre l'80% del totale)**.

Dalle statistiche Coeweb Istat, al netto della modalità non dichiarata, l'83% di queste merci si muove lungo gli assi terrestri e quindi attraversa i valichi, con la **modalità ferroviaria che copre l'11%** delle movimentazioni.

	Interscambio (mln tonn)	STRADA	FERROVIA	MARE	AEREO	ALTRO
1. Francia	48,5	71,8%	9,0%	19,1%	0,1%	0,1%
2. Germania	42,5	85,0%	12,7%	2,2%	0,1%	0,0%
3. Spagna	20,3	61,0%	1,4%	37,5%	0,0%	0,1%
4. Austria	15,7	79,6%	19,6%	0,8%	0,0%	0,0%
5. Paesi Bassi	14,0	63,5%	5,0%	31,3%	0,1%	0,1%
6. Slovenia	10,4	55,4%	17,0%	27,6%	0,0%	0,0%
7. Belgio	9,0	76,5%	3,7%	19,7%	0,1%	0,1%
8. Polonia	8,6	93,6%	3,1%	3,2%	0,0%	0,1%
9. Ungheria	7,5	58,3%	40,5%	1,2%	0,0%	0,0%
10. Regno Unito	7,4	31,0%	5,9%	62,0%	1,0%	0,1%
TOP 10	183,9	72,1%	11,0%	16,8%	0,1%	0,1%
12. Svizzera	6,1	79,3%	19,4%	0,1%	0,0%	1,2%

Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat

UNA QUESTIONE «ECONOMICA»

Se parliamo di valore delle merci, l'interscambio commerciale con i Paesi dell'Unione europea vale **oltre 660 miliardi di euro** (che diventano **746 miliardi** se aggiungiamo UK e Svizzera). I primi 10 partner commerciali dell'Italia cubano oltre 610 miliardi di euro, che diventano 626 aggiungendo la vicina Slovenia.

Al netto della modalità non dichiarata, la quota di interscambio commerciale in valore che si muove su strada e ferrovia (attraverso quindi i valichi) supera l'87% che corrisponde a **circa 550 miliardi di euro**. In questo caso, la quota in capo alla **modalità ferroviaria scende al 4,3%**.

	Interscambio (mld euro)	STRADA	FERROVIA	MARE	AEREO	ALTRO
1. Germania	168,5	89,0%	7,8%	1,0%	2,0%	0,2%
2. Francia	111,2	80,1%	3,2%	6,0%	2,1%	8,6%
3. Spagna	62,6	78,8%	1,7%	18,2%	1,3%	0,1%
4. Paesi Bassi	55,2	85,3%	2,9%	9,0%	1,9%	0,9%
5. Svizzera	49,6	81,3%	2,5%	0,1%	1,8%	14,3%
6. Belgio	48,5	86,6%	1,5%	7,5%	4,3%	0,1%
7. Regno Unito	35,6	54,3%	2,9%	31,9%	9,8%	1,1%
8. Polonia	33,6	95,9%	2,6%	1,0%	0,4%	0,2%
9. Austria	28,5	86,4%	8,7%	0,4%	0,4%	4,1%
10. Romania	19,0	83,6%	2,1%	13,0%	1,3%	0,0%
TOP 10	612,2	83,3%	4,3%	7,0%	2,3%	3,1%
13.Slovenia	13,8	85,4%	3,9%	5,4%	1,8%	3,5%

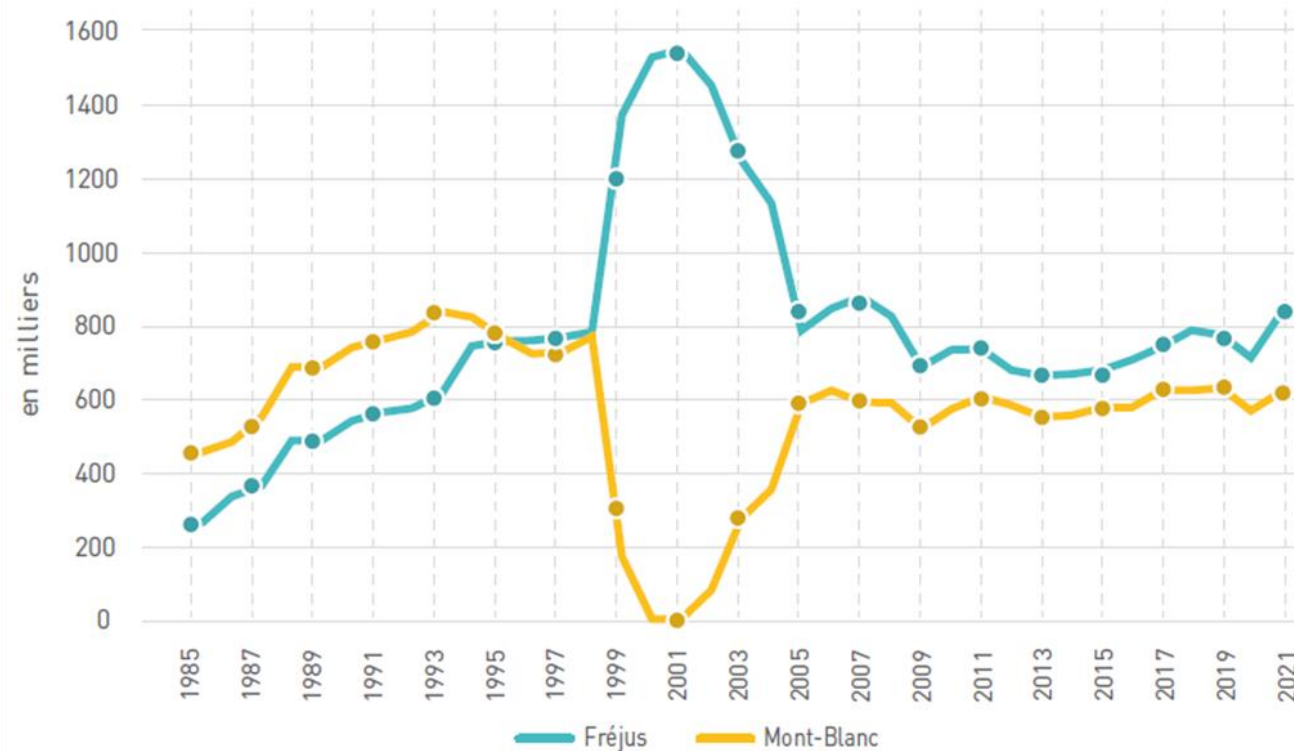
Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat

L'IMPATTO DELLA QUESTIONE «VALICHI»



I transiti (veicoli leggeri e pesanti) lungo il TMB sono **4.600** al giorno , circa **1,7 milioni all'anno**; lo stop previsto per problemi manutentivi sarà di tre mesi all'anno per 18 anni e, secondo calcoli di **Confindustria**, produrrà un calo del Pil del **9,8 per cento** in **Valle d'Aosta** e nell'intero nord-ovest del **5,4 per cento**. **Quindi un impatto stimato di 11 miliardi di euro in 18 anni.**

Durante la chiusura del TMB dal marzo 1999 al marzo 2002, **gran parte del traffico si è trasferito al tunnel del Frejus.**

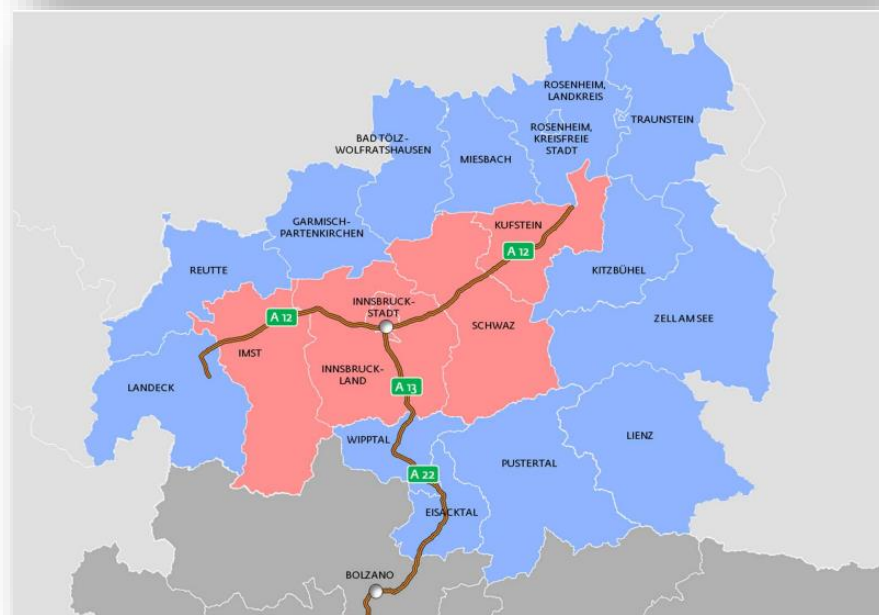


Sources : DG MOVE / OFT, SFTRF, ATMB

L'IMPATTO DELLA QUESTIONE «VALICHI»

L'insieme delle **limitazioni imposte unilateralmente** dal Governo del Tirolo (notturne, settoriali, weekend), il **contingentamento dei mezzi pesanti**, il **costo doppio del pedaggio notturno**, **l'inefficienza della Ro.La.** portano un danno economico alle nostre imprese che utilizzano l'asse del Brennero pari a **370 milioni di euro all'anno.**

Negli ultimi 5 anni, l'impatto complessivo è stato di **oltre 1,8 miliardi di euro.**



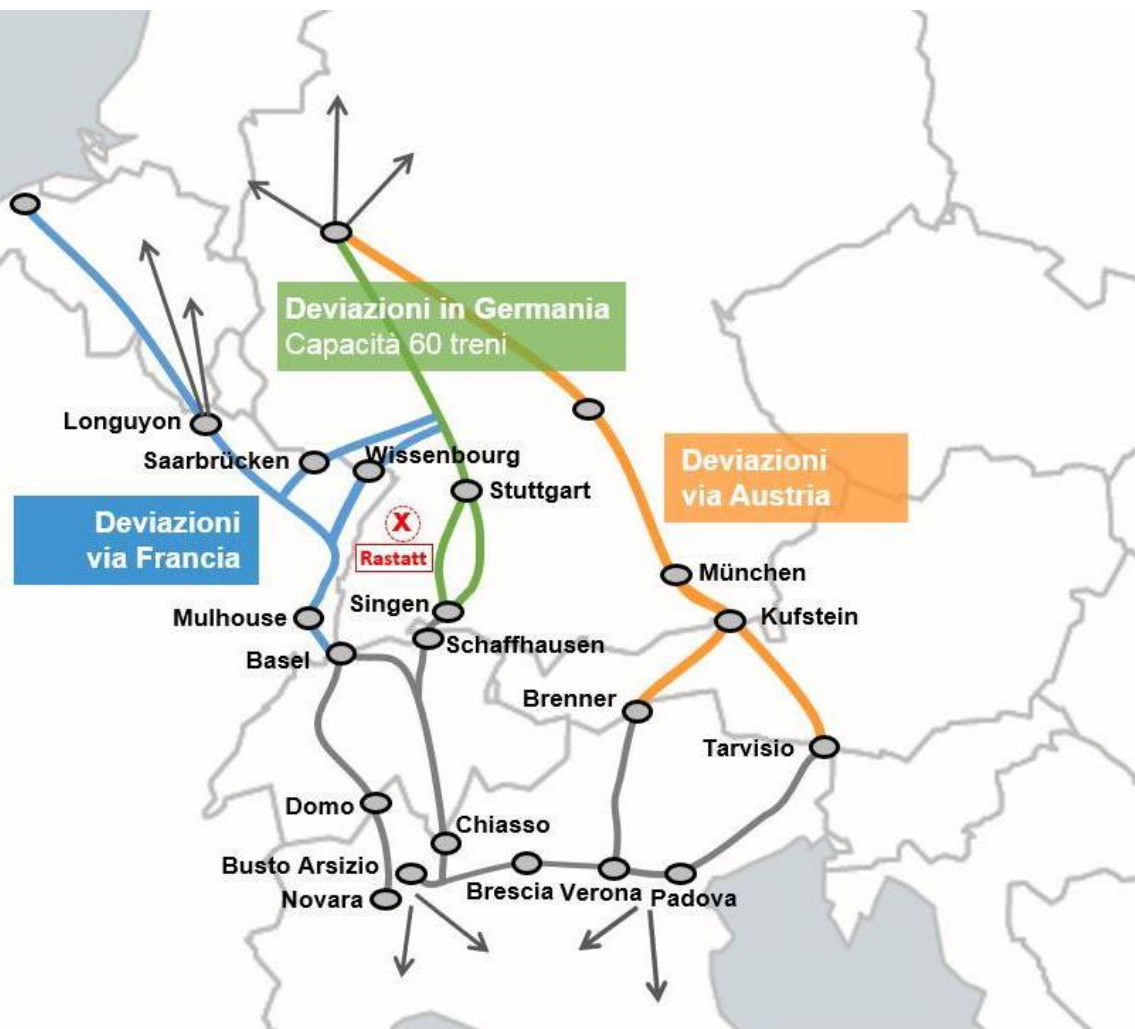
L'IMPATTO DELLA QUESTIONE «VALICHI»

Per l'operatore Hupac, la **chiusura totale di sette settimane della linea del Reno** presso Rastatt ha significato una **perdita di oltre 30mila spedizioni**.

Nonostante deviazioni e alternative, **circa il 45% del volume** del traffico merci Europa-Italia via Svizzera è **rimasto bloccato**

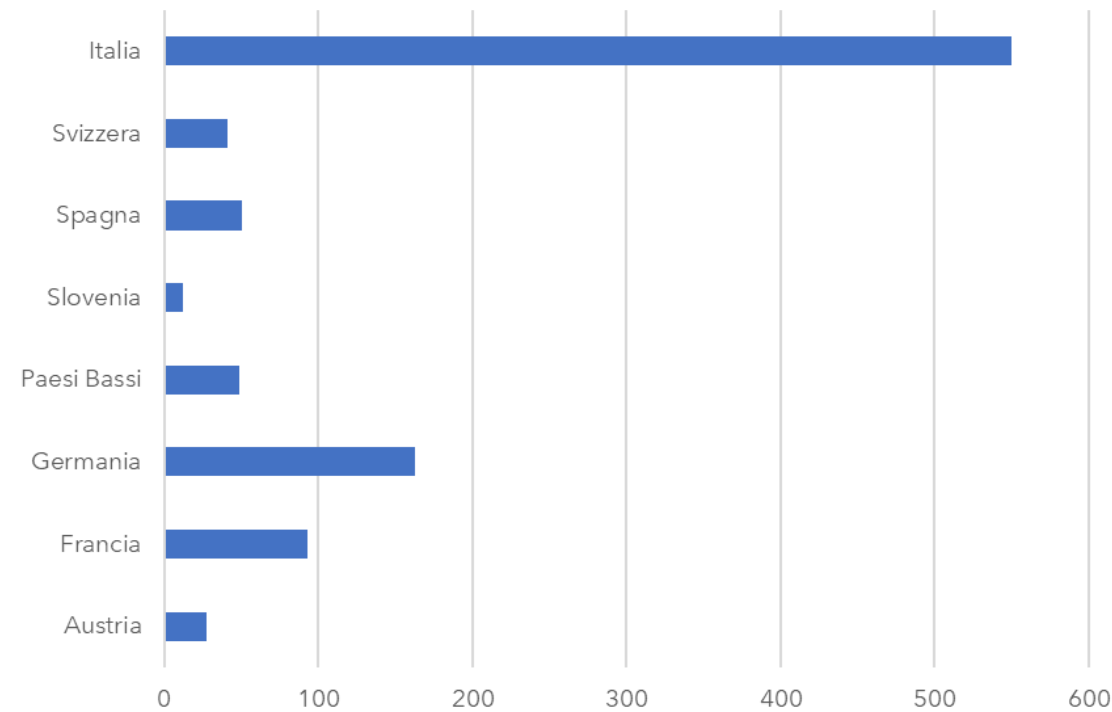
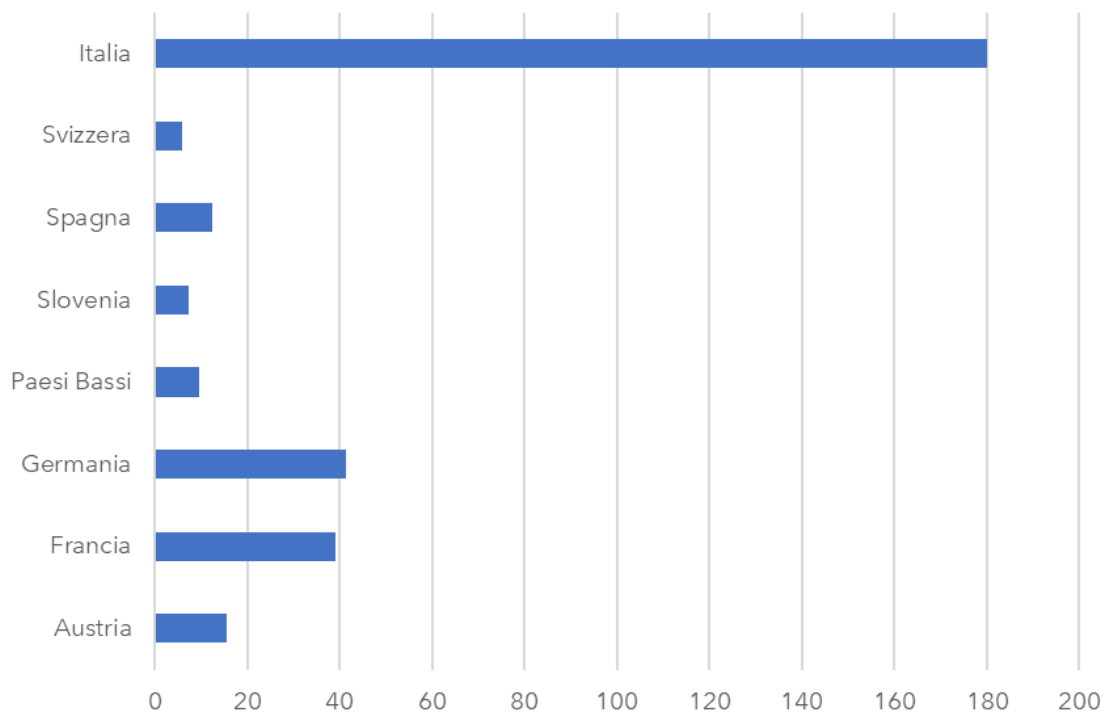
Le **perdite totali** - per 51 giorni di interruzione - sono ammontate ad **oltre 2 miliardi di euro**:

- le società di logistica ferroviaria, come le imprese ferroviarie, gli operatori dei terminal di trasbordo e i fornitori di servizi logistici, hanno perso **969 milioni di euro**
- le società manifatturiere hanno perso **771 milioni di euro**
- a **308 milioni di euro** sono ammontati i danni dell'infrastruttura ferroviaria e degli altri vettori integrati nelle loro catene logistiche.



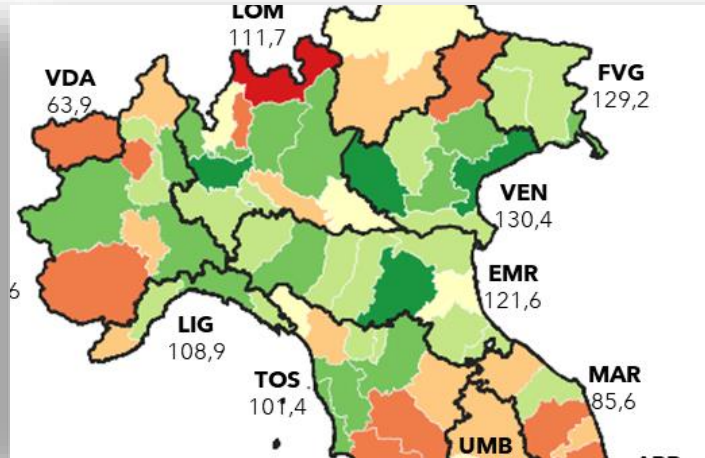
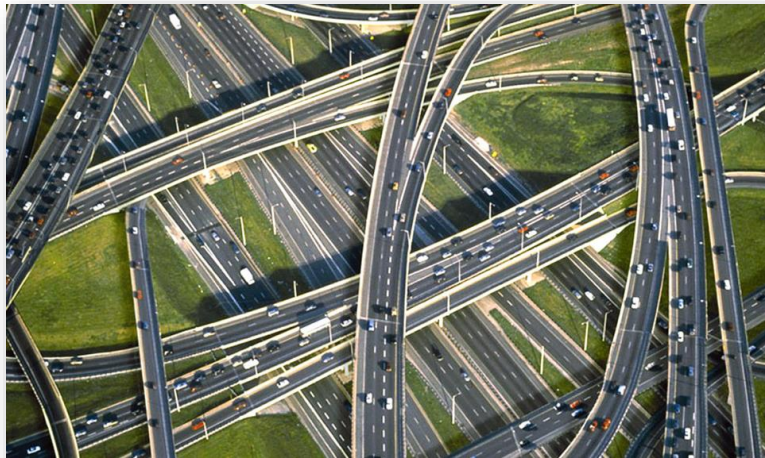
L'IMPATTO DELLA QUESTIONE «VALICHI»

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.



Fonte: elaborazione Uniontrasporti su dati Coeweb Istat

GAP INFRASTRUTTURALI, KPI E INVESTIMENTI

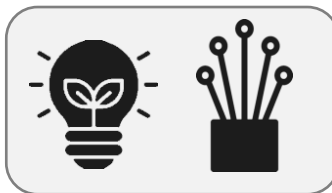


- **5** categorie di trasporto



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.

SINTESI KPI 2023 TRASPORTO

KPI di sintesi

TOP & DOWN KPI RANKING

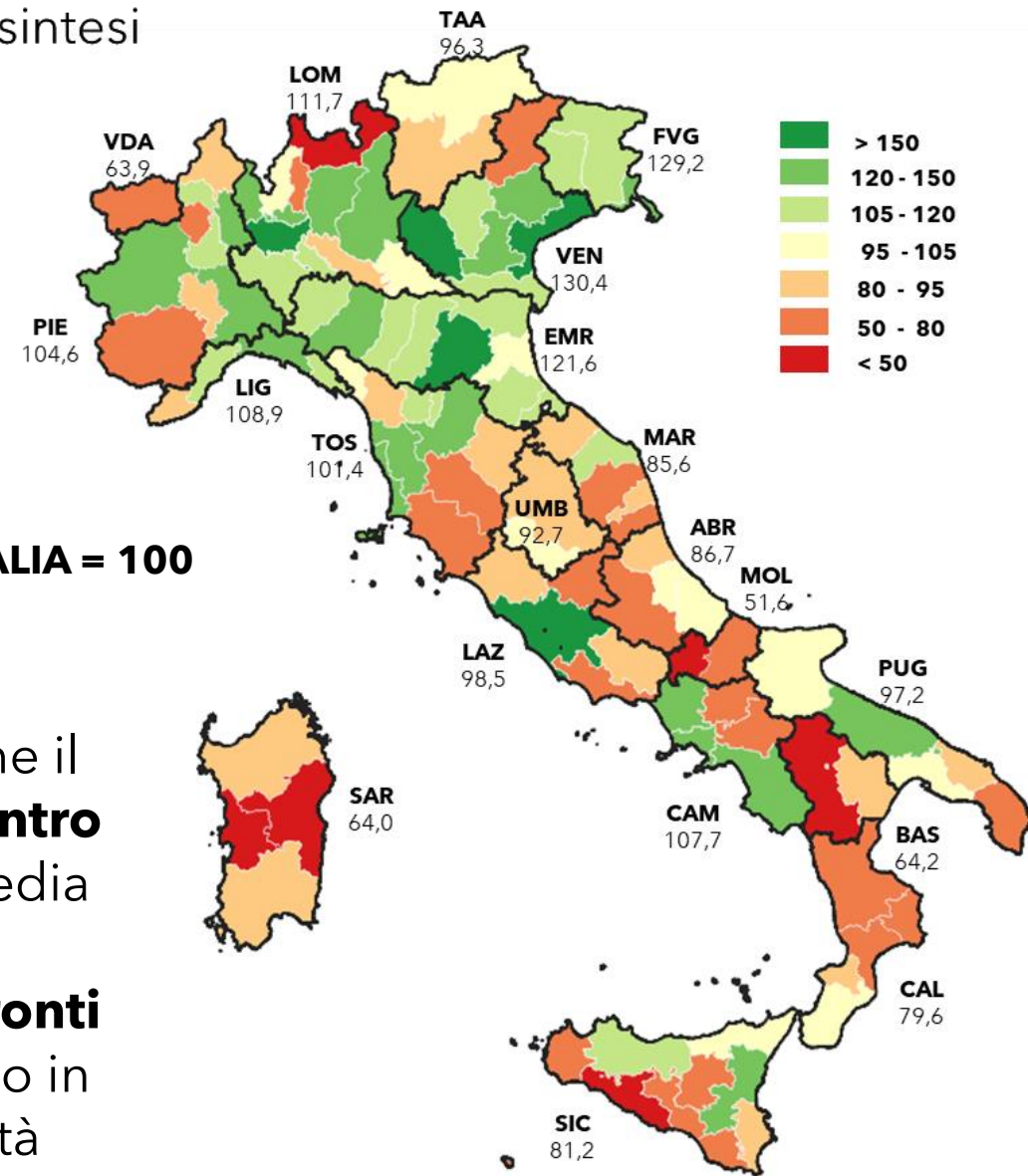
1	MI	193,8	96	BI	60,3
2	VE	175,3	97	RG	58,7
3	RM	167,2	98	CB	55,8
4	BO	165,3	99	GR	55,5
5	VR	156,1	100	OR	48,8
6	PD	148,8	101	PZ	48,3
7	TS	145,5	102	IS	47,4
8	GO	145,0	103	SO	45,7
9	NA	144,3	104	AG	42,3
10	NO	143,2	105	NU	42,1

MACROAREE

NORD OVEST	107,0
NORD EST	123,5
CENTRO	96,4
MEZZOGIORNO	83,0

Il KPI di sintesi evidenzia molto bene il **divario tra Nord e Sud**, con un **Centro** che si posiziona al di sotto della media nazionale, ed un **Nord Ovest che sconta un sensibile gap nei confronti del Nord Est**, che detiene il primato in tutte le categorie tranne la portualità

ITALIA = 100



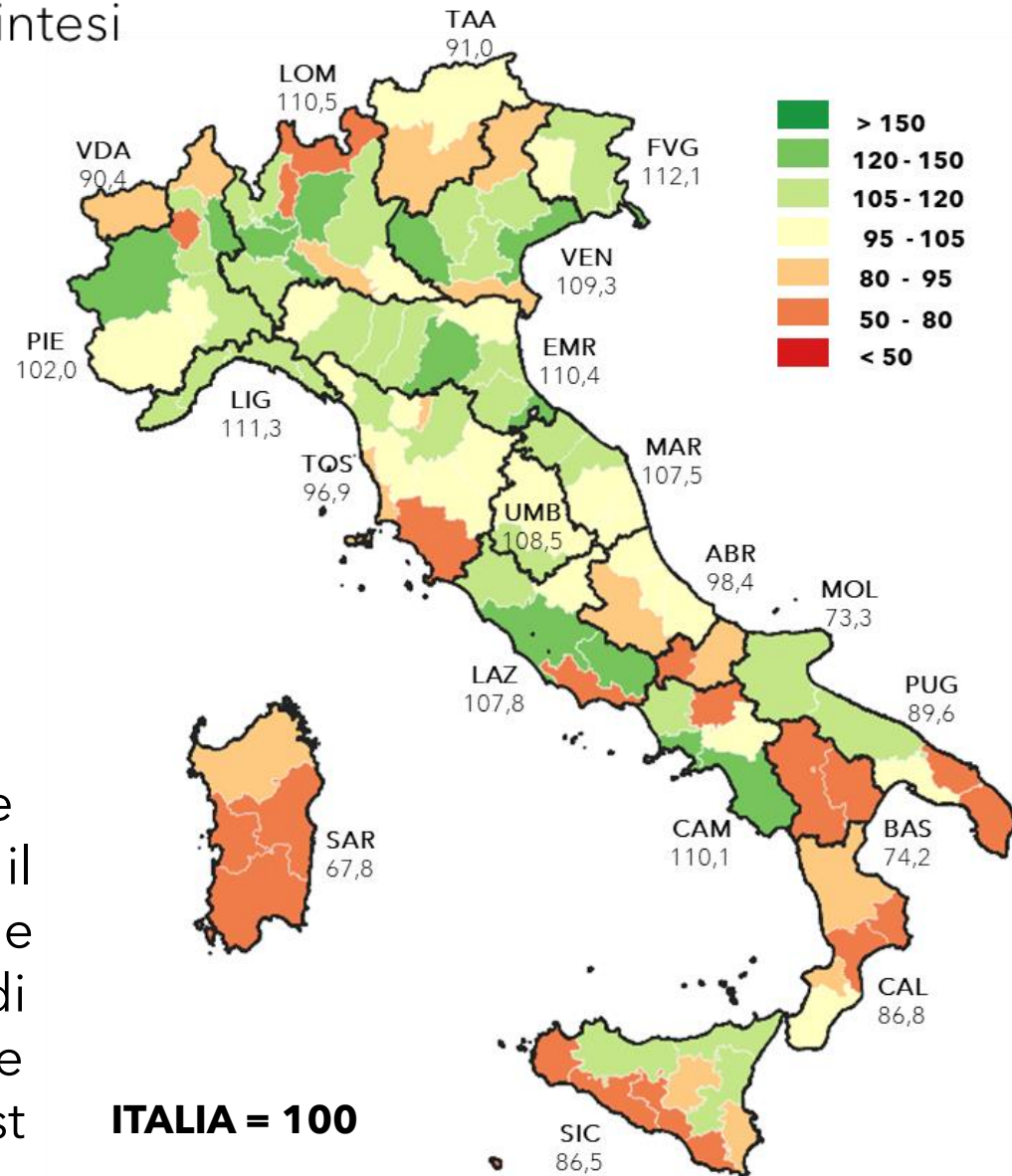


TOP & DOWN KPI RANKING

1	MI	148,7	96	LC	67,0
2	RM	146,9	97	LE	63,8
3	LO	133,0	98	GR	62,6
4	SA	130,2	99	LT	60,9
5	NA	127,0	100	BI	60,9
6	BO	124,6	101	OR	58,0
7	VR	122,8	102	AG	57,6
8	TO	121,9	103	IS	57,5
9	VE	121,6	104	NU	56,9
10	NO	121,4	105	BR	55,7

NORD OVEST	107,1
NORD EST	108,6
CENTRO	102,8
MEZZOGIORNO	88,1

Il KPI relativo al sistema viario vede le **due macroaree del Nord allineate**, il **Centro** leggermente sopra la media e il **Mezzogiorno a scontare un gap** di 12 punti rispetto alla media nazionale e di circa 20 punti rispetto al Nord Est



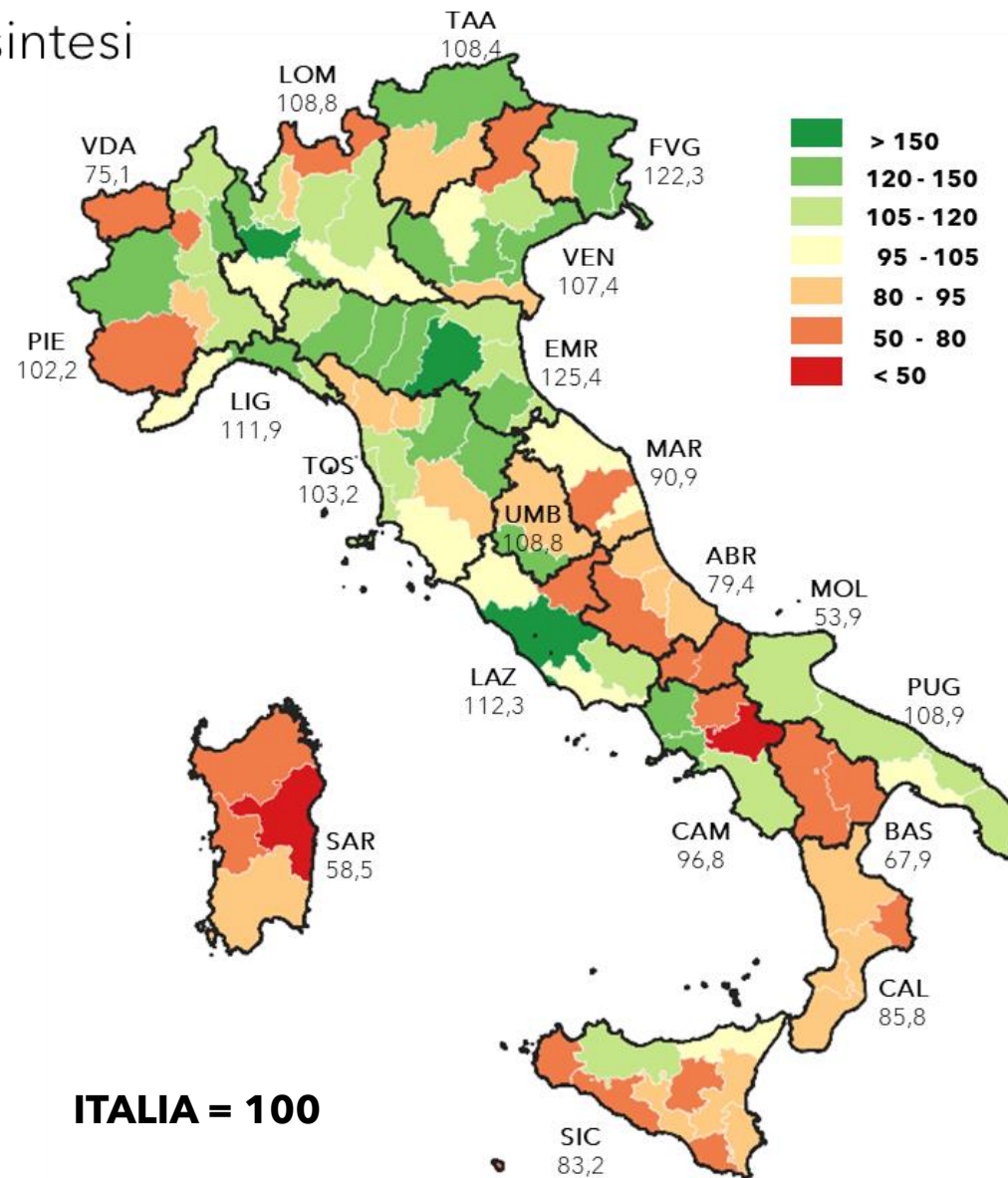


TOP & DOWN KPI RANKING

1	RM	172,0	96	RG	58,8
2	MI	168,4	97	OR	57,7
3	BO	150,4	98	CB	57,4
4	TS	144,8	99	BI	56,0
5	FI	142,3	100	PZ	55,9
6	RE	139,6	101	SS	55,5
7	NA	139,2	102	AQ	53,9
8	TO	138,9	103	IS	50,3
9	VE	138,6	104	NU	40,9
10	AR	136,6	105	AV	40,0

NORD OVEST	105,8
NORD EST	117,6
CENTRO	103,0
MEZZOGIORNO	83,4

Nel KPI ferroviario, il **Nord Est riallunga** rispetto al Nord Ovest con ben 4 province nella Top10. Se il **Centro** si mantiene sopra la media, il **Sud porta il suo gap a oltre 16 punti** (34 punti rispetto al Nord Est).





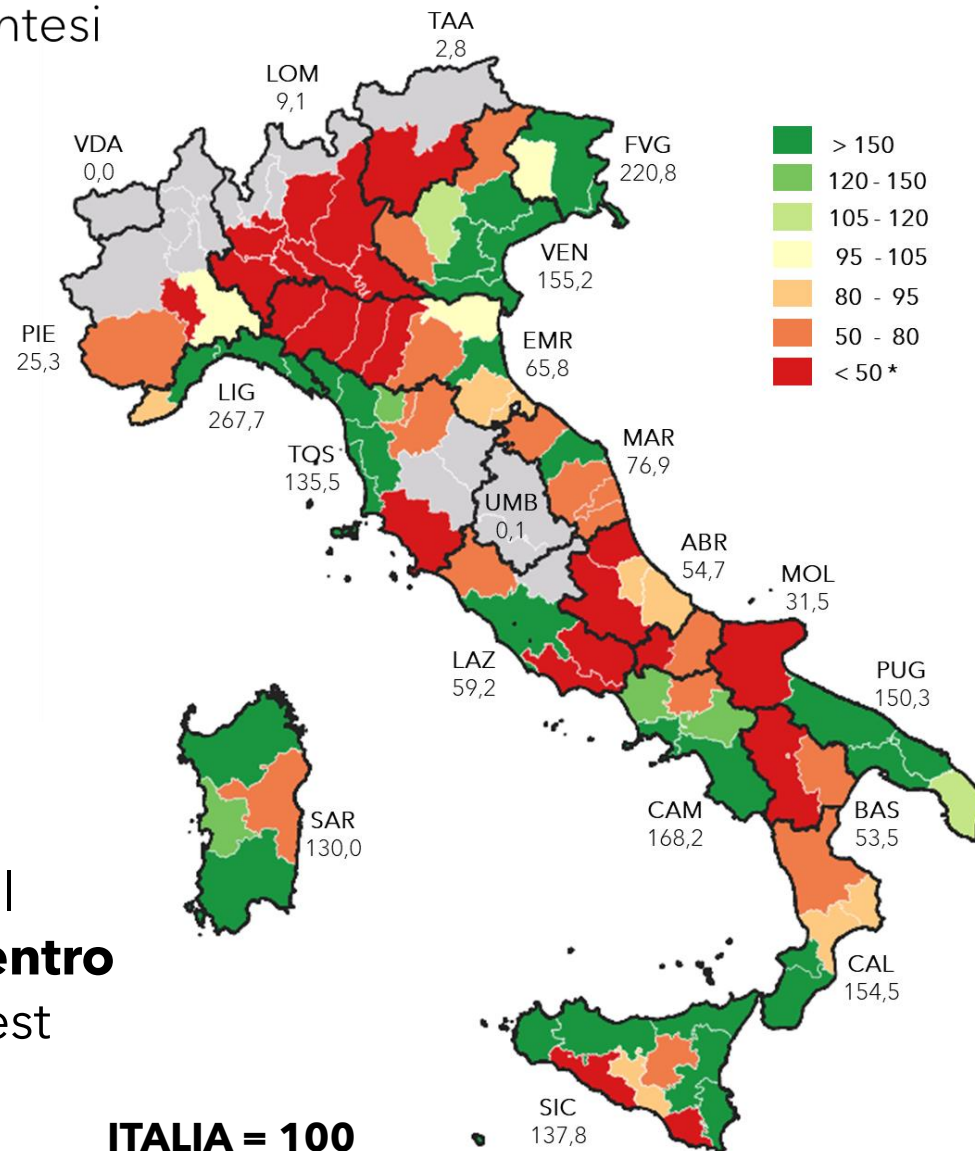
TOP & DOWN KPI RANKING

1	LI	382,1	96	NO	0,1
2	GE	365,8	97	TO	0,1
3	TS	328,5	98	VA	0,1
4	VE	323,0	99	PG	0,1
5	SP	320,2	100	BZ	0,0
6	RC	315,6	101	AO	0,0
7	SV	290,9	102	VC	0,0
8	GO	286,2	103	BI	0,0
9	NA	279,0	104	SO	0,0
10	ME	274,8	105	AR	0,0

MACROAREE

NORD OVEST	55,3
NORD EST	116,7
CENTRO	92,5
MEZZOGIORNO	125,4

Il KPI portuale è l'unico indicatore dove il **Mezzogiorno è più performante** delle altre aree. Se il **Nord Est resta competitivo**, il **Centro** torna sotto la media e il Nord Ovest sconta fortemente **collegamenti difficili verso i porti liguri**.





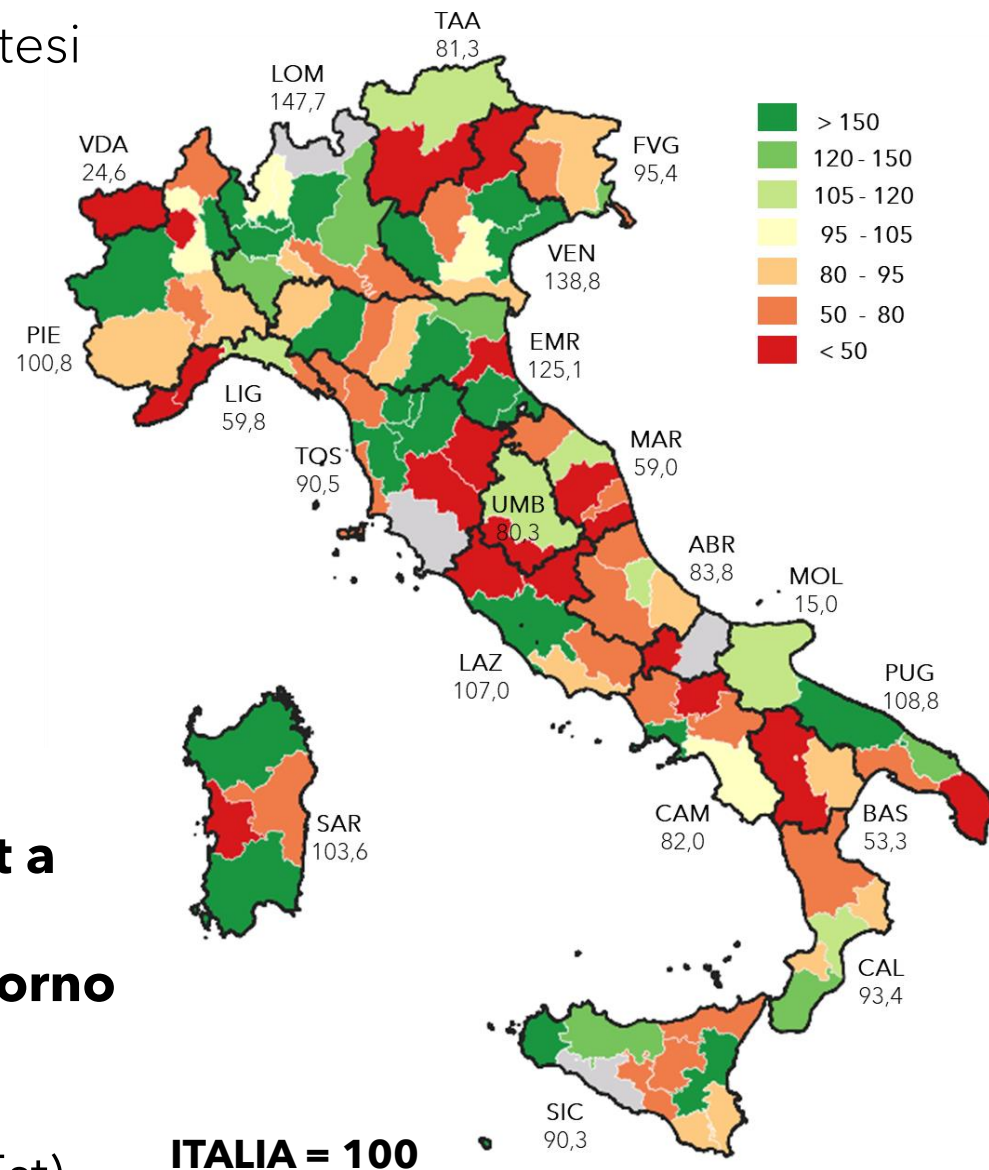
TOP & DOWN KPI RANKING

1	MI	405,9	96	AO	24,6
2	RM	312,9	97	SI	23,5
3	BG	283,4	98	AR	23,5
4	VE	268,7	99	AP	23,5
5	TV	231,6	100	IM	22,3
6	BO	201,2	101	PZ	17,4
7	VA	200,8	102	SO	1,3
8	TO	194,7	103	AG	0,7
9	VR	189,6	104	GR	0,1
10	SS	184,7	105	CB	0,0

MACROAREE

NORD OVEST	113,7
NORD EST	120,1
CENTRO	86,2
SUD E ISOLE	86,7

Nonostante l'importanza del sistema aeroportuale lombardo, è il **Nord Est a essere più performante** a livello aeroportuale. Il **Centro e il Mezzogiorno sono allineati tra loro e scontano entrambi un gap** di quasi 14 punti rispetto alla media 100 (34 vs Nord Est).





KPI di sintesi

TOP & DOWN KPI RANKING

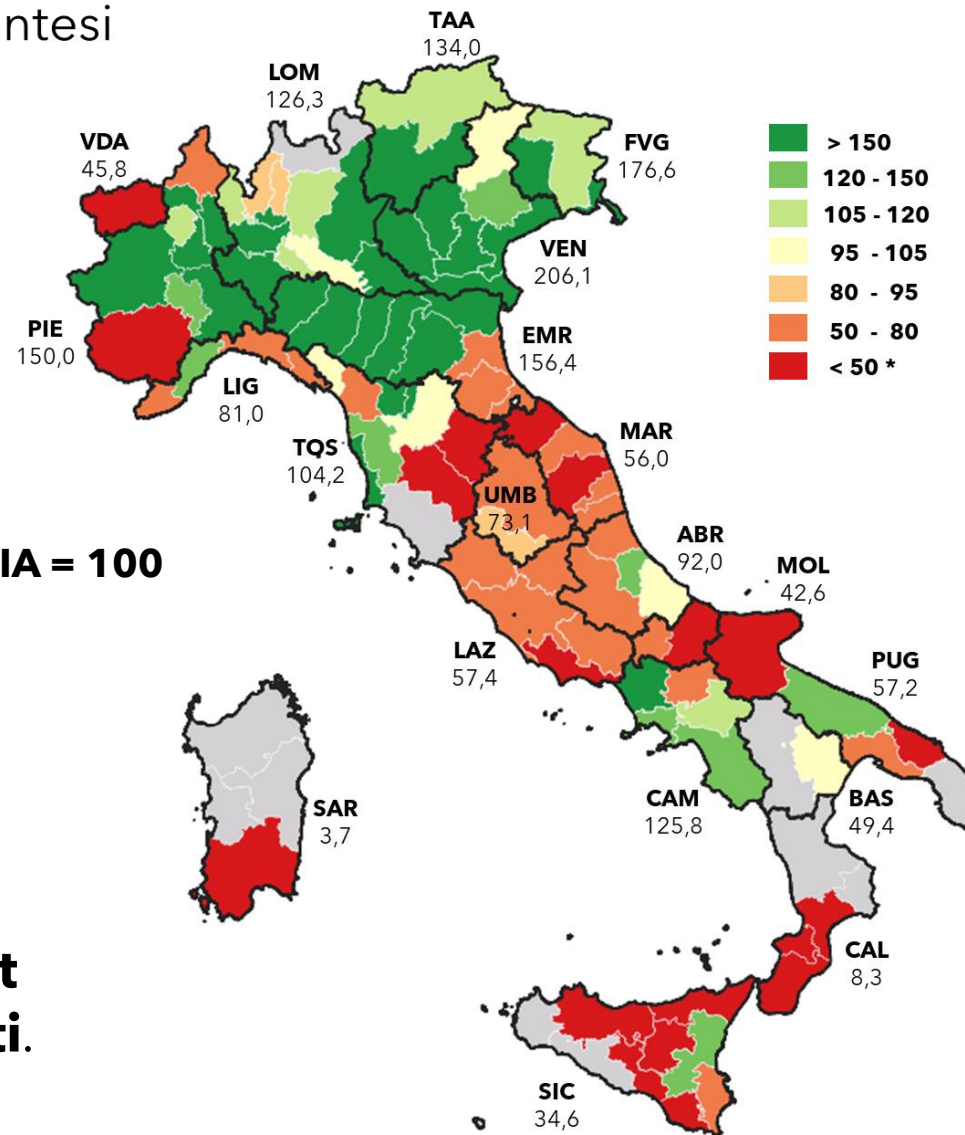
1	PD	306,2	96	PZ	3,0
2	VR	293,4	97	SS	1,8
3	BO	287,3	98	NU	1,6
4	NO	258,7	99	TP	1,3
5	PR	242,6	100	CS	1,3
6	RO	242,3	101	KR	1,0
7	AL	233,3	102	SO	0,6
8	VE	221,2	103	LE	0,5
9	MI	217,3	104	GR	0,4
10	CE	209,3	105	AG	0,1

MACROAREE

NORD OVEST	123,4
NORD EST	173,9
CENTRO	79,8
SUD E ISOLE	50,9

Il KPI logistico mostra differenze molto marcate tra le 4 macroaree del Paese (oltre 30 punti tra una e l'altra), con un **divario tra Nord Est e Mezzogiorno di oltre 120 punti**. Bene il Nord Ovest, male il Centro

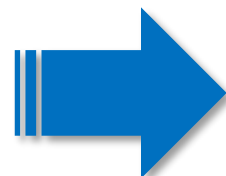
ITALIA = 100



INVESTIMENTI NECESSARI E PRIORITARI

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 **140 miliardi di euro**, di cui:

- **20** opere per il Nord Ovest che valgono **18 miliardi di euro**
- **20** opere per il Nord Est che valgono **20 miliardi di euro**
- **20** opere per il Centro che valgono **20 miliardi di euro**
- **40** opere per il Mezzogiorno che valgono **82 miliardi di euro**



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

LA PERCEZIONE DELLE IMPRESE



- **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**

MODALITA' DI TRASPORTO



87,3%

Trasporto tutto strada



2,9%

Trasporto combinato
strada-mare



1,2%

Trasporto ferroviario



0,9%

Trasporto combinato
strada-aereo



0,5%

Servizi di autostrada viaggiante



0,4%

Trasporto combinato
strada-ferro



6,8%

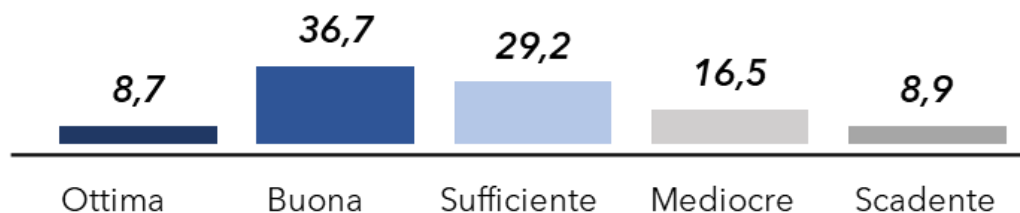
Altro

Base campione: 10.400 casi. Rivolta a tutti **tranne al TURISMO**. I dati sono riportati all'universo.

QUALITA' DELLE INFRASTRUTTURE

RETE AUTOSTRADALE

45,4% (ottima + buona)

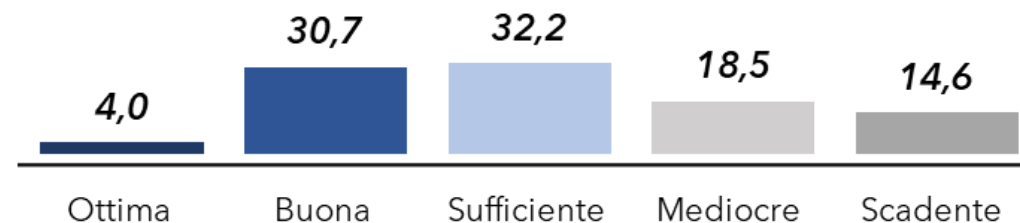


1. FVG 60,5
2. TAA 58,7
3. EMR 56,9

1. LIG 47,6
2. SIC 46,4
3. BAS 40,0

RETE STRADALE STATALE E REGIONALE

34,7% (ottima + buona)



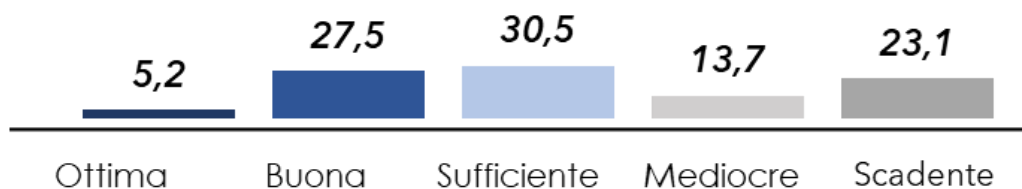
1. TAA 56,4
2. FVG 55,1
3. VEN 49,4

1. SAR 54,8
2. MOL 50,3
3. SIC 49,3

QUALITA' DELLE INFRASTRUTTURE

RETE FERROVIARIA

32,6% (ottima + buona)

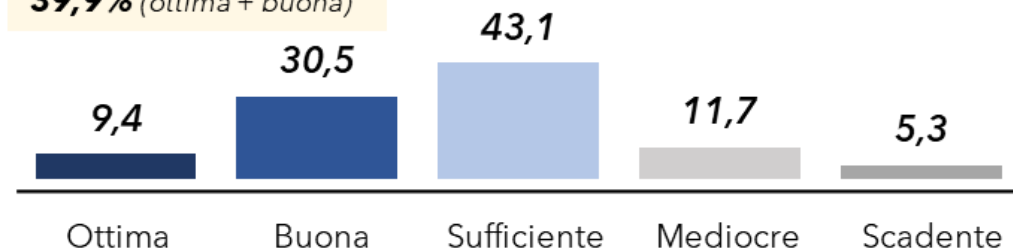


1. FVG 68,2
2. TAA 54,1
3. LAZ 51,8

1. SAR 65,1
2. SIC 63,1
3. ABR 60,8

NODI LOGISTICI

39,9% (ottima + buona)



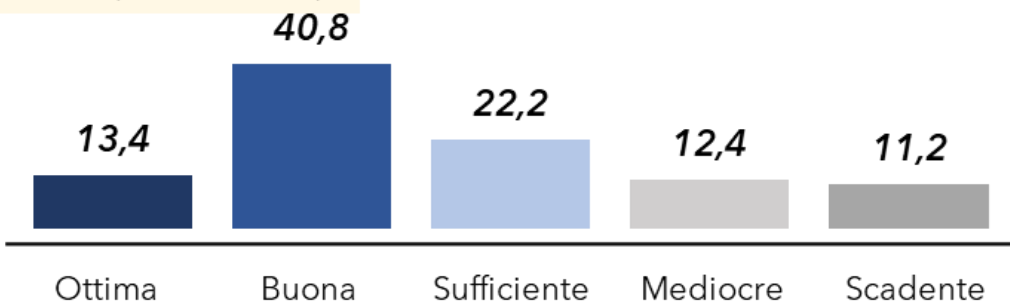
1. FVG 73,7
2. TAA 56,7
3. VEN 52,8

1. ABR 44,5
2. MOL 39,0
3. MAR 35,4

QUALITA' DELLE INFRASTRUTTURE

AEROPORTO

54,2% (ottima + buona)

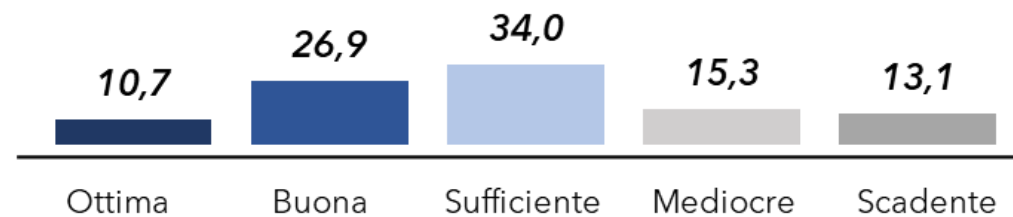


1. LAZ 70,2
2. LOM 69,0
3. FVG 68,2

1. MOL 52,8
2. VDA 44,6
3. ABR 44,2

PORTO

37,6% (ottima + buona)



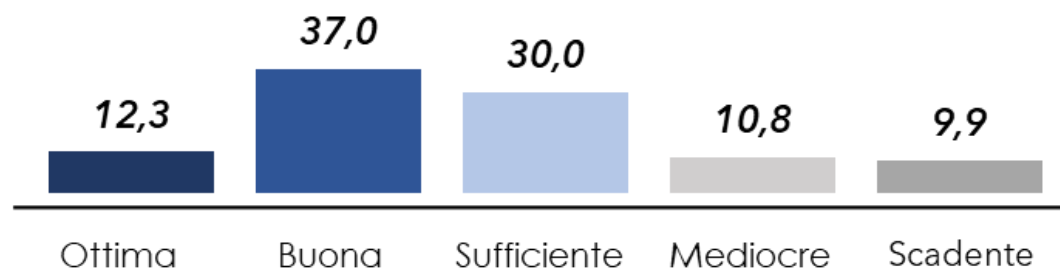
1. FVG 67,1
2. LIG 58,5
3. VEN 52,2

1. CAL 45,6
2. SAR 45,3
3. BAS 43,3

QUALITA' DELLE INFRASTRUTTURE

RETI A BANDA ULTRALARGA FISSE

49,3% (ottima + buona)

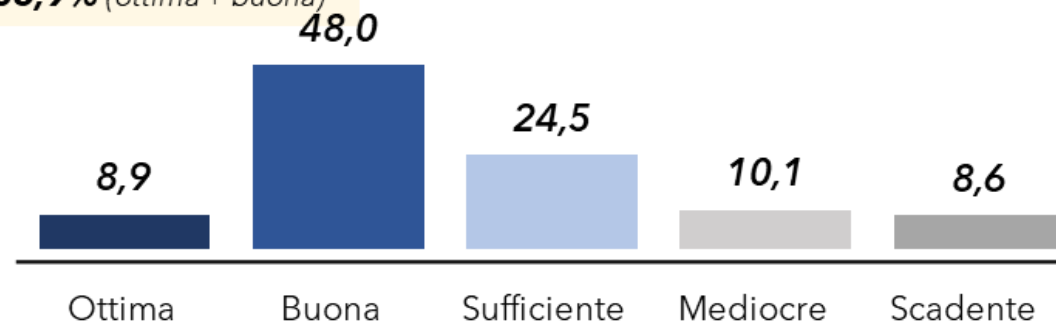


1. PUG 53,7
2. VEN 53,6
3. FVG 51,9

1. VDA 44,1
2. ABR 37,5
3. MOL 35,0

RETI 4G/5G

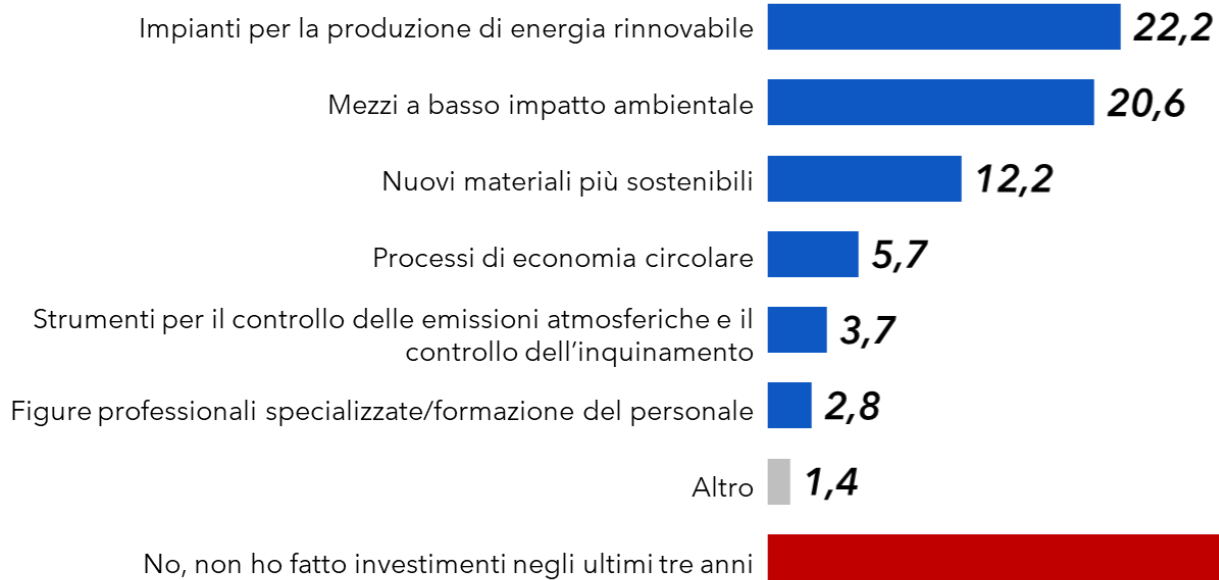
56,9% (ottima + buona)



1. PUG 67,6
2. LAZ 65,0
3. FVG 64,7

1. VDA 40,0
2. MAR 38,1
3. LIG 26,6

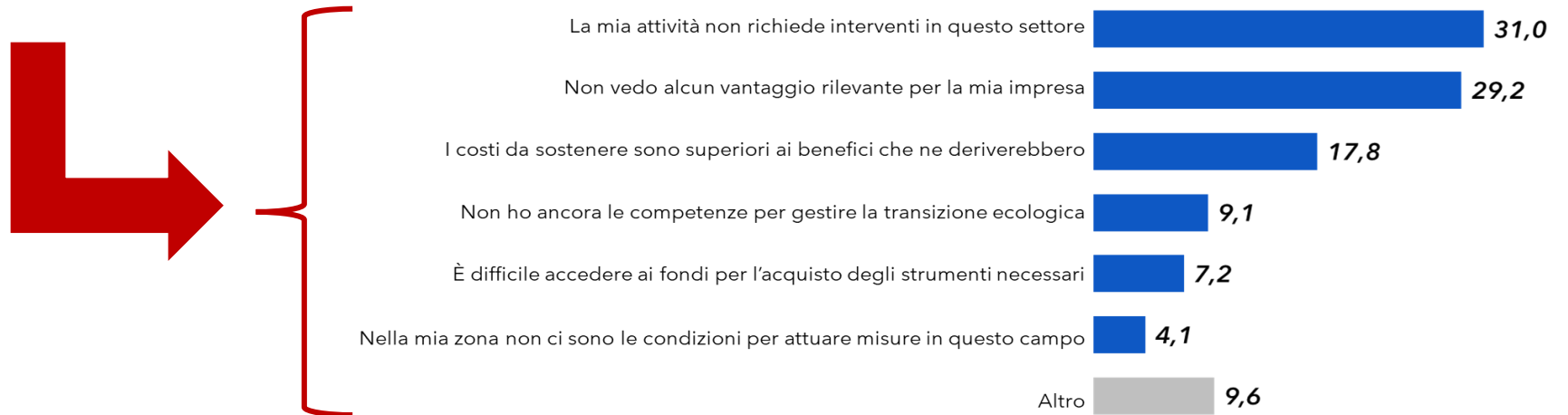
INVESTIMENTI FATTI IN SOSTENIBILITA'



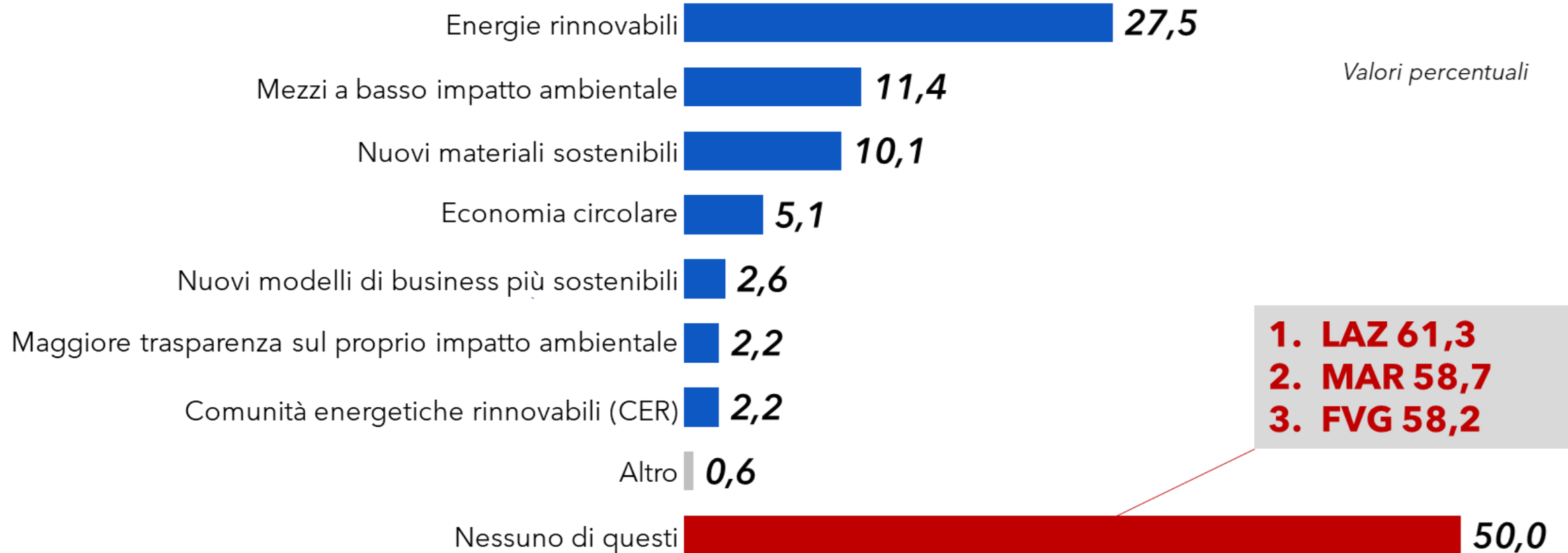
Valori percentuali

1. TOS 59,1
2. FVG 55,0
3. LAZ 53,5

Ma perché non ho fatto investimenti in sostenibilità?



INVESTIMENTI FUTURI SOSTENIBILITA'



Grazie per l'attenzione