



FLASH DI SCENARIO



+1,3%

Valore export al
netto dell'energia,
anno 2023

ITALIA

Nel complesso del 2023 l'export rimane stabile rispetto al 2022

La stazionarietà dell'export in valore nel 2023 (+1,3% al netto dell'energia) riflette una crescita dei valori medi unitari (+5,3%) e una riduzione, di analoga entità, dei volumi (-5,1%) ed è sintesi di tendenze opposte per le due aree, Ue (-2,3%) ed extra-Ue (+2,5%). Nel complesso dell'anno crescono le vendite di beni strumentali (+8,4%) e beni di consumo (+2,7%) mentre si riducono quelle di beni intermedi (-6,7%) ed energia (-25,7%). Per quanto riguarda l'import, la flessione in valore nel 2023 (-10,4%) è dovuta ai minori acquisti di energia e beni intermedi.

Istat, 15 febbraio 2024



+0,8%

Crescita
economica
Eurozona, previsioni
anno 2024

EUROZONA

Economia europea in frenata: crescita ridotta a +0,8%

Come prevedibile, la Commissione europea è stata costretta a rivedere al ribasso le proprie previsioni di crescita, tenuto conto della straordinaria debolezza dell'economia tedesca e dell'instabile scena internazionale. Secondo l'esecutivo comunitario nel 2023 la crescita nella zona euro è stata dello 0,5% (rispetto allo 0,6% stimato in autunno). Nel 2024, l'espansione dell'economia sarà solo leggermente migliore, dello 0,8% (rispetto a una previsione precedente dell'1,2%). A pesare sulla congiuntura sono la politica monetaria restrittiva, politiche di bilancio più accorte così come un calo della domanda internazionale.

Sole24ore, 16 febbraio 2024



+141%

Debito
pubblico/PIL,
previsioni anno
2024

ITALIA

Il debito 2024 verso quota 141% del Pil

Già in autunno la commissione UE aveva contestato la promessa italiana di una miniriduzione del passivo, che nella NaDef è visto in marginale discesa dal 140,2% del Pil del 2023 al 140,1% di quest'anno. A novembre i calcoli di Bruxelles davano il debito pubblico italiano in salita quest'anno di otto decimali, al 140,6% del prodotto dal 139,8% ipotizzato dall'Esecutivo comunitario per il 2023. I nuovi numeri diffusi in questi giorni, peggiorano il quadro, e portano l'indicatore aggiornato nei dintorni del 141% del prodotto, in aumento più netto rispetto allo scorso anno.

Sole24ore, 16 febbraio 2024



Speaker della settimana

RAFFAELE FITTO, Ministro per gli Affari Europei, le Politiche di Coesione e il PNRR

«I fatti oggi dicono che il Governo, in piena sintonia e con una collaborazione molto positiva con la Commissione europea, ha ottenuto il pagamento della quarta rata PNRR. Abbiamo presentato gli obiettivi della quinta rata e in tutto questo periodo abbiamo anche approvato la revisione del piano. Siamo fiduciosi che il confronto con la Commissione ci porti quanto prima a definire il lavoro anche sulla quinta rata. Mi sembra che siamo a un buon punto, questo non vuol dire indicare elementi generici di ottimismo, si tratta di capire che il lavoro ancora da fare sia molto complesso, però che abbiamo creato le condizioni per raggiungere dei risultati.»

19 febbraio 2024

Pagamenti, aziende veronesi le più «puntuali» in Veneto

La metà delle imprese veronesi paga con puntualità: nell'ultimo trimestre del 2023 i **pagamenti regolari sono stati il 50,4% del totale**, la **percentuale più alta tra tutte le province venete**, lo 0,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2022 e il +13,8% sul 2019. I **pagamenti a 30 giorni** sono stati il **43,1%** e quelli **oltre i 30 giorni il 6,5%**: questi dati fanno guadagnare alla **provincia scaligera la posizione numero 27 del ranking di Cribis** (era 30esima un anno fa), dove la cima della classifica è occupata da province della Lombardia: Sondrio, Bergamo e Brescia. È quanto emerge dallo Studio pagamenti realizzato da Cribis, la società del gruppo Crif specializzata in business information. In **Veneto**, dove il **tempo medio di pagamento è di 67 giorni**, la **puntualità è stata trapiantata nel 47,6% dei casi**: Treviso si è avvicinata al dato veronese, con il 49,9% dei pagamenti puntuali, a Belluno sono stati il 49,1%, il 47,3% a Vicenza, 43,4% a Venezia, 45,4% a Rovigo, 47% a Padova.

I tempi dei pagamenti delle imprese

I dati del quarto trimestre 2023

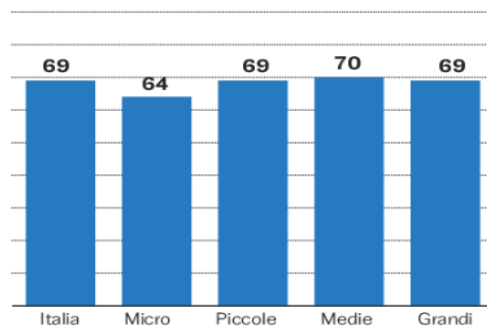
	Pagamenti puntuali	Entro i 30 giorni	Oltre i 30 giorni
Verona	50,40%	43,10%	6,50%
Vicenza	47,30%	45,00%	7,70%
Venezia	43,40%	49,10%	7,60%
Treviso	49,90%	44,50%	5,70%
Rovigo	45,40%	45,40%	9,20%
Padova	47,00%	46,60%	6,40%
Belluno	49,10%	45,80%	5,10%

Cribis - Crif

Va detto che a **livello nazionale** nell'ultimo trimestre del 2023 i **pagamenti puntuali sono stati il 41,1% del totale** (+18,4% sul 2019), mentre quelli ritenuti «**gravi**», con **oltre 30 giorni di ritardo**, hanno raggiunto il **9,6%** (in calo del 10%). «L'anno **2023**», commenta Marco Preti, ad di Cribis, «è stato caratterizzato da **variabili che hanno impattato negativamente sull'economia italiana**.

Nonostante queste condizioni avverse, i **pagamenti mostrano una situazione stabile** rispetto all'anno precedente e in miglioramento dal 2019». Il **Nord Est risulta l'area più affidabile** con il 47,7% di pagamenti regolari, mentre le imprese del Sud e Isole mostrano un comportamento meno virtuoso con solo il 28,6% di pagamenti effettuati alla scadenza. Quanto ai **settori**, i tempi medi di pagamento sono di **94 giorni per le industrie della ceramica**, mentre per i **servizi per le persone ammontano a 36 giorni**; rispetto al trimestre precedente, i **ritardi gravi delle industrie chimiche risultano in peggioramento** registrando un incremento del 19,5%, **seguite dalle industrie della carta** che segnano un +17,2%. In termini assoluti i **comparti più sofferenti** sono quelli della **ristorazione** (19,9% dei pagamenti oltre i 30 giorni dalla scadenza), delle **industrie alimentari** (12,3%) e della **Gdo** (12,2%). Agli **estremi opposti le industrie dei macchinari, attrezzature elettriche ed elettroniche** (4,1%), quelle della carta a (3,4%, nonostante l'aumento dei ritardi), e le industrie della gomma (3,1%). **Questione di dimensioni?** Sì, ma fino a un certo punto. Per le **microimprese** il tempo medio di pagamento - a livello nazionale - è di **64 giorni**: queste aziende **confermano una performance positiva** con una **regolarità nei pagamenti del 43%**. Tuttavia registrano anche il maggior livello di ritardi gravi (10,5%) rispetto alla media. All'opposto le **grandi aziende** - con una media di **69 giorni**, quanto le **piccole** - **hanno più ritardi lievi (80%)**, meno pagamenti regolari (15,3%) e meno pagamenti in ritardo grave (3,9%). Insomma, **al crescere delle dimensioni cresce anche il numero di aziende che rientrano nella classe dei ritardi lievi e diminuisce l'incidenza dei tardi gravi**.

La media dei giorni per tipologia aziendale

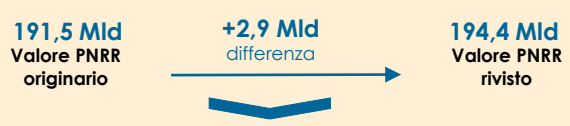


L'avanzamento finanziario del PNRR

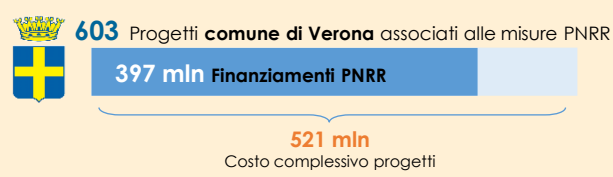
Il modesto progresso della spesa dei fondi

Negli ultimi mesi sono stati raggiunti alcuni importanti traguardi per quanto riguarda il piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR). Dapprima l'approvazione da parte delle istituzioni europee della proposta di revisione presentata lo scorso agosto, che include una rimodulazione del programma sia sotto il profilo dei contenuti, che delle risorse. Successivamente l'erogazione della quarta rata di fondi legata agli obiettivi che il nostro paese doveva raggiungere entro giugno 2023. Infine l'invio della richiesta della quinta rata relativa alle scadenze fissate per la seconda parte del 2023. Nonostante questi risultati, le criticità legate al piano italiano sono tutt'altro che risolte. La quantità di risorse PNRR già conferite si scontra con il lento progresso nel loro utilizzo, nonostante risulti uno stadio sufficientemente avanzato dell'assegnazione delle risorse ai soggetti attuatori. In generale nel 75% dei casi si sono registrati dei ritardi che emergono in maniera più evidente nella fase conclusiva dei progetti e nella capacità di attuazione dei bandi e assegnazione degli appalti. La revisione del PNRR ha spostato in avanti gli obiettivi da raggiungere e di conseguenza anche l'erogazione dei fondi da Bruxelles al nostro paese, permettendo all'Italia di guadagnare tempo per completare gli affidamenti e realizzare i lavori. Tuttavia, questa manovra non incide minimamente sulle ragioni dei ritardi, ma semplicemente rimanda l'onere che di conseguenza graverà sugli anni successivi. Pertanto, senza un intervento mirato sulle capacità burocratiche e amministrative degli enti locali, il rischio è quello di arrivare al 2026 con una situazione estremamente critica e complessa.

Valore totale dei finanziamenti PNRR



Assegnazione risorse circa **€142 miliardi**, oltre il **70%** del totale del PNRR



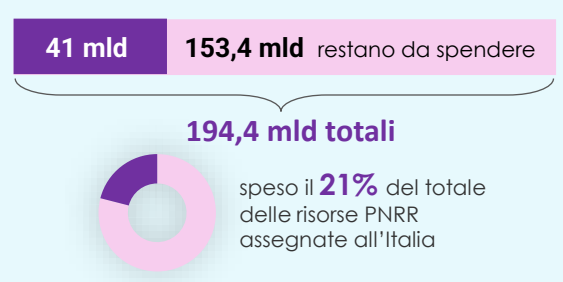
L'assegnazione dei fondi PNRR

	Costo complessivo	% inv. assegnata*	inv. realizzati ad oggi **	inv. previsto al 1° trimestre '24
Infrastrutture	64,84 mld	29,19%	40,29%	58,66%
Transizione ecologica	35,64 mld	16,05%	32,76%	53,93%
Impresa e lavoro	36,91 mld	16,62%	50,05%	71,32%
Salute	18,01 mld	8,11%	41,13%	59,17%
Scuola, Università	29,58 mld	13,32%	34,17%	54,38%
Cultura e turismo	6,43 mld	2,89%	45,25%	67,37%
Inclusione Sociale	11,97 mld	6,66%	37,82%	64,49%
Digitalizzazione	15,89 mld	7,16%	44,86%	62,59%

* % investimento assegnato al singolo ambito
** % completamento realizzazione investimenti

Effettivo utilizzo fondi PNRR totale

Aggiornamento febbraio 2024*



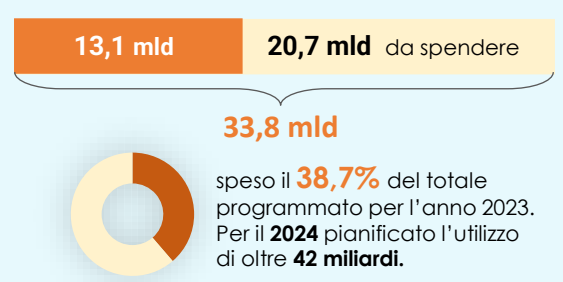
Progetti PNRR conclusi

Aggiornamento novembre 2023



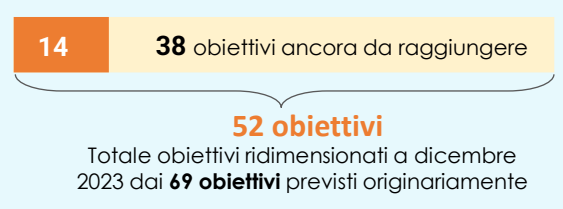
Effettivo utilizzo fondi PNRR nel 2023

Aggiornamento febbraio 2024*



Obiettivi raggiunti nel 2023

Scadenza quinta rata



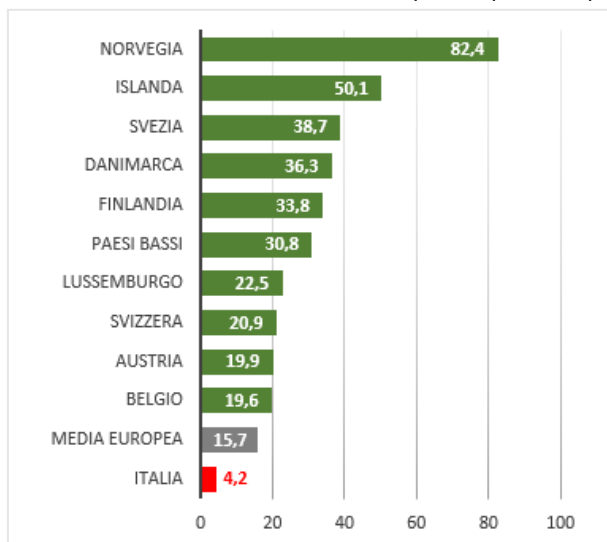
LA RUBRICA DELL'ECONOMIA SOSTENIBILE

Auto elettrica, perché l'Italia è agli ultimi posti in Europa








«In media, il 14% delle auto vendute in tutta Europa sono elettriche. In Italia siamo al 4%: siamo il fanalino di coda. Eppure nel 2023 abbiamo visto un balzo del 45% dei veicoli commerciali elettrici e del 38% dei punti di ricarica destinati al pubblico». Fabio Bocchiola, ceo di Repower Italia, sceglie questi numeri per presentare il white paper "La mobilità sostenibile e i veicoli elettrici", per tracciare un bilancio parziale di una rivoluzione, quella della mobilità, già iniziata. «Ci siamo lasciati alle spalle un anno caratterizzato da luci e ombre, con alcuni settori che sono andati avanti a passo sostenuto, come le infrastrutture di ricarica, e altri meno, come le vendite di auto a zero emissioni in Italia: il panorama generale della mobilità sostenibile è in costante evoluzione vista la velocità con cui cambiano tecnologie e le soluzioni per gli utenti», continua Bocchiola. Sempre di più la digitalizzazione, anche con la spinta dell'intelligenza artificiale, sta infatti disegnando l'evoluzione del modo in cui ci spostiamo. Secondo Francesco Naso, segretario generale di Motus-E, coinvolto nella ricerca, «nel 2024 vedremo la rete di ricarica migliorare costantemente al servizio dei cittadini e diventare ogni giorno più capillare. Al tempo stesso, grazie alla rimodulazione degli incentivi auto e al debutto di modelli a batteria sempre più accessibili, anche il circolante elettrico potrà aumentare sensibilmente, assottigliando il vero gap che separa l'Italia dagli altri grandi Paesi europei». Dopo un 2022 difficile per il settore automotive, caratterizzato da un calo delle immatricolazioni del -9,7% rispetto all'anno precedente, il 2023 ha visto il mercato italiano dell'auto segnare un +18,87%, con 1.572.144 immatricolazioni. In questo contesto, il 2023 ha registrato 66.276 nuove immatricolazioni di auto elettriche pure (Bev): +35,11%. In termini assoluti, le Bev in Italia sono 220.188 (dati di Motus-E, dicembre 2023) e secondo le stime di Unrae di giugno rappresentano lo 0,5% del parco circolante. Per i veicoli commerciali leggeri completamente elettrici, le immatricolazioni sono state 5.980 tra gennaio e novembre 2023: superate in 11 mesi le 4.115 unità registrate del 2022: +45,3%. Queste note positive non riescono però a colmare il gap con l'Europa, dove il market share di tutti i veicoli Bev nel 2023 ha raggiunto il 14,6%, mentre in Italia la quota di mercato si ferma al 4,2%, pari a meno di un terzo del resto del continente. Tutte le auto ibride (Hev) rappresentano il 36,1%, mentre le sole ibride plug-in (Phev) hanno un peso del 4,4% tra le nuove immatricolazioni. I motivi di questi

risultati? «Sono tanti, una certa resistenza al cambiamento, un'economia dipendente dall'industria dell'auto termica, una politica che forse non è riuscita a cogliere del tutto il respiro della trasformazione della mobilità», prova a rispondere l'ad di Repower Italia. Anche per quanto riguarda la rete di infrastruttura di ricarica, l'Italia sconta un ritardo rispetto ai partner europei, tuttavia con indicatori in crescita. Secondo una rilevazione di Motus-E alla fine del 2023 il numero dei punti di ricarica ad accesso pubblico è infatti aumentato del +38% rispetto al 2022. Sono 50.678 i punti di ricarica installati, distribuiti su 26.997 infrastrutture, con un aumento di 7.663 unità (+40%). Tra settembre e dicembre 2023, in soli tre mesi, si sono aggiunti 3.450 nuovi punti di ricarica, con un ritmo sostenuto: oltre 280 in più, in media, ogni settimana. Considerando le macro-regioni, il Nord con il 58% concentra oltre la metà dei punti di ricarica, mentre il Centro con il 22% e il Sud e isole con il 20% si dividono il resto. «Sicilia e Sardegna non hanno nessun punto di ricarica veloce», osserva Bocchiola. Un fatto che, anche qui, ha varie ragioni, di sviluppo, industriali, tecniche ma anche normative. «Ogni cambio tecnologico ha bisogno di un quadro regolatorio che lo sostenga. Purtroppo a volte all'interno delle amministrazioni non c'è la sensibilità o anche solo l'organizzazione per lo sviluppo di questo tipo di mobilità». Il target finale del Pnrr prevede di installare oltre 21mila punti di ricarica rapida entro giugno 2026 (7.500 in autostrada e 13.000 nei centri urbani), per uno stanziamento di 741 milioni di euro.

Quota mercato auto elettriche nel 2023, nei primi 10 paesi europei



KPI TERRITORIALI E NAZIONALI

	Veneto	Italia	Previsioni 2023	
 PIL	+4,2% (2022)	+3,7% (2022, ISTAT)	+0,7% (CSC)	+0,7% (Banca d'Italia) +0,8% (DEF)
	Verona	Veneto	Italia	
 PRODUZIONE INDUSTRIALE	-2,56% (III Trim 2023/III Trim 22)	-2,7% (III Trim 2023/III Trim 22)	-2,1% (Dicembre 2023/Dicembre 2022)	
 EXPORT	-1,48% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-3,53% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-7,8% (Dicembre 2023/Dicembre 2022) NEW	
 IMPORT	-5,78% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-16,42% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-17,6% (Dicembre 2023/Dicembre 2022) NEW	
 OCCUPAZIONE (15-64 anni)	68,3% (2022)	67,8% (2022)	60,1% (2022)	61,9% (Dicembre 2023)
 DISOCCUPAZIONE (15 anni e oltre)	3,2% (2022)	4,3% (2022)	8,2% (2022)	7,2% (Dicembre 2023)
 DISOCCUPAZIONE GIOVANILE (15-24 anni)	11,2% (2022)	13,4% (2022)	23,7% (2022)	20,1% (Dicembre 2023)

CLASSIFICA VERONA

- 2° Interporto Europeo (2020) | 1° Interporto Italiano (2020)
- 2° Città italiana per presenza di multinazionali
- 88 Multinazionali presenti
- 3° Provincia italiana per numero di presenze turistiche nel 2021 (CCIAA Verona)
- 3° Provincia Veneta per marchi e brevetti registrati (2022, UIBM)
- 2° Provincia Veneta per n° di start up innovative (2022, Registro Imprese)
- 6° provincia italiana, 1° in veneto per quota di imprese che hanno investito in tecnologie digitali nel 2018 (censimento imprese 2019)
- 11° Provincia italiana, 2° in Veneto per n° di imprese eco-investitrici (GreenItaly 2023)
- 9° Provincia Italiana, 1° in Veneto per n° di assunzioni di green jobs nel 2022 (GreenItaly 2023)
- 6 Dipartimenti veronesi tra i 180 1° Università d'Italia nelle lauree scientifiche magistrali (2019, Education Around)
- 82° Università tra i 790 migliori atenei nel mondo fondati da meno di 50 anni
- 10° provincia italiana per qualità della vita (ranking indagine Qualità della Vita, Il Sole24 Ore- 2023)
- 2° Provincia Veneta per numero di passeggeri del trasporto pubblico locale per abitante (2018, Regione del Veneto)
- 5° Provincia italiana per export di cultura (CCIAA Verona, 2021)
- 12° Provincia italiana fra i siti Unesco più instagrammati (Design Bundles)

- 9° Provincia italiana per V.A prodotto, 2° in Veneto (2021)
- 6° Provincia italiana per valore della produzione, 1° in Veneto (2021)
- 65 Marchi noti a livello nazionale e internazionale
- 7° Provincia italiana per interscambio manif. (Istat 2022)
- 10° Provincia italiana per export (Istat 2022)
- 4° Provincia italiana per import (Istat, 2022)
- 1° Provincia Veneta per prodotti di qualità (2018, Regione del Veneto)
- 5° Provincia italiana, 1° in Veneto per minor tasso di disoccupazione nel 2022 (Istat, 2023)

Speciale «Verona 2040»

- 8° Provincia italiana per competitività territoriale
- 7° Provincia italiana per *capacità innovative*
- 14° Provincia italiana per *vivacità demografica*
- 18° Provincia italiana per *welfare e qualità della vita*
- 16° Provincia italiana per *dotazione infrastrutturale*
- 13° Provincia italiana per *sviluppo turistico*
- 25° Provincia italiana per *accessibilità*

CLASSIFICA ITALIA

- 2° produttore manifatturiero dell'UE, 7° nel mondo (CSC, 2020)
- 1° tra le cinque principali economie dell'UE per economia circolare (Circular Economy Network, 2023)
- 1° Paese dell'UE per % di riciclo sul totale dei rifiuti (GreenItaly 2021)
- 1° tra le cinque principali economie dell'UE per produttività delle risorse (Circular Economy Network, 2023)
- 7° Paese per export nel mondo (WTO 2022)
- 4° Paese dell'Ue per Surplus commerciale (2020)
- 42° Paese per corruzione (CPI 2021, Transparency International)
- 14° su 85 nella classifica "Best Countries" (US News, BAV Group e University of Pennsylvania, 2022)
- 1° per influenza culturale e prestigio, 2° per attrattività turistica (classifica Best Countries, 2022)
- 26° posto classifica global innovation index (2023)
- 20° posto nell'edizione 2022 dell'indice Ue di digitalizzazione dell'economia e della società (Desi)

Le previsioni del CSC per l'Italia

(Variazioni %)

	2021	2022	2023	2024
PIL	8,3	3,7	0,7	0,5
Esportazioni di beni e servizi	13,9	9,9	0,8	2,3
Tasso di disoccupazione¹	9,5	8,1	7,7	7,4
Prezzi al consumo	1,9	8,1	5,8	2,1
Indebitamento della PA²	8,8	8,0	5,3	3,8
Debito della PA²	147,1	141,7	140,0	140,4

¹ valori percentuali; ² in percentuale del PIL