



Emilia Romagna



Lombardia



Veneto

Confederazione Nazionale Artigianato
e Piccola Media Impresa

LA MAPPA DELL'ECONOMIA E LE NUOVE DIRETTRICI DELLO SVILUPPO

**Emilia Romagna,
Lombardia e Veneto
dentro le trasformazioni**

a cura del
Centro Studi Sintesi

Franco Angeli

I lettori che desiderano informarsi sui libri e le riviste da noi pubblicati possono consultare il nostro sito Internet: *www.francoangeli.it* e iscriversi nella home page al servizio “Informatemi” per ricevere via e-mail le segnalazioni delle novità.

LA MAPPA DELL'ECONOMIA E LE NUOVE DIRETTRICI DELLO SVILUPPO

**Emilia Romagna,
Lombardia e Veneto
dentro le trasformazioni**

a cura del
Centro Studi Sintesi

FrancoAngeli

Copyright © 2015 by FrancoAngeli s.r.l., Milano, Italy.

L'opera, comprese tutte le sue parti, è tutelata dalla legge sul diritto d'autore. L'Utente nel momento in cui effettua il download dell'opera accetta tutte le condizioni della licenza d'uso dell'opera previste e comunicate sul sito www.francoangeli.it.

INDICE

Presentazione	pag.	7
Introduzione	»	11
1. Quattro decenni di trasformazioni	»	19
1.1. Quattro cambiamenti in quattro decenni	»	19
1.2. L'importanza crescente della piccola impresa	»	25
1.3. Cambia la geografia dello sviluppo: il "nuovo triangolo"	»	31
1.4. Dai distretti alle reti/direttrici	»	38
1.5. Le dinamiche settoriali dello sviluppo	»	42
2. Reti e nodi: traiettorie e opportunità di sviluppo	»	45
2.1. Gli assi ferroviari di valenza europea	»	45
2.2. Infrastrutture stradali: ultime realizzazioni e progettualità	»	47
2.3. Porti, aeroporti e sistema idroviario	»	51
2.4. Le "reti umane": i flussi del pendolarismo	»	56
2.5. Istituzionalizzare i nodi: le Città metropolitane	»	65
3. Una questione di risorse	»	74
3.1. Il quadro dei conti pubblici nazionali	»	74
3.2. Patto di stabilità e manovre in Emilia Romagna, Lombardia e Veneto	»	85
3.3. Effetti dell'austerità: la flessione degli investimenti	»	94

Sintesi, Considerazioni, Proposte	pag. 100
Appendice	» 105
Nota bibliografica	» 121

PRESENTAZIONE

Questo lavoro rappresenta la terza edizione dell'Osservatorio "Economia e territorio" costituito da CNA Emilia Romagna, CNA Lombardia e CNA Veneto. Nelle prime due edizioni i contenuti dell'Osservatorio vertevano prevalentemente sui temi della finanza pubblica e della fiscalità locale; diversamente, l'attività di ricerca del presente rapporto si è focalizzata sulle dinamiche territoriali della crescita, approfondendo in particolare le relazioni che intercorrono tra le infrastrutture e lo sviluppo.

Troppo spesso, nel recente passato, i confini amministrativi sono stati considerati limiti invalicabili, in grado di definire autonomamente differenti tipologie di sviluppo: in realtà, le traiettorie di crescita ed i comportamenti di mobilità delle persone e delle imprese non considerano vincolanti i confini amministrativi. In questo contesto, le infrastrutture ricoprono un ruolo fondamentale, in quanto rappresentano un fattore di vantaggio competitivo e pertanto uno dei criteri localizzativi delle imprese. In tale prospettiva, la terza edizione dell'Osservatorio si muove "dentro il territorio", sorpassando quei rigidi confini ormai inadeguati a descrivere i modelli di sviluppo del territorio. Si tratta di un processo in linea con quanto sta accadendo anche a livello istituzionale, con il superamento delle Province, l'istituzione delle Città metropolitane e la promozione delle Unioni di Comuni e della gestione associata dei servizi.

Alla luce di tali considerazioni, CNA Emilia Romagna, CNA Lombardia e CNA Veneto hanno promosso un'indagine finalizzata a comprendere il rapporto tra le reti infrastrutturali e la crescita economica, approfondendo l'emergere di nuove polarità e nuove direttrici di sviluppo nel Nord Italia ed in particolare in Veneto, Lombardia ed Emilia Romagna. Il quadro fornito rappresenta uno strumento conoscitivo fondamentale per passare dalla mera analisi territoriale, in grado di individuare limiti e freni alla crescita,

alla definizione di proposte concrete di intervento per guidare lo sviluppo del territorio.

Come è noto, le traiettorie dello sviluppo nel Nord Italia sono mutate profondamente nel corso degli ultimi decenni. Dagli anni Cinquanta ad oggi, infatti, si è assistito ad uno spostamento del baricentro economico-produttivo del Nord Italia: se fino agli anni Sessanta le attività economiche tendevano a concentrarsi nelle maggiori zone urbane del Nord-Ovest, in seguito si è manifestato un forte sviluppo del Nord-Est e in particolare dei territori caratterizzati dai distretti industriali. Negli ultimi decenni, il cosiddetto “triangolo dello sviluppo” (che veniva individuato tra i poli urbani di Milano, Torino e Genova) sembra essersi traslato verso est, anche sulla spinta della crescita dell’export verso i mercati della Germania e dell’Europa orientale. Oggi le aree più sviluppate del Nord Italia formano un nuovo triangolo i cui vertici si possono approssimativamente individuare nelle città di Milano, Bologna e Venezia.

Al tempo stesso, solo recentemente sono state realizzate o programmate quelle infrastrutture necessarie a sostenere lo sviluppo di un territorio cresciuto esponenzialmente negli ultimi decenni. Peraltro, interventi come il Passante di Mestre sembrano aver solamente alleviato la forte pressione dei mezzi privati, in un’area caratterizzata al tempo stesso da importanti flussi di attraversamento (in particolare di mezzi pesanti) e da consistenti spostamenti sistematici, determinati dalla presenza di un tessuto industriale diffuso e contraddistinto dalla prevalenza della piccola e media impresa.

In questa prospettiva, ciò che manca oggi è una visione d’insieme dell’assetto infrastrutturale del Nord Italia, sia delle reti stradali e ferroviarie sia delle infrastrutture nodali quali porti ed aeroporti, in grado di individuare i deficit e gli obiettivi di intervento. In una fase in cui lo sviluppo tende a concentrarsi negli hub e a posizionarsi presso i nodi definiti dall’intersezione degli assi infrastrutturali, è fondamentale ragionare in maniera gerarchica, stabilendo le priorità di intervento per i prossimi anni in una logica di macroarea. Oggi, infatti, le imprese si qualificano sempre più quali nodi di catene del valore di livello globale e si collocano all’interno di filiere di livello internazionale, ricercando pertanto un posizionamento favorevole da un lato rispetto agli asset infrastrutturali e dall’altro rispetto ad un mercato del lavoro qualificato. Una dotazione infrastrutturale di livello elevato, la presenza di servizi e di funzioni “rare”, un mercato del lavoro caratterizzato dalla presenza di lavoratori e professionisti in possesso di abilità specifiche sono proprio peculiarità delle Città metropolitane.

È all’interno di questo quadro che si muove l’indagine condotta nell’ambito della terza edizione dell’Osservatorio: nello specifico, si è ap-

profondito il ruolo dei nodi e delle reti infrastrutturali nell'influenzare la distribuzione spaziale delle attività economiche e, pertanto, le traiettorie di crescita del territorio. Da un lato è stata ricostruita l'evoluzione della rete infrastrutturale nel Nord Italia nei vari periodi storici, dall'altro sono state analizzate le dinamiche demografiche ed economiche del Nord Italia, individuando le aree interessate dalla maggior crescita di attività economiche e di popolazione nei diversi periodi storici. Con l'occasione, è stato dedicato un approfondimento alle Città metropolitane individuate dalla legge Delrio recentemente approvata. L'obiettivo è quello di porre in relazione le aree di maggior crescita in ogni periodo con le caratteristiche infrastrutturali delle aree stesse.

Alessandro Conte
Presidente CNA Veneto

Paolo Govoni
Presidente CNA Emilia Romagna

Daniele Parolo
Presidente CNA Lombardia

INTRODUZIONE

Le città e i loro territori sono stati messi al centro dell'agenda europea 2014-2020 come i luoghi dello sviluppo e come i luoghi nei quali avviare ed attivare politiche "intelligenti, sostenibili e inclusive", il cui obiettivo è aumentare la dotazione infrastrutturale, sia materiale che immateriale, delle città al fine di concorrere allo sviluppo europeo. Le città, sia a livello europeo che nazionale, sono univocamente definite come "i motori dello sviluppo". Ma le città e i loro territori – nei quali sono insediati non solo i sistemi residenziali e quelli relazionali (strade, piazze, verde urbano) ma soprattutto i sistemi produttivi, i centri direzionali, le aree commerciali, i luoghi della produzione e quelli dello scambio, i luoghi della formazione (scuola, università) e quelli della cura (ospedali, centri di assistenza), i luoghi dell'arte e della cultura, compresi quelli dello svago – per svilupparsi hanno necessità di essere connesse, interconnesse, integrate in una rete funzionale che permetta gli scambi e la mobilità, non solo delle cose e delle persone, ma anche delle idee. Le reti infrastrutturali materiali sono il primo elemento di connessione e una *conditio sine qua non* senza la quale la stessa dimensione dello sviluppo diventa fattore di sottrazione invece di essere fattore moltiplicativo.

Le infrastrutture sono notoriamente un fattore di competizione dei sistemi territoriali. Fin dai tempi del "Progetto 80" (il primo programma economico di sviluppo strutturato secondo una logica policentrica e integrata) all'attuale fase di programmazione economica (che deve le sue linee programmatiche alla declinazione nazionale delle politiche europee), le infrastrutture sono state messe al centro dell'attenzione per il ruolo strategico che hanno non solo nel collegare i luoghi policentrici del nostro territorio, innervando lo sviluppo con le reti della mobilità, ma nello sviluppo della società dell'innovazione e della conoscenza; le reti oggi si trasformano

sempre più anche in reti fisiche destinate al trasporto immateriale, reti attraverso le quali avviene il processo principale di tutto lo sviluppo economico, lo scambio, in tutte le sue forme: cose, persone, idee.

La competizione oggi si gioca dunque su una integrazione sempre più stretta tra reti fisiche e utilizzi funzionali. La competizione urbana e soprattutto quella a scala nazionale e sovranazionale, quest'ultima legata allo sviluppo delle reti TEN-T, è legata alle connessioni che il sistema delle infrastrutture, e primo fra tutti il sistema della mobilità, è in grado di attivare. Nei territori del Nord Italia lo sviluppo policentrico, reticolare e diffuso, che ha portato alle grandi conurbazioni delle città metropolitane e all'urbanizzazione diffusa di gran parte del territorio – soprattutto in Lombardia, Veneto e in Emilia Romagna – ha generato una dotazione strutturale che nel tempo si è evoluta ed è aumentata in ragione delle esigenze sempre più elevate di “innesto” dei territori sulle principali direttrici dello scambio e dei flussi.

Il punto nodale infatti è che le città e i loro territori sono luoghi che possono svilupparsi e crescere – in termini di attrattività per la popolazione, per le imprese, per i turisti – se e solo se un sistema di infrastrutture fisiche è in grado di innervare e innestare i luoghi nelle principali direttrici dei flussi di merci, di persone, e collegare dunque i luoghi dello scambio, accrescendo la potenzialità e la competitività dei territori, ovvero l'attrattività insieme all'inclusività. La trasformazione anche di carattere politico-amministrativo di molte città del Nord Italia, che si sono avviate e si apprestano ad avviarsi verso il rango di “città metropolitane”, mette ancora più al centro la questione delle reti infrastrutturali come i sistemi distributivi di un nuovo modo di pensare lo sviluppo, nel quale si giocano le politiche dell'UE. Più le politiche saranno adeguate alle realtà urbane di riferimento, più si riuscirà ad affrontare in modo efficace problemi come la povertà, l'esclusione sociale e il degrado ambientale.

Va sottolineato che i temi che l'agenda urbana dell'UE mette al centro dell'attenzione non sono problemi infrastrutturali, ma ambientali, sociali e culturali, che devono essere affrontati secondo il fondamentale principio di sussidiarietà. Ed in questo senso l'Europa individua nel miglioramento del coordinamento delle politiche, dei soggetti e dei livelli di governance, l'obiettivo per «permettere una migliore comprensione dei contesti urbani, accrescere l'impegno e la partecipazione delle città, rafforzarne la capacità di promuovere transizioni e cambiamenti strutturali per lo sviluppo sostenibile delle zone urbane e utilizzare al meglio gli strumenti già esistenti», al fine di coinvolgere e consultare gli interessati nella fase di concezione e applicazione delle politiche urbane dell'UE.

In questo contesto il punto chiave è l'utilizzo degli strumenti già esistenti, uno dei quali è il sistema delle infrastrutture. L'attenzione dell'UE si basa infatti su una migliore organizzazione del sistema di supporto alle esigenze e ai bisogni dei cittadini e delle imprese, con particolare attenzione al sistema del lavoro, a quello della sanità, a quello educativo e culturale e ai temi della sostenibilità e dell'inclusione sociale. Nella relazione UE promossa dal Commissario Hahn nel 2011, intitolata *Le città del futuro. Sfide, idee e anticipazioni*, in premessa si legge che «la città del futuro sarà luogo di incontro di molteplici culture, che dialogheranno tra di loro in nome della democrazia, mentre l'ecologia sarà il fiore all'occhiello delle politiche locali. L'innovazione sarà la parola magica per far nascere e crescere città verdi e sane e per favorire un'economia reattiva e inclusiva, che trarrà la sua forza da una società diversificata a livello economico, culturale, etnico e generazionale».

La domanda fondamentale è: «Qual è la visione della città europea di domani e quale il ruolo e il posizionamento delle nostre città?» In termini di finalità, obiettivi e valori, la città europea di domani è un luogo con un avanzato progresso sociale, con un elevato grado di coesione sociale, abitazioni confortevoli per tutti e istruzione e accesso alla sanità per tutti; una piattaforma per la democrazia, il dialogo e la diversità culturale; un luogo verde, rigenerato in maniera sostenibile; un luogo di attrazione e un motore di crescita economica. Dato che le città svolgono un ruolo chiave per lo sviluppo territoriale dell'Europa, il futuro sviluppo urbano e territoriale delle nostre città dovrebbe: essere basato su una crescita economica equilibrata e un'organizzazione territoriale delle attività, mettendo al centro la questione della sua struttura urbana policentrica; fornire una buona accessibilità ai servizi di interesse economico generale; essere caratterizzato da una struttura compatta degli insediamenti con limitata espansione urbana; godere di un elevato livello di protezione dell'ambiente e di qualità della vita. In termini pratici le città e i territori del 2020 devono essere città e territori accessibili e inclusivi per tutti, nei quali le risorse sono utilizzate in modo più efficiente, le infrastrutture (comprese quelle "verdi") svolgono un ruolo strategico e dove la mobilità e il trasporto pubblico sono sistemi efficienti ed efficaci per rendere le città e i territori elementi sinergici.

Questi temi costituiscono la griglia, l'ossatura sulla quale costruire le politiche urbane e territoriali del futuro, sia nazionali che in particolare del Nord Italia, che si confrontano con un sistema infrastrutturale che si è costruito nel tempo secondo direttrici e modalità che vanno analizzate nelle loro specificità per rendere le città e i territori luoghi di attrazione di investimenti non a carattere straordinario ed estemporaneo, ma inseriti coerentemente

temente in processi di trasformazione governati e gestiti dall'amministrazione comunale.

Lo sviluppo economico e sociale che il Nord Italia ha vissuto negli ultimi decenni si è accompagnato ad un intenso, e spesso conflittuale, uso e consumo del suolo. Il territorio, risorsa identitaria e strategica per lo sviluppo, è stato teatro in questi anni di una profonda modificazione, di un uso strumentale intensivo che ha consumato e sottratto spazi, ha modificato i luoghi e li ha riempiti di volumetrie di nuova edilizia (residenziale e soprattutto non residenziale), li ha privatizzati e cambiati strutturalmente, e spesso irreversibilmente. Dunque la prima risorsa qualitativa del Nord Italia – il suo territorio, il suo paesaggio – è diventato oggi una risorsa scarsa. E dunque preziosa.

Questi fenomeni hanno modificato profondamente la percezione e la rappresentazione che il territorio ci restituisce nelle sue dinamiche specifiche e settoriali. I successi imprenditoriali e le crisi che ne hanno modificato gli assetti produttivi, i fenomeni di attrazione insediativa ed espulsione residenziale dalle grandi città, lo sviluppo delle prime e delle seconde corone metropolitane, la nuova attrattività delle città, la realizzazione di nuove infrastrutture e le nuove gerarchie territoriali che esse stanno disegnando sul territorio, lo sviluppo di una capacità attrattiva turistica non più solo legata ai grandi attrattori consolidati, hanno contribuito a far collimare, forse caso più unico che raro, gli elementi percettivi con quelli rappresentativi, fino al punto di spingere alcune regioni del Nord Italia a mettere al centro dell'agenda delle nuove programmazioni territoriali temi come il consumo di suolo e lo sviluppo delle *smart cities*.

In questo quadro oggi per il Nord Italia si apre una sfida strategica che riguarda non solo il territorio, ma il complesso sistema di sviluppo basato sull'innovazione delle reti infrastrutturali, sulla valorizzazione dei nodi funzionali e sulla promozione e creazione di piattaforme territoriali in grado di essere competitive, attrattive, virtuose. La competitività di un sistema territoriale – sociale, insediativo e produttivo – come noto si misura sulla capacità di attirare persone, attività e capitali, con particolare riferimento alle attività ad alto valore aggiunto e a forte tasso di crescita, le quali sono in grado di garantire adeguati livelli di reddito e di occupazione, favorendo in modo tale il realizzarsi di una residenzialità attiva, che è insieme punto di partenza e di arrivo di qualsiasi politica di sviluppo. In questo senso, la competitività di un territorio o di un sistema territoriale non si gioca tra singoli soggetti, quanto tra sistemi in grado di essere competitivi per il tessuto imprenditoriale e per le relazioni sociali.

Competizione, in questo senso, è sinonimo di attrattività. Ma perché un territorio sia competitivo, e quindi attrattivo, devono essere soddisfatte alcune condizioni di base, legate alle dotazioni “hardware” e “software” di quel territorio. Si tratta di valutare da un lato i fattori della localizzazione che riguardano l’accessibilità di quel territorio in senso ampio (da quella delle reti infrastrutturali a quella delle dotazioni sociali), e da un altro le qualità che quel territorio è in grado di esprimere per i fattori legati alla qualità della vita (come ad esempio la qualità ambientale, quella insediativa e la coesione sociale).

Nel Nord Italia e in particolare nelle tre regioni più dinamiche – Lombardia, Emilia Romagna, Veneto – lo scenario di sviluppo oggi gioca molte delle sue possibilità sulla capacità delle diverse parti che lo compongono di costruire sistemi territoriali non solo più competitivi, ma soprattutto integrati, laddove le condizioni consentono di impostare politiche di intervento in grado di costruire chiare e dirette sinergie tra le diverse realtà locali che compongono i sistemi regionali. Ed è evidente che, nel contesto di sviluppo comunitario e internazionale, che vede queste regioni al centro di importanti corridoi intermodali, devono essere favoriti quei processi che possono valorizzare i punti di forza delle diverse realtà locali che, per loro natura, determinano effetti che superano i confini comunali, provinciali e regionali.

In Italia la dimensione locale dello sviluppo ha coinciso con l’affermazione di un’economia basata su reti – di piccole e medie imprese, di piccoli e medi comuni – nelle quali la dimensione diffusa è stato il fattore determinante di una spinta endogena allo sviluppo che ha determinato nuovi assetti socio-territoriali, caratterizzati da sistemi produttivi locali, aree-sistema e distretti industriali. La flessibilità e la capacità competitiva, unita alle condizioni favorevoli dell’espansione commerciale data anche dalla globalizzazione dei mercati, e la specializzazione produttiva in ambiti territoriali circoscritti, ha dato impulso ad una “competitività territoriale” tra aree geografiche, che un tempo era per lo più solo interna (a livello regionale), ma che oggi riguarda non solo il piano nazionale, quanto anche quello internazionale.

Oggi non esistono più le “aree obiettivo” e tutti i territori sono in competizione con tutti. Ma il livello di competizione globale necessita non solo di strumenti adeguati, ma di una strategia di promozione del territorio tale da garantire allo sviluppo locale una maggiore competitività e capacità promozionale, non solo in termini industriali, ma anche commerciali, turistici, ricreativi e di valorizzazione del sistema-territorio nel suo complesso. Nella valorizzazione delle potenzialità territoriali, ciascun territorio (e al suo inter-

no le sue componenti) deve trovare nelle proprie specificità le capacità di competere a livello globale per lo sviluppo economico e sociale locale.

Tuttavia, se ci si concentra esclusivamente sugli aspetti economici si rischia di perdere di vista il significato più ampio di sviluppo, ovvero di valorizzazione non solo economica, ma anche sociale e ambientale del territorio. L'Europa oggi chiama gli attori locali ad elaborare "progetti di territorio" al fine di aumentare la competitività e la coesione territoriale. Non solo la competitività, dunque, ma anche la coesione territoriale e sociale, l'inclusione e lo sviluppo diffuso. Essere competitivi significa essere in grado di sostenere la concorrenza del mercato secondo principi di equità intergenerazionale e di sostenibilità, economica, sociale e ambientale. Dunque la competitività territoriale è un concetto più allargato del puro raffronto economico di cifre e risultati, è la sfida ad elaborare "progetti di territorio" attraverso i quali i soggetti locali e le istituzioni siano in grado di valorizzare l'ambiente locale, creando sinergie tra i diversi settori produttivi, al fine di massimizzare il valore aggiunto e ottimizzando il contatto con gli altri territori e con il resto del mondo.

Competitività e coesione sono dunque temi della governance, che non possono essere lasciati al mercato, che da solo non può guidare le scelte strategiche in grado di valorizzare i fattori competitivi del territorio e di implementazione di politiche di sviluppo a medio e lungo termine. Tuttavia, neppure gli strumenti programmatori, da soli, possono sopperire a queste esigenze, alla necessità di affrontare i processi che governano la crescita del territorio, lo sviluppo socioeconomico e la domanda sociale, in particolare quella insediativa legata anche ai servizi alle famiglie, alle imprese, alla persona. Va individuata e promossa una nuova stagione di governance territoriale in grado di coniugare il governo del territorio con le occasioni di sviluppo, la crescita del mercato con le strategie di sostenibilità. E ciò è particolarmente vero nelle aree metropolitane, dove nuovi modelli di governance devono essere pensati e implementati per condurre un territorio vitale, complesso e potenzialmente molto competitivo, a superare lo stretto rapporto tra dinamiche di mercato e programmazione del territorio, e impostare politiche di sviluppo basate sulle peculiarità e le specificità locali.

Nel quadro generale – che contiene la riqualificazione dell'ambiente e del territorio, la rigenerazione e "densificazione" delle città, la sostituzioni delle parti non più adeguate dei quartieri e delle aree produttive e industriali – un ruolo strategico lo giocano proprio le reti infrastrutturali, e in primo luogo quelle fisiche, che consentono ai territori, alle città, ai luoghi di essere connessi e dunque di poter costruire sinergie di sviluppo. Ma ancora una volta il tema che tiene tutto questo insieme è quello della governance dello

sviluppo che, a partire dalle reti, dai nodi, dalle piattaforme territoriali, possa condurre il Nord Italia attraverso una nuova stagione di sviluppo solido, sostenibile e integrato.

Il tema al centro dell'agenda, la vera sfida (e la vera opportunità) è ripensare al territorio come fattore strategico di sviluppo, partendo dalle infrastrutture – che oggi ridisegnano anche fisicamente alcuni confini e alcune direttrici di sviluppo – per arrivare a costruire una vera competitività e attrattività territoriale che sia in linea con le esigenze di sviluppo e coesione sociale. In sintesi, che sia in linea e soprattutto realizzi quanto previsto dalla Strategia di Lisbona, nella quale la competitività e l'attrattività del territorio europeo è definita in base alla morfologia del territorio e alle caratteristiche funzionali dello spazio fisico, le quali sono considerate tra i fattori necessari e qualificanti per la creazione del valore.

1. QUATTRO DECENNI DI TRASFORMAZIONI

1.1. Quattro cambiamenti in quattro decenni

Gli ultimi quarant'anni hanno visto il territorio compreso tra Emilia Romagna, Lombardia e Veneto sottostare a forti cambiamenti che, se in parte riflettono quanto è avvenuto anche nel resto d'Italia, per altri versi hanno trovato un contesto socio economico capace di condurre ad una dinamica dello sviluppo dalle spiccate peculiarità. È un territorio che ha finito per assumere una forte rilevanza per l'economia del Paese, un'importanza che può essere facilmente compresa con la semplice osservazione di alcuni aspetti relativi al tessuto produttivo dell'area.

Il territorio delle tre regioni ospita una popolazione che alla data del 1° gennaio 2014 ammonta a 19,3 milioni di abitanti (Tabella 1.1). Oltre la metà (52%), vale a dire poco meno di 10 milioni, risiede in Lombardia, il Veneto ne conta 4,9 milioni (26%), mentre i restanti 4,4 milioni di abitanti (23%) vivono in Emilia Romagna. Nelle tre regioni abita, quindi, quasi un terzo della popolazione italiana (32%).

Tab. 1.1 – Popolazione residente al 1° gennaio 2014 e ai censimenti dal 1971 al 2011. Italia e totale Veneto, Emilia Romagna e Lombardia

	1° gennaio 2014	Popolazione censuaria				
		1971	1981	1991	2001	2011
Totale 3 regioni	19.346.569	16.530.452	17.211.316	17.163.293	17.560.951	18.903.496
Italia	60.782.668	54.136.551	56.556.911	56.778.031	56.995.744	59.433.744
% 3 regioni/Italia	31,8	30,5	30,4	30,2	30,8	31,8

Fonte: elaborazioni Centro Studi Sintesi su dati Istat-Geodemo (2014) e Censimento popolazione e abitazioni