



# **DOPO IL DILUVIO**

## **Trasformazioni e sfide**

a cura del  
**Centro Studi Sintesi**



Il presente volume è pubblicato in open access, ossia il file dell'intero lavoro è liberamente scaricabile dalla piattaforma **FrancoAngeli Open Access** (<http://bit.ly/francoangeli-oa>).

**FrancoAngeli Open Access** è la piattaforma per pubblicare articoli e monografie, rispettando gli standard etici e qualitativi e la messa a disposizione dei contenuti ad accesso aperto. Oltre a garantire il deposito nei maggiori archivi e repository internazionali OA, la sua integrazione con tutto il ricco catalogo di riviste e collane FrancoAngeli massimizza la visibilità, favorisce facilità di ricerca per l'utente e possibilità di impatto per l'autore.

Per saperne di più:

[http://www.francoangeli.it/come\\_publicare/publicare\\_19.asp](http://www.francoangeli.it/come_publicare/publicare_19.asp)

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: [www.francoangeli.it](http://www.francoangeli.it) e iscriversi nella home page al servizio "Informatemi" per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.



Emilia Romagna



Lombardia



Veneto  
Confederazione Nazionale Artigianato  
e Piccoli, Medie Imprese

# **DOPO IL DILUVIO**

## **Trasformazioni e sfide**

a cura del  
**Centro Studi Sintesi**

**FrancoAngeli**

Questo rapporto è stato curato da un gruppo di lavoro composto da Rita Canu, Alberto Cestari, Andrea Favaretto (Centro Studi Sintesi) e Riccardo Dalla Torre.

Il presente rapporto è stato redatto sulla base delle informazioni statistiche disponibili alla data del 21 dicembre 2017.

Copyright © 2018 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore ed è pubblicata in versione digitale con licenza *Creative Commons Attribuzione-Non Commerciale-Non opere derivate 3.0 Italia* (CC-BY-NC-ND 3.0 IT)

*L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito*

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/3.0/it/legalcode>

# INDICE

|                      |      |   |
|----------------------|------|---|
| <b>Presentazione</b> | pag. | 7 |
| <b>Introduzione</b>  | »    | 9 |

## LE TRASFORMAZIONI

|   |   |    |
|---|---|----|
| <b>1. Emilia Romagna, Lombardia e Veneto a dieci anni dall'inizio della crisi</b> | » | 15 |
| 1.1. Pil, valore aggiunto, investimenti   | » | 15 |
| 1.2. Le esportazioni  | » | 20 |
| 1.3. L'occupazione  | » | 23 |
| 1.4. Le imprese   | » | 31 |
| 1.5. La crisi in Europa: un confronto con i Länder tedeschi                       | » | 42 |
| 1.6. La ripresa dei trasporti   | » | 45 |
| 1.7. Lo sviluppo economico nei bilanci regionali                                  | » | 52 |

## LE SFIDE

|   |   |     |
|---|---|-----|
| <b>2. Il digitale nelle PMI</b>                                   | » | 59  |
| 2.1. L'Italia a confronto con gli altri Paesi europei             | » | 59  |
| 2.2. La diffusione del digitale nelle imprese                     | » | 65  |
| 2.3. La diffusione del digitale nelle famiglie                    | » | 76  |
| <b>3. PMI e nuovo assetto del territorio</b>                      | » | 97  |
| 3.1. Il consumo di suolo  | » | 97  |
| 3.2. Gli interventi infrastrutturali previsti per i prossimi anni | » | 104 |

|                                  |      |     |
|----------------------------------|------|-----|
| <b>Considerazioni e proposte</b> | pag. | 109 |
| <b>Appendice statistica</b>      | »    | 113 |
| <b>Riferimenti bibliografici</b> | »    | 125 |

### 3.2. Gli interventi infrastrutturali previsti per i prossimi anni

La tabelle seguenti riportano le opere prioritarie inserite nel DEF 2017 – Allegato Infrastrutture e monitorate dall'Osservatorio Opencantieri del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per quanto concerne le arterie stradali e autostradali sono state individuate quattro opere: alla data del 30 giugno, se si esclude la Tangenziale EST di Milano, i rimanenti interventi presentano un grado di avanzamento ampiamente al di sotto del 50%, con tempi di conclusione tra il 2020 e il 2022 (Tabella 3.4).

I quattro interventi in questione, in programma tra Lombardia e Veneto, presentano caratteristiche molto diverse tra loro. Innanzitutto, per quanto concerne l'area veneta, quanto riportato con riferimento all'**Autostrada A4 Venezia Trieste** si riferisce al potenziamento dell'arteria, con la realizzazione della terza corsia. L'intervento è già stato completato per quanto riguarda la parte più a ovest – segnatamente tra l'innesto con il Passante di Mestre ed il casello di San Donà di Piave – mentre i cantieri sono aperti su alcune tratte più ad est, in particolare dopo lo svincolo di Portogruaro.

La Superstrada a pedaggio **Pedemontana Veneta**, invece, è una nuova realizzazione ed attraverserà le province di Vicenza e Treviso. Il tracciato si estenderà per 94 chilometri: partirà dall'autostrada A4 Milano-Venezia in corrispondenza del casello di Montecchio Maggiore (VI) e, dopo aver intersecato la A31 Valdastico, terminerà nella A27 Venezia-Belluno a Spresiano (TV).

Con riferimento alla Lombardia, sono due i nuovi tracciati. Per quanto riguarda la **Tangenziale EST di Milano (A58)**, si tratta di un'opera aperta già nel 2015 e che oggi consente il collegamento tra l'A1 Milano-Bologna, la Bre-Be-Mi e l'A4 Torino-Trieste.

La **Pedemontana Lombarda**, d'altro canto, è un sistema viabilistico con uno sviluppo complessivo di circa 157 chilometri, di cui 67 di autostrada, 20 di tangenziali e 70 di viabilità locale. Tuttavia, il tratto autostradale attualmente aperto al traffico è pari a 22,5 chilometri: nello specifico, è compreso tra l'interconnessione con l'autostrada A8 Milano-Varese, in Comune di Cassano Magnago (VA), e l'interconnessione con la Superstrada Milano-Meda, in Comune di Lentate sul Seveso (MB). L'arteria, che si interconnette con l'A9 Milano-Como, dovrà proseguire per altri 44,5 chilometri fino a collegarsi con la A4 Torino-Venezia nei pressi di Osio Sotto (BG) e incrociando la A51 Tangenziale Est di Milano<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Informazioni tratte dal sito [www.pedemontana.com](http://www.pedemontana.com).

Tabella 3.4 – Opere prioritarie: strade e autostrade

| Opera                  | Importo contrattuale (mln €) | Data fine lavori | Avanzamento lavori |
|------------------------|------------------------------|------------------|--------------------|
| A4 Venezia Trieste     | 607                          | 08/01/2021       | 44%                |
| Pedemontana Lombarda   | 4.118                        | 09/07/2022       | 34%                |
| Pedemontana Veneta     | 1.685                        | 11/09/2020       | 30%                |
| Tangenziale EST Milano | 1.660                        | 28/04/2017       | 94%                |

Fonte: elaborazioni su dati Opencantieri (al 30 giugno 2017)

Il DEF 2017 – Allegato Infrastrutture elenca altre opere viarie di rilievo per il Nord Italia. Per quanto concerne l’Autostrada del Brennero sono previsti due interventi, vale a dire il potenziamento della tratta Bolzano Sud – Verona Nord e il nuovo collegamento autostradale tra la A22 e la SS 467 Pedemontana; vi è poi la prosecuzione verso nord dell’Autostrada Val d’Astico, la riqualificazione della E45 tra Orte e Venezia e il progetto dell’Itinerario Autostradale Medio Padano, che include in particolare la realizzazione delle nuove autostrade TiBre e Cispadana (Tabella 3.5).

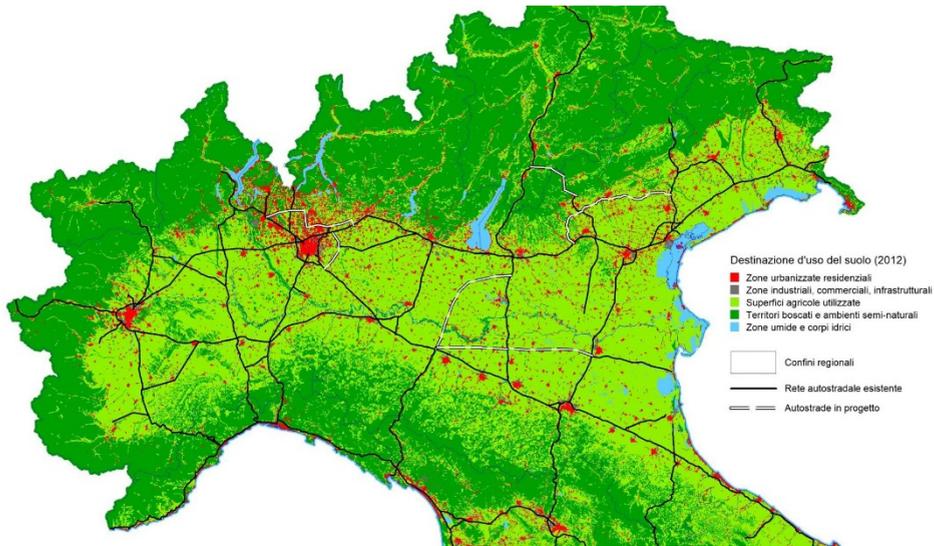
Tabella 3.5 – Strade e autostrade: altri interventi prioritari inseriti nel DEF 2017

| Opera   | Dettaglio  |
|---|--|
| Autostrada del Brennero A22                         | Potenziamento tratta Bolzano Sud - Verona Nord                         |
|   | Nuovo collegamento Campogalliano - Sassuolo                            |
| Autostrada Val d'Astico A31                         | Nuovo tratto di prosecuzione a nord                                    |
|   | Completamento viabilità ordinaria tratta Valle dell'Astico - Besenello |
| Itinerario Autostradale Medio Padano                | Raccordo A15 - A22 TiBre 1° lotto                                      |
|   | Nuovo collegamento TiBre - Cispadana                                   |
|   | Nuova Autostrada Regionale Cispadana                                   |
|   | Adeguamento collegamento Ferrara - Porto Garibaldi                     |
| Itinerario Civitavecchia - Orte - Ravenna - Venezia | Riqualificazione E45/SS3 bis Orte - Ravenna                            |
|   | Riqualificazione SS309 Ravenna - Venezia                               |

Fonte: elaborazioni su dati DEF 2017 (Allegato Infrastrutture)

A livello territoriale, gli interventi in progetto rispondono ad esigenze diverse, come evidente nelle due figure seguenti, che dapprima inquadrano le nuove realizzazioni nel contesto complessivo del Nord Italia ed in seguito focalizzano meglio a livello locale le nuove opere.

Figura 3.5 – Rete autostrade esistente ed interventi in progetto: Nord Italia



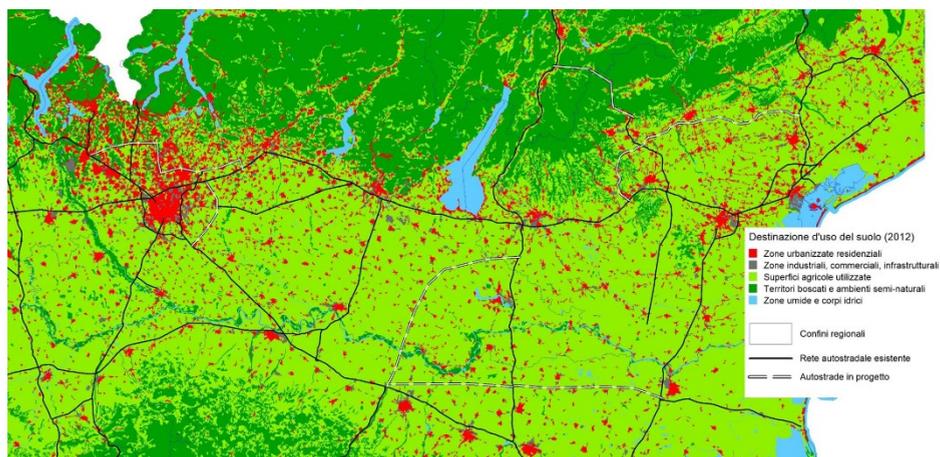
Fonte: elaborazioni su dati Corine Land Cover

Le nuove infrastrutture previste in Lombardia contribuiscono, da un lato, ad organizzare in maniera più efficace l'accesso e l'attraversamento del nodo di Milano, che di fatto costituisce la più grande metropoli del nostro Paese. Dall'altro lato, l'intervento nell'area pedemontana permette una migliore organizzazione di un territorio fortemente sviluppato e con un'alta concentrazione di attività economiche e residenzialità, come emerge dalle macchie di colore rosso (zone urbanizzate residenziali) e grigio (zone industriali, commerciali, infrastrutturali) presenti nella mappa di seguito proposta.

Per quanto riguarda gli interventi previsti in Veneto, la Pedemontana consente di migliorare l'accessibilità di tutta quell'area a nord di Vicenza, Padova, Venezia e Treviso, che ha conosciuto, nei decenni scorsi, un forte sviluppo economico non accompagnato dall'adeguamento del sistema autostradale di accesso. Si tratta, come noto, di territori caratterizzati da sistemi diffusi di piccola e media impresa (i cosiddetti "distretti industriali"), con specializzazioni importanti per tutto il sistema del Made in Italy. Al tempo stesso, la Superstrada Pedemontana Veneta costituisce, di fatto, una "variante alta" dell'asse della A4, che consente di bypassare l'area di Padova e Venezia. La realizzazione della Valdastico Nord, in questa prospettiva, consentirà uno sbocco a nord più agevole, rappresentando di fatto una valida alternativa all'attraversamento del nodo di Verona e contribuendo a "liberare" la A4.

Infine, gli interventi previsti nella media Pianura Padana, tra Emilia Romagna, Lombardia e Veneto, disegnano un potenziale nuovo assetto autostradale, che permetterà, in questo caso, di alleggerire i nodi di Modena e Bologna, nonché la viabilità secondaria. In generale, tutti gli interventi in programma contribuiranno a ridurre i tempi di percorrenza, accelerare i flussi ed “avvicinare” tra di loro i territori.

Figura 3.6 – Rete autostrade esistente ed interventi in progetto: dettaglio Nord Italia



Fonte: elaborazioni su dati Corine Land Cover

Tra le opere ferroviarie ritenute prioritarie ai fini della programmazione nazionale vi sono la Torino-Lione e l’Alta velocità / Alta capacità Milano-Venezia. Completano il quadro il tratto ferroviario del valico del Brennero e il Terzo Valico dei Giovi (Tabella 3.6).

Tabella 3.6 – Opere prioritarie: ferrovie

| Opera                           | Importo contrattuale (mln €) | Data fine lavori | Avanzamento lavori |
|---------------------------------|------------------------------|------------------|--------------------|
| Torino – Lione (parte italiana) | 173                          | 31/12/2028       | 94%                |
| Brennero (parte italiana)       | 1.464                        | 12/09/2023       | 16%                |
| AVAC Milano Venezia             | 1.445                        | 02/12/2016       | 98%                |
| Terzo Valico dei Giovi          | 4.305                        | 02/02/2022       | 17%                |

Fonte: elaborazioni su dati Opencantieri (al 30 giugno 2017)