



CDP THINK TANK

Focus Territori

L'ECONOMIA LOMBARDA:

le 5 eccellenze da cui ripartire

Febbraio 2021



cdp 

Investiamo nel domani

An aerial photograph of a mountain valley. In the foreground, a small village with several buildings and green fields is visible. In the middle ground, a large, calm lake stretches across the valley. The background is dominated by steep, forested mountains under a clear sky. The overall color palette is dominated by greens, blues, and greys.

Il presente rapporto è stato coordinato da Andrea Montanino. Gli autori sono Simona Camerano, Alberto Carriero, Cristina Dell'Aquila, Laura Recagno, Carlo Valdes.

Si ringrazia CENSIS per la predisposizione degli approfondimenti relativi al contesto di riferimento e al paragrafo Ricerca, formazione e innovazione. Per il Censis hanno collaborato Marco Baldi, Vittoria Coletta e Andrea Amico.

Le opinioni espresse e le conclusioni sono attribuibili esclusivamente agli autori e non impegnano in alcun modo la responsabilità di CDP. Tutti i diritti sono riservati.

Il documento è stato chiuso con le informazioni al 22/02/2021.

Indice

	KEY MESSAGES	4
1	IL CONTESTO DI RIFERIMENTO	6
2	LE ECCELLENZE DEL TERRITORIO	10
	A. Ricerca, innovazione e formazione	10
	B. Servizi finanziari	14
	C. Sistema fieristico	17
	D. Rete aeroportuale	20
	E. Mobilità sostenibile	23
3	OPZIONI PER LO SVILUPPO	26



Key messages

- | La Lombardia rappresenta di gran lunga la prima economia del Paese, con un PIL di quasi 401 miliardi di euro nel 2019, pari al 22,4% del totale nazionale.
- | Da sempre motore economico e snodo fondamentale con l'Europa continentale, anche nell'ultimo ventennio la Lombardia ha evidenziato una capacità di crescita decisamente superiore sia a quella media nazionale (+13,3% vs +4,0%), sia a quella delle regioni del Nord nel loro complesso (+7,4%).
- | Sebbene inserita nel novero delle realtà economiche più dinamiche dell'Europa, già prima della crisi Covid, la “locomotiva” d'Italia mostrava qualche segnale di deterioramento, perdendo competitività rispetto alle aree considerate come “motori d'Europa”, che comprendono regioni quali Baden- Württemberg, Rodano-Alpi e Catalogna.
- | La rilevanza della Lombardia nell'economia del Paese è tale che la ripartenza post-Covid della regione risulta decisiva per accompagnare l'Italia fuori dalla crisi e inserirla stabilmente in un contesto europeo più dinamico.
- | In questa prospettiva, individuiamo 5 ambiti sui quali puntare, che costituiscono delle eccellenze e al tempo stesso “piattaforme” su cui poggiare il rilancio di tutti i settori di attività:
 1. ricerca, innovazione e formazione, considerato che la Lombardia, con le sue università, politecnici, startup, laboratori, grandi aziende, è il principale hub dell'innovazione e della formazione in Italia;
 2. servizi finanziari, da un lato fondamentali per supportare il sistema d'impresa nelle sue esigenze di accesso al credito e di servizi in genere, dall'altra vera opportunità per corroborare il ruolo di Milano come “piazza finanziaria europea”;
 3. sistema fieristico, divenuto elemento di supporto irrinunciabile per lo sviluppo economico del territorio e delle imprese lombarde e per alimentare il processo di internazionalizzazione;

- 
4. rete aeroportuale, che ogni anno movimentata quasi un terzo dei passeggeri aerei nazionali e oltre tre quinti delle merci cargo totali, svolgendo il ruolo cruciale di fattore abilitante per comparti come turismo e commercio in una delle realtà più dinamiche del Paese;
 5. mobilità sostenibile, con la Lombardia, e in particolare Milano, all'avanguardia in Italia e alla costante ricerca di innovazione e di buone performance ambientali.

Il percorso di sviluppo futuro della Lombardia sarà inscindibilmente legato alla sua capacità di sapersi riorientare nel post-Covid. In particolare, la regione sarà chiamata ad affrontare tre sfide: mantenere la capacità attrattiva, colmare il gap con le altre grandi regioni d'Europa, preservare un modello di sviluppo armonico tra Milano e il resto della regione e tra la regione e il resto d'Italia.

Per essere vincente di fronte a queste sfide, la regione dovrà essere in grado di seguire tre strade:

- transizione digitale. Lo sviluppo di un framework digitale d'avanguardia è un passaggio obbligato per potenziare la competitività del sistema produttivo e promuovere l'efficienza della pubblica amministrazione;
- infrastrutture dei trasporti e della logistica. Un'adeguata dotazione infrastrutturale sarà necessaria per supportare la proiezione internazionale del tessuto imprenditoriale e garantire uno sviluppo omogeneo ai territori anche in una logica di integrazione con le altre regioni italiane e con l'Europa;
- transizione ecologica. In un'Europa in cui persone e imprese considereranno con crescente attenzione il tema ambientale, solo confermando gli investimenti rilevanti del passato la regione potrà continuare a essere un polo attrattivo in futuro.



1 Il contesto di riferimento

La Lombardia rappresenta di gran lunga la prima economia del Paese, con un PIL di quasi 401 miliardi di euro nel 2019, pari al 22,4% del totale nazionale¹. Per comprenderne il “peso” si pensi che il Lazio, che segue nella classifica nazionale, registra un PIL di poco superiore ai 200 miliardi.

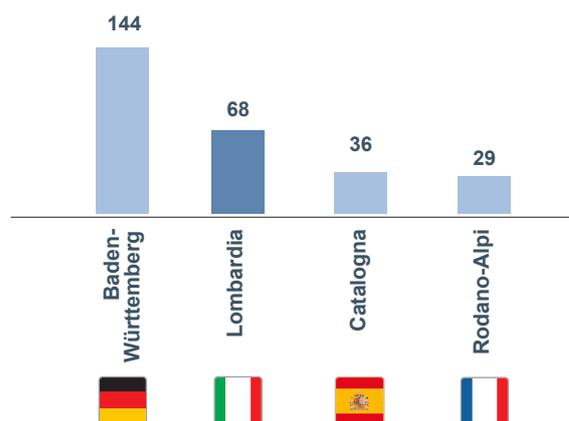
Nella dinamica dell'ultimo ventennio la Lombardia ha evidenziato una capacità di crescita (+13,3%) decisamente superiore sia a quella media nazionale (4,0%), sia a quella delle regioni del Nord nel loro complesso (+7,4%).

Nel confronto europeo, però, la Lombardia ha rallentato la sua crescita rispetto alle altre aree storicamente considerate come motori d'Europa: regioni particolarmente dinamiche accumulate da un modello di sviluppo produttivo simile². A fronte di una crescita del PIL lombardo del 7% circa nel periodo 2015-2018, la regione di Baden-Württemberg in Germania, il Rodano-Alpi in Francia e la Catalogna in Spagna sono infatti cresciute rispettivamente del 9,5%, del 12% circa e di oltre il 9%³.

La Lombardia vanta, comunque, un'eccellenza manifatturiera, con un valore aggiunto lordo di quasi 70

miliardi di euro, che la classifica come seconda solo al Baden-Württemberg tedesco, primo tra i motori d'Europa con oltre 140 miliardi di euro (grafico 1)⁴.

Graf. 01 - Valore aggiunto lordo manifatturiero nei quattro motori d'Europa, 2016 (miliardi di euro)



Fonte: Assolombarda, 2020

La forza della regione è ampiamente riconducibile alla dinamicità della sua base produttiva e alla partecipa-

¹ Istat, Conti economici regionali.

² <https://www.4motors.eu/en/>

³ Eurostat, dati 2015-2018 variazione % del PIL nominale.

⁴ Assolombarda, *Booklet-Italy, Lombardy and Milan*, N°9-Luglio, 2020.

zione al lavoro dei suoi abitanti. In Lombardia opera il 15,8% delle imprese attive italiane, che rappresentano però quasi il 27% dell'export del Paese (circa 127 miliardi di euro nel 2019)⁵. La sola provincia di Milano realizza un valore dell'export paragonabile a quelli dell'intero Piemonte o dell'intera Toscana⁶.

La dinamica crescente dell'export vede la Lombardia avvicinarsi alle regioni europee più competitive, ma ancora lontana dagli oltre 200 miliardi di euro di esportazioni della regione tedesca del Baden-Württemberg. In questo contesto, il commercio estero è particolarmente rilevante per il sistema produttivo regionale perché da questo proviene oltre il 40% del fatturato delle imprese manifatturiere, contro meno di un terzo per le corrispettive tedesche⁷.

Per quanto concerne il lavoro, la Lombardia esprime il 19,3% dell'occupazione nazionale (oltre 4 milioni di occupati il valore medio nell'intervallo gennaio-settembre 2020). Per comprendere l'importanza del mercato del lavoro lombardo basti pensare che raccoglie un numero di occupati paragonabile a quello delle 11 regioni più piccole del Paese. Nell'ultimo decennio dell'era "pre-Covid" l'occupazione lombarda era cresciuta del doppio rispetto alla media nazionale (7,3% contro 3,7%)⁸. Il tessuto imprenditoriale lombardo si caratterizza inoltre per una notevole propensione all'innovazione.

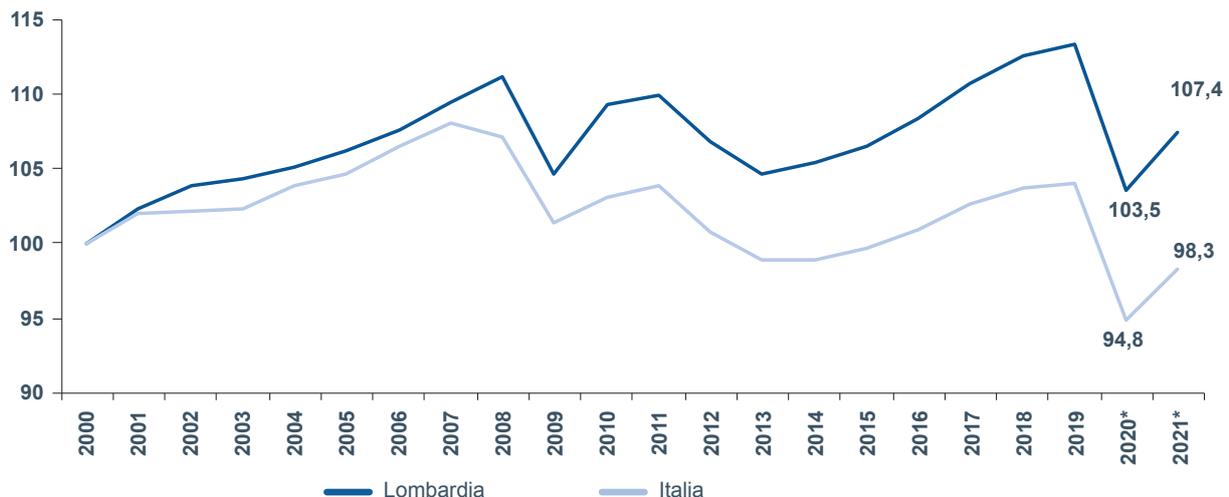
Gli occupati nei settori manifatturieri ad alta tecnologia e nei settori dei servizi ad elevata intensità di conoscenza e ad alta tecnologia sono oltre il 5% sul totale degli occupati a fronte di un dato medio nazionale inferiore al 4%.

A ciò si aggiunga che delle oltre 12 mila start up innovative operanti in Italia, più di 3.200 (26,7%) sono localizzate in Lombardia⁹. In particolare, la natalità delle startup *knowledge-intensive* nella regione è tra le più alte in Europa, se si pensa che nel 2017 il numero di startup innovative ogni 100 mila abitanti era pari a 39 in Lombardia contro le 28 del Baden-Württemberg tedesco. Tuttavia, il tasso di sopravvivenza rimane ancora debole se confrontato con le competitor tedesche, l'83% contro il 90%¹⁰.

Rispetto al quadro descritto e con riferimento alle dimensioni e alla rilevanza economica della regione, la pandemia legata al Covid e le necessarie misure di contrasto stanno determinando un impatto molto pesante sulla Lombardia.

Se si guarda alle prime stime sull'andamento del PIL 2020, la contrazione della Lombardia risulta superiore a quella media nazionale (-9,8% contro -9,2%). La "ripartenza" per il 2021 dovrebbe però essere più robusta (+3,9% contro +3,5%) (grafico 2).

Graf. 02 - Andamento del Pil, 2000-2021 (numero indice 2000=100)



(*) Stima CNA Lombardia
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat e CNA Lombardia

5 Istat-ICE, *Annuario statistico Commercio estero e attività internazionali delle imprese*.
6 Elaborazione Censis su dati Infocamere e Istat, Commercio estero.
7 Cfr nota 4.
8 Elaborazione Censis su dati Istat.

9 Elaborazione Censis su dati Registro imprese-Startup innovative.
10 Assolombarda, *Booklet Ricerca e Innovazione - La Lombardia n el confronto europeo*, N°4-2019.

Il numero delle imprese presenta - tra dicembre 2019 e dicembre 2020 - un saldo negativo di oltre 3 mila unità, concentrate nel commercio, nel turismo, e nella manifattura. Il tasso di deterioramento del credito alle imprese, calcolato da Banca d'Italia a giugno 2020, è dell'1,5%, leggermente inferiore alla media nazionale (1,9%). Il comparto più colpito, in questo senso, è quello delle costruzioni (2,7%), anche se in modo decisamente inferiore alla media nazionale (4,3%).

Il vulnus subito sul fronte delle esportazioni è notevole: -13,4% in valore tra gennaio e settembre 2020. Le previsioni sull'anno vedono però una ripresa nell'ultimo trimestre, con un consolidato 2020 pari al -12,7% e un saldo attivo dell'8,1% per il 2021¹¹.

Tuttavia, già prima della crisi Covid, la "locomotiva" d'Italia mostrava qualche segnale di deterioramento.

Se si considera l'indice di competitività delle regioni europee, elaborato ogni tre anni dalla Commissione europea, la Lombardia è infatti la prima regione italiana in graduatoria, posizionandosi al 145° posto su un totale di 268 regioni. Al tempo stesso, il suo livello di competitività, per la prima volta dalla nascita dell'indice nel 2010, è più basso della media europea (57 vs 60)¹².

Appare dunque evidente come, in un contesto strutturalmente positivo, siano in atto alcune tendenze che potrebbero, se non adeguatamente affrontate, incidere negativamente sul percorso di sviluppo della regione e, di conseguenza, sul resto del Paese.

La rilevanza della Lombardia nell'economia del Paese è, infatti, tale che la ripartenza post-Covid della regione risulta decisiva per traghettare l'economia italiana fuori dalla crisi. Per recuperare il gap di competitività con le regioni europee più avanzate la Lombardia ha l'opportunità di far leva sui propri punti di forza, intervenendo sui fattori che possono permettere il pieno dispiegamento del suo potenziale.

Di seguito vengono individuati 5 ambiti sui quali puntare, sia perché costituiscono delle eccellenze, sia perché possono rappresentare le "piattaforme" su cui poggiare il rilancio di tutti i settori di attività:

1. la ricerca, innovazione e formazione, considerato che la Lombardia, con le sue università, politecnici, startup, laboratori, grandi aziende, è il principale hub dell'innovazione e della formazione in Italia ed uno dei motori dell'innovazione europei insieme a Catalogna e Baden-Württemberg. Si tratta di un asset fondamentale non solo come traino per l'economia lombarda, ma anche come elemento in grado di formare e trattenere il capitale umano in Lombardia nell'era post Covid aumentando la produttività di tutto il sistema-paese;
2. i servizi finanziari, da un lato fondamentali per supportare il sistema d'impresa nelle sue esigenze di accesso al credito e di servizi in genere, dall'altra vera opportunità per corroborare il ruolo di Milano come piazza finanziaria europea in chiave competitiva con Parigi e Francoforte. In questo senso la Brexit e la conseguente ridefinizione degli assetti finanziari europei può rappresentare un'opportunità per l'economia lombarda;
3. il sistema fieristico, divenuto elemento di supporto irrinunciabile per lo sviluppo economico del territorio e delle imprese lombarde e per alimentare il processo di internazionalizzazione. La fiera di Milano è il 3° polo fieristico europeo per dimensioni espositive e la regione conta 13 centri fieristici di rilievo internazionale. Sarà indispensabile ripartire rapidamente aggiornando il format della partecipazione in modalità "blend". Con una parte in presenza ed una da remoto;
4. la rete aeroportuale, che ogni anno movimentata quasi un terzo dei passeggeri aerei nazionali e oltre tre quinti delle merci cargo totali, svolgendo il ruolo cruciale di fattore abilitante per comparti come turismo e commercio in una delle realtà più dinamiche del Paese. Sebbene il settore aereo dovrà attendere per tornare al movimento passeggeri del 2019, la congiuntura Covid può rappresentare per la Lombardia un'occasione per guadagnare un ruolo importante nel com-

11 Stime Prometeia.

12 Indicatore elaborato dalla Commissione europea che ha un valore compreso tra 0 e 100. I dati riportati si riferiscono alla recente edizione del 2019. Questo indice dà una misura della competitività regionale esaustiva, valutata sulla base della capacità di un territorio di offrire un ambiente attraente e sostenibile per le aziende e i cittadini che ci vivono e lavorano. L'indice classifica le performance delle Regioni coprendo

un'ampia gamma di temi, tra cui innovazione, governance, trasporti e infrastrutture digitali, misure di tutela della salute e capitale umano. Si tratta di un indicatore composito (11 pilastri), che oltre a presentare un'analisi della competitività come misura puramente economica, valuta anche alcuni indicatori sociali: welfare, infrastrutture, livello di educazione, funzionamento del mercato del lavoro.

parto cargo anche nel contesto europeo, facendo forza sull'ottimo posizionamento rispetto agli altri scali nazionali;

5. il sistema della mobilità sostenibile, con la Lombardia, e in particolare Milano, all'avanguardia in Italia e alla costante ricerca di innovazione e di buone performance ambientali. La mobilità sostenibile può diventare per la regione un ulteriore elemento di attrattività, un fattore di efficienza per l'economia, un ambito di applicazione per studi e ricerca scientifica e tecnologica.



**RICERCA, INNOVAZIONE
E FORMAZIONE**



SERVIZI FINANZIARI



SISTEMA FIERISTICO



LA RETE AEROPORTUALE



MOBILITÀ SOSTENIBILE



2 Le eccellenze del territorio

A. RICERCA, INNOVAZIONE E FORMAZIONE

Il sistema produttivo lombardo si caratterizza per una spiccata tendenza all'innovazione e alla ricerca di soluzioni innovative e avanzate. La spesa in ricerca e sviluppo è di gran lunga la più alta in valore assoluto

rispetto a tutte le regioni italiane. Nelle imprese e nei centri di ricerca pubblici e privati della Lombardia sono stati investiti 5,2 miliardi di euro, l'1,3% del Pil prodotto nella regione¹³ (grafico 3).

Graf. 03 - Spesa in R&S nelle regioni italiane, 2018 (€ mld e val.% sul Pil)



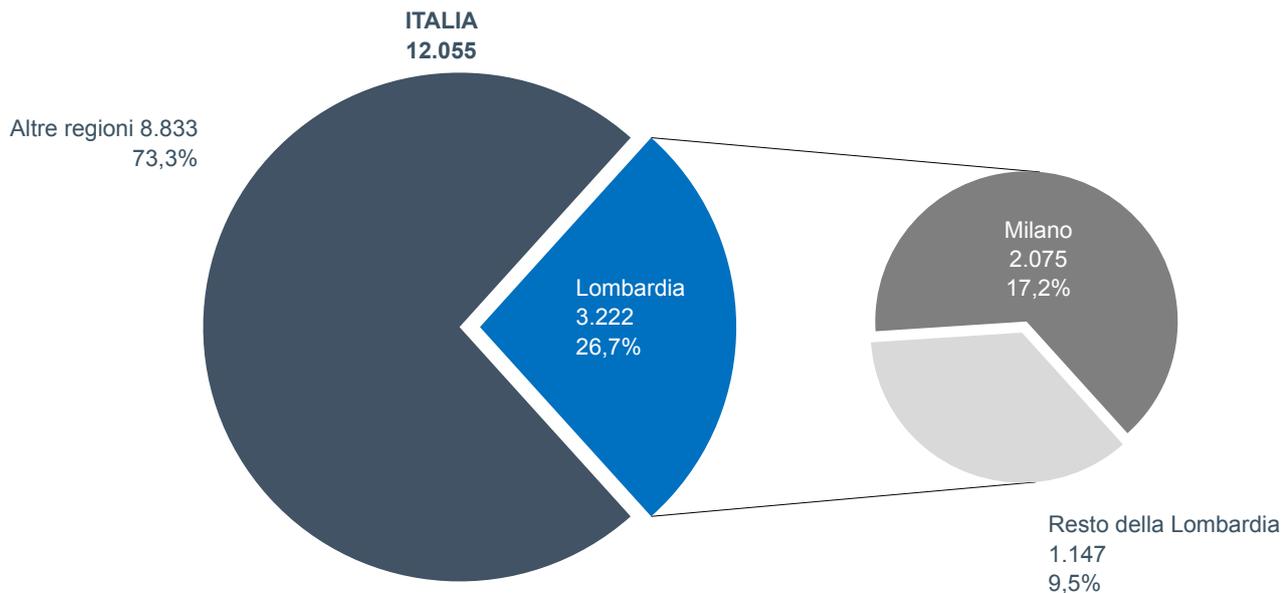
Fonte: elaborazione Censis su dati Istat

¹³ Istat, *Rilevazione statistica sulla ricerca e lo sviluppo nelle imprese*, 2020.

In Lombardia sono impiegati poco meno di 115 mila addetti dedicati alla ricerca, 43 mila (38,1%) direttamente impiegati in centri di ricerca pubblici e privati mentre il resto all'interno di aziende private con mansioni di ricerca e sviluppo. I ricercatori lombardi rappresentano il 21,6% dei ricercatori totali italiani¹⁴.

La propensione verso l'innovazione del tessuto produttivo lombardo è confermata dall'alto numero di startup innovative presenti nel territorio¹⁵. Nella sola Milano, infatti, hanno sede 2.075 startup innovative, il 17,2% del totale (grafico 4).

Graf. 04 - Startup innovative iscritte al registro speciale, 2021 (v.a. e val.%)



Fonte: elaborazione Censis su dati Infocamere

Oltre un quarto delle 12 mila startup nazionali hanno scelto di insediarsi in Lombardia proprio grazie alla presenza contemporanea di quei fattori abilitanti fondamentali per lo sviluppo di una nuova impresa altamente innovativa quali:

- la possibilità di accedere a servizi di eccellenza forniti dai numerosi incubatori di impresa;
- la presenza di un tessuto economico in grado di sostenere e finanziare la crescita delle startup;
- la presenza di centri di ricerca e università di eccellenza in grado di formare il capitale umano che crea e forma le startup;
- la presenza di una fitta rete di relazioni che unisce tutti i protagonisti dell'innovazione creando delle sinergie fondamentali per lo sviluppo di tutte le imprese.

È possibile identificare e misurare l'innovazione presente in ogni sistema produttivo attraverso i dati sui brevetti che certificano e proteggono i nuovi sistemi produttivi e i nuovi prodotti.

Le richieste di brevetto giunte all'ufficio europeo brevetti (European Patent office - EPO) provenienti da imprese, centri di ricerca e ricercatori della Lombardia sono stati quasi 1.500 nel corso del 2019¹⁶, un terzo di tutte le richieste italiane.

Anche la propensione a brevettare, misurata come domande di brevetto inviate per ogni milione di abitanti, è tra le più alte in Italia.

Con 150 domande di brevetti per milione di abitanti presenta un valore doppio rispetto alla media nazionale.

14 Cfr nota 13.

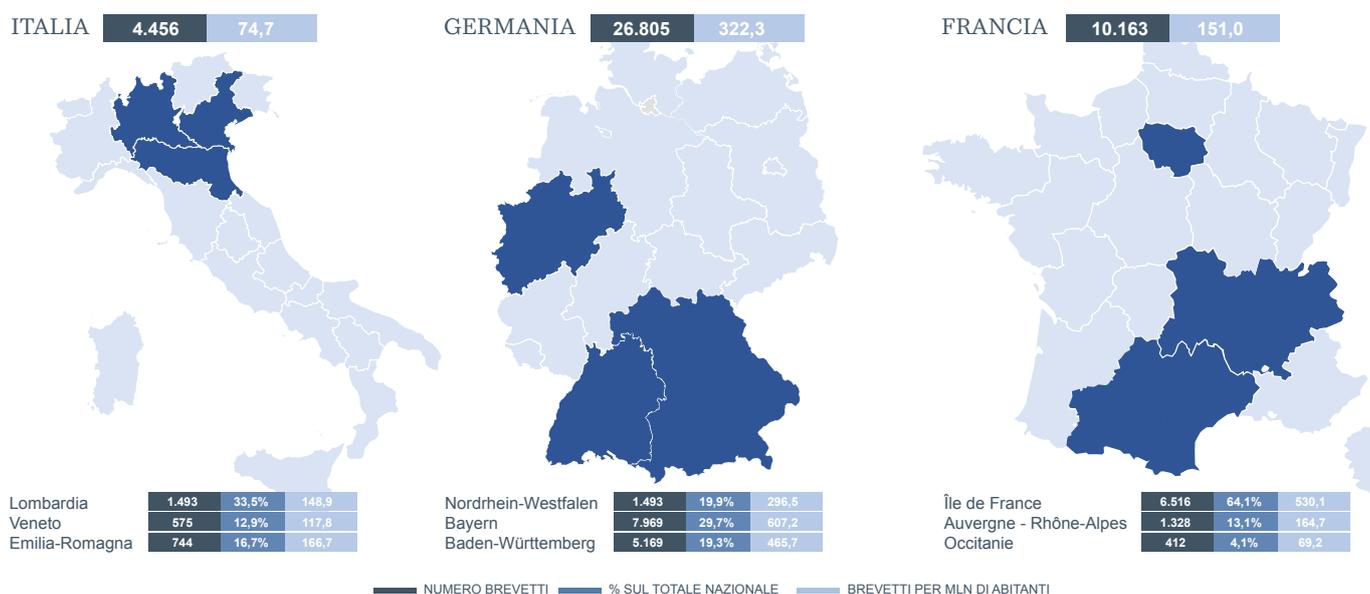
15 <https://startup.registroimprese.it/>

16 <https://www.epo.org/about-us/annual-reports-statistics/statistics.html>

Eppure, guardando ai principali territori dell'innovazione del Vecchio Continente l'ottima performance del sistema lombardo è comunque ridimensionata. Ecosistemi innovativi molto maturi come quello tedesco nel suo complesso e francese, soprattutto della zona parigina dell'Île de France, presentano propensioni a brevettare significativamente più elevate, sia come numero assoluto di domande che come rapporto sulla

popolazione. Un dato deve far riflettere: il nostro Paese nel complesso non riesce ad agevolare in maniera adeguata il processo di innovazione, questo si riflette chiaramente in una netta differenza nella propensione a brevettare (74,4 domande di brevetto per milione di abitanti) rispetto a Francia (151) e soprattutto Germania (322,3) (figura 1).

Fig. 01 - Domande di brevetto all'EPO delle principali regioni europee, 2019 (v.a. e val. %)



Fonte: elaborazione Censis su dati EPO

Alla base dell'ecosistema dell'innovazione lombardo c'è un sistema di formazione terziaria d'eccellenza. I dati più aggiornati¹⁷ certificano che dei circa 1,7 milioni di studenti universitari italiani, oltre il 17% frequenta un corso in un ateneo lombardo. L'ottima performance delle università nella regione è confermata dall'andamento nelle iscrizioni ai corsi di laurea. Dal 2010 gli iscritti a corsi di laurea in Lombardia sono aumentati del 16,3% a fronte di un calo nazionale che sfiora i cinque punti percentuali. L'offerta d'eccellenza delle università lombarde riesce anche ad attrarre una quota considerevole di studenti stranieri pari a quasi l'8% del totale degli iscritti, significativamente maggiore rispetto alla media nazionale che si ferma al 5% circa.

L'eccellenza dell'offerta formativa degli atenei lombardi è certificata dalle classifiche a livello internazionale. Per il QS World University Rankings, infatti, il Politecnico di Milano si posiziona tra le prime università mondiali in Architettura (7^a), Ingegneria e tecnologia (20^a) e Design (6^a), mentre l'Università Bocconi è 16^a al mondo nei corsi di laurea in Scienze sociali e Management.

Il buon posizionamento si riflette poi negli output prodotti dalla ricerca accademica, rispetto ai quali le università lombarde si attestano sugli stessi livelli di altri grandi centri della formazione europea. Infatti, se nel 2018 gli articoli scientifici con un elevato numero di citazioni prodotti in Lombardia erano 25 per ogni mi-

¹⁷ Miur.

lione di abitanti, regioni come Bayern, Rhône-Alpes e Cataluña registravano valori rispettivamente pari a 26, 23 e 33. Anche la classifica annuale del Censis delle università italiane posiziona al primo posto per punteggio generale il Politecnico di Milano nella sezione dei politecnici e l'Università Bocconi nella sezione riservata alle università private (figura 2).

Fig. 02 - Classifica delle Università Italiane
Sezione Politecnici, 2020



Fonte: elaborazione CDP su dati Censis

I dati di spesa e numero di addetti in ricerca e sviluppo, la presenza di imprese altamente innovative in grado anche di creare brevetti internazionali e di un sistema di alta formazione di assoluta eccellenza caratterizzano la regione Lombardia come il più grande hub di innovazione e formazione avanzata italiano e uno dei principali motori dell'innovazione europei.



B. Servizi finanziari

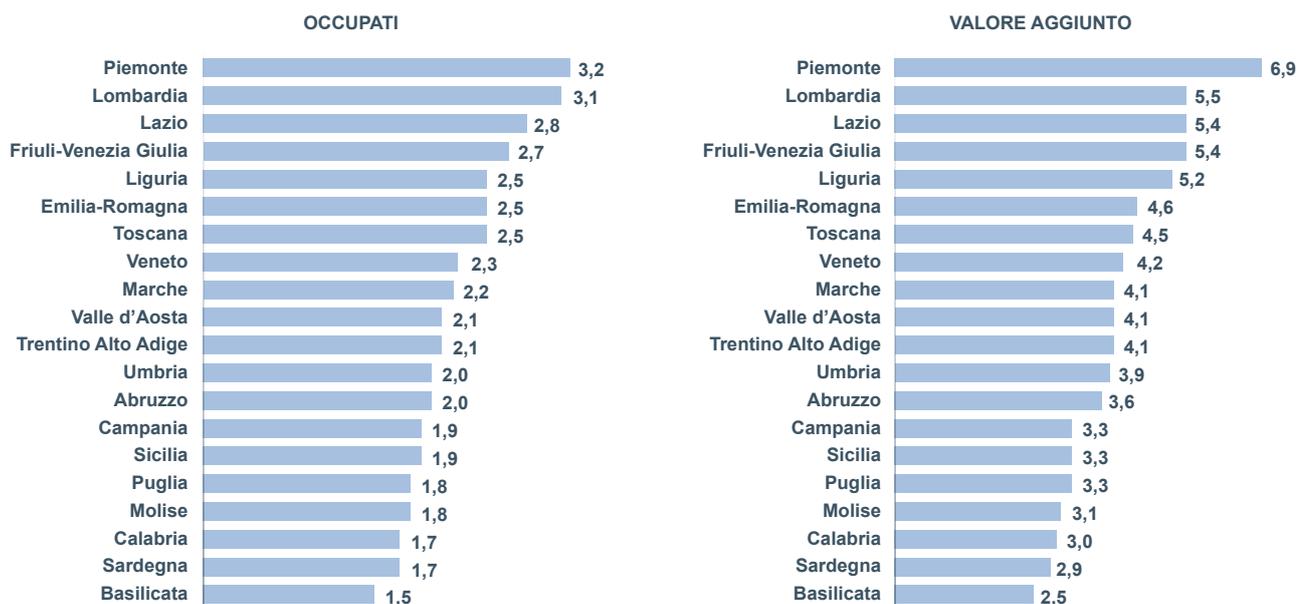
La Lombardia è la prima regione d'Italia per capacità di sviluppo dei servizi alle imprese, un elemento che ha contribuito significativamente a rendere attrattivo il territorio e a rafforzare il tessuto imprenditoriale locale. In questo contesto, i servizi finanziari rappresentano da sempre l'elemento più rilevante e uno dei principali fattori di competitività della regione.

Nel 2018 nei servizi finanziari e assicurativi della Lombardia lavoravano circa 153 mila persone, realizzando un valore aggiunto pari a quasi 24 miliardi di euro.

Il 3,1% dei lavoratori lombardi lavora nei servizi finanziari, rispetto a una media nazionale del 2,5%, solamente il Piemonte registra un dato leggermente più alto (3,2%).

Ancor più netta la specializzazione lombarda in termini di valore aggiunto: il 6,9% del totale realizzato in Lombardia è attribuibile al settore dei servizi finanziari, rispetto al 4,9% italiano. Nessuna regione registra un valore confrontabile (grafico 5).

Graf. 05 - Quota di occupati e valore aggiunto dei servizi finanziari e assicurativi, 2018 (% sul totale)



Il confronto con analoghe regioni europee ridimensiona in parte l'eccellenza lombarda¹⁸. In termini di occupati, infatti, la Lombardia non tiene il passo dei competitor europei, registrando una quota di lavoratori nei servizi finanziari più bassa di analoghi territori tedeschi, francesi e inglesi.

Tuttavia, il comparto registra performance decisamente migliori in termini di valore aggiunto, considerato che solo Londra registra una quota di valore aggiunto dei servizi finanziari sul totale superiore a quella lombarda, confermandosi un settore fortemente produttivo e competitivo (tabella 1).

Tab. 01 - Quota occupati e valore aggiunto nei servizi finanziari, 2016 (% sul totale)

	Occupati	V.A.
 Lombardia	3,6	7,5
 Alta Baviera	4,0	5,4
 Île de France	4,9	6,6
 Londra	7,9	15,1

Fonte: Eurostat, 2021

Un sistema finanziario efficiente, che già in condizioni normali appare fondamentale per attrarre investitori e per supportare il tessuto imprenditoriale, diventa ancor più strategico per affrontare una crisi come quella causata dalla pandemia.

La caduta senza precedenti dei livelli di attività ha sottoposto le imprese della Lombardia a uno stress finanziario importante, soprattutto sotto il profilo della liquidità. In autunno il 35% delle imprese lombarde ha segnalato una diminuzione delle disponibilità liquide rispetto alla fine del 2019; di queste, quasi un terzo, prevede che il calo possa proseguire almeno fino al primo trimestre del 2021¹⁹.

Per far fronte alla crisi di liquidità le imprese della Lombardia hanno segnalato di aver fatto principalmente ri-

corso a nuovo credito bancario e al differimento dei rimborsi sui debiti finanziari in essere, attraverso la rinegoziazione delle scadenze o il ricorso alla moratoria sui prestiti, aumentando quindi il loro livello di indebitamento. Le imprese lombarde sono state in grado di resistere alla crisi anche grazie agli schemi di garanzia pubblica, rafforzati progressivamente dal Governo: tra marzo e settembre del 2020 sono state erogate dal Fondo di Garanzia per le piccole e medie imprese oltre 190.000 operazioni di garanzia alle imprese lombarde, rispetto alle poco più di 10 mila del 2019. L'importo complessivo dei finanziamenti garantiti in Lombardia ha raggiunto un valore di quasi 18 miliardi di euro, a fronte di poco più di due miliardi di euro nel corrispondente periodo del 2019.

I nuovi livelli di indebitamento delle imprese rendono quindi ancor più strategico poter contare su un mercato dei capitali solido, che consenta di differenziare le fonti di finanziamento degli investimenti, fondamentali per una rapida e duratura ripresa post pandemia.

Anche da questo punto di vista la Lombardia parte da una posizione favorevole, confermando, nel 2019, il primato sul mercato italiano del private equity e del venture capital, con un numero di operazioni su imprese del territorio pari al 41% del totale italiano. Tuttavia, non si può non sottolineare come tale primato si inserisca in un mercato nazionale che seppur ben strutturato e in crescita, potrebbe essere molto più grande per poter contribuire in maniera significativa alla crescita dell'economia reale. In tutto il Paese sono stati investiti 7,2 miliardi di euro per un totale di 370 operazioni, rispetto a un dato europeo di quasi 8 mila operazioni per un totale investito di quasi 110 miliardi di euro²⁰ (figura 3).

Fig. 03 - Operazioni di private equity, 2019 (n.)



Fonte: AIFI, 2019

18 In considerazione del ruolo fondamentale che il comparto svolge per la competitività economica di un territorio, le regioni scelte sono le più competitive dei paesi peer dell'Italia, così come individuate dalla Commissione Europea nel report del 2019 "The most competitive regions in Europe: capitals take it all".

19 Banca d'Italia, *L'economia della Lombardia*, 2020.

20 AIFI, *Il mercato italiano del private equity, venture capital e private debt*, 2019.

Anche con riferimento al solo mercato del venture capital la Lombardia non perde il suo ruolo leader, con 45 investimenti su un totale di 104 realizzati nel 2019²¹.

Traino del comparto lombardo è ovviamente la piazza finanziaria milanese, sostenuta dalla tradizionale presenza della Borsa e dall'essere sede delle principali banche italiane, ma anche rafforzata dalla recente tendenza di investment company internazionali, asset manager, merchant bank e gruppi assicurativi, a trasferire a Milano le loro sedi e filiali italiane, attratti dalla presenza di un tessuto imprenditoriale solido e dinamico e dall'offerta di servizi di qualità.

In questo quadro, volto a una sempre maggiore apertura internazionale del mercato milanese e lombardo, si inserisce la recente operazione di Borsa italiana, che con il suo ingresso in un gruppo europeo va proprio nella direzione di rafforzare il ruolo di Milano in ottica sovranazionale, sfruttando anche gli spazi che si stanno aprendo con l'uscita del Regno Unito dall'Unione Europea.

L'accordo tra Regno Unito e UE lascia ancora scoperte alcune aree importanti, tra le quali proprio quella dei servizi finanziari. Entro marzo Londra e Bruxelles dovrebbero arrivare a un'intesa su questo settore, per il quale, quindi, al momento le prospettive non sono ancora ben definite.

L'impatto della Brexit sulla City è stato comunque piuttosto evidente subito, con un gran numero di transazioni dei grandi trader internazionali che si è trasferito a Parigi e Amsterdam. E anche gruppi bancari e altre grandi aziende hanno spostato parte del personale in città come Parigi o Francoforte per garantirsi la possibilità di continuare a fare affari con i clienti europei.

In questo contesto di riposizionamento di parte del business della City nelle altre piazze europee, per Milano e la Lombardia si aprono prospettive interessanti, rafforzate da una dinamica delle transazioni finanziarie e del mercato borsistico particolarmente brillante negli ultimi anni.

Secondo l'ultimo Global financial centres index²², un indice che misura la competitività dei centri finanziari internazionali, Milano si posiziona al 38° posto in una

graduatoria di 111 centri finanziari internazionali. Sep-pure in posizione inferiore a molte piazze importanti europee - Francoforte (11°), Parigi (18°), Amsterdam (22°) e Madrid (28°) - si deve segnalare come Milano abbia rapidamente scalato molte posizioni rispetto al 2017, quando occupava la posizione 54 (tabella 2).

Tab. 02 - Posizione nella graduatoria del Global Financial Centres Index

		GFCI 2020	GFCI 2017
	Londra	2	1
	Francoforte	16	11
	Parigi	18	26
	Amsterdam	22	33
	Madrid	28	59
	Milano	38	54

Fonte: Z/Yen, CDI, 2019

E ancora, tra il 2010 e il 2018 Borsa Italiana ha visto aumentare significativamente il numero di aziende quotate (+19%), mentre nelle altre principali piazze europee si assisteva ad una contrazione (-21% Londra, -14% Parigi e -34% Francoforte)²³.

Infine, da non sottovalutare, la recente iniziativa che ha visto nascere a Milano, presso la sede della Banca d'Italia, il Milano Hub FinTech, centro di innovazione per l'evoluzione digitale del mercato finanziario in Italia e in Europa. Questo polo, progettato per sostenere lo sviluppo dell'innovazione e della transizione digitale del sistema finanziario italiano, potrebbe rappresentare un elemento fondamentale per rispondere alle nuove esigenze determinate dalla pandemia in termini di uso dei servizi finanziari digitali, garantendo a Milano, e alla Lombardia, un ruolo prospettico per l'intero mercato europeo.

21 AIFI, Intesa SanPaolo e altri, *Venture Capital Monitor. Rapporto Italia 2019*.

22 Z/Yen e CDI, *The Global Financial Centres Index 28*, settembre 2020.

23 Commissione Europea e Oxera, *Primary and secondary equity markets in the EU*, 2020.

C. Sistema fieristico

L'industria lombarda delle fiere si caratterizza per un insieme composito di soggetti che si muove all'interno di uno scenario economico e produttivo sempre più ampio, articolato e competitivo:

- 13 centri fieristici di rilievo nazionale e internazionale e 8 quartieri fieristici di livello regionale espressione delle vocazioni produttive e commerciali del territorio, dotati di attrezzature e servizi diversificati e qualificati;
- circa 100 organizzatori di manifestazioni fieristiche, che operano in un mercato altamente concorrenziale;
- il polo di Fiera Milano - storica "piazza commerciale d'Italia" - che, con 400 mila mq di spazi espositivi (divisi tra il quartiere di Milano Rho e il polo urbano di fieramilanocity), 36 mila espositori e 4,5 milioni di visitatori all'anno, rappresenta il 20% circa del mercato fieristico nazionale e la terza piazza europea per dimensioni e rilevanza dopo Francoforte e Hannover²⁴(tabella 3).

Tab. 03 - Principali quartieri fieristici europei

#	Quartieri Fieristici	Superficie ('000 mq)
1	Francoforte	394
2	Hannover	392
3	Milano Rho	345
4	Colonia	284
5	Dusseldorf	250
6	Paris Villepinte	240
7	Barcelona Gran Via	240
8	Valencia	230
9	Paris Porte de Versailles	220
10	Madrid	200

Fonte: AUMA, 2019

L'industria fieristica ha visto consolidare nel corso degli anni un ruolo fondamentale a supporto del sistema produttivo e del commercio internazionale.

La partecipazione a eventi fieristici, infatti, ha dimostrato di essere un volano fondamentale per le imprese impegnate a consolidare la propria presenza sui mercati esteri e per le filiere produttive intenzionate ad affermare la propria leadership.

Prima dello scoppio della pandemia da Covid 19, a livello globale il settore vedeva il coinvolgimento di oltre 4,5 milioni di imprese, muovendo oltre 300 milioni di visitatori e generando un volume d'affari stimato in oltre 275 miliardi di euro, con ricadute occupazionali superiori ai 3 milioni di posti di lavoro (figura 4).

Fig. 04 - Impatto globale del settore fieristico



303 mln visitatori
in oltre 180 Paesi



275 miliardi di euro
di giro d'affari



3.2 milioni di posti di lavoro supportati
direttamente e indirettamente

Fonte: UFI, 2020

²⁴ UFI - Global Association of Exhibition Industry, *Global Economic Impact of Exhibitions*, 2020.

In questo contesto, l'Italia ha sempre occupato un ruolo di primo piano nello scenario internazionale, rappresentando il quarto Paese alle spalle di USA, Cina e Germania per numerosità dei poli fieristici ed estensione degli spazi coperti a disposizione delle manifestazioni, con un'incidenza del 6,6% sul totale mondiale (figura 5).

Fig. 05 - Principali mercati fieristici

	Poli fieristici (n.)	Superficie (mln mq)	% su totale mondo
 America	326	6,9	19,7%
 Cina	110	5,8	16,6%
 Germania	60	3,2	9,3%
 Italia	43	2,3	6,6%

Fonte: UFI, 2020

Con 43 poli fieristici e 2,3 milioni di metri quadri di spazi espositivi, l'Italia, negli anni pre-Covid, ha beneficiato particolarmente dell'exhibition industry. (figura 6).

Fig. 06 - Poli fieristici italiani



Fonte: elaborazione CDP su dati UFI, 2020

In particolare, gli ultimi dati disponibili evidenziano come con circa 900 manifestazioni di cui oltre 200 di richiamo internazionale e un totale di 22 milioni di visitatori di cui 13 milioni per gli eventi dedicati ai mercati esteri, il settore abbia generato un volume di scambi superiore ai 60 miliardi di euro.

Si stima che oltre il 50% delle esportazioni delle imprese che partecipano alle fiere sia riconducibile ai contatti generati in quell'ambito, mentre oltre il 75% degli operatori vede nelle manifestazioni uno strumento indispensabile di promozione per lo sviluppo del proprio business, utile al contatto diretto con il mercato e alla comunicazione della competenza aziendale in fase di ricerca attiva del potenziale acquirente²⁵.

In questo contesto la Lombardia svolge un ruolo di assoluto rilievo non solo nel panorama nazionale, ma anche in quello internazionale. Il sistema fieristico regionale, infatti, svolge una funzione essenziale non solo per la crescita e lo sviluppo del territorio e delle imprese lombarde, ma garantisce supporto alla promozione e alla proiezione sui mercati esteri di tutto il sistema Paese.

I principali eventi fieristici internazionali che si tengono ogni anno a Milano rappresentano una vetrina fondamentale per i settori più caratteristici del made in Italy: da Homi - il Salone degli stili di vita - a Bit - la Borsa Internazionale del Turismo - dal MICAM - il Salone Internazionale del settore calzaturiero - al Salone Internazionale del Mobile, che è senza dubbio la fiera più importante al mondo dedicata all'arredamento e alla casa.

Questi appuntamenti rappresentano non solo un momento centrale per presidiare i mercati internazionali e consolidare i vantaggi comparati che le filiere produttive italiane hanno in quei settori, ma costituiscono un volano di sviluppo per il territorio e contribuiscono ad alimentare l'attrattività della regione per imprese, capitali e persone. Basti pensare, in questa prospettiva, che si stima che la spesa dei partecipanti agli eventi fieristici e congressuali in Italia sia in media di due volte superiore a quella di un turista e che i visitatori siano frequentemente dei potenziali "repeater"²⁶.

L'irrompere della pandemia di Covid 19 nello scenario internazionale ha colpito duramente il settore che, nel

25 AEFI, *Intervento del Presidente Maurizio Danese alla Commissione Attività Produttive della Camera*, 2020.

26 Osservatorio Italiano dei Congressi e degli Eventi, 2020.

corso del 2020, ha registrato una sostanziale battuta d'arresto. Le misure di distanziamento sociale e la paralisi della mobilità su territorio hanno determinato di fatto la cancellazione della maggior parte degli eventi previsti, con una contrazione dell'attività e del fatturato ad oggi stimata in circa l'80%²⁷.

Il settore, pur nelle difficoltà, ha tuttavia mostrato una significativa capacità di reazione, imprimendo un'accelerazione a tendenze che avevano cominciato a manifestarsi già prima della pandemia, in particolare quella relativa alla digitalizzazione. Dopo l'iniziale paralisi del settore, nel corso del 2020 gli operatori hanno cominciato a riorganizzarsi e alcuni importanti appuntamenti sia nazionali che internazionali sono emigrati sulle piattaforme virtuali per trovare una risposta di breve periodo alla necessità di non perdere il contatto con i potenziali fruitori e per mantenere il presidio dei canali di comunicazione. Questo processo ha richiesto significativi investimenti e un radicale rinnovamento del linguaggio ma ha consentito, almeno in parte, di mitigare gli effetti legati alle misure di contenimento del virus.

Si è venuto a costituire un mercato parallelo in grado, in prospettiva, di accompagnare il settore affiancando la dimensione digitale a quella fisica in una logica di integrazione dei servizi offerti a imprese, buyer e utenti finali.

Sebbene infatti non sia possibile stimare quando il settore tornerà ad operare a pieno regime, appare chiaro che il c.d. "new normal" continuerà a non poter prescindere dagli eventi fisici, indispensabili non solo a presentare efficacemente aziende e prodotti, ma anche a costruire le relazioni di business e le reti di contatti indispensabili a promuovere il tessuto produttivo.

In questa prospettiva si va affermando una tendenza alla razionalizzazione e all'ibridazione degli eventi. Secondo le più recenti survey effettuate tra gli operatori del settore le manifestazioni in presenza continueranno a svolgere un ruolo fondamentale e non saranno rimpiazzate da format esclusivamente digitali, che al contrario accompagneranno e completeranno l'esperienza dal vivo, con la possibilità di dare anche un respiro temporale più ampio agli eventi²⁸ (grafico 6).

Graf. 06 - Format delle manifestazioni fieristiche nei prossimi anni



Fonte: UFI, 2021

In tale contesto, la Lombardia e la "vetrina" milanese in particolare possono continuare a giocare un ruolo di traino per le eccellenze del made in Italy, facendo leva sulla capacità di accoglienza del territorio, sulle infrastrutture e sulla profonda interconnessione dell'area verso l'Europa continentale.

27 Cfr. nota 25.

28 UFI - Global Association of Exhibition Industry, *Global Exhibition Barometer*, gennaio 2021.

D. Rete aeroportuale

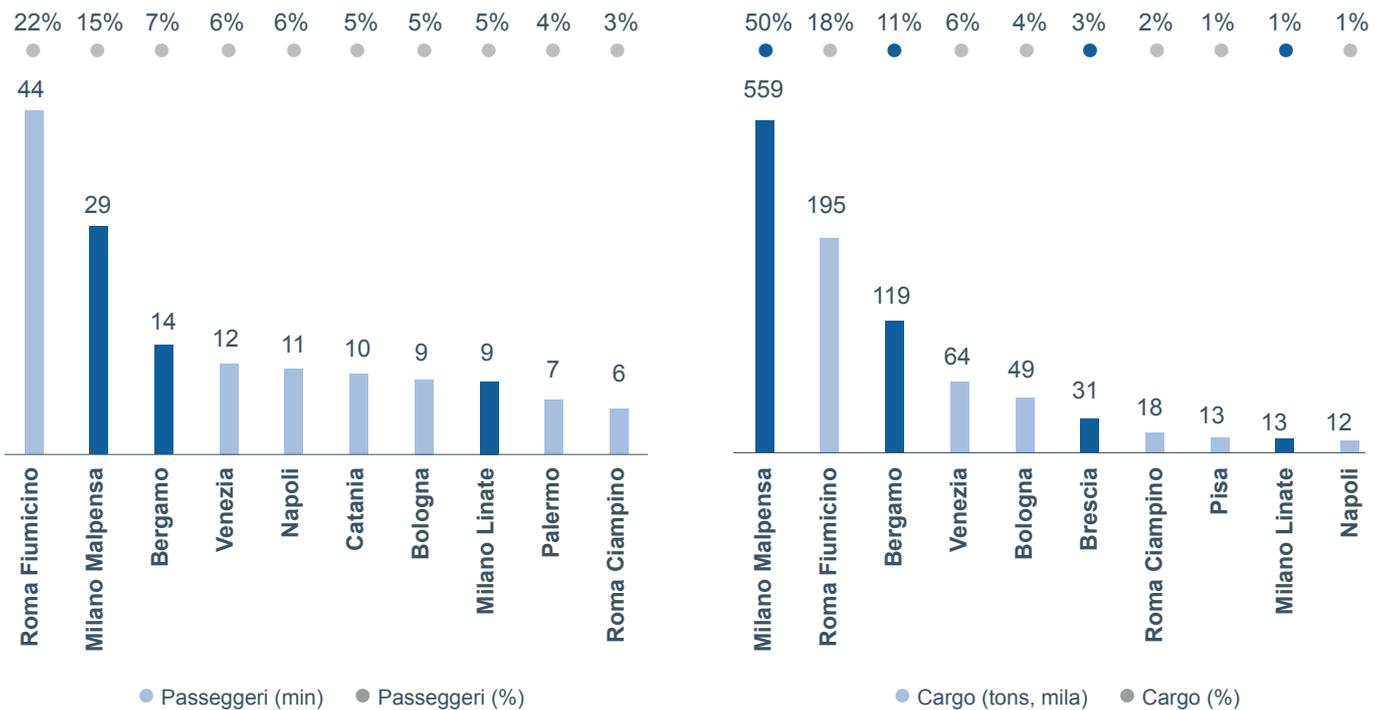
Grazie alla presenza di quattro dei 39 scali di interesse nazionale, in Lombardia ogni anno transita quasi un terzo dei passeggeri aerei nazionali e oltre tre quinti delle merci cargo totali²⁹.

La regione dispone infatti di due aeroporti nel capoluogo, Milano Linate e Milano Malpensa, quest'ultimo tra i tre hub internazionali del Paese, e altri due aeroporti di dimensioni minori a Bergamo e Brescia.

Questi quattro aeroporti figurano nella "top 10" italiana sia per il traffico passeggeri che per quello delle merci cargo, ad eccezione dello scalo di Brescia dove il traffico passeggeri è piuttosto contenuto.

Per il traffico passeggeri, infatti, Malpensa e Bergamo sono sul podio con rispettivamente 29 e 14 milioni di utenti l'anno, seguiti da Linate, ottavo aeroporto in Italia, con 9 milioni di passeggeri; dall'altro lato, Malpensa gode di un primato assoluto nel comparto cargo, con quasi 560 mila tonnellate di merci nel 2019 per un valore di 45 miliardi di euro, movimentando da solo più del 50% delle merci che ogni anno viaggiano via aereo nella penisola. Con rispettivamente 119, 31 e 13 tonnellate di merci cargo, anche gli aeroporti di Bergamo, Brescia e Linate si distinguono nel comparto cargo nazionale³⁰ (grafico 7).

Graf. 07 - Primi dieci aeroporti italiani per traffico passeggeri e merci, 2019



Fonte: elaborazione CDP Think Tank su dati Assaeroporti

Nota: i dati di Milano Linate si riferiscono all'anno 2018, per la chiusura della struttura nel periodo 27 luglio - 25 ottobre 2019

²⁹ Assaeroporti, dati 2019 (27% passeggeri, 65% merci cargo nazionali); Nota: da qui in avanti per merci cargo si fa riferimento al totale di merci e carico postale.

³⁰ Assaeroporti, dati 2019; Assolombarda, *Le Prospettive Per La Lombardia Nel Contesto Delle Nuove Global Value Chains*, 2020.

Grazie allo sviluppo e al consolidamento del loro ruolo, gli scali lombardi prima dell'arrivo della crisi Covid, hanno vissuto un'importante dinamica del traffico passeggeri con un aumento del 34% dal 2015 al 2019, intercettando una quota crescente del traffico internazionale in grande crescita e valorizzando la propria vocazione internazionale, testimoniata da una quota di viaggiatori esteri pari a circa l'80% del totale³¹.

Unica eccezione Linate che, concentrandosi sul traffico nazionale per più del 50%, ha visto contrarsi negli ultimi cinque anni parte della sua quota di passeggeri. Per quanto riguarda il traffico cargo, la dinamica negli ultimi anni è stata meno virtuosa, con tassi di crescita moderati per lo scalo di Malpensa e Brescia pari rispettivamente al 9% e al 3% dal 2015 al 2019³².

La rete aeroportuale della regione gode di una buona connettività con il network europeo. Con un volo diretto dalla Lombardia è infatti possibile raggiungere in media più di quattro quinti del PIL e della popolazione europea; con in media uno scalo intermedio si possono inoltre raggiungere tutti gli aeroporti continentali, mentre per raggiungere qualsiasi aeroporto mondiale sono necessari almeno due collegamenti intermedi.

Questi indicatori dimostrano la competitività del sistema aeroportuale lombardo, soprattutto se confrontati con lo scalo di Parigi-Charles De Gaulle (CDG), primo tra quelli dei 27 Paesi UE per passeggeri e merci. Emerge, tuttavia, una minore offerta di rotte e minore integrazione a livello globale della regione con conseguenti margini di espansione possibili (figura 7)³⁴.

Fig. 07 - Indicatori di connettività degli scali lombardi nel contesto europeo, 2019

		BERGAMO Orio al Serio	MILANO Linate	MILANO Malpensa	PARIGI CDG
€	%PIL EU raggiungibile in uno step	86%	79%	90%	92%
👤👤👤	%pop EU raggiungibile in uno step	89%	75%	93%	94%
✈️	Rotte schedate in EU	101	52	109	323
👤+	Step medi per raggiungere qualsiasi aeroporto europeo	2,0	2,2	1,9	1,8
🌐	Step medi per raggiungere qualsiasi aeroporto mondiale	3,0	3,1	2,6	2,4

Fonte: elaborazione CDP Think Tank su dati ICCSAI
Nota: non sono disponibili dati per lo scalo di Brescia-Montichiari

In questo contesto strutturale, il comparto aereo lombardo, in linea con quello nazionale, è stato fortemente colpito dalla crisi Covid, sia nella componente turistica sia in quella legata al *business travel*, particolarmente dinamico nella regione arrivando a registrare un crollo di oltre il 90% dei movimenti ad aprile 2020 rispetto all'anno precedente³³. Per dare un'idea della perdita legata alla riduzione dei flussi turistici nella regione, si pensi che la "mancata" spesa dei visitatori in Lombardia è stimata intorno ai 1,2 miliardi per il solo periodo

tra marzo e maggio 2020³⁵. È evidente che la ripresa del traffico passeggeri sia fortemente dipendente dall'evoluzione della pandemia e si stima che i flussi globali non torneranno ai livelli ante-crisi prima del 2023³⁶.

Se da un lato la regione potrebbe essere penalizzata dalla riduzione del comparto *business travel*, sostituito sempre più dai nuovi sistemi digitali, dall'altro, uno degli effetti della crisi pandemica nelle abitudini di con-

31 Assaeroporti, dati 2019; Istat, dati 2018.
32 Assaeroporti, dati 2019.
33 Assaeroporti, dati 2020-2019.

34 ICCSAI, 2019.
35 Polis Lombardia, *Il turismo in Lombardia e le prime ricadute del Covid*, 2020.
36 IATA, Oxford Economics, *Air Passenger Forecasts: Looking beyond the current crisis*, 2021.

sumatori è la spinta al turismo di breve-medio raggio e, in questo, la Lombardia potrebbe sfruttare per la ripartenza l'alto livello di connessione nel contesto europeo.

Gli scali lombardi rappresentano da anni un'eccellenza sul territorio, garantendo l'accessibilità di merci e persone nella regione, e svolgono il ruolo cruciale di fattori abilitanti per comparti come turismo e commercio in una delle realtà più dinamiche del Paese. Il confronto con il panorama europeo mette in luce, però, margini di miglioramento e ulteriori sviluppi possibili.

In questo contesto, l'aeroporto di Malpensa si posiziona al diciottesimo posto per traffico passeggeri in Europa, movimentando, però, meno di un terzo dei turisti e viaggiatori che ogni anno transitano per gli aeroporti di Londra (Heathrow), Parigi (CDG) e Amsterdam (Schipol), e al decimo posto per traffico merci, con circa un quarto dei volumi degli aeroporti più competitivi (CDG, Francoforte)³⁷.

Sarà fondamentale per la ripartenza della regione, e dell'intero Paese, far leva sul ruolo predominante degli scali lombardi tra quelli nazionali e il posizionamento relativamente buono nel resto d'Europa per intercettare i nuovi flussi e agganciare così le economie comunitarie più competitive.

Grazie alla posizione strategica e al sistema integrato dei trasporti regionali - si pensi in particolare all'alta velocità - la Lombardia potrà rappresentare sempre più il punto di accesso a tutta l'area settentrionale del Paese garantendo collegamenti efficienti e rapidi verso le principali aree turistiche e commerciali limitrofe.

In particolare, con un adeguato sviluppo e integrazione delle infrastrutture e dei servizi locali, la congiuntura Covid può rappresentare per la Lombardia un'occasione per guadagnare un ruolo importante nel comparto cargo anche nel contesto europeo. Il traffico merci, infatti, ha sofferto meno gli effetti delle restrizioni, registrando nella regione un minimo di circa il -40% ad aprile 2020 rispetto al 2019³⁸, e si prospetta una dinamica di crescita trainata soprattutto dallo sviluppo dell'e-commerce.

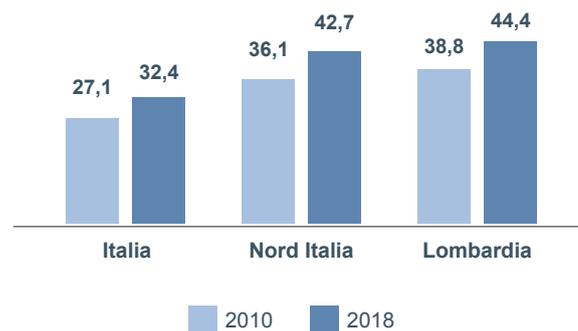
Tipicamente caratterizzato da beni ad alto valore, il comparto cargo può infatti rilevarsi un importante vo-

lano per l'economia, basti pensare che la merce che viaggia in aereo dall'Italia verso i Paesi extra-EU pesa solo il 2% dei volumi totali, ma rappresenta oltre il 20% del valore³⁹.

Il nostro Paese ha ancora ampi margini di sviluppo in questo comparto, posizionandosi nel 2019 come sesto in Europa, con il 6% dei volumi totali contro il quasi 30% della Germania e circa il 15% di Regno Unito e Francia.

In questo contesto, la manifattura lombarda gode di un elevato e crescente grado di apertura commerciale, tra i più virtuosi della penisola, che rende la regione un nodo di accesso alle *global value chains*, non solo per le imprese sul territorio ma per tutto il sistema produttivo nazionale (grafico 8)⁴⁰.

Graf. 08 - Grado di apertura commerciale del comparto manifatturiero (%)



Fonte: Assolombarda, 2020

Nota: l'indice è calcolato come la somma di export totale e import di beni intermedi del comparto manifatturiero in percentuale sul PIL

La vocazione al commercio estero della Lombardia ben si concilia con le dinamiche post-pandemiche di sviluppo del cargo, rendendo la regione un'ottima candidata per trainare la ripresa economica del Paese, anche intercettando le nuove catene del valore locali ed europee, così come si definiranno nei nuovi equilibri post pandemia.

37 Eurostat, dati 2019.

38 Assaeroporti, dati 2020-2019.

39 EY, *I studio Osservatorio cargo aereo*, 2019.

40 Assolombarda, *Le Prospettive Per La Lombardia Nel Contesto Delle Nuove Global Value Chains*, 2020.



E. Mobilità sostenibile

Milano è la Capitale italiana della mobilità sostenibile. Infatti, il capoluogo lombardo è la città più virtuosa del Paese sia per mobilità realizzata a emissioni zero (attraverso mezzi elettrici o spostamenti ciclopedonali), sia per accessibilità a servizi come TPL, mezzi di trasporto in condivisione o piste ciclabili⁴¹.

Tuttavia, oltre che per Milano, la mobilità sostenibile è un tema di rilevanza strategica per la Lombardia. Infatti, l'attenzione a una maggiore efficienza degli spostamenti e a una riduzione del loro impatto ambientale nasce da due sfide del territorio:

1. la necessità di ridurre i livelli di inquinamento che, nonostante i miglioramenti degli ultimi anni, nel 2018 rendevano la regione ancora seconda in Italia per superamento dei valori massimi di concentrazione di polveri sottili nell'aria⁴²;
2. l'esigenza di consentire lo spostamento di grandi volumi di persone e merci, testimoniata dal fatto che la Lombardia ospita il 17% dei residenti in Italia e il 19% delle imprese del Paese, con una crescita straordinaria dell'attività economica

nella provincia di Milano che, nel solo 2018, ha visto nascere oltre 4 mila imprese (due terzi di tutte quelle nate nel Paese nello stesso anno)⁴³.

La mobilità sostenibile è stata oggetto di un'ampia formulazione programmatica quasi dieci anni fa, grazie alla riforma del trasporto pubblico regionale avviata nel 2012⁴⁴ e alla redazione nel 2013 del Piano degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA)⁴⁵. Oggi l'attenzione al tema ha raggiunto una sua maturità, dimostrata anche dal monitoraggio annuale sul raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile dell'agenda 2030 che viene realizzato dalla regione e che dedica alla mobilità sostenibile un'apposita sezione.

La sostenibilità della mobilità regionale si gioca su quattro assi principali:

1. l'efficienza del sistema dei Trasporti Pubblici Locali che, da un lato, mobilita un grande volume di utenti (la Lombardia è la prima regione del

43 Dati Istat. I tassi di crescita sono significativi: +4,4% di crescita della popolazione residente nel decennio 2010-2020 e +9% nella sola Milano nel medesimo periodo.

44 Regione Lombardia, *Il Governo del Trasporto pubblico locale in Lombardia*, scheda informativa.

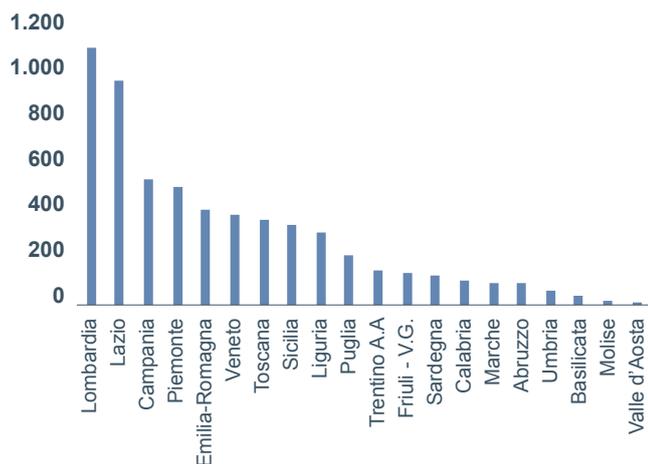
45 Regione Lombardia, *"Piano Regionale degli Interventi per la qualità dell'aria (PRIA)*, scheda informativa.

41 Legambiente, *Rapporto CittàMEZ*, 2020.

42 Istat, *Rapporto Bes sul Benessere Equo e Sostenibile in Italia*, 2019.

Paese per numero di persone che quotidianamente utilizzano il TPL⁴⁶), dall'altro si distingue per una flotta più moderna rispetto a quelle delle altre regioni del nord-ovest (grafico 9)⁴⁷.

Graf. 09 - Utilizzo di autobus, filobus e tram, 2019 (tutti i giorni o qualche volta alla settimana, '000 persone)



Fonte: Istat, 2019

- La capillarità dei trasporti ferroviari, la cui offerta è in grado di servire 700 mila passeggeri giornalieri con una distribuzione territoriale delle 428 stazioni che vede il 92% della popolazione residente avere una stazione nel raggio di 5 km.⁴⁸ Ciò consente sia di collegare tutta la popolazione regionale ad aeroporti e alta velocità ferroviaria, sia di soddisfare l'ingente domanda di trasporto dei pendolari. A questo proposito, restituisce bene le dimensioni del fenomeno il fatto che in Lombardia nel 2019 abbiano lavorato in un comune diverso da quello di residenza oltre due occupati su tre⁴⁹.
- L'integrazione della sharing mobility con il resto della mobilità privata: in Lombardia si muovono oltre 3 mila auto, 2.600 scooter, quasi 15 mila biciclette e 7 mila monopattini in condivisione. La regione è di gran lunga la più sviluppata in

questi termini e ospita oltre metà di tutti gli scooter in condivisione sul territorio nazionale e oltre un terzo di tutte auto⁵⁰.

- L'attenzione per la mobilità elettrica, testimoniata dal fatto che nella regione trovano spazio gli incentivi più generosi per l'acquisto di auto elettriche⁵¹ e il maggior numero di colonnine di ricarica nel Paese (oltre 2.500 unità) (figura 8)⁵².

Fig. 08 - Stazioni di ricarica per autoveicoli elettrici, 2020 ('000)



Con tecnologia Bing
© GeoNames, Microsoft

Fonte: Legambiente, CittàMEZ, 2020

Sebbene questi numeri siano rappresentativi di come la regione sia la culla italiana della mobilità sostenibile, alcuni elementi di attenzione saranno da osservare nel percorso di sviluppo.

In primo luogo, sarà opportuno tenere alta l'attenzione sul fabbisogno di investimenti che, sebbene meno che in altre regioni, è fortemente presente anche in Lombardia. Si pensi che il 40% dei treni in circolazione nella regione ha una media di oltre 35 anni e che per sette opere strategiche di potenziamento delle infrastrutture ferroviarie lombarde da realizzare entro il 2030, sembrerebbero mancare finanziamenti per quasi 4 miliardi di euro⁵³.

Da un lato, un adeguato livello di investimenti è es-

46 Istat, *Gli spostamenti sul territorio prima del Covid-19*, 2020.

47 Invitalia, *Aspetti organizzativo-gestionali del trasporto pubblico locale. Report di rilevazione, Lombardia*, 2019.

48 Regione Lombardia, *Infrastrutture in Lombardia*, scheda informativa.

49 Istat, *Gli spostamenti sul territorio prima del Covid-19*, 2020.

50 Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility, *IV Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility*, 2020. Si ringrazia l'Osservatorio per l'ulteriore approfondimento dei dati concesso al fine di realizzare questo studio.

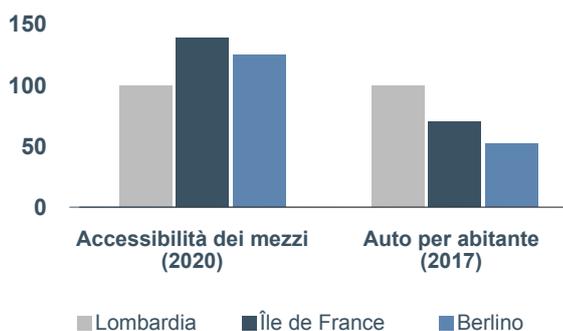
51 Policlinico di Milano, *Smart Mobility Report*, 2020.

52 Legambiente, *Rapporto CittàMEZ*, 2020.

53 Legambiente, *Rapporto Pendolaria*, 2021.

senziale per assicurare un equilibrio tra il capoluogo e il resto della regione, evitando sbilanciamenti nello sviluppo che danneggerebbero i territori più periferici. Dall'altro, interventi saranno necessari per far sì che la regione riesca a colmare il differenziale di sviluppo (in termini di mobilità) che ancora la separa da altre regioni d'Europa con caratteristiche territoriali e urbanistiche simili, come l'Île de France o la regione di Berlino. A questo proposito, infatti, occorre notare che l'accessibilità dei trasporti pubblici lombardi è ancora al di sotto di quella dei peers e che il numero di auto per abitante è ancora significativamente superiore (grafico 10).⁵⁴

Graf. 10 - Confronto con i peers
(Lombardia = 100)



Fonte: Legambiente, 2020

Un secondo elemento di attenzione per il futuro della mobilità lombarda riguarda i cambiamenti strutturali nelle abitudini di fruizione dei trasporti pubblici che potrebbero registrarsi nel post-Covid. Si pensi, a questo proposito, che in un recente sondaggio, il 16% dei rispondenti ha dichiarato che nel post-Covid ridurrà l'utilizzo dei mezzi pubblici, mentre il 16% ha dichiarato che incrementerà l'utilizzo dell'auto di proprietà⁵⁵. Questi risultati suggeriscono la necessità di individuare risposte rapide per far fronte ai cambiamenti nella domanda. Rappresentano un esempio in questa direzione gli sforzi realizzati durante il 2020 per garantire il distanziamento sociale e l'igienizzazione dei mezzi di trasporto pubblico.

⁵⁴ Commissione Europea, Urban Data Platform Plus.

⁵⁵ Coop, *Rapporto Annuale*, 2020.



3 Opzioni per lo sviluppo

Il percorso di sviluppo futuro della Lombardia sarà inescindibilmente legato alla sua capacità di sapersi riorientare nel post-Covid. Delle 5 eccellenze individuate, due di esse (rete aeroportuale e sistema fieristico) stanno subendo danni ingenti dalla crisi pandemica. In particolare, la regione sarà chiamata ad affrontare tre sfide:

1. mantenere la capacità attrattiva di persone e imprese che storicamente l'ha caratterizzata e che potrebbe essere minacciata dall'accelerazione digitale in corso, soprattutto in assenza di interventi in grado di accompagnare la trasformazione in atto;
2. completare il percorso di avvicinamento alle altre grandi regioni d'Europa già avviato prima della crisi e che stava portando l'area a diventare un grande player europeo rappresentando il ponte tra l'Italia e il resto del continente;
3. conservare l'equilibrio di sviluppo tra Milano e il resto della regione e tra la regione e il resto d'Italia, sostenendo un modello organico ed equilibrato di crescita sostenibile.

Per essere vincente di fronte a queste sfide, la regione dovrà essere in grado di seguire tre strade:

1. investire ulteriormente nel digitale. Lo sviluppo di un framework digitale d'avanguardia è un passaggio obbligato per

consentire il completo dispiegamento del potenziale di sviluppo.

Sul fronte delle imprese c'è già certezza del fatto che l'accelerazione digitale in corso determinerà uno spostamento di parte della domanda sui canali online. Alcuni segmenti del tessuto produttivo lombardo - si pensi in particolare al sistema fieristico o alle oltre 75 mila imprese manifatturiere presenti in regione - potrebbero soffrire questo processo, e il passaggio al digitale potrebbe costituire più una minaccia che un'occasione di visibilità internazionale. Ma oltre le imprese, l'accelerazione del digitale costituirà una sfida anche per il sistema della formazione: durante il 2020, infatti, la distribuzione di contenuti didattici online ha subito un'accelerazione senza precedenti, proiettando le università su una dimensione internazionale in cui la qualità della formazione offerta diventa radicalmente più importante della localizzazione geografica degli atenei.

Di fronte a questi cambiamenti, si potrà rispondere, in primo luogo, assicurando migliori livelli di connettività, stimolando gli investimenti privati tramite politiche di incentivazione a livello regionale e assicurando l'ammodernamento delle reti. C'è, in questi termini, margine di

miglioramento: sebbene prima in Italia, infatti, la regione è ancora ampiamente al di sotto della media europea nelle classifiche che misurano la connettività⁵⁶.

Inoltre, passi avanti possono essere realizzati anche nella digitalizzazione della Pubblica Amministrazione. Infatti, anche su questo aspetto, sebbene virtuosa tra le regioni italiane, la Lombardia registra performance significativamente inferiori rispetto alla media europea. Eppure, servizi pubblici digitali significano non solo un tessuto favorevole per l'attività di impresa, ma anche una garanzia di standard elevati di qualità della vita.

2. Investire ulteriormente nelle infrastrutture dei trasporti e della logistica. Un'adeguata dotazione infrastrutturale sarà necessaria per garantire a tutti i territori lombardi di beneficiare del forte sviluppo del capoluogo, così come sarà essenziale per assicurare al resto del Paese di partecipare allo sviluppo lombardo. In questo senso, ci sono ancora margini di miglioramento e le classifiche internazionali mostrano che la regione non ha ancora una dotazione infrastrutturale all'altezza di competitor europei come l'Ile de France⁵⁷.

Eppure, questo tipo di infrastrutture è particolarmente strategico per lo sviluppo lombardo. In primo luogo, infatti, solo con un'adeguata dotazione infrastrutturale si può portare avanti la lotta all'inquinamento realizzata in questi anni e servire efficacemente grandi flussi di persone e merci. In secondo luogo, infrastrutture adeguate consentono di accompagnare il tessuto imprenditoriale in processi quali (i) il consolidamento delle relazioni di filiera (che consentono alle imprese Lombarde di posizionarsi nei mercati globali anche grazie a beni intermedi provenienti dalle altre regioni) e (ii) il reshoring, cioè il rientro in Italia di processi produttivi precedentemente delocalizzati.

3. Investire ulteriormente nell'ambiente. Sul tema ambientale, e più in generale sulla sostenibilità, la regione ha ancora un lungo percorso di sviluppo davanti a sé. Nonostante gli sforzi realizzati in

questi anni, infatti, la Lombardia si caratterizza ancora per livelli di inquinamento tra i più elevati in Italia. Tuttavia, la necessità di abbattere le emissioni nocive è solo una delle ragioni per cui nei prossimi anni gli investimenti sulla transizione ecologica dovranno aumentare. Ulteriori fattori, infatti, hanno a che vedere soprattutto con una scelta di posizionamento della regione: in futuro, le persone considereranno in misura maggiore i parametri ambientali nelle proprie scelte di vita e le imprese preferiranno produrre in contesti eco-sostenibili. Si pensi, a titolo di esempio, alle molte aziende che già in questi anni vorranno scommettere su prodotti e processi green e al vantaggio comparato che avranno dall'operare in realtà attente al tema ambientale che offrano servizi pubblici sostenibili, come il trattamento dei rifiuti o i trasporti.

Il futuro della Lombardia sarà fortemente condizionato dalla capacità di saper mettere a sistema le cinque eccellenze descritte in questo report, accompagnandole nel cambiamento necessario per affrontare le transizioni digitale ed ecologica come grandi opportunità. In questo senso, la regione non sarà sola: le ingenti risorse del Recovery fund rappresentano un'occasione senza precedenti. Tuttavia, sia a livello nazionale che a livello locale, il settore pubblico dovrà mobilitarsi per assicurare all'utilizzo delle risorse il massimo grado di efficacia. Diversamente, la regione non solo si troverebbe a perdere una preziosa opportunità di crescita, ma potrebbe dover rinunciare all'obiettivo di raggiungere le altre grandi realtà virtuose d'Europa, rendendo vani gli sforzi realizzati nell'ultimo decennio.

56 Desi INDEX.

57 Commissione Europea, Urban Data Platform Plus.

