Confartigianato Imprese Veneto

IMPRESE ARTIGIANE: INNOVARE SI PUÒ...

POSITION PAPER

IN PILLOLE

INFRASTRUTTURE FISICHE E DIGITALI

CONTESTO

Il Veneto è un punto di snodo cruciale nella rete transeuropea di trasporto (TEN-T), intersecando tre corridoi principali (Scandinavo-Mediterraneo, Baltico-Adriatico, Mediterraneo) e vantando nodi infrastrutturali strategici come gli **interporti** di Verona e Padova; i **porti** di Venezia e Chioggia; gli **aeroporti** di Venezia, Treviso e Verona, gli **assi ferroviari** Trieste-Venezia-Milano, Venezia-Napoli, Verona-Monaco, Venezia-Trieste-Lubiana, Venezia-Udine Vienna; la **rete autostradale** (A4, A13, A22, A31, SPV, A27, A28).
Il sistema dei trasporti veneto è riconosciuto come un'eccellenza a livello nazionale e internazionale; tuttavia, i km per abilitante della rete autostradale e ferroviaria sono inferiori a quelle lombarde ed emiliane. Analogo discorso per la performance in campo logistico, nonostante Padova e Verona primeggino a livello nazionale.

CRITICITÀ

Il quadro generale è preoccupante. L'aumento esponenziale del commercio elettronico ha generato un'impellente necessità di consegne nel cosiddetto "ultimo miglio", mettendo **sotto pressione una rete stradale spesso inadeguata**. Nonostante una riduzione del traffico merci con origine e destinazione il Veneto la quota di veicoli teorici medi giornalieri per trimestre sui tratti autostradali interessanti il Veneto è rimasta pressoché invariata dal 2016 al 2023. Il tasso di motorizzazione dal 2018 al 2023 è ulteriormente aumentato mentre la percentuale di **utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti di breve – medio raggio continua ad essere la modalità prevalente.**

La crescita del settore terziario ha incrementato la **domanda di spazi urbani e abitazioni**, e questo nonostante un calo complessivo della popolazione, portando ad un'ulteriore **congestione del traffico verso i capoluoghi di provincia**. L'incremento della ricchezza mondiale ha inoltre alimentato la mobilità e l'offerta turistica, riversando **flussi significativi di visitatori anche nei centri minori**, spesso impreparati a gestirli. Questa combinazione di fattori, unita ai **ritardi nella realizzazione delle infrastrutture strategiche**, ha generato difficoltà crescenti nella mobilità regionale, in particolare per quanto riguarda la viabilità primaria (autostrade e ferrovie), quella secondaria (interprovinciale) e le connessioni ai grandi nodi urbani e logistici.

INFRASTRUTTURE FISICHE E DIGITALI

PROPOSTE 1/5

Infrastrutture materiali. È necessaria una **revisione del PTRC (Piano Territoriale Regionale di Coordinamento approvato con deliberazione del Consiglio Regionale n. 62 del 30 giugno 2020), strumento di coordinamento e indirizzo per la pianificazione sovracomunale veneta, e un contestuale aggiornamento del Piano Regionale dei Trasporti del Veneto** che fornisca una visione a lungo termine per la mobilità e la competitività, attuando il relativo Piano degli Interventi. Va anche tenuto presente che il Veneto è al centro di importanti investimenti, come il Contratto di Programma tra MIT e ANAS 2021-2025, che prevede 3,8 miliardi di euro per infrastrutture stradali. Inoltre, i fondi del PNRR (Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza) prevedono oltre 11 miliardi di euro destinati alle infrastrutture in Veneto.
L'"Osservatorio della pianificazione territoriale e urbanistica del Veneto", organismo istituito con compiti di raccolta, gestione e analisi dei dati relativi alla pianificazione urbanistica regionale e comunale, non sembra aggiornato. I comuni dovrebbero trasmettere e aggiornare periodicamente il proprio quadro conoscitivo alla Regione Veneto: la mancata trasmissione rende nullo il Piano degli Interventi, strumento attuativo dei PAT comunali. **Le associazioni di categoria possono avere un ruolo attivo, strategico e perfettamente coerente con le finalità dell'Osservatorio della pianificazione territoriale e urbanistica del Veneto**, pur non avendo un obbligo formale di contribuzione diretta.
La nuova programmazione regionale dovrà operare lungo 6 assi strategici:

1. **Nodo di Verona** (Brennero, aeroporto, viabilità urbana);
2. **Collegamenti intervallivi** (SPV, A31, linea Vicenza-Schio);
3. **ZLS e logistica** (idrovia, porti, aeroporto Venezia);
4. **Sud del Veneto** (SR10, SS309, Nogara-Mare);
5. **Bellunese** (A27, area logistica, impianti a fune).
6. **L'infrastrutturazione dei nodi e dei poli lungo la Pedemontana veneta** (Vi, Tv).

Tra gli obiettivi principali vanno evidenziati le seguenti priorità:

- **Completamento della rete infrastrutturale dell'"area metropolitana veneta" che andrebbe ridefinita nel suo perimetro funzionale (regionale)** in coerenza con le dinamiche di trasformazione in atto.
- **Efficientamento del trasporto ferroviario e sviluppo delle stazioni-ferroviarie come poli di sviluppo urbano**, potenziando la rete ferroviaria di secondo livello e i relativi punti di interscambio modale.
- **Potenziamento e miglioramento dei servizi su gomma e di navigazione**, modernizzando le tecnologie per l'interoperabilità e rafforzando l'integrazione tra il trasporto pubblico regionale di linea e non di linea.
- **Realizzazione dell'Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC).** La linea Brescia-Verona-Padova deve essere efficientata, in particolare superando le criticità dell'attraversamento di Vicenza e della definizione dell'attraversamento di Padova. **Realizzazione dell'AV nella tratta Bologna-Padova**.

INFRASTRUTTURE FISICHE E DIGITALI

PROPOSTE 2/5

- **Istituzione di una cabina di regia per censire e gestire i divieti di circolazione e i trasporti eccezionali** con una piattaforma digitale su tutta la rete stradale veneta.
- **Armonizzazione degli interventi sulla viabilità,** con particolare attenzione alle aree di sosta per il traffico pesante e la viabilità di adduzione.
- **Valutazione dell'adozione di soluzioni tecniche innovative per la viabilità**, come i semafori a quattro tempi nelle città, per migliorare la fluidità del traffico, individuando inoltre corsie preferenziali per migliorare la velocità commerciale del trasporto pubblico locale di linea e non di linea.

Le Priorità urgenti riscontrate sono:

- **Accessibilità al Brennero (A22 e ferrovia Fortezza-Verona).** Opera strategica internazionale, con un costo di 1.993 milioni di euro per il lotto 4 della ferrovia (in fase di progettazione preliminare con ultimazione prevista nel 2026) e **la realizzazione della terza corsia sull'A22**. Questa opera presenta criticità finanziarie legate al rinnovo della concessione e ritardi da parte della Regione Trentino-Alto Adige.
- **Accessibilità al nodo urbano di Verona**. Include la realizzazione della Strada Mediana (ferma allo studio di fattibilità) e la variante alla SS12 (costo 263 milioni di euro, in definizione procedura di finanziamento).
- **Prolungamento A31 Valdastico verso Nord**. Progetto con un costo di 1.299 milioni di euro per il lotto 1 (in progettazione definitiva). Il lotto II (Pedemonte-Rovereto) è in discussione per il tracciato e manca di risorse, affrontando difficoltà tecniche, politiche e finanziarie. In alternativa si rende necessario riprendere l'ipotesi della Valsugana autostradale.
- **Integrazione modale dell'aeroporto di Venezia.** Il progetto prevede la realizzazione di un anello ferroviario di circa 8 km. I lavori sono in corso con conclusione prevista per il 2025. Finanziamento di 644 milioni di euro, di cui il 25% da PNRR.
- **Efficientamento dei porti di Venezia e Chioggia.** Inclusi gli interventi legati alla ZLS (Zona Logistica Semplificata). Costo di 934 milioni di euro, con il 51% da PNRR e conclusione prevista per il 2026.
- **Completamento SR10 e Monselice-mare (SR104).** Opere per migliorare l'infrastrutturazione viaria del basso padovano, con un costo di 165 milioni di euro per il primo lotto della SR10, in procedura di gara.
- **Adeguamento SS309 Ravenna-Venezia (Romea).** Considerata una delle strade più pericolose d'Italia. Prevede un costo di 437 milioni di euro per il potenziamento e la messa in sicurezza. È in corso l'interlocuzione per una variante non a pagamento.
- **Valutazione prolungamento autostrada A27 verso nord.** Progetto bloccato dal 2016 per ragioni politiche e tecniche, nonostante l'interesse del sistema economico-produttivo. Si richiedono verifiche di fattibilità e un'interlocuzione con i governi austriaco e tedesco.

INFRASTRUTTURE FISICHE E DIGITALI

PROPOSTE3/5

LE SPECIFICITÀ TERRITORIALI: UN MOSAICO DI CRITICITÀ

Belluno

Conflitto tra lo sviluppo economico e la tutela ambientale. Sebbene il tessuto produttivo riconosca la necessità di potenziare gli sbocchi infrastrutturali verso nord, i progetti si scontrano con una forte opposizione legata alla salvaguardia del paesaggio da parte di alcune associazioni ambientaliste a volte non del territorio. Questa situazione ha causato gravi ritardi nella realizzazione di opere strategiche, la cui urgenza è accentuata dall'appuntamento con i Giochi Olimpici Invernali.

Mancanza di uno sbocco autostradale verso Nord, che potrebbe essere risolto in assenza della prosecuzione dell'A27 con un asse autostrade Valsugana-Feltre-Belluno-A27, su cui innestare gli assi verticali lungo le valli alpine e i relativi rafforzamenti delle comunicazioni intervallive.

Sviluppo della rete di piste ciclabili in un'ottica di fruibilità non solo per i turisti, ma anche per i residenti.

Investimenti per il consolidamento della fragilità del territorio che in più punti della provincia è soggetto a smottamenti e frane.

Padova

Potenziamento delle reti stradali e autostradali, considerate un fattore chiave per la competitività del sistema produttivo locale (quarta corsia Mi-Ve; terza corsia Bo-Pd; Strada statale 10 "Padana Inferiore", Statale del Santo (Pd-Bassano-SPV). **Interventi nella restante rete** stradale provinciale che sono prioritari per la messa in sicurezza e l'ammodernamento della viabilità secondaria. Scommessa per il futuro della mobilità si chiama **SMART (Sistema di Mobilità Avanzata a Rete Tranviaria) con il completamento delle nuove linee tranviarie** (SIR3 (Stazione-Voltabarozzo) e SIR2). **Potenziamento delle infrastrutture e dei servizi dell'interporto, favorendo sempre più l'integrazione tra trasporto su gomma e su ferro. sulla doppia transizione, digitale ed ecologica, del sistema produttivo.**

Rovigo

La provincia sconta un'arretratezza significativa in diversi settori infrastrutturali. **La pianificazione portuale è considerata lacunosa e inadeguata,** limitando lo sviluppo di un settore strategico e lasciando la provincia "ferma agli anni '60". **Potenziamento generale di rete viaria e ferroviaria.**

L'economia ittica del basso Polesine, nonostante il suo potenziale**, è penalizzata da una rete stradale insufficiente.** Risulta fondamentale **il completamento della superstrada Verona-Rovigo** fino al mare, con la realizzazione di una **bretella all'altezza di Porto Viro.**

Potenziamento dell'attuale Strada Statale Romea per rafforzare i collegamenti Nord-Sud, come alternativa alla costruzione di una nuova arteria.

INFRASTRUTTURE FISICHE E DIGITALI

PROPOSTE 4/5

Treviso

Tangenziale di Treviso (SR 53 Postumia): è previsto il completamento del "quarto lotto" verso la Feltrina per decongestionare il traffico. A inizio luglio 2025 si è conclusa la procedura di gara per l'affidamento della progettazione dei lavori, ma i tempi di realizzazione dell'opera rimangono in parte indefiniti.
Terraglio Est: con l'appalto aggiudicato per il secondo stralcio, l'avvio dei cantieri è previsto entro l'estate 2025. **L'opera è cruciale per alleggerire il traffico sul Terraglio,** asse fondamentale per la connettività provinciale.
Superstrada "Via del Mare" (SR 89): prevede un collegamento rapido (2x2 corsie) tra l'autostrada A4/A27 e le località balneari.
Necessità di una migliore pianificazione delle infrastrutture stradali di accesso alla Superstrada Pedemontana Veneta (SPV).
Urgenza di potenziare la linea ferroviaria verso est (Treviso-Tarvisio), che corre parallela alla SPV.

Venezia

Porto di Venezia e Chioggia: Asset Strategico con Limiti Strutturali. Il sistema portuale è un asset di rilevanza nazionale ed europea, inserito nei corridoi TEN-T, ma soffre di **gravi problemi operativi e strategici**.
Viabilità Metropolitana: Veneto Orientale e Riviera del Brenta.
Celere completamento della terza corsia A4 e la realizzazione di opere complementari, come il casello di Alvisopoli (oltre a quello già previsto a San Stino) e una bretella di collegamento tra il casello di Cessalto e la SS14 a Ceggia**.**
Il casello di Marano sulla A4 è considerato inadeguato: è necessario il **ripristino del progetto originario a Roncoduro di Paniga.**
Necessaria una bretella tra Stra e Arino di Dolo per alleggerire la SR11 dal traffico pesante.
Persistono criticità sulla viabilità secondaria e si discute della necessità di un terzo e quarto ponte sul fiume Piave.

Verona

Si riscontra una grave congestione infrastrutturale e una pianificazione carente.
Saturazione dell'Autostrada A22 del Brennero: il problema è aggravato da contrasti internazionali (divieti di circolazione in Austria) e limiti ambientali che impediscono l'ampliamento a tre corsie a nord di Bolzano.
Manca **un collegamento diretto tra l'A22 e l'aeroporto Valerio Catullo, collegamento efficiente con la portualità del Tirreno (corridoio Nogarole Rocca - Tirreno). Il completamento della Nogara-Mare (ampliamento SR 10).**
La realizzazione della strada "Mediana" (Nogarole Rocca - Soave).
Si segnalano **criticità della Rete Stradale: la SR 450 è compromessa da veti territoriali, nonostante**

INFRASTRUTTURE FISICHE E DIGITALI

PROPOSTE 5/5

l'apertura del casello di Castelnuovo del Garda sulla A4 possa risolvere parte dei problemi.
Il tratto urbano della A4 soffre di difficoltà nella cantierizzazione del nuovo casello di Verona Sud.
La città è sprovvista di una circonvallazione nord (il progetto della "galleria delle Torricelle" è fermo da anni).
Si lamenta la **mancanza di un censimento unico della viabilità per i trasporti eccezionali e di adeguate aree di sosta per i mezzi pesanti.**

Vicenza
Necessità di investire sulla mobilità pubblica su rotaia in particolare portando a termine l'elettrificazione della linea Schio – Vicenza.
È necessario incentivare l'utilizzo delle autostrade prevedendo **sconti per i pedaggi per automezzi professionali e camion fra i caselli di prossimità** (come avviene per i veicoli privati).
Manca ancora un serio collegamento a nord con il Trentino e pertanto si ribadisce la necessità di arrivare a definire il progetto e la **realizzazione della Valdastico Nord nonché il potenziamento della Valsugana**.
È necessario che si investa nei servizi di trasporto pubblico e nella **realizzazione di parcheggi a supporto di una rete di servizi di intermodalità con il TPL** realizzando maggiori investimenti sulle società di servizio del TPL e garantendo una gestione razionalizzata a livello sovracomunale/provinciale anche **per favorire l'utilizzo dei trasporti pubblici a servizio delle aziende**.
La provincia di Vicenza ha una diffusione capillare di zone industriali/artigianali che potrebbero essere servite da **reti di mobilità leggera** se si realizzassero le infrastrutture come le piste ciclabili, i parcheggi di interscambio con il TPL e l'utilizzo di strade di viabilità minore a favore della mobilità dolce.

INFRASTRUTTURE DIGITALI E RETI URBANE

- **Sviluppo della connettività in tutto il territorio**, con particolare riferimento alle cd zone bianche;
- **Realizzazione di progetti pubblico-privati per la creazione di data center sul territorio.** Le infrastrutture digitali sono abilitanti per le imprese di oggi e domani
- **Promozione di una pianificazione territoriale coordinata che individui i "nodi" del Veneto del futuro**, sui quali investire sia in termini di rigenerazione urbana recuperando siti dismessi pubblici-privati, sia in termini di attrazione di nuove funzioni terziarie (finanza, università, data center, logistica, etc.);
- **Modifica dei regolamenti edilizi in materia di dimensionamenti minimi delle abitazioni con una nuova legge sulla casa**, adeguandoli alle nuove esigenze di numero sempre maggiore di famiglie unipersonali;
- **Programmazione della creazione di attività commerciali e artigianali nelle città**, tenendo conto delle nuove abitudini di consumo e valorizzando le imprese di prossimità.

LAVORO - FORMAZIONE - UNIVERSITÀ

CONTESTO

Il tema del lavoro rappresenta uno dei fronti più urgenti e complessi per il futuro del Veneto, in particolare per il sistema delle imprese artigiane. Le direttrici su cui lavorare sono due: da un lato la **necessità di contrastare la perdita di capitale umano qualificato** (la cosiddetta fuga dei cervelli), dall'altro quella di **gestire efficacemente la crescente complessità demografica e valoriale del lavoro**, soprattutto alla luce della convivenza tra generazioni in azienda. Le istituzioni regionali sono quindi chiamate ad agire su più piani**: facilitare l'insediamento stabile dei giovani e delle giovani coppie, investire in servizi per l'infanzia e per la casa, migliorare la qualità della vita urbana e sostenere una visione moderna e inclusiva della vita lavorativa.** La formazione del capitale umano rappresenta un investimento di lungo periodo, cruciale per la competitività del sistema produttivo veneto e per la vitalità delle imprese artigiane**. Il saper fare è stato, è, e resterà una delle componenti identitarie e distintive dell'impresa artigiana**. Tuttavia, il mutato contesto tecnologico, demografico e culturale richiede che questo sapere, radicato nella tradizione, venga oggi trasmesso, valorizzato e innovato con **strumenti formativi aggiornati**. In questa prospettiva, **il sistema universitario e quello scolastico devono essere messi in condizione di dialogare con l'artigianato in modo nuovo, efficace e continuativo**, superando barriere istituzionali e logiche di segmentazione formativa.

CRITICITÀ

Il concetto di fuga dei cervelli è da superare o quantomeno da rivedere, in favore di una visione più ampia e dinamica: quella della **circolazione dei cervelli**, in quanto il tema più rilevante per l'Italia e il nostro territorio in particolare, è la **difficoltà di attirare persone dall'estero o di trattenere** quelle che decidono di completare il loro percorso formativo nelle Università venete e poi faticano a trovare un impiego. Sul fronte della gestione intergenerazionale, **le politiche pubbliche finora adottate in materia di age management non rispondono pienamente alle esigenze presenti e future**. Gli strumenti proposti, prevalentemente orientati alla sensibilizzazione culturale, sono insufficienti e troppo astratti. Potenziare le forme di narrazione del lavoro nelle imprese artigiane è una leva per aumentare l'attrattività delle imprese. **L'esperienza dell'iniziativa Maestro Artigiano** va nella giusta direzione, ma **non è sufficiente**. Riconoscere che le competenze distintive dell'artigianato non si costruiscono in tempi brevi né si trasferiscono con strumenti standardizzati è un punto di partenza fondamentale. **Preservare, aggiornare e trasmettere le competenze richiede visione**, metodo e un sistema formativo all'altezza delle sfide tecnologiche e demografiche attuali. C'è un oggettivo e concreto **rischio che si verifichi una perdita progressiva del patrimonio formativo professionalizzante** per effetto della riduzione delle iscrizioni ai percorsi coerenti con le specializzazioni artigiane e del progressivo invecchiamento dei lavoratori esperti.

LAVORO – FORMAZIONE – UNIVERSITÀ

PROPOSTE

- **Attivazione di azioni orientate a potenziamento della Bilateralità Artigiana** attraverso specifiche iniziative di collaborazione con la Regione del Veneto anche in co-finanziamento per sostenere politiche di welfare territoriale.
- **Implementazione di un voucher occupazionale** destinato alle piccole e microimprese che assumono giovani con laurea, diploma ITS, IFTS sulla base di un percorso dedicato di inserimento.
- **Creazione di linee di finanza agevolata e strumenti di fiscalità per la continuità aziendale**, attraverso forme di tramissione d'impresa al personale interno o di acquisizione da parte di altre imprese artigiane.
- **Aumento delle risorse per Maestro Artigiano (L.R. 34 del 2018) e dare piena attuazione alla Legge** potenziando questa figura anche in funzione di percorsi di formazione formatori e di cooperazione e scambio internazionale, valorizzando il saper fare artigiano con specifiche iniziative di marketing e promuovendo la cultura dell'artigianato come elemento distintivo dell'identità veneta.
- **Finanziamento, realizzazione e promozione di una piattaforma digitale innovativa, integrata e interoperabile che metta in rete i vari sistemi informatici esistenti** – come il Repertorio Regionale degli Standard Professionali, il portale ClicLavoro, il sistema informativo SILV/SILS e altre piattaforme formative regionali – dotata di un Osservatorio regionale delle competenze.
- Avvio di azioni di co-progettazione all'interno del Coordinamento delle Regioni e della Conferenza Stato Regioni per **definire politiche formative centrate sul repertorio delle competenze distintive delle imprese artigiane e PMI**, mappate anche con il coinvolgimento di Confartigianato e periodicamente aggiornate in funzione dei cambiamenti tecnologici e di mercato;
- Avvio di azioni di co-progettazione all'interno del Coordinamento delle Regioni e della Conferenza Stato Regioni per **avviare un programma per l'adattamento di standard di certificazione delle competenze** al fine di renderle riconoscibili, misurabili e trasferibili.
- **Rafforzamento della filiera professionale con l'istituzionalizzazione della presenza delle imprese artigiane nei percorsi dei** CFP e con l'introduzione del "4+2" che permette di collegare la formazione nei CFP con gli ITS Academy.
- **Rafforzamento del pluralismo formativo in modo coordinato come una risorsa strategica per l'economia regionale**: una gamma ampia e modulare di percorsi (formazione professionale, ITS, lauree triennali, magistrali, master, PhD) consente alle imprese di accedere a competenze differenziate e complementari.
- **Creazione di un Politecnico diffuso regionale su nicchie di mercato o settori altamente innovativi,** inteso come rete di collaborazioni tra università, ITS, centri di formazione tecnica e imprese, capace di garantire percorsi agili, verticali e integrati, in grado di attraversare i confini amministrativi e territoriali, sull'esempio virtuoso di esperienze come il MUNER (Motorvehicle University of Emilia-Romagna).
- **Attivazione di strumenti agili e innovativi per la nascita e il finanziamento delle Academy all'interno delle PMI artigiane** promuovendo partenariati e la creazione di reti di imprese settoriali.

INNOVAZIONE - RICERCA - FILIERE

CONTESTO

Il livello di innovazione del Veneto, secondo la classificazione dell'Unione Europea, si colloca stabilmente nella fascia delle "regioni innovatrici moderate". A prima vista, questo riconoscimento può sembrare un risultato discreto, ma un'analisi più attenta e critica ne mette in evidenza tanto i meriti quanto i limiti strutturali che ostacolano un salto di qualità verso l'eccellenza. **Il Veneto mostra indubbiamente una vitalità imprenditoriale diffusa**, con un tessuto produttivo dominato da piccole e medie imprese, che hanno saputo resistere alle trasformazioni economiche globali grazie a flessibilità e capacità di adattamento. Tuttavia, **questa stessa struttura rappresenta uno dei principali ostacoli a un'innovazione sistemica.** L'adozione di tecnologie avanzate e l'integrazione di processi di ricerca e sviluppo rimangono episodiche, spesso relegate a iniziative isolate o sostenute da incentivi pubblici temporanei, più che frutto di una visione strategica condivisa.

CRITICITÀ

A livello regionale – come ricordano i capitoli 1.6 e 1.8 della S3 Veneto 2021-2027 – le transizioni digitale e sostenibile impongono di agire su quattro nodi strutturali: **capacità di R&S, adozione tecnologica delle PMI, disponibilità di capitale umano qualificato e regia dell'ecosistema innovativo. La lettura dei dati 2022-24 conferma che tali criticità ruotano attorno a tre problemi strutturali: mancanza di una visione strategica condivisa, frammentazione del budget destinato alla promozione dell'innovazione, assenza di un osservatorio sui trend globali e di programmi per l'accelerazione di startup.**
A seguito di un'analisi di confronto tra il Veneto e altre regioni, emerge che Lombardia ed Emilia-Romagna rappresentano oggi benchmark avanzati sui fronti considerati. L'Emilia-Romagna eccelle per visione strategica condivisa e continuità di politiche, la Lombardia per massa critica di risorse e apertura internazionale, mentre **il Veneto mostra punti di forza nel tessuto imprenditoriale ma deve migliorare in coordinamento strategico e concentrazione degli sforzi.**

INNOVAZIONE – RICERCA – FILIERE

PROPOSTE

- **Realizzazione di un Libro Bianco regionale sulle filiere strategiche in Veneto,** ampliando ad esempio il confine dell'agroalimentare al settore secondario e valorizzando il fattore dell'internazionalizzazione.
- **Revisione del modello di governance di Veneto Innovazione (gestione bandi) e Veneto Sviluppo (finanza)** creando un unico istituto di riferimento.
- **Riduzione delle attuali 21 RIR per concentrare le risorse, raddoppiare la dimensione media dei progetti e fornire interlocutori settoriali forti verso i programmi nazionali e internazionali**, rivendendo gli strumenti di governance.
- **Promozione, anche con risorse dedicate, di iniziative di co-progettazione didattica, ricerca applicata e trasferimento tecnologico,** coinvolgendo in maniera stabile le associazioni di categoria e gli atenei ed **estendendo a tutto il Veneto (e, se opportuno, al Triveneto) il processo metodologico e progettuale già sperimentato con i bandi iNEST: selezione di idee negli atenei, pre-accelerazione metodologica, seed grant, mentorship, demo-day e raccordo diretto con il fondo regionale.**
- **Istituzione di un Trend & Scenario Lab a livello regionale,** con il fine di monitorare le tecnologie chiave, tradurre degli impatti sui settori e imprese venete e organizzazione di eventi legati al foresight con imprese e università.
- **Istituzione di un Fondo di co-investimento regionale. In partnership con CDP Venture Capital, fondazioni bancarie e corporate,** il fondo investe in deep-tech, spazio, green e turismo-tech, colmando il gap early-stage e trattenendo i talenti.
- **Realizzazione di un accordo quadro regionale tra Regione, gli uffici universitari per il trasferimento tecnologico, noti anche come uffici di trasferimento tecnologico (UTT) o Technology Transfer Offices (TTO)** (strutture che operano all'interno delle università e degli enti di ricerca con lo scopo di valorizzare economicamente i risultati della ricerca scientifica e tecnologica) **e le associazioni datoriali maggiormente rappresentative.**
- **Potenziamento degli effetti della Legge regionale n. 2 del 5 marzo 2025 sull'attrazione degli investimenti individuando modelli finanziari innovativi** come i Search Fund**, per favorire il travaso di competenze manageriali e professionali nel mondo imprenditoriale delle Pmi**, consentendo la nascita di nuovi leader imprenditoriali che hanno la possibilità di acquisire, gestire e far crescere Pmi con elevato potenziale.

AMBIENTE ED ENERGIA

CONTESTO

Il documento della Regione Veneto del 2024 "Gli impatti socio-economici dei cambiamenti climatici in Veneto" mette in evidenza gli effetti della crisi climatica sul PIL regionale, evidenziando come **la Regione Veneto sia la più penalizzata a livello nazionale in termini di costi economici**. A partire da questa consapevolezza, Confartigianato Imprese Veneto ritiene che **le politiche per la transizione ecologica**, in particolare per quanto riguarda la mitigazione degli effetti del cambiamento climatico e l'adattamento, **possano rappresentare un asset strategico**, capace di incrementare la resilienza e la competitività territoriale e delle singole imprese. A seconda di come le politiche per la transizione ecologica vengono costruite e implementate, possono mettere il tessuto imprenditoriale di fronte a opportunità e/o rischi. **La valutazione degli effetti delle politiche ambientali, nei termini della massimizzazione delle opportunità e della minimizzazione dei rischi, deve essere al centro delle azioni della Regione Veneto**, sia come legislatore sia come rappresentante del nostro territorio nella conferenza Stato – Regioni e nel Consiglio dei Comuni e delle Regioni Europei.

CRITICITÀ

La geografia dei rischi e delle opportunità è fortemente condizionata da tre questioni: la classe dimensionale delle imprese, i sistemi territoriali dove le imprese operano, i settori di appartenenza. **La transizione sta creando, infatti, una stratificazione sempre più marcata tra imprese di diverse dimensioni**, con il rischio di accentuare le disuguaglianze competitive. **La decarbonizzazione presenta sfide significative**, soprattutto per le imprese operanti in settori ad alto rischio di obsolescenza tecnologica. **Le aziende più legate ai processi produttivi ad alta intensità energetica o a modelli di business poco compatibili con gli obiettivi climatici devono affrontare una trasformazione radicale delle proprie attività.** Il rischio di perdita di valore degli investimenti è particolarmente critico: investimenti in tecnologie, impianti e competenze che potrebbero diventare obsoleti richiedono strategie di transizione che spesso superano le capacità finanziarie delle PMI. A questo si aggiunge la **pressione normativa crescente, con regolamentazioni e standard richiesti sempre più stringenti**. Le micro e PMI manifestano inoltre vulnerabilità specifiche legate alle limitate risorse per la ricerca e sviluppo, alle difficoltà nell'accesso al credito per investimenti ambientali e alla carenza di competenze specializzate nella sostenibilità.

AMBIENTE ED ENERGIA

PROPOSTE 1/2

- **Ricostituzione di un gruppo tecnico nazionale per l'aggiornamento del TUA.** La Regione del Veneto, in coerenza con gli obiettivi del proprio Piano di Transizione Digitale e con l'impegno costante verso una pubblica amministrazione più efficiente e un tessuto produttivo più competitivo, potrebbe farsi promotrice di una proposta di revisione del D.Lgs. 152/2006 (Testo Unico Ambientale, TUA), al fine di favorire la piena digitalizzazione delle pratiche ambientali e semplificare gli adempimenti amministrativi in capo alle imprese, chiedendo la costituzione di un gruppo di lavoro ministeriale dedicato.
- Nel 2030 scadranno le concessioni idroelettriche e per la distribuzione di energia nella rete elettrica regionale. **Confartigianato Imprese Veneto chiede che, in Conferenza Stato Regioni, la Regione Veneto sostenga la necessità di mettere a gara distribuzione, concessioni e lavori per costruire una società pubblico-privata regionale** che possa trattenere sul territorio veneto queste risorse. Quest'ultime, tra le altre cose, possono essere investite per accelerare la transizione energetica in Regione Veneto e sostenere la spesa energetica delle PMI, in modo da ridurre in modo strutturale il costo dell'energia.
- A livello europeo è stato adottato il Piano Sociale per il Clima, che ha destinato all'Italia circa 7 miliardi di euro. **Confartigianato Imprese Veneto propone che la Regione Veneto adotti un Piano sociale per il clima regionale, complementare e integrativo rispetto a quello nazionale, dedicato interamente alle PMI**, per supportare finanziariamente i costi per la transizione PMI o incentivare investimenti in FER.
- Le PMI hanno bisogno di competenze tecniche, di processo e gestionali. **Confartigianato Imprese Veneto chiede pertanto che la Regione Veneto, insieme alle organizzazioni di categoria, costruisca una Agenzia per l'Energia e lo Sviluppo Sostenibile a supporto delle PMI.**
- La Regione Veneto, come tutti gli enti pubblici locali, rappresenta un consumatore collettivo, che grazie alla propria spesa può orientare il mercato e garantire una domanda stabile nel tempo di beni. Attraverso i principi del green public procurement. **Confartigianato Imprese Veneto chiede che la Regione eserciti il proprio ruolo dando impulso alla conversione ecologica di intere filiere**, per esempio aumentando le soglie di materiali riciclati negli appalti pubblici, introducendo premialità per materiali derivanti da demolizioni selettive e in generale introducendo principi di responsabilità ambientale territoriale.
- Molte micro e PMI sono inserite in sistemi di economia circolare, dovendo però affrontare complesse problematiche relative ai sottoprodotti. In questo contesto, Confartigianato Imprese Veneto accoglie con favore l'istituzione del **Coordinamento Regionale per l'Economia e lo Sviluppo Circolare (CRESC)** da parte della Regione del Veneto. Tale organismo deve tuttavia assumere un ruolo più proattivo e strategico, superando l'attuale funzione di semplice raccolta e valutazione delle istanze provenienti dalle aziende o dalle filiere produttive. **Chiediamo pertanto che il CRESC venga potenziato** nei seguenti ambiti: **mappatura sistematica delle filiere produttive** presenti sul territorio regionale, con l'obiettivo di identificare, per ciascuna, i principali sottoprodotti generati e le relative potenzialità di riutilizzo; **coordinamento periodico di**

AMBIENTE ED ENERGIA

PROPOSTE 2/2

attività di ricerca e sperimentazione sui materiali, in collaborazione con università, centri di ricerca e aziende, per favorire lo sviluppo di soluzioni tecniche e scientifiche innovative per la valorizzazione dei sottoprodotti; **promozione di piattaforme regionali di scambio dei sottoprodotti tra imprese**, anche appartenenti a settori differenti, incentivando la simbiosi industriale e la creazione di nuovi mercati secondari; **monitoraggio e valutazione dell'impatto ambientale ed economico delle soluzioni attivate**, per orientare le future politiche regionali e individuare buone pratiche replicabili.

- **Presidio della legislazione europea.** Il Green Deal europeo è stato presentato nel 2019 dalla Commissione Europea come una strategia di crescita per realizzare la transizione verde nel nostro continente e raggiungere la neutralità climatica entro il 2050. Tuttavia, nella sua formulazione e attuazione, il piano ha mostrato evidenti limiti di realismo. In questo scenario, Confartigianato Imprese ha più volte sollecitato un cambio di approccio, chiedendo una transizione più graduale, equa e attenta alla diversità del tessuto imprenditoriale italiano ed europeo, che conta un 94% di imprese di micro dimensione. **Chiediamo che la Regione del Veneto supporti il modello di impresa veneto nei tavoli della progettazione legislativa con particolare attenzione ai specifici dossier.** (es. Direttiva sull'efficienza energetica (EED), Regolamento ecodesign – Regolamento UE 2024/1781, Diritto alla riparazione, Strategia Europea per il tessile sostenibile e circolare ...).

TURISMO E CULTURA

CONTESTO

Il turismo rappresenta un pilastro strategico per lo sviluppo economico e occupazionale del Veneto, prima regione italiana per presenze turistiche (73,5 milioni nel 2024, il 15% del totale nazionale). Il sistema turistico regionale è ampio e articolato, con oltre 30 mila imprese (prevalentemente micro e piccole), **una filiera complessa e forti connessioni con altri settori economici**. **L'artigianato veneto gioca un ruolo chiave all'interno di questo sistema** con le proprie aziende che contribuiscono in modo diretto e indiretto all'offerta turistica regionale, arricchendola con prodotti, servizi e competenze distintive. Il "saper fare" artigiano è riconosciuto come valore identitario del territorio e leva competitiva per il turismo esperienziale e sostenibile.

CRITICITÀ

Il sistema turistico veneto vive di alcune criticità di diversa natura, con peso diverso rispetto alle diverse destinazioni turistiche.
Overtourism: le città d'arte e le destinazioni culturali soffrono di sovraffollamento provocando un uso competitivo dello spazio tra residenti e turisti, portando ad un naturale peggioramento dell'esperienza turistica e aumentando costi di gestione e degrado delle attrazioni.
Frammentazione dell'offerta: il turismo veneto, sotto il profilo geografico e organizzativo, è composto da realtà molto eterogenee e spesso poco coordinate. Tale situazione comporta una difficoltà strutturale da parte degli enti e delle realtà che si occupano di turismo a costruire prodotti integrati e destagionalizzati.
Accessibilità limitata: molte aree interne o minori sono escluse dai principali flussi turistici a causa di infrastrutture e mobilità carenti.
Digital divide e mancanza di cultura data-informed nelle imprese: nonostante l'elevata presenza di tecnologie digitali, molte PMI faticano a orientarsi verso modelli di e-tourism.
Difficoltà di accesso ai finanziamenti: i meccanismi di sostegno economico sono rivolti prevalentemente alle imprese turistiche legate al commercio o all'ambito agricolo e risultano poco efficaci per le micro e piccole imprese, spesso penalizzate da criteri poco aderenti alla loro realtà.
Adattamento lento ai nuovi modelli di business: molte imprese artigiane non sono ancora pronte a rispondere alle nuove domande del mercato turistico o a riposizionarsi in filiere di valore.

TURISMO E CULTURA

PROPOSTE

- **Confartigianato Imprese Veneto chiede una modifica della Legge regionale sul turismo (n.11 del 14 giugno 2013)** per valorizzare il turismo slow ed esperienziale e integrarlo maggiormente con la filiera artigiana, coinvolgendoci nel tavolo tecnico regionale.
- **Incentivi alla costruzione di nuovi prodotti turistici trasversali dal punto di vista geografico e tematico**, che colleghino le grandi destinazioni con l'entroterra e le aree minori, valorizzando esperienze autentiche, produzioni locali e standard di qualità condivisi.
- **Potenziamento dell'approccio data-informed e dell'attività dell'Osservatorio regionale Federato** per la creazione di policy e il loro monitoraggio
- **Creazione di nuove forme di Mobilità sostenibile** e accessibile (MaaS) – prevedendo ad esempio una Card trasporto turismo veneto
- **Ampliamento dell'accesso ai finanziamenti** per aiutare le imprese artigiane a innovare il proprio modello imprenditoriale, integrando ICT, sostenibilità e orientamento al mercato turistico.

TERRITORI – SOCIALE – SALUTE

CONTESTO

Partendo da un approccio eco-sistemico che mette al centro il benessere delle persone e delle comunità, Confartigianato Imprese Veneto ritiene che siano necessarie **politiche di sistema in grado di garantire servizi di prossimità alla pluralità di luoghi in cui le persone vivono** e dove le piccole imprese artigiane sono insediate e sente la responsabilità di impegnarsi nel contribuire attivamente perché, nella prossima legislatura regionale, Giunta e Consiglio possano occuparsi nell'offrire concrete risposte. Nella prospettiva integrata *One Health*, **la qualità dei servizi e dell'organizzazione sanitaria sul territorio sono valori che non si possono barattare** inseguendo a tavolino una *"spending review"*. Confartigianato Imprese Veneto, in sinergia con altre associazioni datoriali e con le organizzazioni sindacali che lo vorranno, vuole **contribuire a creare una rete territoriale di servizi e di progetti capaci di ascoltare i bisogni delle persone.**

CRITICITÀ

Tra i maggiori svantaggi competitivi per il Veneto vi è, in primo luogo, una evidente **inadeguatezza istituzionale per una governance integrata del territorio**, che porta con sé **alti costi di coordinamento** con pesanti dispersioni di energie e risorse. Tra questi vanno considerati: una forte **frammentazione amministrativa e una governance istituzionale ancora centrata sugli enti e i loro confini amministrativi**, comunali, ma anche provinciali; pluralità e sovrapposizione di strumenti e tavoli di governance di sviluppo locale nei medesimi territori, previsti dalla Regione, con geometrie variabili, come IPA (programmazione decentrata), GAL (sviluppo rurale), OGD (turismo di destinazione), a cui si aggiungeranno gli ATS (welfare territoriale); **l'assenza di una visione strategica dello sviluppo territoriale** che tenga effettivamente conto dei flussi pendolari giornalieri di persone e di merci e i servizi di welfare territoriale; efficaci risposte territoriali **all'emergenza demografica e carenza di efficaci politiche di integrazione dei migranti.**

PROPOSTE 1/2

SALUTE E SOCIALE

- Confartigianato Imprese Veneto chiede che la Sanità pubblica non arretri, ma anzi si rafforzi per garantire le cure a tutti senza discriminazioni legate alla disponibilità economica.
- Relativamente agli **Ambiti Territoriali Sociali (ATS)** è opportuno **assicurare piena esigibilità dei LEPS**, attraverso servizi di prossimità, con la partecipazione attiva delle Parti Sociali e loro articolazioni, da concordare a livello regionale e di singoli ATS, secondo il principio di sussidiarietà.
- La **sottoscrizione di un nuovo Patto di Sussidiarietà** – orizzontale e circolare – che valorizzi e sostenga l'apporto delle Parti Sociali, delle Organizzazioni di volontariato e del Terzo Settore.
- Completamento dell'iter di **riforma delle IPAB in Veneto** non più rinviabile.

TERRITORI - SOCIALE - SALUTE

PROPOSTE 2/2

- **Piena attuazione del progetto sulle Case di Comunità** previsto dal PNRR dove cittadini e imprese possono trovare servizi sociali e sanitari.

GOVERNANCE DEI TERRITORI E POLITICHE DI SVILUPPO LOCALE

- **Definizione di ambiti territoriali omogenei sul piano socioeconomico, condivisi con le Parti sociali** e le comunità locali e riconosciuti e regolati dal Piano di Riordino Territoriale regionale, coincidenti con le Intese programmatiche d'Area (IPA), a cui dovranno raccordarsi anche i nostri mandamenti.
- **Azioni positive di Ecologia sociale**, intesa come rigenerazione dei legami tra persone, comunità e imprese, con una particolare attenzione ai giovani e al ricambio generazionale delle imprese artigiane.
- Emergenza demografica e politiche coordinate di accoglienza e inclusione sociale dei migranti, attraverso il **coordinamento delle politiche di regolazione degli ingressi, semplificazione amministrativa per il rilascio dei permessi di soggiorno, accompagnamento dei migranti per una integrazione sociale e lavorativa, rafforzando gli organismi regionali, come la Consulta per l'immigrazione, creando sportelli territoriali per la semplificazione in accordo con CAF e sindacati.**
- **Realizzazione di un nuovo Piano casa**, mirato a rispondere all'emergenza abitativa con un coordinamento a regia regionale a partire dalla condivisione delle mappature degli immobili disponibili pubblici e privati e del fabbisogno abitativo. **Orienta**
- **Sviluppo delle politiche urbanistiche verso il recupero del patrimonio edilizio esistente**, attraverso il rafforzamento della misura dei crediti edilizi, introdotta con la L.R. n. 14/2019 "Veneto 2050" per incentivare interventi di rigenerazione urbana. Un confronto con la Regione sull'**applicazione del Fondo sociale per il clima 2026-2032** per la transizione ecologica.

RESPONSABILITÀ SOCIALE DI IMPRESA E DI TERRITORIO

- Creazione condivisa di **una rete territoriale di servizi capaci di ascoltare i bisogni delle persone**.
- Promozione di un nuovo sistema di **welfare fortemente centrato sul benessere territoriale**, capace di mettere a sistema il welfare pubblico, comunitario, aziendale e contrattuale.
- Realizzazione di un **"Patto per il Benessere della montagna"** che individui obiettivi comuni su sanità e welfare/benessere territoriale, contrasto allo spopolamento, servizi di comunità e manutenzione del territorio, con **Assessorato per la montagna e una zona con fiscalità di vantaggio** per la Provincia di Belluno.
- **Ridisegno delle Unioni Montane e degli ATS**, facendone coincidere gli ambiti territoriali, con un maggior coinvolgimento delle comunità locali e delle Parti Sociali.

RAPPRESENTANZA E CORPI INTERMEDI

CONTESTO

L'attuale **modello di relazione con la Regione è debole e frammentato**; le consultazioni sono spesso formali e prive di efficacia, la rappresentanza è a volte ridondante, manca una cultura della valutazione dell'impatto delle politiche. **Si rende necessaria una revisione profonda delle modalità con cui le associazioni interagiscono con le istituzioni regionali e con i territori. Le associazioni di rappresentanza possiedono un patrimonio di conoscenze tecniche sulla vita delle imprese e del lavoro che nessun'altra istituzione oggi possiede**. Tuttavia, questo potenziale rimane in gran parte inespresso a causa di un modello di relazione con le istituzioni regionali che mostra dei limiti.

CRITICITÀ

Consultazioni formali e non sostanziali che troppo spesso si risolvono in mere presentazioni formali di piani economici o provvedimenti già definiti ("presentazione dei piani economici"), piuttosto che in un confronto istruttorio capace di incidere sui contenuti. **Manca una fase di valutazione ex-ante e in itinere delle politiche.** Riscontriamo una **ridondanza nella Rappresentanza: la proliferazione di soggetti**, talvolta poco rappresentativi, rende le modalità di consultazione confusionarie e ne depotenzia l'efficacia. È necessario codificare il sistema della rappresentanza per dare un'investitura formale e un ruolo chiaro a chi rappresenta imprese e lavoratori. Si rileva una **scarsa diffusione della valutazione d'impatto**: la valutazione delle politiche è l'elemento che manca. Le associazioni stesse, a partire da Confartigianato Imprese Veneto, devono dotarsi di strumenti per una valutazione sistematica dell'impatto delle politiche sul territorio, **superando l'autoreferenzialità e fondando le proprie proposte su dati ed evidenze empiriche** sui reali impatti e delle politiche pubbliche.

RAPPRESENTANZA E CORPI INTERMEDI

PROPOSTE

- **Chiediamo una iniziativa legislativa regionale sulle consultazioni pubbliche**, seguendo le migliori esperienze europee e francesi delle "consultations publiques", **che preveda una fase istituzionalizzata di confronto con i corpi intermedi** nella fase istruttoria di tutte le politiche pubbliche regionali.
- Si propone **l'istituzione di Comitati di valutazione in itinere (on-going evaluation), con la partecipazione delle associazioni di rappresentanza, per monitorare e migliorare l'attuazione delle politiche**, mutuando le esperienze positive dei tavoli di governance sui fondi europei, ma anche con funzioni di studio e ricerca preliminari all'iniziativa legislativa regionale.
- **Opportuno l'approfondimento di quali segmenti di attività di alcune politiche regionali possono essere delegate ai corpi intermedi con l'obiettivo di una maggiore efficienza**, anche sulla scorta di analoghe esperienze nazionali (caf, patronati, sicurezza, etc.) e regionali (formazione professionale, progetti europei, etc.)
- **Istituzione di un Tavolo Regionale dei Corpi Intermedi che metta a confronto le associazioni di rappresentanza degli interessi e gli enti del terzo settore sulle materie di competenza della Regione** (economia, formazione, infrastrutture, sanità, assistenza, anziani, fragilità, etc.). Questo nuovo organismo andrebbe **istituito con legge regionale**, dovrebbe essere interamente composto da delegati delle associazioni più rappresentative, con le seguenti funzioni: tavolo permanente di consultazione e confronto fra le associazioni di rappresentanza più rappresentative (imprenditoriali, sindacali e del Terzo Settore), fucina di studi e analisi per supportare la programmazione regionale, valorizzando i centri studi delle associazioni e colmando il vuoto lasciato da istituti come l'Irsev e il Coses, sede per la valutazione ex-ante, in itinere ed ex-post delle politiche pubbliche regionali, offrendo uno strumento per migliorare le decisioni pubbliche attraverso la produzione di valutazioni e analisi di impatto condivise.
  Una ipotesi di denominazione potrebbe essere **OVAPP: Osservatorio Veneto di Analisi delle Politiche Pubbliche.**