



FLASH DI SCENARIO



+5,7%

Indice nazionale
dei prezzi al
consumo (NIC),
anno 2023

ITALIA

Inflazione al 5,7%, in netta frenata dal 8,1% del 2022

Prosegue a dicembre, la fase di flessione dell'inflazione, scesa a 0,6% dall'11,6% di dicembre 2022. Nella media 2023 i prezzi al consumo risultano accresciuti del 5,7% rispetto all'anno precedente, in netto rallentamento dall'8,1% del 2022. Tale andamento risente principalmente del venir meno delle tensioni sui prezzi dei beni energetici (+1,2%, dal +50,9% del 2022). I prezzi nel comparto alimentare evidenziano invece un'accelerazione della crescita media annua (+9,8%, da +8,8% del 2022), nonostante l'attenuazione della loro dinamica tendenziale, evidenziata nella seconda metà dell'anno.

Istat, 5 gennaio 2024



508mila

Assunzioni previste,
gennaio 2024

ITALIA

A gennaio 508mila assunzioni, frenano industria e turismo

Il 2024 si apre con oltre mezzo milione di assunzioni previste dalle imprese. A gennaio infatti, secondo il bollettino Excelsior, sono 508.260 gli ingressi preventivati, 4.590 in più rispetto a gennaio 2023 (+0,9%). A guidare la domanda di lavoro nel nuovo anno sono i servizi alle persone che questo mese hanno in programma 70mila inserimenti (+10% rispetto a un anno fa). Seguono il commercio (68mila unità; +13,7% su base annua) e le costruzioni (51mila unità; +1,8%). Primi segni negativi invece per turismo e industria manifatturiera rispettivamente -12,1% e -2,3% nel confronto con l'anno precedente.

Il Sole 24 Ore, 6 gennaio 2024



-5%

Indebitamento netto
delle PA/Pil,
3° trimestre 2023

ITALIA

Scende il deficit pubblico, crescono reddito e potere d'acquisto

I conti del terzo trimestre 2023, mostrano un quadro della finanza pubblica in miglioramento. L'indebitamento netto delle PA in rapporto al Pil cala al -5% contro il -9,4% nello stesso trimestre del 2022. Ma il target NadeF è lontano, infatti, l'obiettivo di indebitamento netto per il 2023 è stato fissato dal Governo al 5,3% del Pil. La pressione fiscale è stata pari al 41,2%, due decimali in meno rispetto allo stesso periodo del 2022. Rispetto al trimestre precedente migliora il potere d'acquisto delle famiglie dell'1,3% a fronte di un aumento dei prezzi dello 0,5%, e incrementano i consumi dell'1,2%.

Istat, 5 gennaio 2024



Speaker della settimana

ADOLFO URSO, MINISTRO DELLE IMPRESE E DEL MADE IN ITALY

«Il 2024 sarà certamente l'anno del made in Italy. Lo scorso anno abbiamo combattuto l'inflazione però l'inflazione, lo voglio dire con franchezza, è dietro le spalle. L'anno per quanto ci riguarda si è concluso a dicembre con un tasso tendenziale dello 0,5%, la media europea è 2,9%; Francia, Germania e Spagna sono tra 3% e 4%.

Abbiamo visto l'inflazione 2022-23 arrivare a livelli mai immaginabili, ma il 2024 sarà un anno in cui a livello europeo e anche in Italia l'inflazione dovrebbe ricondursi a livelli sostenibili, così come i tassi di interesse bancari, se la Bce ci aiuta in questo percorso.»

9 gennaio 2024

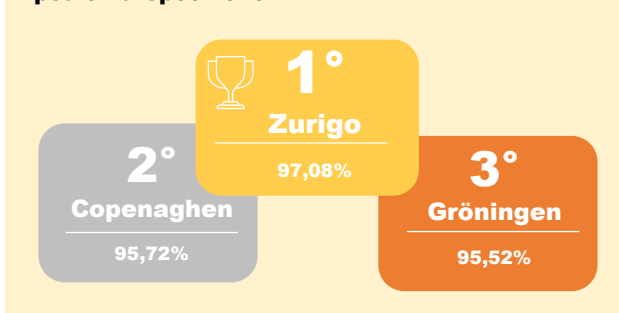
Come si vive nelle città europee. Verona al primo posto in Italia

Qualità della vita nelle città europee 2023

Il sondaggio europeo rileva la **qualità della vita** percepita dai cittadini in **83 centri urbani**, di cui sei italiani (Palermo, Napoli, Roma, Bologna, Torino, **Verona**). Il report è stato pubblicato per la prima volta nel 2007, l'indagine rileva l'opinione soggettiva dei cittadini in relazione a determinati aspetti della propria vita. I risultati fotografano, quindi, il **livello di soddisfazione percepita dai cittadini**, non raccoglie informazioni statistiche oggettive sulla qualità dei servizi o l'ampiezza di certi fenomeni urbani.

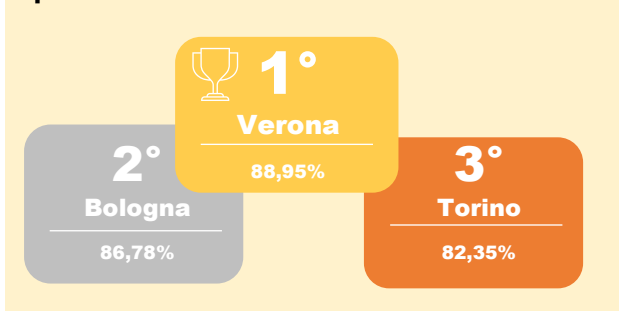
Nell'**edizione 2023** è **Zurigo** la città europea con la migliore qualità della vita percepita dai suoi cittadini (97,08%). Seguono **Copenaghen** (Danimarca) e **Gröningen** (Paesi Bassi), dove anche qui oltre il 95% dei residenti dichiara di essere soddisfatto della città in cui vive.

Il podio Europeo 2023



Al contrario la percezione peggiore si registra tra gli abitanti di **Palermo, Atene e Istanbul** dove solo il 65% (o meno) afferma di essere soddisfatto di vivere nella propria città. Con grandi differenze nel benessere percepito all'interno dello stesso paese, in particolare in **Italia**, Turchia e Grecia: nel nostro Paese, ad esempio, le percentuali di residenti soddisfatti della città in cui vivono oscillano tra **l'89% di Verona** e il 62% di Palermo, registrando una differenza di 27 punti percentuali. **Verona** è l'unica città in Italia ad andare **oltre alla media europea** che raggiunge **l'87%**, preceduta a livello europeo soprattutto dalle città del Nord continente. Dietro alla città scaligera, invece, si piazzano Berlino (86 %), ma anche Barcellona, Londra, Parigi e Bruxelles.

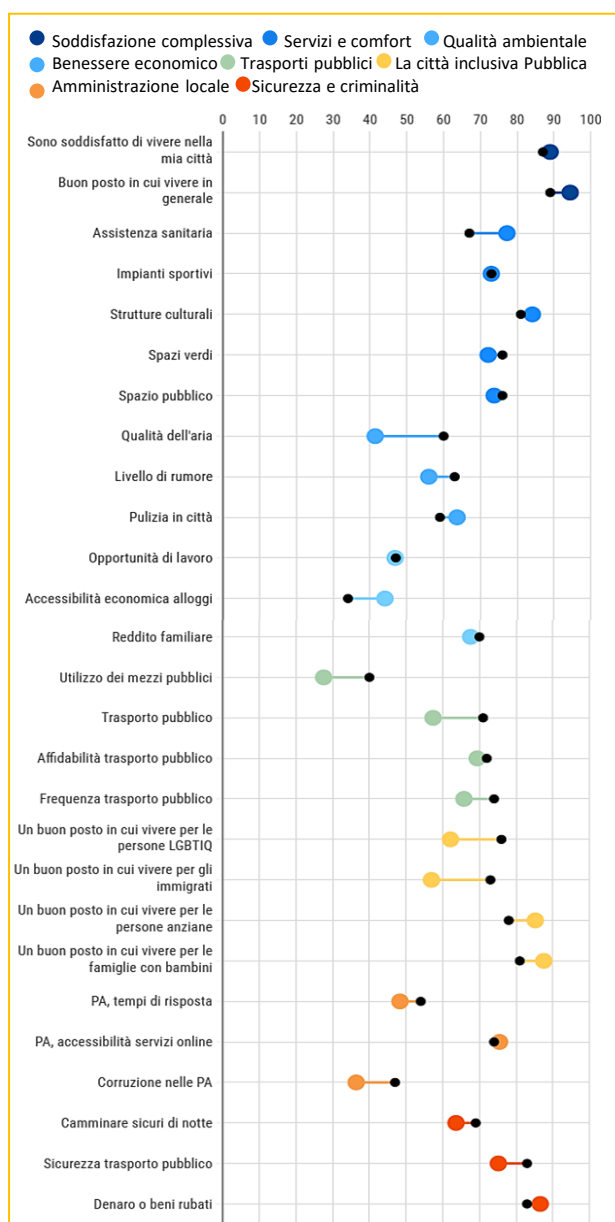
Il podio Italiano 2023



La pagella di Verona

Il **capoluogo scaligero**, rispetto ad altre **città**, arranca un po' sulla soddisfazione dei **trasporti** e la qualità percepita della **pubblica amministrazione**, sebbene venga alquanto apprezzata l'accessibilità ai servizi online. Va molto meglio, invece, nell'ambito dell'**assistenza sanitaria**, 77,23% di cittadini soddisfatti contro una media di 67%. Inoltre, Verona risulta tra le **migliori città europee** dove far **crescere i figli** (87,56%), meglio della stessa Zurigo e Monaco di Baviera, registrandosi tra le città **più accoglienti**.

[Scopri la classifica completa.](#)

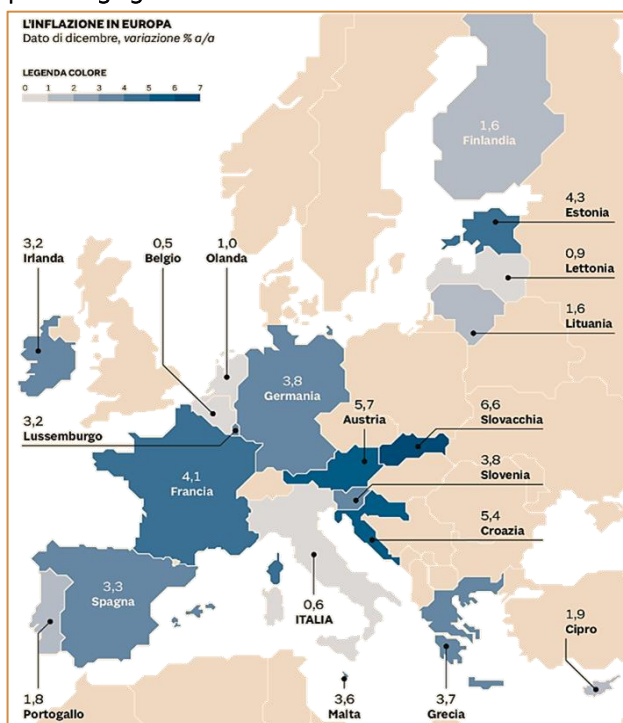


FOCUS DELLA SETTIMANA

Europa, i prezzi accelerano ma è una illusione aritmetica

L'inflazione di Eurolandia di dicembre è stata pari al **2,9%** contro il 2,4% di novembre. Un incremento atteso: il consensus degli analisti puntava anzi al 3%, per cui le reazioni dei mercati non sono state negative: non c'è nessuna ripresa dell'inflazione tale da modificare l'orientamento della politica monetaria. La **Banca centrale europea** aveva già anticipato un **rialzo "numerico" dell'inflazione**, legato al fatto che un anno fa gli indici hanno iniziato a scendere rapidamente. Al punto che, se per ipotesi i prezzi - gli indici, più precisamente - restassero a gennaio fermi allo stesso livello di dicembre, l'inflazione di Eurolandia salirebbe ancora, sia pure marginalmente, e si porterebbe al 3,1% annuo, (e l'inflazione core fino al 4,2%), anche se calerebbe dello 0,4% nei tre mesi. L'anomalia scompare negli **indici core**. Il meno completo - che **esclude** tutti i prezzi slegati dalla politica monetaria: **energia, alimentari, tabacco e alcool** - è **salito del 3,4%**, contro un incremento del 3,6% nel mese di novembre. A determinare il rialzo sono state quindi le **voci più volatili**: l'**accelerazione dei prezzi degli alimentari non lavorati**, saliti del 6,7%, dal 6,3% del mese precedente, e la **frenata meno brusca dei prezzi dell'energia** che a novembre risultavano in flessione, su base annua, dell'11,5%, e a dicembre del "solo" 6,7%. Più interessante, ai fini della valutazione della futura **politica monetaria**, è l'andamento dei **prezzi dei beni manifatturieri**. Hanno rallentato ancora, salendo del 2,5%, contro il 2,9% di novembre. L'aumento delle tariffe turistiche, tipiche di dicembre - e passivamente seguite dall'indice armonizzato ma non da alcuni indici nazionali - non ha inciso sull'inflazione dei servizi, che è la più tenace: i prezzi sono cresciuti del 4% annuo, la stessa velocità di novembre. Per isolare l'andamento dell'inflazione da queste **anomalie "aritmetiche"**, e per meglio valutare l'andamento dei prezzi, è utile **calcolare l'inflazione trimestrale e semestrale** (senza annualizzarla, come di consueto, perché i risultati sarebbero inverosimili: non si può pensare che i prezzi dell'energia possano calare a ritmi analoghi a quelli passati). L'**indice dei prezzi di Eurolandia** risulta, nell'ultimo trimestre dell'anno, in calo dello 0,3%, mentre l'**indice core** è salito dello 0,1%. L'inflazione sottostante mostra prezzi dei **beni industriali** in rialzo dello 0,5% - in sostanza coerenti con l'obiettivo del 2% - e prezzi dei servizi in calo dello 0,2%. Nei **sei mesi**, invece, l'**indice complessivo, il core, i beni industriali e i servizi** sono tutti **cresciuti dello 0,5% semestrale**. Anche ipotizzando una frenata meno intensa, come prevede la Banca centrale europea, si può immaginare che l'**inflazione** possa tornare **verso l'obiettivo** in termini relativamente brevi. Le **proiezioni di dicembre della Banca centrale** prevede per il 2024 un'**inflazione**, in questo caso però la **media dell'intero anno**, pari al **2,7%**. Centrare l'**obiettivo del 2%** non è però l'obiettivo della politica monetaria la quale vorrà assicurarsi che questo ritorno sia sostenibile nel tempo. Il rischio che i prezzi si surriscaldino con la lentezza tipica con cui reagiscono alle sollecitazioni della politica monetaria

a causa di una **vittoria dichiarata troppo presto** è troppo forte. È dunque molto probabile che il **taglio dei tassi** sia molto **graduale**. La **Bce** avrà bisogno di assicurarsi che le **pressioni sui prezzi** siano tutte **sotto controllo**. Finora la stretta sui tassi ha portato a una riduzione della **base monetaria**, tornata ai livelli del 2021, e dell'**offerta di moneta**: a novembre M1 era in calo del 9,3% annuo e M3 dello 0,7%. Il rialzo del **costo del credito**, giunto al 5,27% a ottobre e al 5,23% medio a novembre ha favorito una moderata **flessione dei prestiti** alle imprese non finanziarie (-0,8% annuo a novembre dal -1,3% di ottobre). I **prezzi alla produzione** sono in generale in **deflazione** da maggio, anche se per i **beni al consumo** risultavano a ottobre ancora in **aumento del 3,4%** (ma del 2,8% per i beni core). È il **mercato del lavoro**, sostenuto anche da fattori che nulla hanno a che fare con la domanda, a **preoccupare** allora la **Bce**: i **salari negoziati**, la cui rilevazione è però ferma a settembre, risultavano ancora in **aumento** a una **velocità più elevata dei prezzi**: **+4,7%**, contro un'**inflazione del 4,3%**; mentre l'**occupazione continua a salire** e la **disoccupazione è ai minimi**. Al momento il recupero del **potere d'acquisto** è **positivo**, perché può sostenere il **benessere economico** dei consumatori e una **domanda** compressa dalla **politica monetaria restrittiva**, ma gli eccessi potrebbero far ripartire l'inflazione. La **politica monetaria** resterà quindi molto cauta anche in questa fase in cui il raffreddamento dei prezzi, malgrado i dati "alterati" di ieri, sembra andare avanti. Gli analisti si aspettano quindi un **primo taglio dei tassi non prima di giugno**.



LA RUBRICA DELL'ECONOMIA SOSTENIBILE

Trasporti via nave più cari: in Europa ora si pagano le emissioni di CO2

Il 2024 comincia in salita per i **costi di trasporto** di merci e materie prime, appesantiti non solo dall'impatto della crisi nel Mar Rosso ma anche da nuovi **obblighi di pagamento per le emissioni di gas serra**, che riguardano tutte le grandi navi che toccano un porto europeo. Di fatto è una tassa, anche se tecnicamente non è corretto definirla così, che gli armatori hanno già provveduto a scaricare a valle, imponendo ai clienti l'ennesimo sovrapprezzo sui servizi: una **"emission surcharge"** che per una maxi petroliera in arrivo dal Golfo Persico può spingersi fino a 200mila euro a viaggio, secondo stime di Clarkson Research.








Costi alle stelle. Per una portacointainer che fa la spola con l'Asia il conto a fine anno supererà facilmente 800mila euro, prevede Dnv. Ed è probabile che lieviterà fino a **2 milioni e più dal 2026**, quando le nuove norme andranno del tutto a regime, imponendo di pagare non solo per l'**anidride carbonica** dispersa in atmosfera (al 100% sulle rotte interne e al 50% per quelle extra Ue), ma anche per le **emissioni di metano e ossidi di azoto**. L'**Unione europea** ha previsto un'**introduzione graduale degli oneri**: per quest'anno si paga solo il 40% del dovuto, con regolamento differito al 2025, l'anno prossimo si salirà al 70% e il successivo si arriverà al 100%. Ma il processo ormai è partito, nonostante le richieste di rinvio, che erano arrivate da più parti: dal 1° gennaio i trasporti marittimi sono entrati nel **sistema Ets**, in cui dal 2005 oltre 10mila imprese sono obbligate a scambiare **"diritti di inquinamento"**. Per le navi non ci sono quote gratuite. Sono chiamati a pagare **le emissioni di CO2** tutti i mezzi commerciali con stazza lorda superiore a 5mila tonnellate, compresi i traghetti e le navi da crociera, a prescindere dalla bandiera e dalla nazionalità dell'armatore: perché scatti l'obbligo basta una breve sosta in un qualsiasi porto dello Spazio economico europeo (oltre agli scali Ue, quelli di Islanda e Norvegia, ma non del Regno Unito).

L'allarme dell'Italia. L'Italia, insieme ad altri sei Paesi affacciati sul Mediterraneo (Grecia, Spagna, Portogallo, Croazia, Cipro e Malta), aveva scritto alla Commissione europea lo scorso ottobre, in allarme soprattutto per il rischio che alcuni porti possano essere disertati a vantaggio di altri in territorio extra Ue. Nel nostro Paese si teme in particolare per Gioia Tauro, importante polo di transhipment, oggi penalizzato anche dalla fuga di navi dal Mar Rosso, che riduce i passaggi dal Canale di Suez. Bruxelles ha fatto qualche concessione, addebitando parte delle **emissioni di CO2** anche per le soste nei porti di Tangeri (in Marocco) e Port Said (Egitto). Ma le preoccupazioni non sono scomparse. Intanto i costi hanno iniziato a salire. Le maggiori società marittime hanno imposto un **sovrapprezzo per la CO2** fin dal primo trimestre di quest'anno, anche se in base alle norme Ue potranno acquistare i **"diritti di inquinamento"** fino al

30 settembre 2025: un tempo molto lungo, che consente di sfruttare le fasi di mercato più favorevoli, specie se le attuali condizioni di volatilità dei prezzi continueranno. I diritti sulla CO2 (EUA), che oggi scambiano intorno a **75 euro/tonnellata**, nel 2023 si erano spinti a **livelli record** oltre 100 euro a febbraio, per poi crollare sotto 70 euro a dicembre. Gli **emission surcharge** sono una sorta di rimborso anticipato delle spese: un importo che viene riscosso subito, in misura più o meno elevata a seconda della rotta di navigazione, del tipo di trasporto e anche dell'armatore (ben pochi hanno esplicitato nel dettaglio il metodo con cui lo calcolano). Nel trimestre corrente per i container trasferiti dall'Asia al Mediterraneo si va dagli 11 euro per TEU (i contenitori da 20 piedi) richiesti da Maersk ai 23 euro fissati da Evergreen, mentre tra Europa e Nord America il minimo è 23 euro – sempre per Maersk, che ha ridotto notevolmente le tariffe rispetto alle stime iniziali – per arrivare ai 40 euro e più di CMA, Cosco e OOCL, secondo la testata specializzata The Loadstar. MSC chiede 17 euro/TEU tra Asia e Mediterraneo, Hapag Lloyd 22 euro (il doppio di quanto aveva preventivato a ottobre). Sono cifre che si vanno a sommare ad altre voci di costo in rapido aumento: gli armatori stanno applicando nuovi **surcharge** anche per la **crisi nel Mar Rosso**, sia sulle rotte interessate dagli attacchi Houthi sia per i trasporti che vengono deviati, passando intorno all'Africa per raggiungere l'Europa. Il rischio elevato ha inoltre fatto **decuplicare** in un mese i **costi assicurativi** per le navi che transitano davanti alle coste yemenite.

I prezzi nel resto del mondo. A livello globale d'altra parte i noli rimangono piuttosto bassi, dopo essersi riportati nel 2023 a livelli pre pandemia. Almeno per ora il **supplemento CO2** avrà quindi un peso relativamente contenuto sui **costi di trasporto**: intorno al 3-4% in media, stimano gli analisti. Per Drewry l'esborso totale ammonterà a **3,6 miliardi di dollari nel 2024** e salirà a **9 miliardi nel 2026**. Tutto dipende però dal costo della CO2, che in futuro potrebbe impennarsi ben oltre i livelli attuali con il ritiro progressivo delle quote dal mercato e nuovi settori coinvolti nel **sistema Ets**. **Il fine è nobile**: se **inquinare costa caro**, l'impiego di combustibili fossili viene scoraggiato e la **decarbonizzazione** accelera il passo. Per le navi, responsabili di circa il 3% delle emissioni di CO2, non sarà comunque una passeggiata. Oggi solo il 6,5% della flotta globale può usare **carburanti alternativi** e nella maggior parte dei casi si tratta comunque di Gnl fossile, fa notare Dnv. Altre soluzioni, come il metanolo, l'ammoniaca o l'idrogeno, non sono ancora disponibili su larga scala. E soprattutto sono **costosissime**: **nella versione "verde"**, prodotta con **energie rinnovabili**, costano da 4 a 9 volte più dei carburanti tradizionali.

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 23/III Trim 22)	-2,7% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-1,1% (Ottobre 2023/Ottobre 2022)
 EXPORT	-1,48% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-3,53% (III Trim 2023/III Trim 2022)	+3% (Ottobre 2023/Ottobre 2022)
 IMPORT	-5,78% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-16,42% (III Trim 2023/III Trim 2022)	-9,2% (Ottobre 2023/Ottobre 2022)
 OCCUPAZIONE (15-64 anni)	68,3% (2022)	67,8% (2022)	60,1% (2022) 61,8% (Novembre 2023)
 DISOCCUPAZIONE (15 anni e oltre)	3,2% (2022)	4,3% (2022)	8,2% (2022) 7,5% (Novembre 2023)
 DISOCCUPAZIONE GIOVANILE (15-24 anni)	11,2% (2022)	13,4% (2022)	23,7% (2022) 21,0% (Novembre 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