



LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO

RAPPORTO ANNUALE 2013



Unioncamere
Veneto

Centro studi e ricerche economiche e sociali

LA SITUAZIONE ECONOMICA DEL VENETO

RAPPORTO ANNUALE 2013



Unioncamere
Veneto

Centro studi e ricerche economiche e sociali

Il presente Rapporto è stato curato da un gruppo di lavoro del Centro Studi Unioncamere Veneto, coordinato da Serafino Pitingaro, sulla base delle informazioni e dei dati disponibili al 31 maggio 2013. I singoli contributi sono stati curati da:

- Sintesi GIAN ANGELO BELLATI e SERAFINO PITINGARO, Centro Studi Unioncamere Veneto
- Sezione 1 Capitolo 1. LUCA AGOLINI, Prometeia
Capitolo 2. LIVIA SIMONGINI, Prometeia
- Sezione 2 Capitolo 1. ANTONELLA TREVISANATO, Centro Studi Unioncamere Veneto, ad eccezione di:
Scheda A. FEDERICO DELLA PUPPA, CRESME
Scheda B. LIVIA SIMONGINI, Prometeia
Capitolo 2. GIOVANNA GUZZO, Centro Studi Unioncamere Veneto
Capitolo 3. MONICA SANDI, Ufficio statistica cciaa di Belluno
Capitolo 4. FABIO DI SEBASTIANO e MARCO PINI, CamCom Universitas Mercatorum
Capitolo 5. CARLO BERGAMASCO e PAOLO POSSAMAI, Fondazione Nord Est
Capitolo 6. RENATO CHAHINIAN, Centro Studi Unioncamere Veneto
Capitolo 7. ALBERTO CESTARI, Centro Studi Sintesi
- Sezione 3 Capitolo 1. GEORGIA GOSETTI DI STURMECK, Centro Studi Unioncamere Veneto
Capitolo 2. DAVIDE PATI e PIERPAOLO ROMANI, Libera - Avviso Pubblico
- Sezione 4 Capitolo 1. DOMENICO STURABOTTI e SARA CONSOLATO, Fondazione Symbola
Capitolo 2. FABRIZIO PANOZZO, Università Ca' Foscari di Venezia
Capitolo 3. GIOVANNI BERTIN, STEFANO CAMPOSTRINI e SILVIO GIOVE, Università Ca' Foscari di Venezia
Capitolo 4. GEORGIA GOSETTI DI STURMECK, Centro Studi Unioncamere Veneto

Si ringrazia per la collaborazione:

Avviso Pubblico. Enti locali e Regioni per la formazione civile contro le mafie
Banca d'Italia
Centro Studi Sintesi
CEAV – Cassa Edile Artigiana Veneta
Confartigianato del Veneto
Fondazione Nord Est
Fondazione Symbola
Infocamere
Libera. Associazioni, nomi e numeri contro le mafie
Unioncamere italiana
Università Ca' Foscari di Venezia
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:

Unioncamere del Veneto – Centro Studi
Via delle industrie, 19/d – 30175 Venezia
Tel: 041 0999311 – Fax: 041 0999303
e-mail: centrostudi@ven.camcom.it
web site: www.unioncamereveneto.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. La ripresa si allontana: per il Veneto un altro anno difficile.....	7
Sezione 1. Il quadro macroeconomico	17
1. L'economia italiana nella morsa della crisi	19
2. L'economia regionale dentro la recessione più lunga.....	29
Sezione 2. L'economia e la società regionale.....	37
1. Le imprese.....	39
2. Gli scambi con l'estero.....	53
3. Il mercato del lavoro.....	65
4. Le famiglie	81
5. Le infrastrutture.....	91
6. Le banche.....	99
7. Le istituzioni pubbliche	111
Sezione 3. I fattori che ostacolano la crescita.....	123
1. Il "potere d'interdizione" della burocrazia sul rilancio economico... 125	
2. Mafie e criminalità in Veneto: un freno per l'economia regionale..... 139	
Sezione 4. Gli "antidoti" alla crisi economica	149
1. La produzione regionale di qualità: un volano per la ripresa..... 151	
2. Il nuovo orizzonte dell'etica d'impresa: la creazione di valore condiviso..... 161	
3. Oltre il Pil: misurare il benessere sociale per rilanciare lo sviluppo economico..... 169	
4. Semplificare si può: verso un nuovo rapporto tra imprese e Pubblica amministrazione..... 181	
Bibliografia e sitografia	191

Capitolo 5

Le infrastrutture

5.1 La pianificazione infrastrutturale nello scenario politico ed economico

La crisi economico-finanziaria impatta radicalmente la questione delle nuove infrastrutture. Tutte le opere pubbliche, e in specie autostradali, che richiedono importanti provviste di capitale sono sostanzialmente in stand-by (dalla Pedemontana Lombarda, alla Brebemi, alla Pedemontana Veneta, alla terza corsia della A4 Venezia-Trieste). Questo non vale solo per il Nord Est, il problema attiene all'Italia intera. L'estrema difficoltà a garantire le risorse necessarie dipende da un mix di fattori: i piani finanziari sono stati quasi sempre concepiti prima dell'avvento della crisi, dunque con tassi di interesse molto contenuti; il sistema creditizio non dispone oggi di masse finanziarie tanto cospicue e su archi temporali tanto estesi come tipicamente appartiene al mondo delle grandi opere pubbliche; i ricavi da pedaggio indicati nei piani finanziari erano tutti - ante crisi - attesi in crescita, mentre per converso i flussi di traffico sono sensibilmente scesi dal 2007 a oggi.

Lo stallo dipende, tuttavia, anche da un ulteriore fattore: sono forse eccessive le opere che richiedono finanziamento. Se guardiamo al Nord Est, un piccolo ma significativo caso può essere richiamato per descrivere la questione. Circa 3 anni or sono, fu bandita dalla Regione Friuli Venezia Giulia una gara per la concessione a costruire e gestire in project financing la bretella Cimpello-Sequals, che nelle intenzioni dei proponenti avrebbe dovuto essere un segmento dell'itinerario pedemontano veneto-friulano e connettere l'autostrada A28 e A23. La gara fu in sostanza bloccata, poiché la stessa Regione Friuli Venezia Giulia considerò il rischio che la realizzazione della nuova bretella potesse sottrarre traffico alla A4, pertanto

drenando pedaggi indispensabili al finanziamento della terza corsia sull'autostrada Venezia-Trieste. Del resto, la ricerca dei circa 2 miliardi necessari a costruire la terza corsia della A4 nel suo spezzone più orientale, iniziata nel 2010, appare ben di là dal trovare un suo esito positivo. La vicenda richiamata suggerisce forse la necessità e l'urgenza di una severa azione di selezione nell'elenco delle priorità infrastrutturali, alla luce di mutate esigenze di mobilità del sistema economico nordestino e soprattutto della marcata difficoltà a reperire il denaro. Forse è tempo di porre la domanda sulla effettiva praticabilità del piano indicato nella cosiddetta Legge Obiettivo e del programma pluriennale della Regione Veneto e della Regione Friuli Venezia Giulia. Parliamo del completamento della A31 verso Trento, della Superstrada Valsugana, dell'autostrada Nogara-Mare, dell'asse delle tangenziali da Brescia a Padova affiancato alla A4 oltre che della bretella Meolo-Jesolo, del Gra di Padova, della Camionabile Mestre-Padova.

Tabella 5.1 - Veneto. Traffico autostrade (veicoli/km, in milioni). Anni 2007 e 2011

		2007	2011	var. % 2011/2007
A4 Brescia-Padova	totale	4.998	4.970	-0,5
	veicoli pesanti	1.450	1.361	-6,1
A4 Padova-(Ve) Mestre	totale	-	1.165	-
	veicoli pesanti	-	310	-
A4 (Ve) Mestre-Trieste	totale	2.715	2.638	-2,8
	veicoli pesanti	816	755	-7,4
A22 tratto Verona-Brennero	totale	3.289	3.221	-2,1
	veicoli pesanti	979	888	-9,4
A13 Bologna-Padova	totale	2.030	2.075	2,3
	veicoli pesanti	562	539	-4,2
A27 (Ve) Mestre-Belluno	totale	664	710	6,9
	veicoli pesanti	113	120	6,5
A31 tratto Vicenza-Piovene Rocchette	totale	305	295	-3,5
	veicoli pesanti	72	66	-9,4

Fonte: elab. Fondazione Nord Est su dati Aiscat

Il quesito non vale, ovviamente, solo per il versante autostradale ma anche per ferrovie, aeroporti, porti, interporti. Dovrebbe essere tautologico indicare la necessità di evitare duplicazioni e di puntare, invece, al massimo di sinergie e di valorizzazione in una logica di network delle infrastrutture esistenti e programmate. Per esempio, basti pensare che l'integrazione dello scalo aeroportuale di Trieste con quello di Venezia, implicita nell'esito della gara per la privatizzazione del

polo giuliano instradata 3 anni fa, è tuttora *in mente Dei*. Per esempio, i piani di sviluppo della rete portuale alto-adriatica che procede in assenza di qualsiasi autentico coordinamento non solo tra Venezia e Trieste, ma addirittura tra Trieste e Monfalcone. E guardando alle dinamiche di sviluppo del piano per la rete ferroviaria TAV, la situazione non appare meno confusa e complicata, stante sia l'arretratezza della progettazione a Est di Verona sia relativamente all'enorme volume finanziario indispensabile a sostenere il programma.

5.2 Lo stato dell'arte e i futuri sviluppi delle opere strategiche

La prospettiva di vedere realizzate in Veneto grandi opere autostradali, così come quella che venga completata la rete ad alta velocità ferroviaria, appare fortemente limitata dalla situazione economica e finanziaria. Per quanto riguarda le **infrastrutture stradali**, lo strumento del project financing, tramite il quale la Regione individua con apposita gara un soggetto che si occupa della realizzazione materiale dell'opera, in cambio della sua gestione e della riscossione dei proventi, ha reso possibile la definizione negli anni pre-crisi di un piano di opere strategiche i cui cantieri potrebbero riuscire ad avviarsi, pur in un quadro di scarsità di risorse economiche, oltre che di lunghi procedimenti di approvazione e di varie forme di contrarietà emerse da enti locali e gruppi di cittadini. Gli investimenti nella rete ferroviaria scontano difficoltà ancora maggiori sul piano del reperimento delle risorse, in quanto per esse assume un ruolo decisivo (o esclusivo) il capitale pubblico.

Anche le due grandi opere stradali che interessano il Veneto, attualmente in via di costruzione, vale a dire la Superstrada Pedemontana Veneta e la terza corsia della A4 Venezia Trieste, vedono il proprio iter realizzativo rallentato a causa di difficoltà finanziarie. I cantieri della Superstrada (94 chilometri tra Spresiano sulla A27 e Montecchio Maggiore sulla A4) sono stati avviati nel novembre del 2011 e ad oggi sono attivi in due lotti esecutivi in provincia di Vicenza che insieme coprono circa 15 km di lunghezza. L'Ati (Associazione temporanea d'impresa) italo-spagnola Sis che si è aggiudicata la concessione per l'opera in project financing deve ancora siglare il piano economico e finanziario con le banche per il finanziamento dell'intero progetto esecutivo del valore di 2,130 miliardi di euro e attualmente i lavori proseguono grazie al capitale in dotazione al consorzio. I costi risultano peraltro lievitati rispetto a quelli previsti nel progetto preliminare di circa 320 milioni di euro a causa degli interventi di mitigazione dell'impatto ambientale richiesti dagli enti locali. Appare difficile che i lavori possano concludersi nel 2017 così come indicato dal concessionario e dalla Regione Veneto al momento dell'affidamento della concessione.

Problematiche di ordine finanziario rallentano anche il progresso della terza corsia della A4 Venezia-Trieste, dove i lavori proseguono sul primo lotto Quarto

D'Altino-San Donà di Piave, ma in cui i problemi di ordine finanziario impediscono per il momento il finanziamento dei lotti successivi, per un intervento che, nel suo complesso, dovrebbe richiedere circa 2 miliardi di investimento. L'opera è divisa in 4 lotti, per una lunghezza complessiva di 95 chilometri, 55 in Veneto, 40 in Friuli Venezia Giulia, ognuno dei quali indipendente per progettazione, finanziamento e realizzazione. Contestualmente, è in via di realizzazione l'adeguamento su standard autostradali del raccordo Villesse-Gorizia, di fatto la prosecuzione della A4 verso il confine con la Slovenia. Da mesi è in corso una trattativa, finora senza esito, tra il Concessionario Autovie Venete (il cui proprietario è la Regione Friuli Venezia Giulia) e un pool di otto banche (Unicredit, Mediobanca, Mps, Centrobanca, Natixis, Deutsche Bank, Imi e Banco Bilbao Vizcaya Argentaria) per sbloccare il mutuo da 1,2 miliardi necessario a far partire i lavori nei lotti ancora fermi. Tra le cause di tale fallimento vi sono (oltre al quadro economico finanziario del Paese e alle condizioni generali del credito) la relativa vicinanza della scadenza della concessione (2017), il cui rinnovo non appare scontato, e il calo di traffico e incassi registrato negli ultimi anni sulle tratte gestite da Autovie Venete.

Passando ai progetti stradali che puntano a rafforzare i collegamenti del Veneto verso Nord, si registra qualche piccolo passo in avanti per il completamento della A31 Valdastico Nord, autostrada che attualmente si interrompe a Piovene Rocchette in provincia di Vicenza, ma che in origine era destinata a collegare la A4 presso Vicenza con la A22 del Brennero presso Trento. L'opera è ferma a causa dell'opposizione della Provincia autonoma di Trento, che ne teme l'impatto sull'ambiente. A marzo 2013 il CIPE (Comitato interministeriale per la programmazione economica) ha approvato il completamento della A31 Nord per la sola parte ricadente in territorio veneto, vale a dire da Piovene Rocchette a Lastebasse (Vicenza). Entro il 2013 andrà in scadenza la concessione in capo ad Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova Spa, a meno che non sia raggiunta un'intesa con Trento e l'opera venga così realizzata. Nel 2014 dovrebbero peraltro essere completati i lavori del troncone Sud della Valdastico, tra Vicenza e la Statale 434 presso Badia Polesine.

Un'altra opera viaria di valore strategico per i collegamenti con il Trentino è la Nuova Valsugana. Il progetto prevede la realizzazione di una superstrada a pedaggio a partire da Castelfranco Veneto fino alla Statale 47 Valsugana, in cui vi saranno 18 km di nuova realizzazione. A gennaio 2013 la Commissione VIA del Veneto ha espresso parere favorevole sul tracciato. Le tappe successive per l'approvazione dell'opera competono al Ministero dell'Ambiente per la VIA nazionale e, successivamente, al Cipe. Una volta completati tali passaggi sarà indetta la gara per l'assegnazione in project financing della concessione per progettazione, realizzazione e gestione dell'opera. Il costo dovrebbe essere di circa un miliardo di euro, interamente a carico del concessionario.

A dicembre 2012 si sono chiusi i termini della gara per l'assegnazione della concessione in project financing della nuova autostrada Nogara-Mare, il cui itinerario dovrebbe coprire il tratto compreso tra il casello di Nogarole Rocca sulla A22 e Adria in provincia di Rovigo, per una lunghezza di 106 chilometri e un costo di circa 1,8 miliardi di euro. Il bando si è chiuso con la sola offerta del soggetto proponente dell'infrastruttura, Confederazione delle Autostrade Spa. Manca tuttavia il progetto preliminare, in quanto il progetto inizialmente iniziava a Nogara, mentre quello attuale prevede che l'opera prenda il via dalla A22. Il nuovo percorso dovrà quindi essere sottoposto di nuovo al Cipe per l'approvazione.

Al vaglio del Comitato interministeriale dovrà passare anche il progetto per il Sistema delle Tangenziali Venete, che prevede la creazione di un'infrastruttura parallela all'autostrada A4 lungo le province di Verona, Vicenza e Padova, per una lunghezza di 110 chilometri, di cui 77 di nuova costruzione, e un costo stimato di 2 miliardi 230 milioni di euro. Anche in questo caso sarà assegnata la concessione per realizzazione e gestione in project financing.

Situazione analoga è poi quella relativa al progetto di prolungamento della A27 Venezia-Belluno. Il tracciato prevede la prosecuzione verso Nord del percorso dell'autostrada per ulteriori 20,7 km, da Ponte delle Alpi (Belluno) a Perarolo (Belluno), per un costo stimato di 1,2 miliardi di euro. Per quest'opera, la Regione Veneto ha raccolto i pareri delle amministrazioni locali interessate e dovrà sottoporre il progetto preliminare al Cipe, per poi allestire una gara per la concessione.

Già approvato dal Cipe è infine il progetto per la Superstrada Meolo-Jesolo, che prevede la realizzazione di una nuova strada a pedaggio, il cui tracciato si snoderà dal nuovo casello autostradale di Meolo-Roncade (aperto a ottobre 2012), sulla A4, per terminare alle porte di Jesolo paese, dopo aver percorso del tutto o in parte la Strada Regionale 89. Anche in questo caso la Regione dovrà organizzare una gara per affidare la concessione in project financing. Il costo previsto è di 200 milioni di euro.

Passando ai **trasporti ferroviari**, la novità più importante che si registra per il Veneto nel 2013 è l'entrata in esercizio (entro fine anno) della metropolitana di superficie Sfmr, che dovrebbe avere un impatto consistente soprattutto sugli spostamenti dei pendolari. La prima fase di attuazione, che comprende il triangolo ferroviario tra Venezia, Padova e Castelfranco Veneto, più le tratte da Venezia per Mira Buse, Treviso e Quarto d'Altino, è pressoché completa con la sola eccezione del ponte sul Brenta a Padova (per il quale esiste un contenzioso tra il Comune di Padova e la Regione Veneto). Tra giugno e dicembre 2013 la Regione dovrebbe ricevere 22 nuovi treni grazie ai quali sarà possibile fare partire l'orario cadenzato, con inizio graduale tra settembre e dicembre.

Diversa è la situazione per la TAV, le cui prospettive di realizzazione, soprattutto sulla linea Milano-Venezia, ma ancor più su quella Venezia-Trieste, appaiono ancora

remote. Migliore sembra invece la situazione sulla Verona-Brennero, almeno se si inserisce nel contesto di questo intervento il tunnel di base del Brennero, dove i lavori sono già partiti. Per la galleria, l'impegno del Governo italiano sul piano finanziario dovrebbe consistere in 600 milioni di euro per gli interventi di propria competenza programmati fino al 2015. La parte austriaca ha invece già approvato il finanziamento fino al 2018 per circa un miliardo e 300 milioni di euro. Nel 2013 dovrebbe venire bandita la gara per la realizzazione del portale Sud del tunnel a Fortezza.

Attualmente sono all'opera i cantieri per la sezione Treviglio-Brescia, in Lombardia, e non è possibile prevedere entro quando potrà partire anche il raddoppio della Brescia-Verona, ma appare verosimile che a tale segmento sarà data priorità lungo un asse di sviluppo che procede da Ovest verso Est nel Nord Italia. Per quanto riguarda la linea Verona-Padova, alla scarsità di fondi disponibili vanno aggiunte le difficoltà legate al nodo di Vicenza, che inizialmente non prevedeva una stazione dell'alta velocità nei piani di Rfi (Rete ferroviaria italiana). Il progetto preliminare relativo a questa sezione è stato approvato dal Cipe nel 2006 solo per le tratte tra Verona e Montebello (Vi) e tra Grisignano di Zocco (Vi) e Padova, mentre rimane ancora da definire l'attraversamento di Vicenza, per il quale è in corso di definizione un tracciato condiviso tra Rfi ed enti locali. Nell'allegato infrastrutture al Documento di Programmazione economica e finanziaria 2010-2013 il costo stimato per la tratta era pari a 5.130 milioni di euro. Si è inserita nel 2012 la proposta della Camera di Commercio di Vicenza per realizzare una stazione nel capoluogo berico, ma in zona fiera, riducendo i costi che erano stati ipotizzati nel 2003 dai progettisti di Italferr per stabilire una fermata dell'alta velocità all'altezza dell'attuale stazione.

Anche nel caso della TAV Venezia- Trieste non esiste ad oggi nemmeno un progetto preliminare a causa delle opposte visioni sul tracciato tra gli enti locali di Veneto e Friuli Venezia Giulia. Alla fine del 2012 è emersa l'ipotesi di un intervento di costo e dimensioni inferiori rispetto alle linee ad Alta Velocità e ad Alta Capacità (AV/AC) finora realizzate o progettate. La proposta, presentata dal Commissario alla Venezia-Trieste, Bortolo Mainardi, prevede un intervento sui "colli di bottiglia" della linea esistente, considerando che essa risulta utilizzata solo per il 40 per cento della sua capacità attuale. L'Alta Velocità su questa tratta non verrebbe realizzata almeno fino alla saturazione della linea stessa, pur agendo per rendere la ferrovia più rapida ed efficiente. Tale intervento costerebbe circa 750 milioni di euro e consentirebbe al sistema economico nordestino di agganciare il Corridoio Adriatico-Baltico, che vede già in corso di realizzazione importanti opere ferroviarie di potenziamento in Austria e consentirà un accesso più efficiente tra l'Italia e l'Europa centro-orientale.

Tabella 5.2 - Veneto. Movimento di aerei, passeggeri e merci negli aeroporti. Anno 2012

Aeroporti	Movimenti		Passeggeri		Cargo (tons)	
	val. ass.	var.% 12/07	val. ass.	var.% 12/07	val. ass.	var.% 12/07
Venezia-Treviso	104.512	-3,3	10.522.213	22,0	40.940	-1,5
Treviso - Antonio Canova*	20.279	5,0	2.333.758	50,7	53	-99,7
Venezia - Marco Polo	84.233	-5,1	8.188.455	15,7	40.887	70,6
Verona - Valerio Catullo	36.015	-16,3	3.198.788	-8,9	4.992	-45,5
Totale	140.527	-7,0	13.721.001	13,1	45.932	-9,4

* Il traffico dello scalo di Treviso è stato trasferito sullo scalo di Venezia nel periodo 1 giugno-4 dicembre 2011.

Fonte: elab. Fondazione Nord Est su dati Assaeroporti

Si segnalano infine alcune importanti novità per gli **aeroporti** del Veneto. Save Spa, la società che gestisce gli scali di Venezia e di Treviso, vede al momento congelata la propria candidatura a gestire anche l'Aeroporto del Friuli Venezia Giulia. Per quanto riguarda invece l'aeroporto Canova, il ministero del Tesoro ha approvato il rinnovo della concessione in capo all'Aeroporto di Treviso- AerTre (controllata da Save) che potrà così dare il via a un piano di sviluppo che prevede una graduale crescita del traffico fino a raggiungere nel 2030 i 4,3 milioni di passeggeri a fronte di un investimento per step successivi di 131 milioni di euro nell'arco temporale.

Per l'aeroporto di Verona, gestito da Catullo Spa, si profila invece un possibile rilancio dopo una fase di calo del traffico. A marzo del 2013 è stata assegnata la gestione dell'aeroporto di Brescia Montichiari alla Catullo spa. Nel 2012 la società di gestione dell'aeroporto veronese aveva peraltro stanziato un aumento di capitale di 15 milioni di euro per costruire il proprio piano industriale. Il piano per il nuovo Sistema del Garda nato dai due scali veneto e lombardo prevede la specializzazione dello scalo bresciano nel trasporto cargo, mentre l'aeroporto di Villafranca resterebbe principalmente un aeroporto per passeggeri. L'obiettivo per il breve termine prevede un incremento del traffico merci a 60 mila tonnellate nel 2015, per poi raggiungere le 84 mila entro il 2020.