



CDP THINK TANK

Focus Territori

L'economia piemontese:

le 5 eccellenze da cui ripartire

Gennaio 2021



cdp 

Investiamo nel domani

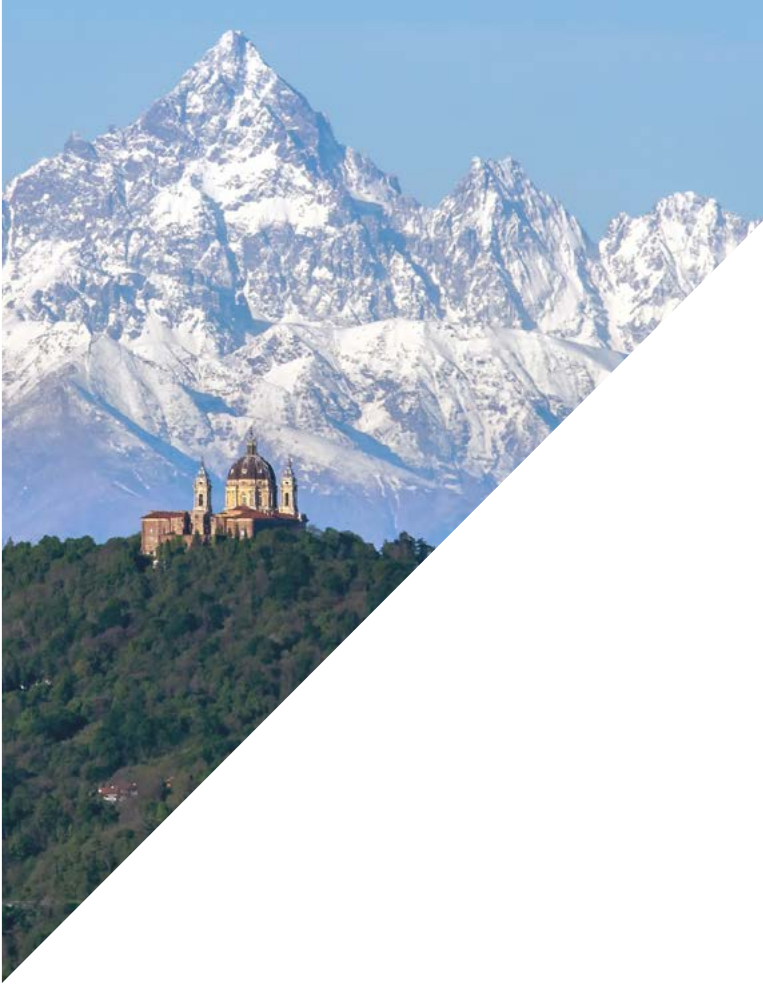
Il presente rapporto è stato coordinato da Andrea Montanino.

*Gli autori sono Simona Camerano, Alberto Carriero,
Cristina Dell'Aquila, Laura Recagno.*

*Si ringrazia CENSIS per la predisposizione degli approfondimenti
relativi alla manifattura 4.0 e alla chimica verde.*

*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 22/01/2021.



Indice

Key messages	4
1 Il contesto di riferimento	6
2 Le eccellenze del territorio	9
A. La manifattura 4.0	9
B. La chimica verde	11
C. Il design e le industrie creative	13
D. Il sistema degli interporti	14
E. La Città Metropolitana di Torino	18
3 Opzioni per lo sviluppo	21



Key messages

- > Il Piemonte, quinta tra le economie regionali, con un PIL di quasi 140 miliardi di euro nel 2019, pari all'8% del totale nazionale, appare oggi come una regione in transizione.
- > Pur restando ancorato al percorso di crescita delle regioni del Nord, infatti, già da tempo ha rallentato la sua corsa, innescando un deficit di competitività che lo collocava, ancora prima dell'emergenza Covid, distante dalle realtà più dinamiche del Paese.
- > Le opportunità che verranno dalla ricostruzione dell'economia italiana post pandemia devono vedere il Piemonte come protagonista di una strategia di sviluppo che valorizzi le specializzazioni storiche e le competenze consolidate del tessuto produttivo agganciandole ai nuovi trend di crescita globali della transizione ecologica, digitale e sostenibile.
- > Tale strategia deve partire innanzitutto dai punti di forza, ossia dai vantaggi presenti rispetto alle aree economiche italiane e europee più avanzate.
- > Individuiamo 5 eccellenze da cui ripartire: i) la manifattura 4.0; ii) la chimica verde; iii) il design e le industrie creative; iv) il sistema degli interporti; v) la città metropolitana di Torino.
- > Le cinque eccellenze contribuiscono a rafforzare un processo di innovazione della manifattura più tradizionale (come la manifattura 4.0, la chimica verde, il design), oppure rappresentano casi emblematici del ruolo determinante che i servizi avanzati possono svolgere nello sviluppo dell'economia territoriale (logistica e evoluzione di Torino da città industriale a centro urbano smart).

- > Affinché le eccellenze indicate possano pienamente dispiegare il loro potenziale è tuttavia necessario agire su alcuni fattori abilitanti che ancora non sembrano adeguatamente sviluppati.
- > In particolare, i principali enabler sono:
 - alcune componenti del sistema infrastrutturale, fisico e digitale, da cui dipende la capacità di riconnettere i territori valorizzandone le peculiarità;
 - la ricerca di un nuovo equilibrio tra qualità della forza lavoro e fabbisogni delle imprese, al momento non adeguati ad un capitale umano tra i più qualificati a livello nazionale.
- > Rispetto a quest'ultimo punto, le istituzioni locali hanno già intrapreso percorsi volti a diffondere e rafforzare l'innovazione nel sistema imprenditoriale e la diffusione della manifattura 4.0.
- > Proseguire su questa strada, potrebbe consentire il recupero di un sentiero di sviluppo in grado di restituire alla regione la capacità di attrarre manodopera altamente qualificata e di favorire l'insediamento di nuove imprese, cogliendo le opportunità offerte dalla nuova geografia delle catene globali del valore.





Il contesto di riferimento

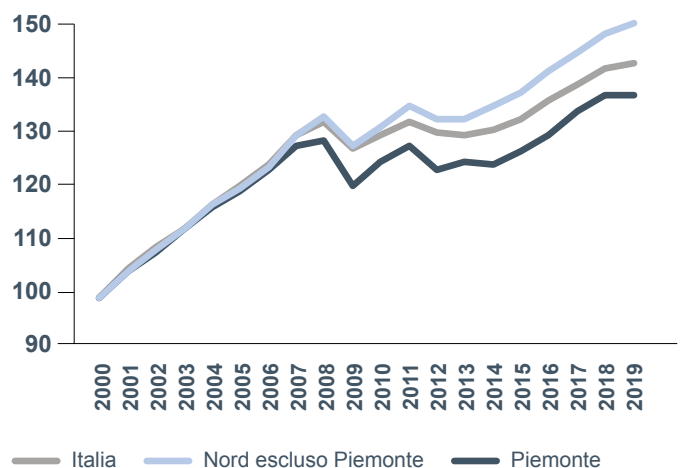
Il Piemonte, quinta tra le economie regionali, con un PIL di quasi 140 miliardi di euro nel 2019, pari all'8% del totale nazionale, appare oggi come una regione in transizione. Pur restando ancorato al percorso di crescita delle regioni del Nord, infatti, già da tempo ha rallentato la sua corsa, innescando un deficit di competitività che lo collocava, ancora prima dell'emergenza Covid, distante dalle realtà più dinamiche del Paese.

Storicamente sede di uno sviluppo economico basato sui comparti classici della manifattura e del Made in Italy (meccanica, mezzi di trasporto, alimentare, tessile e abbigliamento, design, ecc.), per decenni cuore del settore automotive nazionale e traino dell'export italiano, il Piemonte si trova oggi a fronteggiare una crisi che ha radici profonde, riconducibili in gran parte all'incapacità di reagire in modo efficace ai cambiamenti del contesto economico globale e soprattutto alle grandi sfide dettate dai nuovi driver della competitività: prima fra tutte la terziarizzazione della società. Proprio per la componente storicamente preponderante del comparto manifatturiero e per una competitività basata prevalentemente sul modello tradizionale, il Piemonte ha risentito degli effetti della grande crisi del 2007/2008, più dell'Italia e delle altre regioni settentrionali.

La mancata ripresa di un cammino di crescita in linea con il resto dell'area è rintracciabile soprattutto nella scarsa produttività, che ha contribuito a creare un divario di competitività.

Anche la dinamica positiva del valore aggiunto negli ultimi anni - con un incremento di oltre il 10% dal 2014 al 2019 - non è stata sufficiente a chiudere il gap con i tassi di crescita delle altre regioni del Nord (grafico 1).

Graf. 01 - Andamento del valore aggiunto, 2000-2019 (2000=100)



Fonte: elaborazione CDP Think Tank su dati ISTAT

La ragione di questo fenomeno è rintracciabile anche nella bassa performance del settore dei servizi, che rappresentano il 70% della ricchezza prodotta e il 66% dell'occupazione complessiva, ma la cui produttività è in costante erosione¹. In questo contesto, la crisi Covid ha messo in risalto la fragilità del modello di sviluppo e potrebbe accentuarne ulteriormente il divario rispetto alle altre regioni del Nord. L'impatto della crisi nel 2020 sul PIL regionale si è tradotto infatti in un crollo stimato tra il 7% e oltre il 10% rispetto al 2019, mentre si prevede una ripresa tra il 2021 e il 2023 che varia tra l'1,8%² e quasi il 4%³.

Tuttavia, la crisi Covid può rappresentare una sfida e un'opportunità per ripensare il modello di crescita in chiave sostenibile e innovativa. L'incremento della produttività sarà un elemento essenziale per favorire l'attrazione di nuove realtà imprenditoriali dinamiche e di capitale umano altamente qualificato.

In questo contesto, la regione necessita di una nuova strategia di sviluppo che valorizzi le specializzazioni storiche e le competenze consolidate del tessuto produttivo, agganciandole ai nuovi trend di crescita globali della transizione ecologica, digitale e sostenibile. In tale prospettiva, l'economia piemontese può far leva su alcune nicchie che potranno svolgere un ruolo propulsivo nel rilancio del tessuto economico e sociale della regione. In particolare, le 5 eccellenze individuate sono:

- > La **manifattura 4.0**, che ha saputo fornire un impulso al rinnovamento del capitale tecnologico dell'industria manifatturiera piemontese, con l'obiettivo di colmare progressivamente il gap di competitività con le altre regioni dell'Italia settentrionale. In questo processo il Piemonte si è aggiudicato il primato nazionale per la massima concentrazione di imprese con almeno una tecnologia 4.0.

- > La **chimica verde**, che muovendo da uno dei settori industriali più tradizionali ha saputo attuare significative innovazioni di processo e di prodotto, finalizzate al raggiungimento dei più ambiziosi obiettivi di sviluppo sostenibile. Il Piemonte è la regione più dinamica nel promuovere il cluster tecnologico nazionale della chimica verde, grazie alla presenza di importanti player industriali capaci di competere anche a livello internazionale, accanto a un nucleo di public utilities regionali particolarmente attive nel promuovere progetti innovativi.

- > Il **design e le industrie creative**, che partendo da una consolidata tradizione manifatturiera ha saputo cogliere i fermenti presenti nei mercati internazionali, riposizionandosi sui segmenti a più elevato valore aggiunto e arrivando a produrre un giro d'affari di oltre 14 miliardi di euro all'anno. Tale evoluzione è il frutto di un progressivo ampliamento dell'operatività: dagli oggetti d'uso quotidiano ai processi produttivi, fino al design dei servizi. In questo contesto Torino è la prima città al mondo insignita del premio "World Design Capital".

1 Ires, *Relazione Annuale 2020*, 2020.

2 Cfr. nota 1.

3 Consiglio Regionale Del Piemonte, *Nota di aggiornamento al documento di economia e finanza regionale 2021-2023*, 2020.



> Il **sistema degli interporti**, che facendo leva su un posizionamento geografico particolarmente favorevole all'incrocio tra due dei principali corridoi infrastrutturali europei (Mediterraneo e Reno-Alpi), nonché sulla vicinanza a nodi di trasporto strategici del Nord ovest (porto di Genova, scalo di Malpensa), gioca un ruolo fondamentale per la competitività del sistema economico locale, ma può ambire a una posizione di primo piano anche sui mercati internazionali, intercettando quote sempre maggiori dei flussi di traffico da/per l'Europa continentale.

> La **città metropolitana di Torino**, che nel corso degli ultimi due decenni ha ridisegnato il proprio sentiero di crescita evolvendo da capitale manifatturiera del Paese a città vivibile e attrattiva sui mercati internazionali. Oggi Torino figura infatti ai primi posti delle classifiche nazionali in termini di sostenibilità, resilienza e qualità della vita grazie a un'attenta capacità di programmazione di lungo periodo che le ha consentito di sviluppare nuove vocazioni quali quella culturale e turistica.



MANIFATTURA 4.0



CHIMICA VERDE



DESIGN



INTERPORTI



TORINO





2

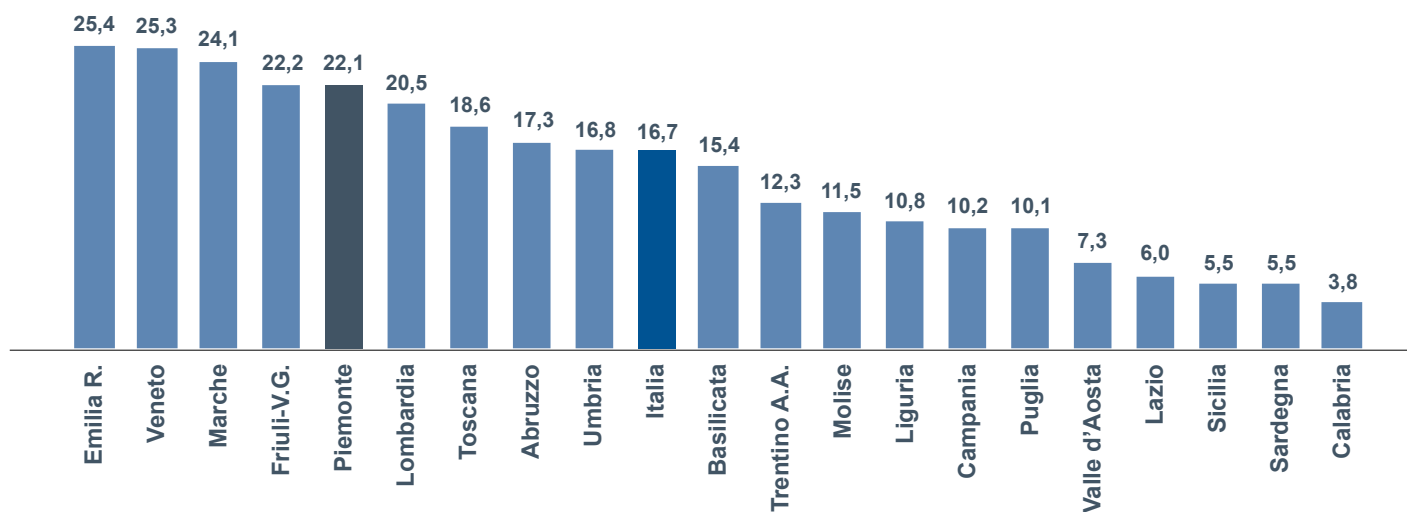
Le eccellenze del territorio

A. La manifattura 4.0

Il Piemonte è un'area a rilevante vocazione industriale: secondo gli ultimi dati di contabilità nazionale diffusi dall'Istat e relativi all'anno 2018⁴, la quota dell'industria manifatturiera sul valore aggiunto totale della regione è pari al 22,1% rispetto a una media nazionale di 16,7% (grafico 2).

Se si tiene conto inoltre che i servizi ad alta intensità di conoscenza quali consulenza, ingegneria e design, servizi ICT, ricerca e sviluppo, sono acquistati principalmente da aziende manifatturiere, circa il 40% del valore aggiunto regionale è collegato al comparto manifatturiero e ai suoi fornitori.

Graf. 02 - Valore aggiunto del settore manifatturiero nelle regioni italiane, 2018 (% sul totale regionale)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat "Conti e aggregati economici territoriali"

4 ISTAT, *Conti e aggregati economici territoriali*, 2020.

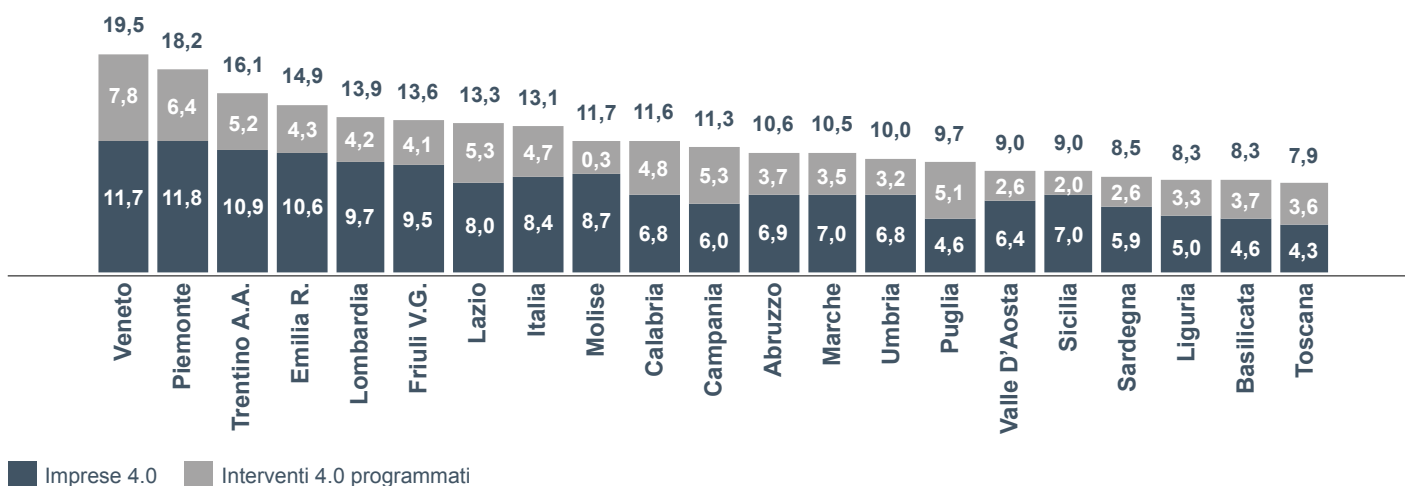
Il Piano Impresa 4.0, presentato nel 2016 dal Ministero dello Sviluppo Economico, ha fornito di fatto un impulso al rinnovamento del capitale tecnologico dell'industria manifatturiera.

Sulla base dei risultati emersi dall'ultima rilevazione campionaria MET su circa 23.700 imprese dell'industria in senso stretto e dei servizi, in Italia l'8,4% delle imprese utilizza almeno una delle tecnologie considerate (denominate Imprese 4.0) e un ulteriore 4,7% ha dichiarato di avere in programma interventi nel triennio successivo. Nel complesso, il 10% delle imprese (incluse quelle che al momento della rilevazione non erano coinvolte) prevedeva almeno un intervento nel successivo triennio⁵.

Le misure del Piano hanno supportato l'attivazione di oltre 10 miliardi di euro di investimenti nel 2017 e di oltre 15 miliardi di euro nel 2018, con un'incidenza prossima al 30% sul totale degli investimenti in macchinari e attrezzature industriali⁶.

Il Piemonte si aggiudica il primato di regione con la quota più alta di imprese con almeno una tecnologia 4.0, l'11,8% del totale (+3,4 punti percentuali rispetto alla media nazionale). Se si tiene conto anche della quota di imprese piemontesi che dichiara di aver programmato a breve interventi 4.0 (pari al 6,4%), con il suo 18,2% la regione si colloca al secondo posto della classifica complessiva (grafico 3).

Graf. 03 - Diffusione delle tecnologie 4.0 nelle regioni italiane, 2018 (%)



Fonte: elaborazione Censis su dati MISE-MET, 2018

Analizzando nel dettaglio le singole tecnologie presenti e previste nel prossimo triennio, le imprese piemontesi manifatturiere hanno mostrato un interesse maggiore per stampanti 3D, comunicazione elettronica in rete tra macchinari e prodotti (Industrial Internet of Things), integrazione orizzontale e verticale delle informazioni, gestione dati in Cloud e Big Data Analytics.

Coerentemente con il paradigma della fabbrica intelligente, l'interesse delle imprese piemontesi è prevalentemente orientato a innovazioni legate allo sfruttamento dei dati prodotti lungo tutta la catena produttiva. Fattori abilitanti che hanno favorito in questi anni lo sviluppo dell'industria 4.0 in Piemonte sono state anche le importanti strutture per la ricerca e il trasferimento tecnologico presenti sul territorio regionale.

5 Mise-Met, *La diffusione delle imprese 4.0 e le politiche*, 2018.

6 CSC, *Un cambio di paradigma per l'economia italiana: gli scenari di politica economica*, 2020.

Dal 2017 è operativo a Torino il primo Digital Innovation Hub, che eroga supporto nella fase di prima implementazione delle nuove tecnologie, favorendo così il processo di trasformazione digitale. Finora sono più di 960 le aziende coinvolte⁷.

Nel 2018 il progetto avente come capofila il Politecnico di Torino e come consorziati l'Università degli studi di Torino e 23 partner industriali, si è aggiudicato il primo posto del bando promosso dal Ministero dello Sviluppo Economico per la creazione dei centri di competenza ad alta specializzazione su tematiche Industria 4.0 (Competence Industry Manufacturing 4.0). Il CIM4.0 a settembre 2020 ha presentato la nascita della propria Academy dedicata ai lavoratori che vogliono aumentare e valorizzare le proprie competenze al fine di saper gestire e guidare nel modo più profittevole la trasformazione digitale delle aziende italiane.

Il progetto promosso dall'Unione Industriale di Torino coinvolge il Politecnico di Torino, Università di Torino, Regione Piemonte, Città di Torino e Camera di Commercio nella realizzazione del polo internazionale specializzato nell'Automotive al fine di sostenerne la competitività e favorire i processi di transizione ecologica nei settori della mobilità sostenibile pubblica e privata. Tale polo nascerà negli spazi industriali di Torino Nuova Economia (TNE) – l'area che ospitava gli stabilimenti della Mirafiori – e

ha visto lo stanziamento di 20 milioni di euro nell'ambito del Decreto Rilancio. Verranno sperimentate nuove forme di mobilità, da quella elettrica alla guida autonoma, lavorando sull'applicazione dell'Intelligenza Artificiale al settore della mobilità.

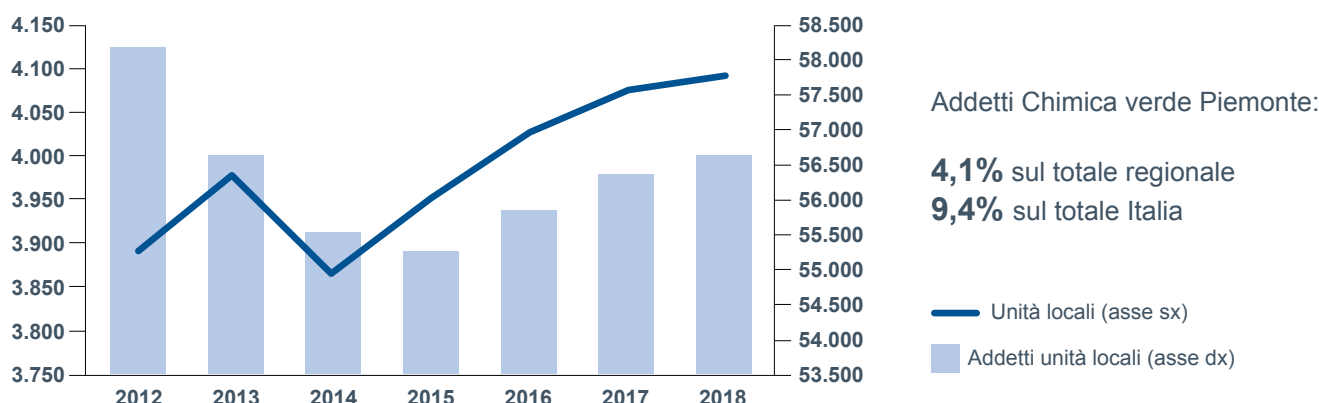
B. La chimica verde & cleantech

Il comparto della chimica verde/cleantech comprende le attività economiche della chimica e della plastica, i settori della produzione di energia, della fornitura e del trattamento delle acque, nonché lo smaltimento dei rifiuti⁸.

Nella regione sono presenti un numero circoscritto di imprese operanti in tale settore caratterizzate da forti capacità industriali, con obiettivi ambiziosi di lungo termine, con una forte focalizzazione sul proprio prodotto/tecnologia in cui eccellono e per il quale si confrontano quotidianamente con i principali temi dell'innovazione.

Nella regione si contano circa 4.100 unità locali del settore con oltre 56 mila addetti, che rappresentano il 4,1% del totale dell'occupazione della regione e il 9,4% rispetto all'occupazione registrata dal settore a livello nazionale⁹. Da circa un quinquennio si registra una crescita costante dell'occupazione in questa nicchia di mercato (grafico 4).

Graf. 04 - Consistenza e incidenza dell'area di specializzazione della chimica verde & cleantech in Piemonte, 2012-2018 (n.)



Fonte: elaborazione Censis su dati Istat, "Registro statistico delle Unità locali, 2018"

(*) Sono stati considerati i seguenti settori di attività economica (Ateco 2007) : 19 Fabbricazione di coke e prodotti derivanti dalla raffinazione del petrolio, 20 Fabbricazione di prodotti chimici, 22 Fabbricazione di articoli in gomma e materie plastiche, 28.29.2 Fabbricazione di macchine e apparecchi per le industrie chimiche, petrolchimiche e petrolifere (compresi parti e accessori), 35 Fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata, 36 Raccolta, trattamento e fornitura di acqua, 37 Gestione delle reti fognarie, 38 Attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti recupero dei materiali, 39 Attività di risanamento e altri servizi di gestione dei rifiuti.

7 <https://dih.piemonte.it/>

8 IRES Piemonte, *La Strategia di specializzazione intelligente del Piemonte: elementi di monitoraggio e valutazione al 2018*, Dicembre 2018.

9 Istat, *Registro statistico delle Unità locali*, 2018.



scono soluzioni uniche e innovative a specifici problemi ambientali: ad esempio, sono fatti di MaterBi i sacchetti della spesa, i guanti per il reparto ortofrutta, le posate e i bicchieri compostabili. Negli anni ha prodotto 5 tecnologie proprietarie prime al mondo e circa 1.800 tra brevetti e domande di brevetto.

Alla capacità di innovare del tessuto produttivo si aggiunge anche il ruolo svolto dalle public utilities regionali. Tra gli attori più attivi, Acea Pinerolese Industriale Spa: nei primi mesi del 2021 avvierà un nuovo progetto interamente finanziato da un bando Horizon 2020 dell'Ue, denominato Spotlight, per sviluppare un dispositivo fotonico che, utilizzando la luce solare, converta l'anidride carbonica prodotta e l'idrogeno verde in metano e syngas. Inoltre, il syngas prodotto in Spotlight potrà a sua volta essere utilizzato per la produzione di metanolo, ingrediente chiave per la produzione di biocarburanti da fonti rinnovabili e naturali. In questo modo tutte le risorse del processo vengono inglobate ai massimi livelli in processi di circolarità e sostenibilità ambientale.

Smat, la società metropolitana delle acque reflue civili di Torino, ha contribuito notevolmente all'innovazione tecnologica e allo sviluppo industriale nel settore idrico fino al conseguimento, nel 2018, del premio "Top utility Ricerca & innovazione". Nel suo centro di ricerca integra attività di bioraffineria con l'attività di trattamento delle acque, attraverso lo sviluppo di tecnologie per il trattamento dei fanghi di depurazione volte al riutilizzo dei fanghi stessi e la realizzazione di un trattamento innovativo per il recupero delle sabbie negli impianti di depurazione.

Lo sviluppo del settore della chimica verde/cleantech può contare anche sulla presenza di tre poli universitari all'avanguardia. Nel novembre del 2020 l'Università del Piemonte Orientale ha annunciato l'istituzione per il 2021 di un corso di laurea triennale in Chimica Verde con l'obiettivo di formare studenti in grado di sviluppare nuovi prodotti e processi che puntino alla riduzione dei fabbisogni energetici, degli impatti ambientali, delle opportunità di recupero e valorizzazione di scarti e della riduzione di sottoprodotti.

Nel corso degli ultimi anni il Piemonte ha mostrato un notevole interesse verso il rilancio della chimica italiana sotto il segno della sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Nel 2014, in risposta all'"Avviso per lo sviluppo e il potenziamento di cluster tecnologici nazionali" del Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, nasce SPRING, il cluster Tecnologico Nazionale della Chimica Verde, esempio virtuoso di interazione efficace e altamente qualificata tra ricerca pubblica e privata per lo sviluppo dell'intera filiera della chimica verde¹⁰. Tra i promotori e animatori di questo aggregato di soggetti ci sono due importanti aziende con sede nella regione:

- > Biochemtex azienda leader nel settore dei biochemicals, che in accordo con un gruppo finlandese produce bio-paraxilene (bioPX), poliestere utilizzato per fibre, bottiglie e imballaggi ottenuto unicamente da risorse rinnovabili.
- > Novamont, leader mondiale nel settore delle bioplastiche biodegradabili e compostabili e in particolare di Mater-Bi, ottenuto dall'amido di mais e da polimeri biodegradabili di origine sia vegetale che fossile. I prodotti in Mater-Bi forni-

¹⁰ <http://www.clusterspring.it/chi-siamo/>

C. Il design e le industrie creative

Nel 2014 Torino è stata nominata Città Creativa Unesco per il design, unica italiana su 40 città nel mondo che appartengono a questa categoria. E già nel 2008 era stata la prima città al mondo ad essere insignita del premio World Design Capital, assegnato ogni due anni da International Council of Societies of Industrial Design.

La performance eccezionale di Torino è da attribuire a una tradizione che coinvolge l'intera regione e che ha le sue radici nel design industriale del dopoguerra, ma che nel tempo ha potuto contare su un contesto culturale e creativo più ampio, che ha arricchito e innovato lo storico profilo industriale piemontese.

Il design piemontese è un sistema che coinvolge circa 2.700 imprese, con oltre 72.500 addetti e un fatturato di 14,5 miliardi di euro. Sono prevalentemente realtà imprenditoriali di dimensioni ridotte: le aziende hanno nel 79% dei casi meno di 5 addetti e nel 71% dei casi un fatturato inferiore ai 100 mila euro l'anno¹¹.

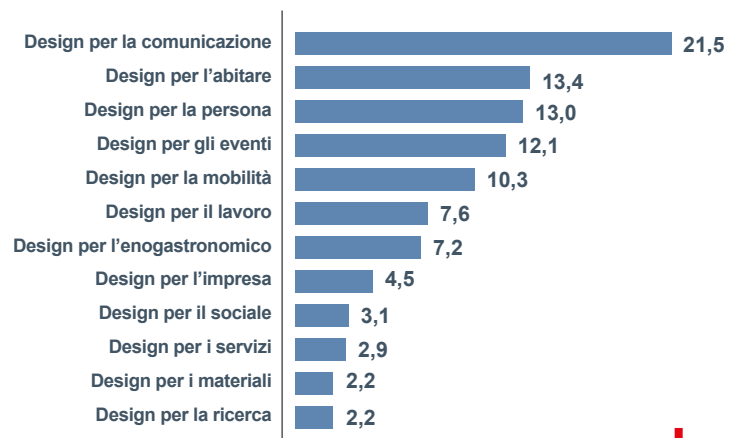
Nel complesso il settore è dinamico, in continua crescita e si caratterizza per la trasversalità rispetto a molti comparti dell'industria manifatturiera e dei servizi, interessando anche i processi produttivi. Il 64% delle imprese esporta e nel 27% dei casi arriva ad esportare più del 20% del fatturato totale¹².

Più in dettaglio, emerge che nel territorio piemontese ci sono alcune categorie di design, così come definite dall'ADI Index - definito dall'Associazione per il disegno industriale - che godono di una maggiore diffusione.

Il settore più rilevante è quello legato allo sviluppo di servizi di comunicazione (grafica editoriale, multimedialità, packaging, web design). Si tratta in realtà di una tipologia di design molto trasversale, svolta spesso in parallelo ad altre categorie di applicazione: ad esempio una realtà focalizzata sul design per la persona svolge contestualmente anche attività di design per la comunicazione specifica di quel settore.

La seconda area per importanza è il tradizionale design per l'abitare (progettazione di arredi, complementi d'arredo, elettrodomestici, illuminazione e oggettistica, arredo urbano), alla quale seguono il design per la persona (abbigliamento, attrezzature per lo sport, orficeria, elettronica per la persona, giochi e articoli per l'infanzia, protesi e apparecchi medici) e il design degli eventi (fiere e merchandising). Il design per la mobilità, infine, si caratterizza per essere quasi completamente concentrato nell'area di Torino (grafico 5).

Graf. 05 - I settori applicativi del design, 2017 (%)



Fonte: Osservatorio design in Piemonte, 2017

Al di là dell'impatto economico complessivo del comparto, il design piemontese può contare su brand di fama internazionale: dalle eccellenze nella produzione di articoli per la casa (Alessi, Bialetti, Sambonet e Lagostina), al comparto delle rubinetterie e sanitari (Gessi, Cristina, Nobili, Zucchetti), ai brand dei complementi di arredo come Gufram e Serralunga, fino ai campioni del design per auto come Pininfarina e Giugiaro.



11 Osservatorio design in Piemonte, Camera di Commercio di Torino, *Analisi dell'evoluzione dell'offerta di design in Piemonte*, 2017.

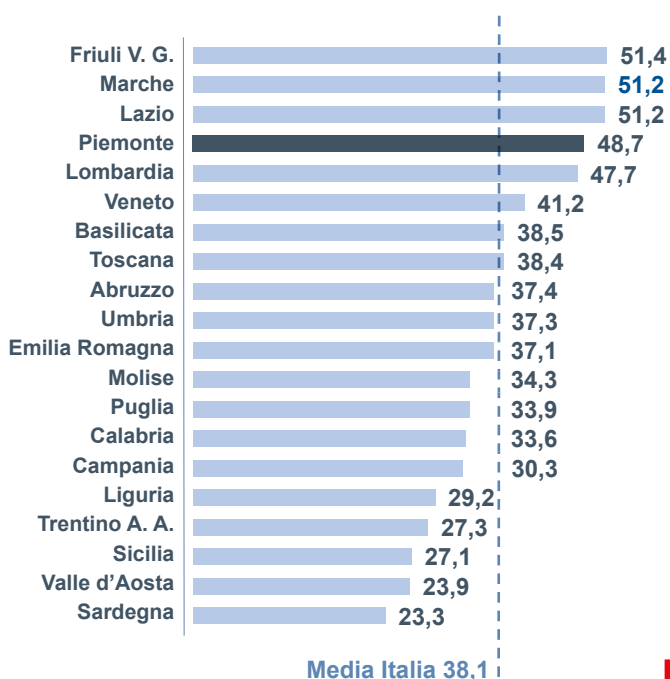
12 Centro estero internazionalizzazione Piemonte, Il settore design e industrie creative, <https://www.centroestero.org/it/settori-focus/design-e-industrie-creative.html>.

Fermento e vitalità sono garantite anche da un ecosistema più ampio di industrie creative che, con 8,7 miliardi di euro, vede il Piemonte contribuire all'8% del valore aggiunto del sistema produttivo culturale e creativo nazionale¹³, terza regione dopo Lombardia e Lazio.

L'insieme di design, cultura, creatività determina esso stesso un'attrazione turistica, con le aziende legate al Made in Italy che contribuiscono a rafforzare il brand del Paese e la sua attrattività turistica.

In Piemonte circa la metà della spesa turistica registrata è attribuibile al sistema culturale e creativo, rispetto a una media nazionale del 38% (grafico 6).

Graf. 06 - Spesa turistica attivata dal Sistema produttivo Culturale e Creativo, 2018 (%)



Fonte: Symbola, 2019

Non si può non fare cenno, infine, al fatto che i due ambiti, cultura e turismo, ai quali il design è fortemente connesso, siano anche tra i più colpiti dalla crisi pandemica. Per quanto di difficile quantificazione, le ripercussioni sul sistema regionale del design appaiono dunque inevitabili.

Per avere un'idea delle dimensioni delle conseguenze, basti pensare che nei mesi del 2020 in cui i cinema piemontesi sono stati aperti, si è registrata una riduzione di incassi e spettatori rispetto all'anno precedente superiore all'80%. Tra gennaio e luglio del 2019 i musei del Piemonte avevano ospitato quasi 4 milioni di visitatori, che nello stesso periodo del 2020 si sono ridotti a poco più di 1 milione.

Tuttavia, dalla crisi Covid possono nascere anche nuovi stimoli per il comparto. Il ripensamento post Covid di case, uffici, oggetti della vita quotidiana in un'ottica di ecosostenibilità sarà infatti un importante impulso a soluzioni innovative di design: si pensi all'automotive, settore in cui sarà cruciale per ridisegnare l'auto del futuro, elettrica e autonoma; al legno e arredo per rispondere alle nuove esigenze dell'abitare stravolte dalla diffusione dello smart working; allo stesso Internet of Things che potrà beneficiare di un design volto a offrire soluzioni sempre più user friendly.

Non da ultimo si pensi al ruolo che il design potrà svolgere come strumento e opportunità di cambiamento per il territorio, per accogliere le sfide di rigenerazione urbana, per valorizzare le dinamiche di sviluppo infrastrutturale e rafforzare i processi di innovazione tecnologica e sociale.

D. Il sistema degli interporti

Il sistema logistico piemontese, che beneficia del posizionamento strategico della regione all'incrocio dei due Corridoi Europei della rete TEN-T Mediterraneo e Reno-Alpi, si caratterizza per il ruolo centrale di 3 poli rappresentati dal sistema locale degli interporti, che si collocano nell'area metropolitana di Torino e più esattamente a Orbassano (SiTO Spa), a Novara (CIM Spa) e a Rivalta-Scriveria (Rivalta Terminal Europa - RTE), in provincia di Alessandria.

In un contesto nazionale caratterizzato dalla presenza di 24 interporti, il Piemonte appare dunque secondo solo al Veneto¹⁴, sia per numero che per qualità delle strutture stesse.

¹³ Symbola, *Io sono cultura*, 2019.

¹⁴ Unica regione italiana con cinque interporti sul territorio.

Due dei tre interporti sono infatti riconosciuti internazionalmente per qualità della performance logistica: Torino e Novara si posizionano rispettivamente come 6° e 17° tra i 20 migliori interporti europei¹⁵ (figura 1).

Fig. 01 - Top 20 interporti europei, 2018

< 01 >	Interporto Verona	IT	■ ■
< 02 >	GVZ Breme	DE	
< 03 >	GVZ Nurnberg	DE	
< 04 >	Interporto Bologna	IT	■ ■
< 05 >	Madrid CTC- Coslada	SP	
< 06 >	INTERPORTO TORINO	IT	■ ■
< 07 >	Interporto Nola Campano	IT	■ ■
< 08 >	Interporto Parma	IT	■ ■
< 09 >	ZAL – Barcelona	ES	
< 10 >	GVZ Berlin Sud	DE	
< 11 >	Interporto Padova	IT	■ ■
< 12 >	Plaza Logistica Zaragoza	SP	
< 13 >	Cargo Center Graz	AT	
< 14 >	GVZ Leipzig	DE	
< 15 >	Delta 3 Lille	FR	
< 16 >	BILK Logistic Budapest	HU	
< 17 >	INTERPORTO NOVARA	IT	■ ■
< 18 >	DRIFT Daventry	GB	
< 19 >	Wakefield Europort	GB	
< 20 >	Eurocentre Toulouse	FR	

Fonte: DGG - Deutsche GVZ-Gesellschaft, 2018

Le tre strutture differiscono tra loro sia per l'area territoriale coperta, in quanto situate rispettivamente in tre dei quattro quadranti regionali, sia per le caratteristiche tecniche e i servizi offerti (figura 2).

L'interporto di Torino, con una superficie totale di tre milioni di metri quadri, è il quarto per estensione in Italia, arrivando a movimentare un volume di merci pari a 3 milioni di tonnellate ogni anno. Attraverso le 200 aziende insediate al suo interno, la struttura si presenta come un sistema organico e integrato di servizi logistici supportati dall'intermodalità. La vicinanza al capoluogo di regione rende il polo specializzato anche

in *city logistic* contribuendo a favorire la sostenibilità della città di Torino.

La società di gestione prevede di ampliare ulteriormente le superfici e le strutture logistiche, così come quelle per il terminal ferroviario, al fine di incrementare i traffici intermodali. Già nel 2019 sono stati effettuati miglioramenti per le strutture di magazzinaggio ed è stato avviato il piano di interventi per l'area terminalistica sia per l'adeguamento strutturale, sia per la messa in sicurezza. Grazie al posizionamento strategico e alle specifiche infrastrutturali, l'interporto punta infatti a diventare l'hub di riferimento per l'alta capacità del Corridoio Mediterraneo nella rete transeuropea.

Il CIM di Novara, a sua volta collocato all'incrocio tra il Corridoio Mediterraneo e il Corridoio Reno-Alpi, è tra gli interporti con le infrastrutture più estese, con 12 binari di lavorazione, ed è secondo in Italia per traffico intermodale verso il nord Europa, grazie ai circa 250 treni che settimanalmente transitano nell'interporto, soprattutto verso Belgio e Paesi Bassi, facendo di Novara un nodo logistico di rilevanza per i porti del Northern Range.

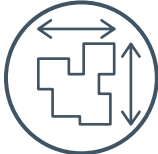
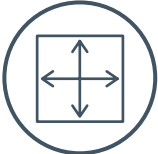



¹⁵ Oláh, J., Nestler, S., Nobel, T., Popp, J., *Ranking of Dry Ports in Europe - Benchmarking*, 2018.



L'interporto di Rivalta Scrivia, infine, è collocato all'interno di un sistema di nodi intermodali che caratterizzano tutta l'aria dell'Alessandrino, naturale retroporto del sistema portuale ligure. La struttura si distingue per le attività di logistica a valore aggiunto che prevedono anche attività di lavorazione finale sulle merci e

offre inoltre servizi doganali e terminalistici. Gli sviluppi futuri del polo logistico sono strettamente connessi alle evoluzioni delle misure e degli interventi volti a potenziare il porto ligure e la zona ad esso interconnessa, ma anche alle dinamiche dell'interscambio e dei collegamenti all'interno del Corridoio V¹⁶.

Fig. 02 - Principali dati degli interporti del Piemonte, 2017

	Superficie totale (mq)	Superficie magazzini (mq)	Operatori insediati (N)	Lunghezza massima treno ricevibile (m)	Binari (N)
					
Orbassano	3.000.000	900.000	200	600	4
Novara	845.000	66.500	42	650	12
Rivalta Scrivia	1.250.000	430.000	NA	440	4

Fonte: elaborazione CDP Think Tank su dati MIT

Il sistema logistico piemontese si sviluppa dunque su tre aree geografiche differenti che basano la loro competitività non solo sulla rete di infrastrutture territoriale, ma anche sulla posizione strategica della regione.

Dal lato del sistema infrastrutturale allargato, infatti, vanno menzionati non soltanto i due aeroporti piemontesi, di Torino Caselle e Cuneo Levaldigi, ma anche il sistema ferroviario. Con oltre 2000 chilometri di binari si concentra infatti in Piemonte circa il 10% della rete convenzionale nazionale e oltre il 15% di quella ad alta velocità¹⁷. Inoltre, la centralità e il successo dei nodi intermodali (in particolare Novara e Rivalta) dipendono anche dal posizionamento strategico rispetto ad altre realtà infrastrutturali limitrofe, come l'hub internazionale di Milano Malpensa, primo aeroporto in Italia per trasporto cargo, che da solo rappresenta oltre il 50%

del traffico merci aereo in Italia, e il porto di Genova, che con oltre i 2,5 milioni di TEU nel 2019 rappresenta il principale gateway italiano e di tutto il Mediterraneo per movimentazione di container¹⁸. Il sistema interportuale piemontese si integra dunque in modo efficace sia alle direttrici dei traffici cargo sia in particolare al sistema portuale ligure, fungendo da nodo strategico negli scambi tra l'Italia e i principali Paesi europei.

In questo contesto sono di estrema rilevanza le connessioni con le reti transeuropee, Corridoio Mediterraneo e Corridoio Reno-Alpi, e soprattutto il completamento e adeguamento delle tratte di competenza italiana. Su questo infatti si gioca l'opportunità di intercettare i traffici europei e, di conseguenza, parte dello sviluppo futuro della regione e di tutta l'area Nord Ovest del Paese (figura 3).

¹⁶ Ires Piemonte, *Imprese, lavoro e competenze nel metasettore logistico*, 2020; Osservatorio Territoriale Infrastrutture, *Rapporto 2019, 2020*; MIT, *Anagrafica interporti*.

¹⁷ Regione Piemonte, *Piano regionale della logistica*, 2020.

¹⁸ Assoaeroporti, 2020; Porto di Genova, 2020.

Fig. 03 - Il sistema degli interporti nel contesto infrastrutturale e logistico del Piemonte



Fonte: elaborazione CDP Think Tank

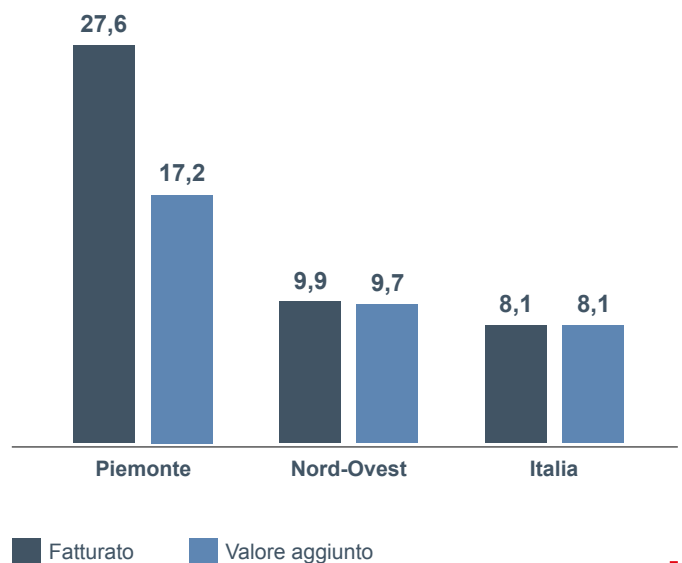
Il comparto logistico in Piemonte negli ultimi anni si è rivelato particolarmente florido. Se si considera il bacino occupazionale della logistica in senso stretto, si contano quasi 58 mila occupati nel 2017, ai quali si sommano gli operatori logistici che lavorano in settori contigui, fino ad un totale di oltre 138 mila lavoratori, pari a quasi l'8% del totale regionale¹⁹.

Se si guarda poi alla recente dinamica di fatturato e valore aggiunto, prima dell'arrivo della crisi Covid, il Piemonte risulta come economia trainante della logistica dell'area Nord-occidentale e di tutto il Paese²⁰ (grafico 7).

¹⁹ Cfr. nota 17.

²⁰ Fondazione Nazionale Commercialisti, *Osservatorio sui bilanci delle SRL 2018 - Focus settore trasporti e logistica*, 2020.

Graf. 07 - Variazione del fatturato e valore aggiunto del comparto della logistica, 2017-2018 (%)



Fonte: Fondazione Nazionale Commercialisti, 2020

La competitività di un settore strategico come quello logistico, la cui centralità è stata più volte messa in risalto dalla crisi Covid, sarà fondamentale per il recupero di competitività del nostro Paese e, in particolare, per la regione Piemonte.

In questo ambito infatti si gioca la partita decisiva per sfide come la sostenibilità ambientale e l'innovazione, ma anche la capacità di intercettare i flussi commerciali delle nuove catene del valore, europee e globali, che si andranno a definire con i nuovi paradigmi post-Covid. Una regione come il Piemonte, quindi, dovrà essere in grado di cogliere queste opportunità, con un adeguato sistema integrato di trasporti e nodi, per permettere una ripresa dell'economia e uno sviluppo sostenibile.

E. La Città Metropolitana di Torino

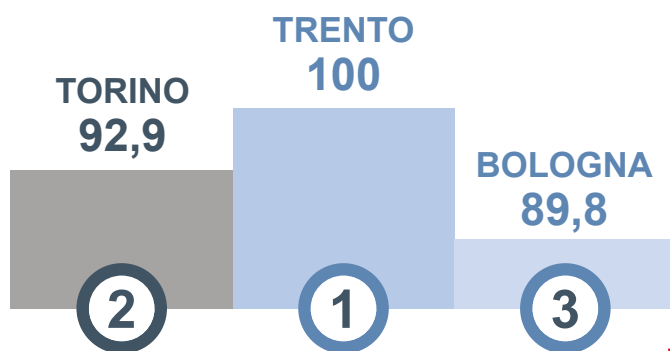
Grazie a un'attenta pianificazione territoriale e a una programmazione di lungo termine, Torino ha saputo attuare, nel corso degli ultimi tre decenni, un profondo processo di transizione da capitale manifatturiera italiana a centro urbano contemporaneo con una significativa proiezione internazionale.

La valorizzazione del patrimonio culturale, interventi infrastrutturali mirati e l'organizzazione di eventi significativi hanno consentito alla città di mettere a frutto la capacità di ripensare gli spazi e di valorizzare nuove vocazioni, anche attraverso la spinta verso l'adozione di nuove tecnologie e di paradigmi innovativi nella gestione del territorio.

Secondo le ultime rilevazioni disponibili, Torino è seconda in Italia nella classifica per la sostenibilità stilata nell'ambito dello Smart City Index²¹ (figura 4).

²¹ EY, *Smart City Index*, 2020.

Fig. 04 - Città più sostenibili, 2020

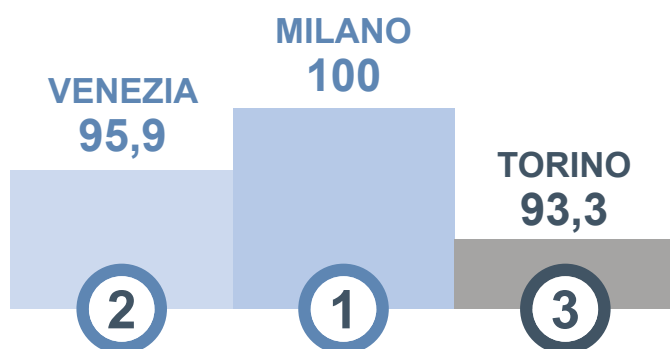


Fonte: EY, 2020

Con riferimento alla dimensione della sostenibilità, l'indice prende in esame un set di parametri che valutano la mobilità, l'utilizzo delle risorse energetiche e la gestione delle risorse ambientali. In questi ambiti, Torino evidenzia performance particolarmente brillanti ed è, insieme a Milano, l'unica delle grandi aree urbane italiane a figurare nella top ten.

Anche con riferimento alla resilienza, la città evidenzia un'ottima performance, posizionandosi terza dopo Milano e Venezia, a testimonianza dello sforzo compiuto dalle metropoli settentrionali di evolvere il proprio modello di sviluppo urbano (figura 5).

Fig. 05 - Città più resilienti, 2020



Fonte: EY, 2020

Questo parametro, in particolare, guarda alla diffusione e alla copertura delle reti TLC di ultima generazione (fibra e 5G), alla capillarità delle infrastrutture di trasporto, alla diffusione della sensoristica e delle centrali di controllo del traffico e della sicurezza.

Tra questi ambiti, Torino eccelle nella disponibilità e qualità delle infrastrutture digitali ed è seconda solo a Bologna per capacità delle reti mobili in banda larga²².

Se questi dati restituiscono l'eccellente posizionamento in termini di infrastrutture di base, la città si caratterizza per importanti traguardi anche con riferimento alla qualità della vita. In particolare, Torino figura al 21° posto nella classifica stilata ogni anno da Il Sole 24 ore ed è quinta tra le aree metropolitane. Le elaborazioni prendono in considerazione un ampio ventaglio di indicatori che vanno dalla ricchezza delle famiglie, alla performance ambientale, dalla giustizia al business environment, dalla demografia alla cultura. Sebbene evidenzi performance discontinue lungo i diversi assi – dal 7° posto per ricchezza e lavoro al 90° per giustizia e sicurezza – è significativo notare che da quando la classifica viene elaborata (1990), la città ha scalato quasi 50 posizioni a testimonianza di un percorso virtuoso che ha coinvolto tanto la riqualificazione e riconnessione del tessuto urbano quanto l'offerta di servizi alla cittadinanza²³.

Tappe fondamentali di questo processo sono state senz'altro l'adozione del nuovo Piano Regolatore Generale nel 1995 e i Piani strategici per la promozione della città pubblicati nel 2000, nel 2006 e nel 2015 ad esito di un processo partecipativo che ha coinvolto i principali stakeholder del mondo istituzionale, imprenditoriale e della società civile.

Il primo Piano strategico, in particolare, basava la sua visione di sviluppo urbano di lungo periodo su tre assi fondamentali: Torino metropoli europea, Torino ingegnosa, città del fare e del saper fare, Torino che sa scegliere, l'intelligenza del futuro e la qualità della vita (figura 6).

Fig. 06 - Driver di sviluppo della città



Fonte: Piano strategico per la città, 2000

22 Cfr nota 21.

23 Il Sole 24 ore, *Qualità della vita 2020*.

In questa prospettiva, l'organizzazione dei Giochi Olimpici Invernali del 2006 ha svolto un importante ruolo di volano per il rilancio, permettendo di inscrivere il progetto in una cornice caratterizzata da certezza dei tempi e da disponibilità di risorse.

Sebbene ancora oggi la valutazione complessiva dell'evento si presti a molteplici letture, certamente ha lasciato alla città un'eredità importante in termini di ridefinizione dell'immagine, consentendo di compiere quella transizione da "factory-town a città plurale, facendo incontrare il suo carattere industriale – che non ha smarrito, ma anzi riqualificato – con le vocazioni della società della conoscenza: ricerca, innovazione, formazione, cultura²⁴".

Da un lato, la ridefinizione dei principali assi della mobilità, con rilevanti interventi sulle infrastrutture, ha consentito di riconnettere tra loro intere parti della città, dando il via al recupero funzionale per nuovi usi di aree industriali e ferroviarie dismesse. Dall'altro, la riqualificazione delle grandi piazze storiche e del quadrilatero romano, insieme ai progetti di rigenerazione urbana delle periferie, hanno dato un nuovo volto alla città, restituendole quella bellezza che la vocazione industriale e manifatturiera aveva progressivamente messo in secondo piano.

Anche grazie all'impegno nella valorizzazione del patrimonio storico e artistico, Torino si è trasformata nel volgere di pochi anni in una città attraente e vitale per cittadini e visitatori, seguendo una parabola che ha caratterizzato altri contesti industriali europei quali Bilbao o Manchester.

A testimonianza di questo processo di rilancio basato anche sulla dimensione culturale è possibile citare, ad esempio, il progressivo recupero delle Residenze sabaudes – inserite nel Patrimonio Mondiale dell'Unesco nel 1997, ampliate nel 2010 e costituite in Consorzio nel 2017 – la collocazione del Museo del Cinema nella Mole Antonelliana e il nuovo allestimento del Museo Egizio, al sesto posto in Italia per numero di visitatori e primo per apprezzamento.

24 Torino Strategica, *Torino metropoli 2025*, 2015.

Impegno e capacità di visione che hanno portato, tra l'altro, la città ad essere giudicata dal New York Times nel 2016 una delle destinazioni turistiche da non perdere, unica in Italia²⁵.



The renovated Egyptian Museum in Turin. Andrea Wyner for The New York Times

Turin Italy

Renewal in a former industrial capital.



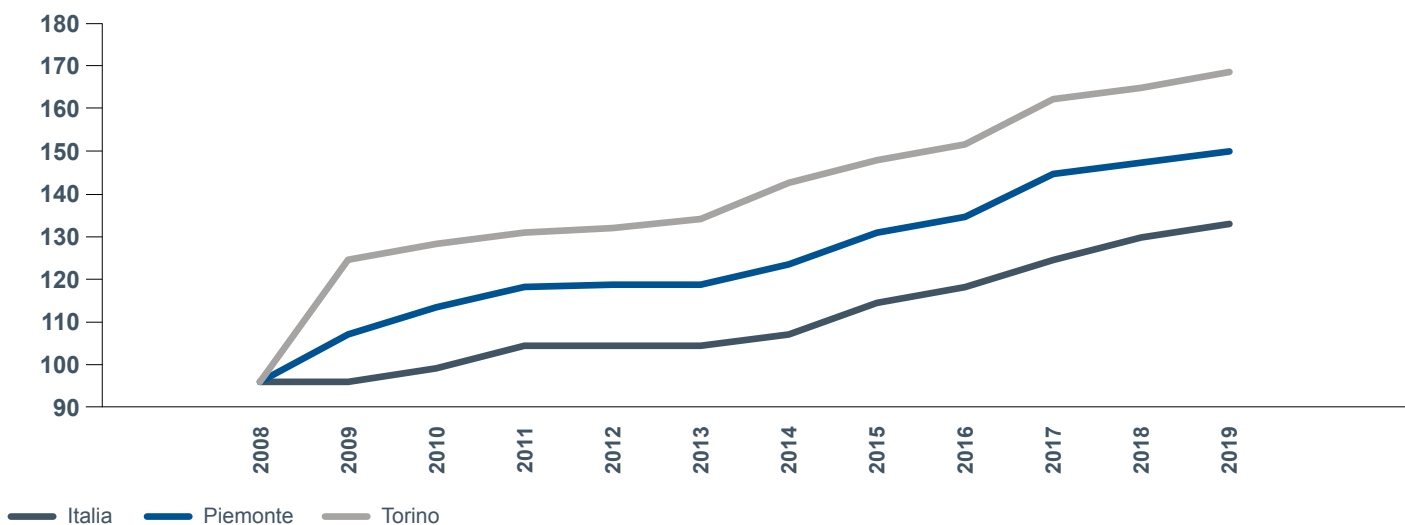
La conferma più immediata di questa rinnovata capacità attrattiva è il notevole incremento dei flussi turistici. Tra il 2008 e il 2019, gli arrivi in città hanno evidenziato un incremento medio annuo superiore al 5%, significativamente più elevato del valore registrato a livello nazionale (+2,9%), raggiungendo gli oltre 2,5 milioni di visitatori (grafico 8).

Alcune sfide restano aperte affinché Torino continui ad evolversi e possa sfruttare in misura crescente le opportunità che derivano anche dal suo posizionamento geografico. Se il primo Piano Strategico si concentrava sulla necessità di attuare grandi trasformazioni sull'assetto urbano della città e il secondo focalizzava l'attenzione sulla promozione di cultura, eventi e turismo come volano di sviluppo, il terzo – che riguarda l'orizzonte del 2025 – individuava ben prima della pandemia di Covid-19 il target principale nello sviluppo economico locale anche alla luce del più ampio contesto competitivo all'interno del quale Torino è inserita.

Lo sviluppo delle linee ferroviarie ad alta velocità avvicina Milano e in prospettiva Lione e Parigi, mentre al contempo i legami con Genova e Milano tendono a configurare in misura crescente una grande conurbazione su scala globale²⁶. In questa prospettiva assumono un rilievo strategico tutti gli interventi di sistema tesi a rafforzare le opportunità di lavoro, di formazione e di fare impresa.

I risultati in termini di competitività attestati dagli indici di sostenibilità e resilienza, nonché dal posizionamento nell'ambito dell'indicatore "Ricchezza e lavoro" della classifica sulla Qualità della vita sembrano testimoniare un percorso positivo in questa direzione.

Graf. 08 - Arrivi turistici, 2008-2019 (2008=100)



Fonte: ISTAT, 2020

²⁵ The New York Times, *52 places to go 2016*, 7 gennaio 2016.

²⁶ Cfr. nota 24.



3 Opzioni per lo sviluppo

Affinché le eccellenze indicate possano pienamente dispiegare il loro potenziale è necessario agire su alcuni fattori abilitanti che ancora non sembrano adeguatamente sviluppati.

Tra questi, il sistema delle infrastrutture che richiede interventi di efficientamento per completare le connessioni con le reti transeuropee.

Per dare contezza di quanto la realizzazione di queste infrastrutture possa essere un fattore abilitante per la regione e per l'intero Paese, si pensi che, stando alle stime dell'Osservatorio Territoriale Infrastrutture Nord-Ovest, ogni anno di ritardo rispetto al 2021, annunciato come data di attivazione delle principali opere italiane del Corridoio Reno-Alpi, potrebbe costare al sistema Italia fino a oltre un miliardo di euro di mancati introiti²⁷.

Particolarmente rilevante sarà questo tema per le prospettive del Piemonte, in un contesto in cui ancora la quasi totalità del trasporto merci viene effettuato su gomma, la modalità più inquinante che genera oltretutto un alto livello di congestione e incidentalità su tutta la rete stradale e autostradale.

Si pensi che la quota di trasporto tramite TIR sul totale nelle tratte franco-italiane è la peggiore di tutte le Alpi²⁸.

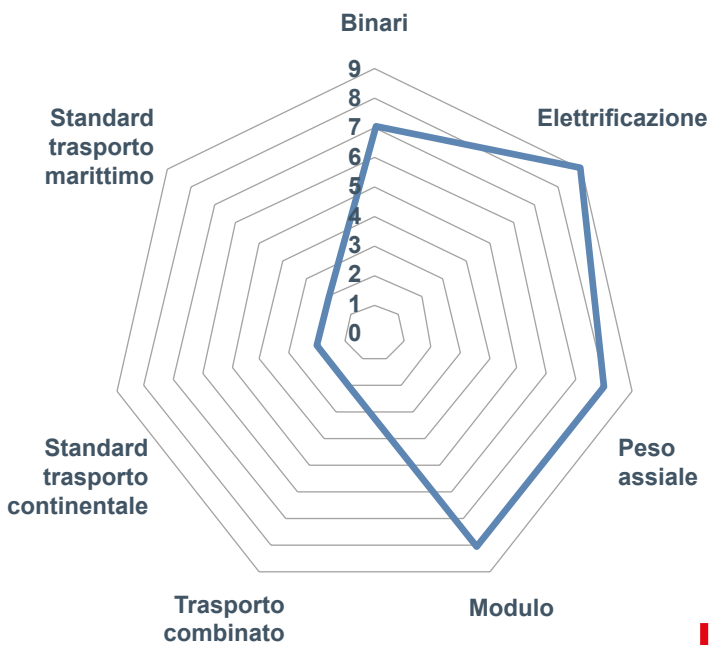
Parte dello squilibrio modale verso il trasporto su gomma è riconducibile agli standard di qualità dell'infrastruttura ferroviaria sul territorio piemontese ancora lontani da livelli di particolare efficienza.

Se da un lato la quasi totalità della rete regionale risulta elettrificata e per la maggior parte capace di rispondere alle necessità di capacità (binari in grado di supportare oltre 20 tonnellate per asse), con poche eccezioni di linee a binario singolo, risulta d'altro canto evidente l'insufficienza di servizi a supporto dell'intermodalità. Solo la tratta Torino-Milano presenta infatti gli standard adeguati al trasporto combinato, mentre carenze importanti si riscontrano per la gestione dei treni che rispettano i nuovi standard europei per il trasporto intermodale, marittimo o continentale, che attualmente non possono attraversare l'Appennino in entrambe le direzioni²⁹ (grafico 9).

27 OTI Nord-Ovest, *Rapporto 2018. A che punto siamo?*, 2019.

28 Osservatorio Territoriale Infrastrutture, *Rapporto 2019, 2020*.
29 Regione Piemonte, *Piano regionale della logistica*, 2020.

Graf. 09 - Qualità della rete ferroviaria rispetto agli standard minimi europei, 2020 (10 = indicatori con standard massimi)



Fonte: Regione Piemonte, 2020

L'espansione e il miglioramento della rete ferroviaria regionale serviranno per rafforzare una mobilità più sostenibile. Al momento, infatti, anche la mobilità delle persone è ancora troppo orientata verso la gomma. L'uso del mezzo privato per gli spostamenti è un'opzione largamente diffusa: il tasso di motorizzazione regionale³⁰ è pari a 781 rispetto a una media nazionale di 769³¹.

Il Piemonte è del resto la prima regione italiana per indice di accessibilità stradale e dispone della rete autostradale più estesa d'Italia, un elemento che nella storia è stato determinante per il suo sviluppo industriale, ma che oggi rischia di limitarne la crescita sostenibile.

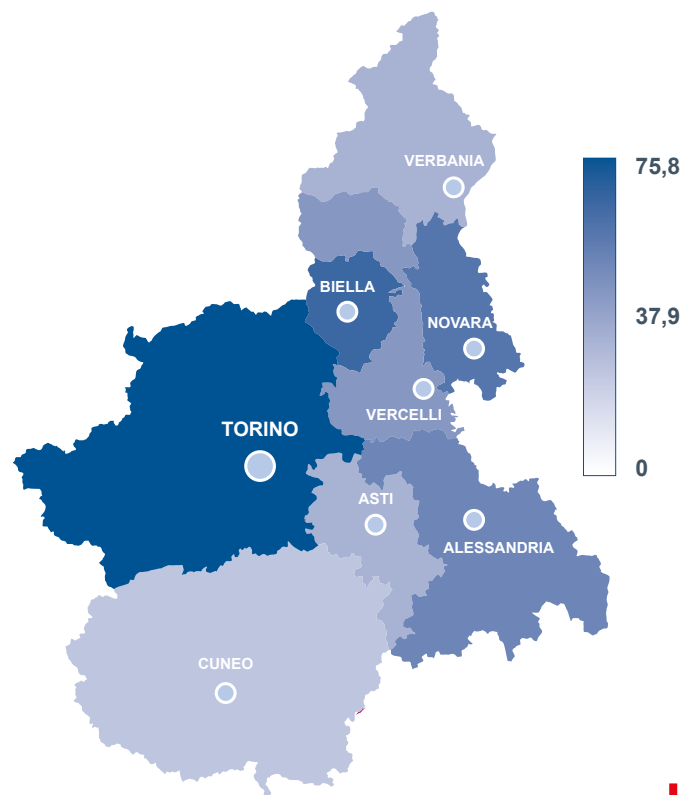
Oltre alle infrastrutture di trasporto, anche quelle di connettività risultano determinanti in una società in cui l'innovazione e la tecnologia assumono un ruolo chiave per la competitività. E anche rispetto a questo il Piemonte necessita di miglioramento.

30 Numero di autovetture e motocicli ogni mille abitanti.
31 Cfr. nota 1.

Il DESI Index³² calcolato dall'Osservatorio Digitale Regionale e confrontabile con l'indicatore calcolato dalla Commissione Europea è pari a 0,47, un dato superiore alla media italiana (0,44) ma ancora distante da quella europea, pari a 0,54.

La particolare orografia della regione, unita a livelli di sviluppo economico non omogenei da un punto di vista territoriale, fanno sì che sul fronte della digitalizzazione il territorio risulti piuttosto eterogeneo. Basti pensare che la massima velocità di download a livello provinciale varia in un range molto ampio che vede per Torino il valore migliore (75,8 Mbps) e per Cuneo il peggiore (32,4 Mbps), pari a meno della metà del dato torinese (figura 7).

Fig. 07 - Velocità massima di download per provincia, 2020 (Mbps)



Fonte: Ires Piemonte su dati AGCOM 2020

32 Per monitorare lo stato di avanzamento nell'applicazione dei target quantitativi dell'Agenda Digitale Europea, la Commissione si è dotata del Digital Economy and Society Index (DESI). Si tratta di un indice sintetico che misura il livello di digitalizzazione dei Paesi europei, stimato a partire dalla valutazione di cinque sotto-indicatori: (i) connettività; (ii) capitale umano; (iii) uso di Internet; (iv) integrazione delle tecnologie digitali; (v) servizi pubblici digitali.

Un altro fattore che rischia di limitare il pieno recupero competitivo della regione è legato al mismatch qualitativo tra domanda e offerta di lavoro.

La forza lavoro regionale infatti si caratterizza per un livello di formazione elevato e in miglioramento. La percentuale di laureati nell'ultimo decennio è cresciuta di oltre 7 punti percentuali, sostenuta da un sistema di istruzione di terzo livello di eccellenza, capace di attrarre molti studenti da fuori regione, in particolare grazie alle scuole più rinomate e specializzate. Il Politecnico e la scuola di Scienze Gastronomiche hanno un numero di iscritti da fuori regione che supera quello degli iscritti piemontesi³³.

Il livello qualitativo della domanda di lavoro invece non sembra essere evoluto nella stessa direzione, con le imprese del territorio che, ancorate a un modello produttivo non sufficientemente innovativo, tendono ad offrire, soprattutto ai più giovani, impieghi con inquadramento e reddito di basso livello.

Questo meccanismo induce la parte più giovane e qualificata della forza lavoro a orientare la propria carriera verso mercati del lavoro più dinamici, in mancanza di opportunità professionali adeguate sul territorio regionale.

Un poco incoraggiante primato del Piemonte è in effetti relativo al tasso di disoccupazione giovanile: il più alto tra le regioni del Nord (26,9% nel 2019), quasi dieci punti percentuali in più rispetto alla Lombardia e al Veneto³⁴.

Un'elevata qualità del capitale umano e una domanda di lavoro orientata verso low skill rischiano di alimentare una tendenza che vede sempre più giovani formarsi in Piemonte per poi andare a lavorare altrove.

In questo contesto si evidenzia però come le istituzioni locali abbiano già intrapreso percorsi volti ad affrontare il problema, come mostrano le iniziative volte a diffondere e rafforzare l'innovazione nel sistema imprenditoriale e la diffusione della manifattura 4.0.

Proseguire su questa strada, andando ad agire sulle necessità evidenziate di rafforzamento delle infrastrutture a supporto del sistema produttivo e di miglioramento della propensione ad innovare, porterà il Piemonte lungo un sentiero di sviluppo in grado di farlo tornare ad essere una regione attrattiva per la manodopera più qualificata e capace di favorire l'insediamento di nuove imprese, cogliendo le opportunità offerte dalla nuova geografia delle catene globali del valore.

Un pieno recupero di competitività nei confronti del resto dell'Italia settentrionale e delle altre regioni europee, porterà il Piemonte a riprendere e valorizzare il ruolo di crocevia in Europa che, per localizzazione geografica e struttura produttiva, ha da sempre giocato insieme alla vicina Lombardia.

33 Cfr. nota 1.

34 Istat, *Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo*, 2021.

