



LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO

R A P P O R T O A N N U A L E 2 0 1 4



Unioncamere
Veneto

Centro studi e ricerche economiche e sociali

LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO

RAPPORTO ANNUALE 2014



Unioncamere
Veneto



Centro studi e ricerche economiche e sociali



Il presente Rapporto è stato curato da Giovanna Guzzo, Giulia Pavan, Serafino Pitingaro e Antonella Trevisanato del Centro studi Unioncamere Veneto sulla base delle informazioni e dei dati disponibili al 6 giugno 2014. I singoli contributi sono stati curati da:

GIAN ANGELO BELLATI, Segretario Generale Unioncamere - Eurosportello del Veneto
CARLO BERGAMASCO, Fondazione Nord Est
ALBERTO CESTARI, Centro Studi Sintesi
RENATO CHAHINIAN, Unioncamere Veneto, Area Studi e Ricerche
FEDERICO DELLA PUPPA, Cresme
GIOVANNA GUZZO, Unioncamere Veneto, Area Studi e Ricerche
ALESSANDRO MINELLO, Università Ca' Foscari di Venezia e EconLab Research Network
GIULIA PAVAN, Unioncamere Veneto, Area Studi e Ricerche
SERAFINO PITINGARO, Unioncamere Veneto, Area Studi e Ricerche
LUIGI POLETTI, Cciaa di Vicenza, Ufficio Studi
PAOLO POSSAMAI, Fondazione Nord Est
ENRICO QUINTAVALLE, Confartigianato Imprese Italia, Ufficio studi
DIEGO REBESCO, Cciaa di Vicenza, Ufficio Studi e Statistica
MONICA SANDI, Cciaa di Belluno, Ufficio Statistica
ANTONIO SELVATICI, Università di Roma Tor Vergata
ANDREA TADDEI, Università di Siena
LUCA TAMINI, Politecnico di Milano, Dipartimento di Architettura e Studi Urbani
ANTONELLA TREVISANATO, Unioncamere Veneto, Area Studi e Ricerche

Si ringrazia per la collaborazione:

Banca d'Italia
Centro Studi Sintesi
Confartigianato Imprese Italia
Confartigianato Imprese Veneto
Cresme
Edilcassa Veneto
EconLab Research Network
Fondazione Nord Est
Istat
Regione del Veneto
Università Ca' Foscari di Venezia
Università di Roma Tor Vergata
Università di Siena
Veneto Lavoro

Il volume è disponibile su richiesta presso il Centro studi Unioncamere Veneto e in formato elettronico sul sito internet www.unioncamereveneto.it

Per chiarimenti sui contenuti del Rapporto rivolgersi a:

Centro studi e ricerche economiche e sociali
Via delle Industrie, 19/d – 30175 Venezia
Tel: 041 0999311 – Fax: 041 0999303
e-mail: centrostudi@ven.camcom.it
web site: www.unioncameredelveneto.it

Stampa: Grafiche Vianello – Ponzano Veneto (TV)
Tiratura: 1.000 copie

Si autorizza la riproduzione a fini non commerciali e con la citazione della fonte

Sommario

Presentazione	5
Sintesi. Qualcosa sta cambiando: il Veneto riparte (lentamente)	7
Sezione 1. Il quadro macroeconomico	17
1. L'economia italiana tra spiragli di recupero e rischi possibili.....	19
2. L'economia regionale riparte con il fiato corto.....	31
Sezione 2. L'economia e la società regionale	41
1. Le imprese	43
2. Gli scambi con l'estero	51
3. Il mercato del lavoro	65
4. Le famiglie	79
5. Le infrastrutture.....	89
6. Le banche.....	99
7. La finanza pubblica	109
Sezione 3. Gli ostacoli al cambiamento	121
1. La contraffazione: un sistema economico parallelo, criminale e sottovalutato	123
2. Cambiare per crescere: costruzioni e immobiliare, due mercati da rinnovare	133
3. Il costo dell'energia per le imprese: un freno alla competitività del sistema regionale	147
Sezione 4. Gli impulsi al cambiamento	159
1. Il ruolo dei servizi ad alta intensità di conoscenza in tempo di crisi: struttura ed evoluzione dei KIBS in Veneto	161
2. I distretti del commercio in Veneto: proposte e strategie per la rigenerazione urbana	175
3. Strategie aziendali per la competitività e la crescita in Veneto: prime evidenze dal Censimento dell'industria e dei servizi 2011	183

Capitolo 5

Le infrastrutture*

5.1 Il traffico di persone e merci

L'andamento del traffico e della movimentazione sulle infrastrutture venete ha mostrato nel 2013 un quadro evidentemente caratterizzato dagli anni di crisi economica che si sono susseguiti dopo il 2007. Questo vale in particolare per il **traffico sulle autostrade**, che tradizionalmente svolgono in Italia un ruolo preponderante per il trasporto merci e, più in generale, fungono da efficace immagine della situazione economica italiana. Il 2013 ha evidenziato un altro anno di calo: i dati relativi al transito veicolare ripartito rispetto alle società concessionarie sono, infatti, tutti negativi se confrontati con il 2012. Tuttavia, le dimensioni congiunturali della contrazione del traffico divengono evidenti guardando alla differenza tra il livello del 2007, ultimo anno pre-crisi, e il 2013. Più contenuto è il calo di Autobrennero (-7,1%), che gestisce la A22 Modena-Brennero, dorsale che sostiene in grande misura i traffici commerciali tra Italia e Germania, che si sono mantenuti consistenti anche negli anni di maggiore difficoltà economica. La diminuzione aumenta per la Brescia-Padova (-9,2%), che ha in concessione un altro asse vitale per i trasporti in Veneto e nel Nord Italia come il tratto centro orientale della dorsale padana. I cali sono ancora più marcati per Autostrade per l'Italia (-11,4%), che è il più grande operatore nazionale, ma in Veneto gestisce solo la A27 Venezia-Belluno e per Autovie Venete (-11,6%), che ha in gestione la A4 Trieste-Venezia. Da notare le dimensioni della

* A cura di Carlo Bergamasco e Paolo Possamai, Fondazione Nord Est.

contrazione del traffico di mezzi pesanti: -14,8 per cento sia per Autobrennero che per Autostrada Brescia-Padova, -13,7 per cento per Autovie Venete, - 18,2 per cento per Autostrade per l'Italia.

Tabella 5.1 – Veneto. Traffico di veicoli sulle autostrade del Nord Est (veicoli/km, in milioni). Anni 2007 e 2012-2013

		2007	2012	2013	Var. % 13-07	Var. % 13-12
Autobrennero	Totale	4.737	4.430	4.401	-7,1	-0,6
	veicoli pesanti	1.417	1.230	1.207	-14,8	-1,9
Autostrade per l'Italia	Totale	49.313	44.470	43.715	-11,4	-1,7
	veicoli pesanti	11.917	10.005	9.745	-18,2	-2,6
Autostrada Brescia-Padova	Totale	5.371	4.926	4.878	-9,2	-1,0
	veicoli pesanti	1.540	1.330	1.312	-14,8	-1,3
Autovie Venete	Totale	2.725	2.474	2.410	-11,6	-2,6
	veicoli pesanti	817	715	706	-13,7	-1,3
C.A.V.	Totale	-	1.098	1.084	-	-1,3
	veicoli pesanti	-	291	288	-	-1,0

Fonte: elab. FNE su dati Aiscat

Nello stesso arco temporale (2007-2013) il **porto di Venezia** ha mostrato, contrariamente a quanto visto per le autostrade, una crescita del 35,5 per cento della movimentazione di container (teu). Tale indicatore, efficace per analizzare il traffico portuale a servizio dei commerci, ha registrato una variazione positiva già a partire dal 2012 (+3,8%), superando nell'ultimo anno i 446 mila teu. Il dinamismo evidenziato da Venezia si inserisce in un quadro di forte crescita di tutto l'alto Adriatico. Gli altri due player principali, Koper/Capodistria e Trieste, hanno mostrato tra il 2007 e il 2013 una forte crescita della movimentazione di container, superiore a quella del porto di Venezia. Il porto sloveno, al momento il principale dell'area, almeno per il traffico container, ha visto quasi raddoppiare i teu movimentati (+96,4%), mentre quello giuliano, che nel 2013 ha superato di poco Venezia grazie ai 458 mila teu totalizzati, ha visto la movimentazione di container salire del 72,5 per cento.

Un player chiave del trasporto merci in Veneto e in Italia è l'**interporto di Verona**, struttura di snodo del trasporto ferroviario dedicato quasi esclusivamente ai rapporti commerciali con i Paesi esteri, in particolare con la Germania, mercato di destinazione e provenienza di circa i tre quarti delle merci movimentate da Verona.

Tabella 5.2 – Veneto. Traffico porti dell'alto Adriatico. Anni 2007 e 2012-2013

		2007	2012	2013	Var. % 13-07	Var. % 13-12
Venezia	Totale (t)	30.214.697	25.349.248	24.411.377	-19,2	-3,6
	TEU	329.512	429.893	446.591	35,5	3,8
Trieste	Totale (t)	34.766.830	35.967.976	-	-	-
	TEU	265.863	411.247	458.497	72,5	11,5
Koper	Totale (t)	15.362.979	17.880.697	17.999.662	17,2	0,7
	TEU	305.648	570.744	600.441	96,4	5,2

Fonte: elab. FNE su dati Autorità portuali di Venezia, Trieste e Koper

Nel 2013 l'interporto di Verona ha movimentato 356.074 uti¹ (corrispondente a più di 637 mila teu), risultato in calo dall'anno precedente del 4,5 per cento, ma che, rispetto alle dimensioni del 2007, significa un progresso di più di un quinto dei carichi smistati. Da notare poi il calo consistente delle "auto nuove" transitate attraverso Verona (-57,0%), probabile effetto della forte riduzione del mercato dell'auto in Italia negli anni di crisi economica. Ciò nonostante, l'interporto veronese ha totalizzato nel 2013 più di 6 milioni 913 mila tonnellate di merci movimentate, il 5 per cento in più del 2007.

Tabella 5.3 – Veneto. Traffico merci ferroviario dell'interporto di Verona. Anni 2007 e 2012-2013

		2007	2012	2013	Var. % 13-07	Var. % 13-12
Traffico	UTI	292.896	372.949	356.074	21,6	-4,5
Intermodale	TEU equivalenti	542.439	667.579	637.372		
	Tonnellate	6.127.768	6.860.880	6.770.790	10,5	-1,3
Altro Traffico ferroviario	Tradizionale (t)	159.223	18.146	14.930	-90,6	-17,7
	Auto Nuove (t)	297.175	127.764	127.764	-57,0	-57,0
Totale (t)		6.584.166	7.006.790	6.913.484	5,0	-1,3

Fonte: elab. FNE su dati Consorzio Zai

1 L'uti (unità di trasporto intermodale) rappresenta l'unità di carico del trasporto intermodale degli interporti e può essere un container, una cassa mobile, oppure un semirimorchio.

L'analisi dei flussi di traffico degli **aeroporti** del Veneto conferma la dinamica discendente della propensione agli spostamenti privati in Italia e in Veneto. Il sistema aeroportuale gestito da Save, formato dagli scali di Venezia e Treviso, ha evidenziato capacità di crescita sia nel breve che nel lungo periodo. Nel 2013 i transiti hanno superato i 10,5 milioni di passeggeri, cifra che lo colloca tra i principali sistemi aeroportuali italiani. Venezia, in particolare, è riuscito a crescere nell'ultimo anno (+2,6%) nonostante la contrazione del mercato nazionale, in flessione di 7,2 punti percentuali, grazie al risultato positivo del traffico internazionale (+5,5%). L'andamento trova ulteriore conferma da uno sguardo ai flussi di più lungo periodo: +33,2 per cento del traffico internazionale e -16,2 per cento di quello interno tra 2007 e 2013, per una crescita complessiva del 19,6 per cento. Nello stesso periodo, è notevole anche la performance dello scalo di Treviso che, al contrario del Marco Polo, ha potuto rafforzarsi soprattutto sul versante nazionale grazie alla specializzazione sui voli *low cost*.

Appare per contro evidente la crisi dello scalo di Verona Villafranca, che nel 2013 ha movimentato 2 milioni 685 mila passeggeri, facendo registrare un forte calo tra 2012 e 2013 (-15,0%) e un ridimensionamento abbastanza consistente nel medio periodo (-22,5%).

Tabella 5.4 – Veneto. Traffico negli aeroporti. Anni 2007 e 2012-2013

		2007	2012	2013	Var. % 13-07	Var. % 13-12
Venezia	Totale	7.026.114	8.188.455	8.403.790	19,6	2,6
	Nazionale	2.008.693	1.814.065	1.683.900	-16,2	-7,2
	Internazionale	5.023.806	6.344.617	6.691.965	33,2	5,5
	Merci (t)	21.677	40.857	45.615	110,4	11,7
Treviso	Totale	1.548.219	2.333.758	2.175.396	40,5	-6,8
	Nazionale	211.296	485.816	478.250	126,3	-1,6
	Internazionale	1.327.493	1.839.311	1.690.613	27,4	-8,1
	Merci (t)	17.568	53	0	-	-
Verona	Totale	3.465.369	3.152.078	2.685.964	-22,5	-15,0
	Nazionale	1.222.270	1.044.362	847.684	-14,6	-18,8
	Internazionale	2.243.099	2.107.716	1.838.280	-18,0	-12,8
	Merci (t)	8.757	4.992	4.745	-45,8	-5,0

Fonte: elab. FNE su dati Assaeroporti

5.2 La pianificazione infrastrutturale: nodi da sciogliere e questioni aperte²

Un paio di elementi vanno chiariti in sede di incipit. Il primo: nei mesi d'avvio del 2014 sono emersi indizi di una ripresa dei traffici e dunque dei ricavi da pedaggio, fonte indispensabile per condurre i cantieri di nuove opere. Il secondo: alcune delle **grandi infrastrutture** del Nord Italia, accomunate nel fatto di essere annunciate da decenni, sono entrate nella fase esecutiva, oltre il cosiddetto "punto di non ritorno", e l'autostrada direttissima Brescia-Milano (Brebemi) è addirittura attesa alla inaugurazione il 22 luglio 2014. Ma in effetti occorre tenere conto di un ulteriore aspetto, che richiama l'endemica carenza di risorse pubbliche in materia di infrastrutture. E appunto per questo potrebbe avvenire una mutazione genetica del mercato: posto che, tra opere inserite in concessioni vigenti e nuove concessioni, sono in palio almeno una ventina di miliardi di euro di lavori a livello nazionale, non sorprende che i principali gruppi di costruzioni manifestino interesse a entrare nel libro soci di soggetti titolari di concessioni per autostrade, ma anche per impianti legati alla logistica portuale, alle ferrovie, agli interporti. Il tutto ovviamente fondato sulla presenza di una tariffa in grado di remunerare l'investimento e di renderlo plausibile in sede di richiesta di finanziamento bancario.

In questa cornice, dunque, vanno poste le contese in atto per storiche concessioni autostradali prossime alla scadenza (A22 e A4 in primis), ma anche l'attesa per le gare destinate a nuove concessioni (la Cispadana, la Nogara-Mare, la Valsugana, la Meolo-Jesolo). Ma lo stesso schema riguarda anche altri ambiti di infrastrutture: basti pensare alle gare in corso per nuove banchine nei porti di Trieste e Venezia, ma anche al consolidamento avviato nel settore aeroportuale, dove il tema della tariffa è assolutamente centrale.

Non sorprende nemmeno che le società titolari di concessioni stiano realizzando il massimo pressing sul Governo italiano al fine di ottenere una qualche proroga. Se non emergeranno variazioni dei termini contrattuali, saranno in palio le gestioni e connessi piani di investimento di Centropadane (già in prorogatio), A22 del Brennero (scaduta il 30 aprile 2014), Brescia-Padova (giugno 2015), Autovie Venete (dicembre 2017). La questione ha fortissime implicazioni di interesse generale.

2 Per maggiori informazioni sulla dotazione infrastrutturale, la realizzazione di nuove opere e l'organizzazione dei sistemi logistici del Nord Est si rinvia all'Osservatorio Territoriale Infrastrutture del Nord Est (OTI Nordest) www.otinordest.it.

La gara per la concessione della A22 è particolarmente significativa. La procedura è appena ai primi passi, in sostanza il Ministero dei Trasporti da un lato appare impegnato a sostenere in sede Ue la proroga della durata della concessione, ma in pari tempo pretende che gli enti locali trentini e bolzanini – grandi azionisti dell'AutoBrennero – non si oppongano alla costruzione della A31 Valdastico Nord. Ricordiamo che la società A4 Holding potrebbe avere un prolungamento del termine della concessione al 2026 solo se realizzerà la A31, il cui completamento rientra nei propri piani finanziari dagli anni '70. Le medesime speranze coltiva pure la Regione Friuli Venezia Giulia, socio di controllo di Autovie Venete: in assenza di proroga, la società di gestione della tratta Venezia-Trieste non riuscirà a trovare in banca credibilità per finanziare i 2 miliardi di lavori programmati.

In queste dinamiche, tuttavia, rischia di soffrire la razionalità della pianificazione: per esempio, il completamento della A31 negoziato da A4 Holding appare in ovvio contrasto con la costruzione della Superstrada a pedaggio lungo la Valsugana. E la razionalità della pianificazione è una sorta di ossimoro in tema di nuove ferrovie e soprattutto guardando alla linea ad alta velocità/alta capacità. A Est di Verona non esiste nemmeno un tracciato condiviso, oltre a non sussistere alcun finanziamento. Del resto, non può meravigliare tale risultato fallimentare quando pensiamo che quasi un decennio è andato perduto discutendo dell'assolutamente fantasioso e improbabile tracciato litoraneo nella tratta Mestre-Portogruaro, evidenza di una difficoltà pluridecennale, da parte della Regione del Veneto in primis, di costituirsi come tavolo in cui le istanze locali e localistiche possano trovar ascolto, selezione, punto di sintesi, elaborazione progettuale di interesse generale. Mentre i cantieri della tratta Milano-Verona avanzano verso il capoluogo scaligero e mentre i lavori per il tunnel di base del Brennero sono in corso, il quadrante ferroviario di Nordest rimane in stand-by riguardo a un piano di ammodernamento e potenziamento sempre di là da venire.

Sul versante aeroporti, sembra in via di definizione l'alleanza tra la veneziana Save, concessionaria degli aeroporti di Venezia e di Treviso, e la veronese Catullo, che ha in gestione gli scali di Verona e di Brescia, progetto che dovrebbe essere definito entro pochi mesi e che promette di portare alla creazione di un nuovo sistema aeroportuale in grado di controllare il transito passeggeri di tutto il Nord Est italiano con spazi di crescita nel trasporto delle merci.

Ad agosto 2013 Save aveva presentato un'offerta "non vincolante" di acquisto per una quota di minoranza della Catullo Spa. L'accordo preliminare, poi siglato dalle due società nel marzo di quest'anno, prevede che delle fasi successive: Venezia rilevarebbe inizialmente il 5 per cento delle azioni del "Sistema del Garda", per poi salire con un aumento di capitale al 35 per cento, per un investimento complessivo di Save pari a 35 milioni di euro.

Nel nuovo consiglio di amministrazione di Catullo Spa, formato da nove membri, sarebbero di nomina veneziana l'amministratore delegato e tre consiglieri. Il presidente e altri quattro delegati verrebbero indicati da una parte dei vecchi soci di Catullo, la Camera di Commercio, la Provincia e il Comune di Verona e la Provincia di Trento, che, dovrebbero confluire in una "new company". La nuova società, che dovrebbe prendere il nome di Aerogest Srl, andrà inizialmente a controllare circa il 70 per cento di Catullo, per poi scendere intorno al 50 per cento dopo l'aumento di capitale di Save.

Grazie a questa operazione di fusione, Venezia, insieme a Verona e Treviso, assumerebbero un ruolo dominante nel traffico aeroportuale del Nord Est e andrebbero a formare un sistema che parte da una dote minima di 13 milioni di passeggeri all'anno. Inoltre, l'aeroporto di Verona Villafranca individuerebbe il partner industriale necessario ai propri piani di sviluppo e troverebbe anche una soluzione alla propria difficile situazione finanziaria. Rimane da chiarire la sorte della concessione per lo scalo di Brescia Montichiari, annullata con una sentenza del Tar di Brescia su cui Verona, l'Enac e il Governo italiano hanno inoltrato un contro ricorso al Consiglio di Stato che dovrebbe trovare un esito entro l'anno.

Save potrebbe espandersi ulteriormente verso Est, grazie alle ipotizzate acquisizioni dell'Aeroporto del Friuli-Venezia Giulia (Ronchi dei Legionari) e di Lubiana. Per quanto riguarda il primo, si registra un perdurante stallo, dopo che a settembre 2012, allo scadere di un apposito bando, Save aveva inviato una manifestazione d'interesse per la gestione dello scalo friulano-giuliano, senza ottenere una risposta definitiva da parte dei vertici della Regione Friuli Giulia, azionista unica dell'aeroporto. Sono invece differenti le procedure che dovranno affidare la gestione dello scalo di Lubiana, per il quale verrà allestita una gara internazionale, cui dovrebbe partecipare anche Save.

Passando ai grandi cantieri aperti in Veneto, gli ultimi mesi sembrano avere portato alcuni progressi per la definizione del piano finanziario per la realizzazione della terza corsia sulla A4 Venezia-Trieste, 95 chilometri tra Quarto D'Altino e Villesse (Gorizia). I lavori sono stati inaugurati nel dicembre 2010, ma hanno riguardato il solo primo lotto Quarto d'Altino-San Donà (che dovrebbe essere concluso nel 2015). Per avviare i successivi rimane da siglare un accordo con le banche per il finanziamento dei circa 2,3 miliardi di euro necessari all'intera copertura dei costi, operazione che non è stato possibile concludere anche a causa della vicinanza del termine della concessione (2017). Autovie Venete ha deciso di conseguenza una ridefinizione del piano di finanziamento con una richiesta di 1,3 miliardi di euro, vale a dire la quota precedente dopo avere sottratto i lavori già realizzati (460 milioni), i contributi stanziati dal Governo nell'autunno scorso (130 milioni), il prestito della Cassa Depositi e Prestiti (150 milioni) e un taglio

delle opere accessorie (200 milioni), senza dimenticare un aumento delle tariffe già approvato del 7 per cento, inferiore rispetto al 12,6 per cento richiesto da Autovie. Il nuovo piano dovrebbe essere presentato al Governo entro giugno.

Proseguono i lavori sulla Pedemontana Veneta, iniziati nel novembre del 2011 e proseguiti con alcuni rallentamenti fino alla definizione del Piano economico e finanziario approvato a dicembre 2013. Contestualmente, la Regione del Veneto ha inviato al Ministero delle Infrastrutture il progetto definitivo dell'opera (94,5 km tra Spresiano e Montecchio Maggiore), condizione che era stata posta dal Governo per sbloccare un finanziamento pubblico da 370 milioni di euro stanziato nell'agosto precedente. Il Piano Economico e Finanziario ha rideterminato il costo dell'opera in circa 2,3 miliardi di euro. Nel costo è compreso un ingente finanziamento pubblico che, in totale, è salito fino a 615 milioni di euro. Secondo le stime della Regione, i lavori dovrebbero essere terminati entro la fine del 2018.

Da segnalare i progressi del tronco Sud della A31 Valdastico, opera che si avvicina alla consegna, prevista nel 2015, a circa dieci anni dall'avvio dei lavori, costata circa 1,2 miliardi di euro. L'autostrada, destinata a terminare il suo percorso presso la Statale 434 "Transpolesana", in futuro si conetterà con la Nogara Mare, che andrà a coprire il tracciato della Statale 434.

Per quanto riguarda le opere stradali che sono in programma in Veneto, si registrano passi in avanti nell'iter di approvazione della nuova autostrada Nogara-Mare, la cui concessione per la realizzazione dell'opera in project financing è stata affidata a novembre 2013 dalla Regione del Veneto al raggruppamento di imprese formato da Autostrada Brescia Padova, Confederazione delle Autostrade Spa, Mantovani Spa, Serenissima Spa, Astaldi Concessioni, Astaldi Spa, Itinera Spa, Technital Spa e Sina Spa. L'opera, della lunghezza di 107 km e un costo stimato in circa 1,9 miliardi di euro, dovrebbe connettere l'autostrada del Brennero a Sud di Verona con un'altra opera che è in corso di approvazione, la nuova autostrada Orte-Mestre (già nota come "nuova romea commerciale"), nei pressi di Adria.

Il progetto preliminare della Orte-Mestre è stato approvato dal Cipe a novembre del 2013. L'opera prevede un intervento di grandi proporzioni sia per la lunghezza (396 km di percorso tra Lazio, Umbria, Emilia Romagna e Veneto, parte di riqualificazione e parte di nuova realizzazione), che per gli ingenti costi (circa 10 miliardi di euro). Per ciò che concerne la sezione di tracciato in territorio veneto, rimane in via di definizione il punto di accesso sulla autostrada A4, che in base alle previsioni dovrebbe essere presso Roncoduro, in coincidenza con l'innesto del Passante di Mestre. La realizzazione verrà affidata in project financing con una gara internazionale.

Qualche piccolo progresso anche per la nuova superstrada Valsugana, il cui progetto preliminare che ha ottenuto l'approvazione della Commissione Via del

Ministero dell'Ambiente a marzo di quest'anno, dopo che a gennaio era stata la Commissione Via del Veneto ad esprimere parere favorevole. L'intervento, da realizzare in project financing, prevede 18 km di nuova realizzazione tra Castelfranco Veneto e Cison del Grappa, per un investimento che dovrebbe essere di circa 1 miliardo di euro. Da notare, in modo non troppo dissimile da quanto avviene per la Valdastico Nord, anche la nuova Valsugana incontra l'opposizione delle autorità trentine, che temono un forte aumento dell'afflusso di traffico dal Veneto al loro territorio.