

## **Sintesi del Rapporto Puglia 2016, Ipres, sui finanziamenti attualmente a disposizione sull'area vasta tarantina tarantino**

Il Contratto Istituzionale di Sviluppo della città di Taranto prevede soluzioni progettuali per il superamento della situazione di crisi socio-economica della città. L'azione si fonda su *criteri di qualità e sostenibilità e su un processo di ampia partecipazione che coinvolga ollettività e tecnici, nella definizione di un Piano di rigenerazione urbana capace di affrontare in maniera integrata i problemi di degrado fisico e disagio socio-economico del territorio.*

Già il D. L. 5 gennaio 2015, n. 1, convertito con modificazioni dalla Legge 4 marzo 2015, n. 20 presentava disposizioni urgenti per "l'esercizio di imprese di interesse strategico

nazionale in crisi e per lo sviluppo della città e dell'area di Taranto", mentre l'articolo 5 prevedeva che in considerazione della peculiare situazione dell'area di Taranto

"l'attuazione degli interventi fosse disciplinata mediante la stipula di un apposito Contratto Istituzionale di Sviluppo finalizzato ad accelerare l'attuazione del programma per la bonifica, ambientalizzazione e riqualificazione dell'area di Taranto nonché la realizzazione del piano di interventi per il recupero e la valorizzazione della Città Vecchia di Taranto e la valorizzazione culturale e turistica dell'Arsenale Militare di Taranto indicati, rispettivamente, nei successivi articoli 6 e 8 della predetta Legge".

Il Comitato interministeriale per la Programmazione Economica (CIPE) ha già destinato 320,7 milioni di euro al cofinanziamento di interventi nel settore della riqualificazione dell'area di Taranto; nello specifico si tratta delle delibere del 3 agosto 2011 n.

62 "Individuazione e assegnazione risorse ad interventi di rilievo nazionale e regionale e di rilevanza strategica regionale per l'attuazione Piano Nazionale per il Sud", del 3 agosto 2012 n. 87 "Fondo per lo sviluppo e la coesione (FSC). Programmazione regionale delle residue risorse del FSC a favore del settore ambiente per la manutenzione del territorio"

e del 3 agosto 2012 n. 92 "Fondo per lo sviluppo e la coesione Regione Puglia. Programmazione delle residue risorse 2000-2006 e 2007-2013 e modifica della Delibera n. 62/2011".

Su sollecitazione della Presidenza del Consiglio, il CIPE si è espresso positivamente al fine di:

- salvaguardare le risorse assegnate al cofinanziamento di interventi nel settore della riqualificazione dell'area di Taranto con le Delibere nn. 62/2011, 87/2012, 92/2012 disponendo che – per gli effetti disposti dalla Delibera 30 giugno 2014 n.21 – *gli impegni giuridicamente vincolanti non ancora adottati si intendono assunti all'atto della sottoscrizione del Contratto Istituzionale di Sviluppo;*
- assegnare 38,7 milioni di euro a valere sulle risorse del Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, ai sensi dell'articolo 1, comma 703, della Legge n. 190/2014, per la realizzazione di un Piano stralcio di interventi di immediata attivazione per l'Area di Taranto di cui:
  - 37,2 milioni per la realizzazione del progetto "Interventi di recupero infrastrutturale e adeguamento impianti dell'Arsenale Militare" a titolarità del Ministero della Difesa;
  - 1,5 milioni di euro per la realizzazione, a titolarità di Invitalia spa, del Concorso di idee finalizzato alla definizione della strategia di sviluppo della Città Vecchia di Taranto in coerenza con quanto disposto dall'articolo 8, comma 1, della Legge n.20/2015; dello Studio di fattibilità finalizzato a verificare le opzioni di valorizzazione culturale e turistica dell'Arsenale Militare

marittimo di Taranto, ferme restando la prioritaria destinazione ad arsenale del complesso e le prioritarie esigenze operative della Marina Militare, in coerenza con quanto disposto dall'articolo 8, comma 3, della Legge n.20/2015; di azioni volte ad accelerare la predisposizione dei successivi livelli di progettazione (preliminare, definitiva ed esecutiva) funzionali all'avvio degli interventi individuati come prioritari.

Il Programma generale degli interventi del Contratto include:

- *interventi con copertura finanziaria da accelerare*, ovvero interventi immediatamente cantierabili o già in corso di realizzazione, per i quali sono individuate
- *interventi con copertura finanziaria da avviare e/o finalizzare*, per i quali è necessario avviare o completare l'iter progettuale e l'espletamento delle relative procedure di gara;

- *altri interventi a valere sul Fondo Sviluppo e Coesione 2014-2020* inerenti:

- il recupero infrastrutturale e l'adeguamento degli impianti dell'Arsenale Militare marittimo finalizzato a salvaguardarne le funzioni economiche e produttive e a favorirne la valorizzazione culturale e turistica<sup>7</sup>;

- le azioni per accelerare la realizzazione degli interventi previsti dal CIS, declinate in concorso di idee per la definizione del Piano di interventi per il recupero, la riqualificazione e la valorizzazione della Città Vecchia di Taranto<sup>8</sup>;

- nuovi interventi da avviare ovvero interventi ritenuti coerenti con la strategia di sviluppo del territorio, per i quali è necessario avviare o completare l'iter progettuale nonché individuare la relativa copertura finanziaria, con priorità per gli interventi relativi a questioni urgenti anche per la loro rilevanza economica e sociale.

La copertura finanziaria del Programma generale degli interventi del Contratto ammonta a circa 863,8 milioni di euro. Tutte le amministrazioni titolari delle risorse finanziarie assegnate nonché tutte le amministrazioni responsabili degli interventi devono garantire la sostenibilità finanziaria degli interventi, in ordine alla disponibilità di risorse per un ammontare sufficiente a garantirne la completa realizzazione e la sostenibilità

gestionale, in ordine alla capacità del soggetto preposto a garantirne la piena e corretta utilizzazione, una volta ultimati.

L'analisi delle risorse associate ai progetti evidenzia un'ampia categoria di ambiti d'intervento. Nello specifico, degli oltre 825 milioni di euro<sup>9</sup> (tra interventi da accelerare e progetti da avviare), la fetta più consistente è associata alle infrastrutture portuali che assorbono oltre 391 milioni di euro (il 47,4% del totale); di queste la stragrande maggioranza riguardano interventi già in itinere e di cui si programma una accelerazione per il loro completamento (377 milioni, solo 14 milioni concernono progetti da avviare/finalizzare). Di contro, tutte le risorse destinate alle infrastrutture sanitarie riguardano interventi da avviare e si aggiudicano un quarto dei fondi disponibili (207,5 milioni di euro per la realizzazione del nuovo ospedale "S. Cataldo"). Circa il 13% del totale delle risorse sono ad appannaggio di operazioni da finalizzare e concernenti le bonifiche ambientali (circa 105 milioni); meno dell'1% delle risorse riguarderanno le infrastrutture della Pubblica Amministrazione (circa 7 milioni di euro). Dei 9 milioni messi a disposizione delle infrastrutture scolastiche ben 8,1 milioni sono caricati su progetti esistenti e di cui si programma una accelerazione (Tab. 4 e Figg. 7 e 8).

6 Il Decreto del Presidente della Repubblica 23 aprile 1998, stabilisce che i confini dell'area ad elevato rischio di crisi ambientale di Taranto, comprendendo i Comuni di Taranto, Statte, Massafra,

7 Cft. Inclusa la realizzazione dello Studio di fattibilità, come previsto dal comma 3 dell'art. 8 della Legge n.20/2015.

8 Cft. Comma 1 dell'art. 8 della legge n.20/2015.

9 Il Contratto di Sviluppo Istituzionale della Città di Taranto prevede n. 5 allegati (art. 1), e mentre

il presente volume va in stampa il sito web del Governo Italiano riporta solo n. 2 allegati. Questo

spiega la discrasia tra la copertura finanziaria del Programma generale pari a 863.805.490,87 euro

ed il totale dei progetti qui oggetto di analisi pari a 825.112.490,9 euro rinvenienti dagli specifici

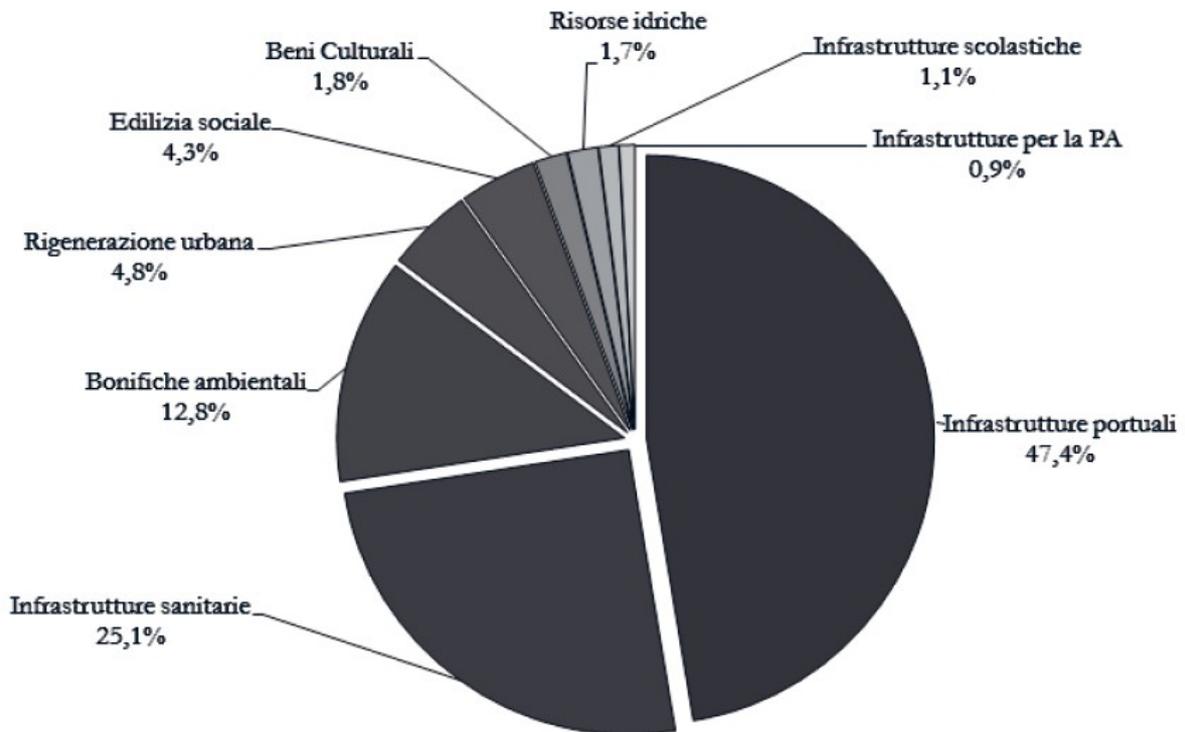
progetti degli allegati 1 e 2.

*Tab. 4 – CIS Taranto: copertura finanziaria disponibile per ambito e tipologia di intervento (valori assoluti in euro).*

<i>Categoria intervento</i>	<i>Interventi da accelerare</i>	<i>Interventi da avviare/finalizzare</i>	<i>Totale</i>
Infrastrutture portuali	377.144.000,0	14.000.000,0	391.144.000,0
Infrastrutture sanitarie		207.500.000,0	207.500.000,0
Bonifiche ambientali		105.605.000,0	105.605.000,0
Rigenerazione urbana		40.000.000,0	40.000.000,0
Edilizia sociale		35.695.000,0	35.695.000,0
Beni Culturali	7.023.694,1	7.835.363,0	14.859.057,1
Risorse idriche		14.000.000,0	14.000.000,0
Infrastrutture scolastiche	8.132.433,8	950.000,0	9.082.433,8
Infrastrutture per la PA		7.227.000,0	7.227.000,0
<b>Totale</b>	<b>392.300.127,9</b>	<b>432.812.363,0</b>	<b>825.112.490,9</b>

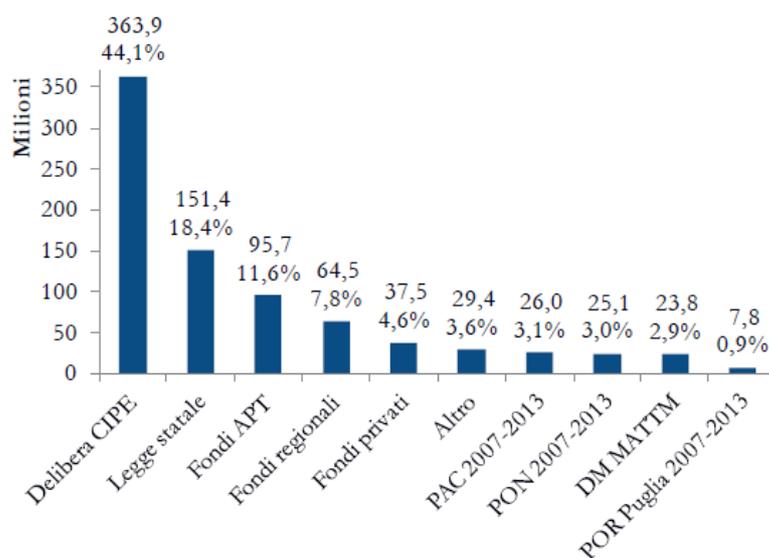
Fonte: Governo – Schede interventi CIS Taranto. Elaborazioni IPRES (2016).

Fig. 7 – CIS Taranto: copertura finanziaria disponibile per ambito d'intervento (valori percentuali).



Fonte: Governo – Schede interventi CIS Taranto. Elaborazioni IPRES (2016).

Fig. 8 – CIS Taranto: copertura finanziaria disponibile per fonte di finanziamento (valori assoluti in euro e incidenze percentuali).



Fonte: Governo – Schede interventi CIS Taranto. Elaborazioni IPRES (2016).

Specificamente ai progetti per cui si programma un'accelerazione, gli interventi concernenti

le infrastrutture scolastiche sono interamente coperti dal DM del Ministero dell'Ambiente (8 milioni di euro circa). I progetti in itinere (Tab. 5) inerenti i Beni culturali sono finanziati dal Programma Operativo Nazionale 2007-2013 (5 milioni) e per circa 2 milioni dal Piano di Azione per la Coesione che, attraverso una revisione delle scelte di investimento già compiute, ha lo scopo di accelerare ed attuare la programmazione

dei fondi strutturali. Nei progetti in corso relativi alle infrastrutture portuali, le risorse messe a sistema sono finanziate in massima parte da leggi statali (127 milioni); 81 milioni sono attinti dai Fondi dell'Autorità portuale di Taranto e 37 milioni sono i finanziamenti di natura privata a carico del concessionario della Piastra Logistica integrata.

*Tab. 5 – CIS Taranto: copertura finanziaria per gli interventi da accelerare per fonte di finanziamento e ambito (valori assoluti in euro).*

<i>Fonte</i>	<i>Beni Culturali</i>	<i>Infrastrutture portuali</i>	<i>Infrastrutture scolastiche</i>	<i>Totale</i>
Legge statale		127.200.000,0		127.200.000,0
Fondi APT		81.658.587,0		81.658.587,0
Delibera CIPE		73.667.413,0		73.667.413,0
Fondi privati		37.544.000,0		37.544.000,0
Altro		29.400.000,0		29.400.000,0
PON 2007-2013	5.062.750,6	20.000.000,0		25.062.750,6
DM MATTM		7.674.000,0	8.132.433,8	15.806.433,8
PAC 2007-2013	1.960.943,6			1.960.943,6
<b>Totale</b>	<b>7.023.694,1</b>	<b>377.144.000,0</b>	<b>8.132.433,8</b>	<b>392.300.127,9</b>

Fonte: Governo – Schede interventi CIS Taranto. Elaborazioni IPRES (2016).

Per quanto attiene i progetti da avviare e/o finalizzare le infrastrutture sanitarie sono coperte per 150 milioni da delibere CIPE e per 57 milioni da fondi di natura regionale; il Piano di Azione e coesione 2007-2013 finanzia progetti di edilizia sociale da avviare/ finalizzare nella misura di oltre 15 milioni. Anche i progetti relativi a bonifiche ambientali sono finanziati per quasi 8 decimi delibere CIPE, ed altri 27 milioni provengono da leggi statali, PAC e decreti ministeriali (Tab. 6).

Tab. 6 – CIS Taranto: copertura finanziaria per gli interventi da avviare/finalizzare per fonte di finanziamento e ambito (valori assoluti in milioni euro).

Ambito	Delibera CIPE	Fondi regionali	Legge statale	PAC 2007-2013	Fondi APT	DM MATTM	POR Puglia 2007-2013	Totale
Beni Culturali							7,8	7,8
Bonifiche ambientali	78,8		10,0	8,8		8,0		105,6
Edilizia sociale	20,5			15,2				35,7
Infrastrutture per la PA		7,0	0,2					7,2
Infrastrutture portuali					14,0			14,0
Infrastrutture sanitarie	150,0	57,5						207,5
Infrastrutture scolastiche	0,9							1,0
Rigenerazione urbana	40,0							40,0
Risorse idriche			14,0					14,0
Totale	290,3	64,5	24,2	24,0	14,0	8,0	7,8	432,9

Fonte: Governo – Schede interventi CIS Taranto. Elaborazioni IPRES (2016).

#### 4. Conclusioni

L'obiettivo dei Patti per il Sud è definire per ognuno dei territori coinvolti "gli interventi prioritari e trainanti, le azioni da intraprendere per attuarli e gli ostacoli da rimuovere, la tempistica, le reciproche responsabilità". In tale ottica, i Patti si configurano come un'evoluzione del Piano di Azione Coesione, con il quale condividono l'approccio metodologico

e di impostazione strategica, sebbene non siano direttamente connessi con l'attuazione dei programmi operativi nazionali e regionali, dai quali, comunque, traggono parte delle risorse. I Patti qui osservati mettono insieme una serie di risorse finanziarie e progetti provenienti da fonti e programmi differenti, accomunati sia dall'ele

mento territoriale sia dalla necessità di accelerare il processo attuativo, in quanto caratterizzati da un elevato valore aggiunto. Per tale ragione, gli interventi sono sottoposti ad una sorveglianza rafforzata, con cronoprogrammi rigorosi e target intermedi vincolanti, il cui mancato rispetto determina ripercussioni in termini di sospensione o decurtazione dei finanziamenti.

Dal punto di vista sostanziale, i Patti costituiscono solo in parte lo strumento per l'attuazione delle politiche per lo sviluppo della coesione economica, sociale e territoriale e la rimozione degli squilibri economici e sociali: se per un verso l'eterogeneità dei

progetti inseriti, seppur afferenti a cinque macro-ambiti, dovrebbe garantire il soddisfacimento di fabbisogni propri dei territori, per altro verso, l'eccessiva numerosità riscontrata soprattutto nel Patto per Reggio Calabria (148) e Messina (90) appare in contrasto

con la necessità di concentrare le risorse su un numero limitato di interventi rilevanti.

Nel caso specifico delle due città pugliesi, Bari e Taranto hanno presentato rispettivamente

25 e 31 progetti, mantenendo il medesimo ordine di priorità tra i macro-ambiti: alle infrastrutture (portuali nel caso di Taranto) viene destinato circa il 48% degli investimenti, seguiti da interventi in ambito socio-sanitario per circa il 26% (a Taranto si tratta di un unico progetto relativo alla costruzione di un nuovo ospedale). Con riferimento

alle fonti di finanziamento, la natura stessa dello strumento rende il CIS Taranto più variegato rispetto al Patto per Bari: il primo, infatti, viene finanziato principalmente (circa il 44%) da fondi nazionali ex Delibere CIPE; rilevanti (11,6%) risultano anche le risorse rese disponibili dall'Autorità Portuale. Bari, al contrario, presenta un peso del FSC pari a circa il 35% del totale degli interventi, mentre una quota pari a circa il 40% deriva da fonti diverse, costituite principalmente dal Programma comunitario TEN-T e dal PON Metro 2014-2020. Con riferimento all'impatto in termini di avanzamento della spesa nel periodo 2016-2017, le informazioni, disponibili solo per Bari, evidenziano un avanzamento atteso di circa il 15%, con un contributo del FSC 2014-2020 pari al 44%.

Per concludere, se per un verso, alla luce dei target fissati per il 2017 sia in termini finanziari, sia di avanzamento dei lavori, la partita importante sarà giocata su livello e modalità di attuazione dei progetti (in particolare modo degli interventi infrastrutturali), per altro verso, rilevante sarà la capacità di attrarre e fare leva su ulteriori finanziamenti

PRESENZE IN ZONA Tarantina di distretti produttivi:

Distretto	Eccellenze	Criticità
Aerospaziale Pugliese	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Presenza di grandi imprese ispirate al principio del networking globale per la progettazione e produzione di parti componenti e subsistemi.</li> <li>2. Infrastruttura produttiva di piccole e medie imprese nelle quali si è già realizzato il salto generazionale.</li> <li>3. Forte identità produttiva e relative competenze per un'industria che in Puglia esiste fin dal 1914.</li> <li>4. Alta concentrazione di Università e centri di ricerca.</li> <li>5. Formazione secondaria tecnico-scientifica di livello medio-alto.</li> <li>6. Massicci investimenti produttivi per produzioni in materiali compositi.</li> <li>7. Politiche pubbliche di sostegno nell'ambito delle politiche di convergenza dell'UE.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Struttura patrimoniale delle imprese debole</li> <li>2. Basso livello di attività di ricerca nelle Università pugliesi e dei centri di ricerca nel settore aerospaziale</li> <li>3. Non adeguatezza delle PMI locali rispetto agli standard tecnologici e progettuali richiesti dal nuovo modello di industria quale quello del sito di Grottaglie</li> <li>4. Mancanza di una vera e propria filiera aeronautica</li> <li>5. Progettazione/design, alta quota di aziende non certificate</li> <li>6. Scarsa propensione all'attività di R&amp;S da parte delle PMI</li> <li>7. Basso livello di internazionalizzazione delle PMI</li> <li>8. Concentrazione del fatturato su pochi clienti</li> <li>9. Scarsa propensione all'attivazione di progetti congiunti di cooperazione strategica tra operatori appartenenti a stadi diversi della filiera produttiva</li> <li>10. Carenze e disservizi nelle aree di insediamenti produttivi e nelle dotazioni di infrastrutture</li> <li>11. Scarso accesso ai servizi di consulenza tecnologica e manageriale</li> <li>12. Mancanza di una adeguata offerta di laureati</li> <li>13. Scarso collegamento tra mondo del lavoro e sistema della formazione, in particolare tecnico scientifica</li> <li>14. Scarso orientamento alle scelte scolastiche e universitarie</li> <li>15. Carenza di laboratori specialistici/adequati nelle scuole</li> <li>16. Frammentazione/sovrapposizione/incoerenza con il mondo del lavoro dell'offerta formativa post-diploma e postlaurea</li> <li>17. Scarsa cultura della formazione manageriale, per formatori ed in generale per gli adulti (PMI e scuole)</li> <li>18. Carenza di risorse umane specializzate.</li> </ol>

Agroalimentare di Qualità Jonico Salentino	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Crescente propensione dei sistemi locali al rapporto con i mercati esteri</li> <li>2. Discreta disponibilità di aree ed infrastrutture industriali.</li> <li>3. Presenza diffusa di buoni nodi e collegamenti di tipo portuale, aeroportuale, ferroviario e stradale sulle direttrici Nord-Sud e Est-Ovest.</li> <li>4. Buoni collegamenti ferroviari e stradali fra i diversi Comuni dell'area.</li> <li>5. Molteplici iniziative pubbliche e private di investimento nell'area nei settori dello sviluppo rurale e agricolo, dello sviluppo delle PMI, dei rapporti transfrontalieri.</li> <li>6. Territorio largamente caratterizzato da esperienze del PIT n.8.</li> <li>7. Presenza in area di Università e Centri di Ricerca &amp; Sviluppo.</li> <li>8. Ricchezza del patrimonio ambientale valorizzabile turisticamente grazie alla prossimità ad aree fortemente attrattive dal punto di vista naturalistico e all'elevata diversità biologica nelle aree naturali del territorio.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Difficoltà di accesso ai mercati di approvvigionamento e di sbocco, per la scarsa diffusione di iniziative di internazionalizzazione</li> <li>2. Scarsa integrazione tra i nodi di tipo portuale, aeroportuale, ferroviari o e stradale di collegamento veloce.</li> <li>3. Inadeguato sviluppo di nodi e reti tecnologiche di fruizione pubblica.</li> <li>4. Scarso sviluppo delle reti informatiche e telematiche soprattutto nella P.A.</li> <li>5. Carezza di risorse idriche e diffusi fenomeni di salinizzazione delle acque di falda.</li> <li>6. Carezza di coordinamento tra gli Enti Istituzionali preposti alla programmazione degli interventi sul territorio.</li> <li>7. Senilizzazione degli addetti all'agricoltura e relativo ricambio generazionale.</li> <li>8. Scarsa capacità di acquisizione di know-how e attitudine all'innovazione e soprattutto di prodotto/mercato, anche in funzione dell'efficienza ambientale, e limitato ricorso ai programmi di ricerca e di innovazione nazionale e comunitari, con conseguente dipendenza dall'esterno per le attività R&amp;S e per le tecnologie avanzate.</li> <li>9. Scarsa integrazione nei sistemi agricoli tra le diverse fasi produttive nonché modesta presenza delle fasi extra agricole a più elevato valore aggiunto (servizi, export, marketing, ricerca).</li> <li>10. Ridotta capacità di attrazione degli investimenti esteri e relativa capacità di esportazione a causa della inadeguata forza commerciale delle aziende agro-alimentari.</li> <li>11. Inadeguata patrimonializzazione e diffusa presenza di imprese con squilibri finanziari.</li> <li>12. Scarso utilizzo di figure organizzative e manageriali con conseguenti limiti organizzativi e strategici all'interno delle aziende.</li> <li>13. Basso livello di sviluppo di servizi alle imprese a causa di un inadeguato sviluppo del terziario avanzato.</li> <li>14. Ritardo del sistema di Formazione Professionale, soprattutto di quella di eccellenza</li> <li>15. Inadeguati livelli di sviluppo delle economie rurali.</li> </ol>
---	--	--

Distretto	Eccellenze	Criticità
	<p>9. Elevata diffusione di aziende nella produzione e nella trasformazione di prodotti agricoli.</p> <p>10. Aumento delle esperienze di produzione biologica nei comparti tradizionali.</p> <p>11. Elevata specializzazione nelle produzioni arboree ad elevato valore aggiunto (vite e olivo).</p> <p>12. Leadership in alcuni segmenti produttivi, compresi alcuni importanti comparti dell'agricoltura. (ortofrutticoltura, olivicoltura, e viticoltura).</p> <p>13. Presenza di un patrimonio significativo di produzioni tipiche.</p>	<p>16. Frammentazione della struttura commerciale e bassa capacità di risposta alle innovazioni organizzative del settore.</p> <p>17. Limitata dimensione fisica ed economica delle aziende agricole ed eccessivo grado di frazionamento delle superfici.</p> <p>18. Scarsa vocazione alla diversificazione delle produzioni.</p> <p>19. Eccessiva dipendenza dal regime di aiuti PAC.</p> <p>20. Scarsa attitudine all'associazionismo ed alla cooperazione.</p> <p>21. Assenza di centri di servizio per controlli, certificazioni, innovazione tecnologica e strumenti di e-commerce.</p>

<p>Pesca e Acquicoltura Pugliese</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Prodotto di eccellente qualità e freschezza.</li> <li>2. Presenza di aree con tradizioni radicate e ad elevato contenuto socioculturale.</li> <li>3. Presenza di numerosi prodotti tipici e di qualità.</li> <li>4. Presenza di un organico sistema di aree protette e siti Natura 2000.</li> <li>5. Bellezza del paesaggio dell'ambiente costiero.</li> <li>6. Radicamento sociale della miticoltura.</li> <li>7. Know-how plurisecolare degli operatori.</li> <li>8. Esperienza pregresse in azioni di R&amp;S.</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Scarsa competitività del settore.</li> <li>2. Alti costi intermedi (gasolio).</li> <li>3. Mancanza di costanza di fornitura.</li> <li>4. Elevati costi di produzione dei prodotti allevati.</li> <li>5. Scarsa attitudine all'innovazione anche in funzione dell'efficienza ambientale e difficile ricorso ai programmi di finanziamento nazionali e comunitari.</li> <li>6. Decremento generale delle catture.</li> <li>7. Livelli di istruzione e di formazione professionale non adeguati alle dinamiche dei mercati.</li> <li>8. Ridotta dimensione delle aziende.</li> <li>9. Carenza di servizi sul territorio.</li> <li>10. Frammentazione dell'offerta rispetto a esigenze di mercato.</li> <li>11. Insufficiente aggiornamento professionale</li> <li>12. Scarsa disponibilità capitali.</li> </ol>
--	--	--