

Rapporto di Sintesi

Milano globale e le sue porte

Paolo Perulli

1. I misuratori di Milano Globale

La precedente ricerca su Milano, nodo della rete globale (2005), aveva già messo in evidenza alcune importanti novità nella lettura di Milano. Una “regione urbana milanese” di 8 milioni di abitanti, uno “spazio di relazionalità” tra i primi dieci al mondo, una “piattaforma” posta su un giacimento di reti i cui orizzonti sono locali-regionali, nazionali, europei e globali. Emergeva dalla rassegna la necessità di andare oltre, di elaborare nuovi misuratori di Milano globale: **indici di connettività** di Milano con le altre città globali, **indici di posizionalità** di Milano nella rete globale.

A questo scopo ci si è accinti con questa nuova ricerca. Essa è dedicata a individuare, rappresentare e iniziare a misurare i flussi alimentati da alcune grandi funzioni dell’economia di Milano, non ancora adeguatamente studiati e prima ancora, non pienamente capiti e rappresentati.

Si è pensato invece che questo compito di rappresentazione fosse prioritario. Aniché limitarsi a osservare la diffusione urbana milanese, la localizzazione produttiva e insediativa, la rete infrastrutturale- cioè quegli aspetti cui quasi sempre si limita la rappresentazione della regione urbana milanese- si è preferito scegliere di ricostruire, analizzare, rappresentare e misurare **i flussi materiali e immateriali che caratterizzano il nodo della rete globale**. Flussi invisibili certo, ma essenziali per capire Milano Globale. Sono essi, i flussi, la nuova unità di analisi scelta per rappresentare Milano Globale.

La ricerca ha così identificato sei “porte”, o sistemi funzionali di accesso-transito-uscita a/da Milano che alimentano altrettanti flussi di persone, imprese, merci e servizi, informazione e conoscenza: si tratta **della logistica, degli aeroporti, della fiera, dell’università, della ricerca, del design**. Non sono le sole porte di Milano: ma essi sono stati individuati per la loro rilevanza nei sistemi economico-territoriali a scala globale, per la possibilità di effettuare comparazioni con le altre città globali, per la crucialità che in essi occupano non solo gli investimenti in capitale fisso ma anche il capitale umano e i fattori immateriali, e infine per il peso specifico che Milano detiene nei rispettivi sistemi funzionali.

La natura di città globale misurabile attraverso questo tipo di analisi è stata confermata dagli studiosi prestigiosi che hanno formato il comitato scientifico della ricerca. In particolare il prof. Peter J. Taylor, autore della più importante ricerca sui World City Networks (2004) ha spiegato che Milano non è solo un luogo di passaggio, ma anche un luogo in cui “accadono molte cose”, ed è questo che la rende una grande città. La metafora proposta in questo contesto è di tipo ecologico, in cui c’è un input, un output e un **throughput**. Il throughput è un “canale”: in alcuni casi non è particolarmente attivo, mentre in altri ambiti

presenta un notevole valore aggiunto. Per una città la funzionalità è fondamentale e a ciascuna funzione corrisponde a un canale: quello che entra e quello che esce agli estremi, ma anche quel che succede nel mezzo. Si è perciò insistito sul fatto che i flussi che attraversano Milano Globale sono “vischiosi”, nel senso che si addensano e “aderiscono” alla città e la trasformano, e insieme ne sono fortemente caratterizzati.

Se cominciamo a pensare su queste linee e a riflettere sul valore aggiunto di creatività su cui si concentrano attualmente le grandi città europee, si arriva a un'altra area di esame che riguarda la questione della proprietà. Molti di questi flussi sono alimentati da imprese che non sono locali o italiane: ma questo non significa di per sé una diagnosi di debolezza dell'area, di sua dipendenza dall'esterno. Può anche significare invece una certa forza attrattiva dell'area, anche in funzioni e settori in cui l'imprenditorialità locale e nazionale non occupano le prime posizioni.

I flussi costituiscono la vera originalità che la ricerca ha cercato di seguire rispetto alle precedenti ricerche che hanno pensato di definire la **scala** territoriale pertinente (comune, provincia, regione, etc.). Se guardiamo invece ai flussi, non si può prescindere da considerazioni di scala, ma esse sono meno importanti e si può quindi essere piuttosto fluidi al riguardo. Milano Globale può essere un nodo centrale in cui si intersecano flussi, oppure una serie di agglomerati secondo la metafora di “città di città”, o infine una “regione di città”.

Dal punto di vista della **logistica**, ad esempio, Milano è indubbiamente una regione funzionale più ampia della Lombardia in quanto include poli come Piacenza e Novara: perciò si può usare una certa fluidità, senza far troppo caso alle dimensioni, e concentrarsi invece sui flussi. Una particolare crucialità per l'indice di relazionalità e di posizionalità di Milano Globale assume inoltre la **porta aeroportuale**, attraverso cui passano i flussi di persone, ma anche di merci e di servizi logistici della città-regione globale.

Se consideriamo la **fiera**, essa è evidentemente un *locus* collegato alla sua posizione geografica e alla sua tradizione, e sfrutta questo vantaggio posizionale. Ma la cosa si può vedere anche così: Milano ha sviluppato una conoscenza in blocchi funzionali e la gente porta con sé tale conoscenza su come funziona una fiera, su quale sia la sua struttura in termini di *globus*. Una volta che si possiede questa conoscenza la si può anche esportare. Questo è un altro modo di guardare alla posizionalità.

La ricerca ha cercato di fare analisi di flusso anche sul fronte delle porte **università e ricerca industriale**. Anche qui si sono analizzati i flussi di importazione di studenti stranieri, di conoscenza, di brevetti e di ricerche, il throughput e le uscite verso altre aree di ricerca, specie a livello europeo.

Nel settore del **design**, vero incrocio di imprese, designer e creativi di tutto il mondo, si sono analizzati i flussi di persone, di conoscenza e gli strumenti di supporto alla creatività che questa porta rappresenta: e si è verificato quello che le persone portano con sé da Milano intesa come la conoscenza dei meccanismi di un'industria di successo.

2. La Porta logistica milanese (PLM)

La regione logistica milanese (RLM) è un quadrilatero che ha i propri vertici a Novara, Piacenza, Bergamo e Varese (Busto Arsizio-Gallarate). Questa configurazione è osservabile grazie ai dati dell'”**immobiliare logistico**”, cioè delle nuove installazioni logistiche che hanno negli ultimi anni caratterizzato il territorio milanese e quello circostante (il c.d. processo di terziarizzazione o Third Party Logistics Real Estate). I dati indicano una costante espansione della logistica milanese verso i poli di Novara, Piacenza, Bergamo e Varese. Quasi la metà delle imprese e degli addetti del sistema logistico milanese sta “fuori Milano”, nella regione logistica così identificata.

I **flussi di merci** importate dalla RLM sono in aumento (+ 2,8% nel quinquennio 2001-2005) specie per quelle provenienti dall' Asia centrale (+36,9%) e orientale (+ 11,6%), dall'Africa (+8,6%) e dall'Est Europeo (+6,2%). Anche le esportazioni dalla RLM sono in aumento (+ 3,3%) con punte per Asia centrale (+15,5%) e orientale (+7,3%), ed Est Europeo (+7,2%).

Il principale **modo trasportistico** della RLM è di gran lunga quello stradale (anche se in lieve decremento relativo), seguito dal marittimo (in lieve aumento), mentre si mantiene marginale il ruolo del ferroviario; in crescita il modo aereo, in ragione degli incrementi di traffico con USA, Giappone e Cina e nonostante il 60-70% delle merci con origine-destinazione italiana preferisca imbarcarsi in altri hub aeroportuali europei.

Germania e Francia sono saldamente i nostri primi partners commerciali per provenienza e destinazione delle merci, mentre gli Stati Uniti sono il terzo partner destinatario delle esportazioni milanesi.

Le imprese censite nella RLM, pur costituendo solo lo 0,1% del totale delle imprese di trasporto e logistica italiane (oltre 115.000) raggiungono il 14% degli addetti, il 20% del valore aggiunto e il 33% del fatturato del settore pari a 80 miliardi di euro.

La RLM si irradia verso i porti liguri (Genova) per i traffici con e verso l'America, con i porti del Nord (Rotterdam, Amburgo, Anversa, Brema) per i traffici con e verso l'Asia. Per raggiungere questi ultimi porti, la RLM è connessa con tre interporti principali: Novara, Verona, Padova, ciascuno specializzato per tipologie e per connessioni. La RLM usa intensamente anche i gateways logistici di Basilea e Duisburg.

Nonostante la sua forza, testimoniata dalla presenza di 19 terminal intermodali pari al 30% del traffico intermodale italiano che fa della RLM la principale piattaforma logistica italiana, la RLM non è ancora dotata di servizi di logistica e trasporti con caratteristiche di “sistema”.

La presenza di **gruppi logistici internazionali** nella RLM, che occupano i primi posti (14 su 25) nella classifica dei principali operatori insediati a Milano (ai primi posti: la tedesca Deutsche Post, la belga Saimavandero, la francese Geodis, la statunitense UPS) se da un lato testimonia la fragilizzazione delle imprese italiane di logistica della precedente generazione, dall'altro rappresenta una conferma della elevata apertura internazionale della RLM.

Per promuovere la RLM si tratta ora di concentrare le iniziative di **policy** della pubblica amministrazione, in particolare della Regione, verso iniziative non solo infrastrutturali, ma relative alle modalità localizzative ed organizzative delle imprese sia manifatturiere che logistiche: iniziative capaci di “risparmiare” la risorsa trasporto, di attrarre nuovi investimenti, di superare le attuali criticità nel collegamento con i porti, negli inland terminal e nei valichi di confine. Senza queste innovazioni che riguardino tutti gli attori (diretti e indiretti) della “supply chain” logistica, la RLM rischia di non divenire l'auspicato ponte tra Mediterraneo e Nord-Centro Europa di cui si parla.

3. La Porta fieristica milanese (PFM)

Collocata nel cuore della conurbazione tra Milano e Pero-Rho, la Fiera rappresenta in realtà il *locus* espositivo di un bacino (37.000 aziende espositrici in portafoglio) che si identifica largamente con i distretti industriali del Nord Italia. Questo aspetto di regione fieristica allargata risulta centrale in ogni analisi di flusso, e non sembra invece sufficientemente considerato nella rappresentazione corrente che spesso si dà di Fiera Milano.

Le manifestazioni organizzate ed ospitate in Fiera Milano sono rappresentative dell'economia del sistema paese e dei suoi flussi di conoscenza, in particolare delle sue eccellenze distrettuali e del made in Italy, ma anche dei suoi vuoti che ci forniscono importanti indicatori sulla situazione dei diversi settori.

Fiera Milano è:

- Leader nei settori della meccanica strumentale e dell'elettrotecnica, della componentistica meccanica, settori trainanti dell'economia nazionale con contenuti di tecnologia, che registrano il 25% degli espositori esteri e il 27% dei visitatori business;
- Leader nei settori classificati come tradizionali ma caratterizzati da un elevato contenuto di design, come il sistema legno-arredo-casa ed il sistema moda, con il 30% degli espositori esteri e ben il 50% dei visitatori business;
- Emerge nelle manifestazioni sui servizi come quelli per le aree urbane, il turismo e le imprese turistiche, la tutela ambientale, che registrano la presenza di 20% di espositori esteri e 14% di visitatori esteri;

- Rivela una situazione di relativa debolezza nelle manifestazioni dei settori ad elevata intensità di ricerca e sviluppo, con solo l'8% di espositori esteri e appena il 2% di visitatori business esteri.

Molto stimolante è l'analisi del flusso fieristico: infatti la grande maggioranza dei flussi che rappresentano il throughput della Fiera sono imprese distrettuali italiane, e naturalmente una quota significativa di queste imprese distrettuali sono micro-imprese e imprese piccole. Ad esse si somma una quota significativa, circa il 20%, di imprese estere: sia imprese espositrici che imprese visitatrici. L'incrocio tra flussi e la **cross-fertilization** tra i mondi della produzione domestica e del "global people" che affolla le manifestazioni fieristiche milanesi resi possibili dall'armatura fieristica è intuibile. La Fiera permette così ai distretti di piccola impresa di "muoversi" (seguendo la definizione di Sabel "**districts on the move**") e di promuoversi, di sviluppare rapporti regolati più dalle negoziazioni che dai prezzi, di cogliere e di metabolizzare il cambiamento, di assorbire shocks esogeni, di sopravvivere e di rigenerarsi nel lungo periodo. Come si sostiene nel rapporto di ricerca, il network distrettuale, fatto di relazioni fiduciarie tra individui e gruppi oltre che di "contratti", ha bisogno di momenti di verifica periodica sullo stato di salute del network e sulle relazioni tra il network ed il resto del mondo. I membri del network comprendono così la loro posizione rispetto agli altri membri interni o esterni, ricevono stimoli dal dialogo e dall'osservazione, possono ideare nuovi prodotti e nuove soluzioni. La fiera è l'impalcatura (**scaffold**) fisica e cognitiva grazie alla quale si introducono innovazioni di prodotto e processo. La misurazione di questo output è largamente presente nel rapporto di ricerca, sotto forma di valutazioni che sono espresse dalle imprese espositrici e da quelle visitatrici.

4. La Porta aeroportuale milanese (PAM)

Malpensa, Linate, Orio al Serio rappresentano i vertici della regione aeroportuale milanese, collocati in tre province (Varese, Milano, Bergamo) e fortemente specializzati per tipologia di traffico: rispettivamente hub intercontinentale, aeroporto "city" specializzato nel point-to-point nazionale, terminal per voli low cost specie internazionali.

I dati di flusso indicano una crescita dell'intero sistema, piuttosto significativa. Dal 2003, superata la crisi post-11 settembre, Malpensa cresce a tassi annui che sfiorano l'11% e raggiunge ora i 20 milioni di passeggeri. Invece i flussi di merci sono pure in aumento e hanno superato nel 2006 le 400.000 tonnellate, ma sappiamo che una parte importante delle merci potenzialmente trasportabili, pari al 60-70%, sceglie altri hub europei, Francoforte in testa (aviocamionato) per motivi di tempi e di costi.

Nella prospettiva dei prossimi anni, quando saranno completate le connessioni infrastrutturali, l'area di attrazione di Malpensa (catchment area) aumenterà

significativamente. Ciò nonostante Malpensa sembra destinata a un ruolo di hub intercontinentale di secondo livello rispetto agli aeroporti dominanti in Europa: Londra, Parigi, Francoforte, Amsterdam. L'indice di idoneità infrastrutturale HUB (composto da diversi misuratori tra cui il minimum connecting time) di Malpensa è pari a 6, mentre è 8,3 quello di Francoforte, 7,9 quello di Parigi, 7,3 quello di Londra.

Il ruolo di Linate si è nel frattempo significativamente definito: il traffico nazionale, in cui il city airport si è specializzato ormai decisamente, aumenta da sette anni al tasso dell'11%- in linea come si vede con la crescita del traffico intercontinentale di Malpensa.

Nel frattempo il boom di Orio al Serio, negli ultimi anni aumentato del 45% annuo nel traffico internazionale, testimonia del prepotente affermarsi di flussi che si indirizzano al volo low cost e che, come è stato detto, "uniscono l'Europa" più di altre funzioni, specie per quote di popolazione (giovani in particolare) diverse dalla classica clientela business.

Sarà utile approfondire questi dati di flusso: in particolare per capire le origini e destinazioni, le connessioni con l'economia, gli effetti indotti sul territorio sia attuali che potenziali futuri. Se prendiamo i flussi di Malpensa si tratta di quasi venti milioni di passeggeri, ma solo tredici milioni escono dall'aeroporto. Gli altri milioni sono solo in transito, ma come ha sostenuto il prof. Pierre Veltz spendono poco ma non è questa la cosa importante. Senza di loro molte relazioni non raggiungerebbero neanche un fattore minimo decimale. Senza questi flussi di transito, cioè, si perdono i collegamenti. I flussi materiali creano congestione, inquinano, ma sono molto importanti.

Infine, la governance del sistema aeroportuale: è poco legata al locus milanese. Infatti sia considerando le compagnie aeree che gli assetti proprietari degli aeroporti, emerge una minore capacità del locus milanese di indirizzare la governance del proprio sistema aeroportuale rispetto a quella dei sistemi aeroportuali di altre città europee concorrenti.

Come ha proposto il prof. Neil Brenner, le porte di Milano vanno ovviamente confrontate con le altre porte d'Europa, e con le altre nel mondo. Ciò apre altri interessanti interrogativi rispetto a quando si confrontano le sole città europee. È sottinteso che il confronto si debba condurre sul modo in cui le altre porte sono inserite nei rispettivi sistemi di governance. Gli aeroporti di gran parte delle città europee sono entità pubbliche anche se c'è una certa tendenza a privatizzarli, ma il significato di pubblico in diversi contesti può essere molto diverso. A Francoforte, per esempio, la regolamentazione dell'aeroporto è materia del Land.. Se invece prendiamo il caso di Amsterdam, qui sono coinvolte le varie province, in special modo quelle del sud dell'Olanda, nonché i comuni intorno ad Amsterdam; si tratta di uno sviluppo locale, ma controllato principalmente dal governo centrale.

5. La Porta universitaria milanese (PUM)

Pur essendo assente un qualsiasi coordinamento interno ai diversi atenei, il sistema universitario della regione milanese (sette atenei, più LIUC e Insubria, ma anche Pavia e Bergamo andrebbero considerati nel quadro) è in forte crescita, a partire dal decennio scorso, specie nel campo degli studi post-laurea. Nel decennio '90 il numero degli iscritti ai corsi post-laurea nelle università milanesi è addirittura triplicato.

Se poi si tiene conto degli istituti privati che offrono formazione post-diploma o post-laurea il quadro è ancora più significativo, specie in settori come design e moda.

Questa componente di flusso è importante sia per la collocazione nel mercato del lavoro-si tratta delle figure più "alte" che escono dai corsi professionalizzanti- sia per il peso che in essa assumono gli studenti stranieri, oggetto della ricerca.

Il sistema si sta quindi internazionalizzando e attrae studenti stranieri soprattutto nelle facoltà tecniche-economiche, con punte di Bocconi (il 7.8% degli iscritti è straniero), Politecnico e IULM.

Si tratta di studenti europei, per il 70% dei casi, e in particolare sta crescendo la quota degli studenti est-europei, il cui flusso è triplicato negli ultimi 4 anni e oggi pesa per il 50% del totale. Quindi aumentano anche i flussi dall'Asia, dal Medio Oriente, meno da altri continenti. **Milano sembra essere la porta formativa della nuova Europa, e può puntare a un ruolo di capitale formativa del Mediterraneo.**

Se guardiamo ora solo agli studenti post-laurea, la cui forte impronta sul sistema milanese (1 studente straniero su 6 in Bocconi, 1 su 10 al Politecnico) è in ulteriore aumento, prevalgono invece il flusso dai paesi europei occidentali (quasi il 40%) e quello dall'America latina (quasi 20%) ma anche l'America del Nord è ben rappresentata (8%).

In conclusione analizzando l'internazionalizzazione dell'università nella regione milanese si tratta di **flussi rilevanti, in crescita ed espansivi, selettivi, territorializzati e insieme territorialmente diffusi** (Pavia spicca più di alcuni atenei milanesi): ma anche **spontanei e poco o per nulla orientati e integrati**.

Anche se siamo decisamente indietro rispetto al tasso di internazionalizzazione degli atenei inglesi, francesi e tedeschi, il dato milanese non è lontano da quello statunitense e supera largamente quello spagnolo o giapponese. C'è quindi spazio per una nuova azione di governance, di attrazione e soprattutto di follow-up, che renda cioè l'arrivo e la permanenza a Milano di migliaia di studenti stranieri ogni anno occasione per effetti di internazionalizzazione più ampi e pervasivi.

Ma emerge qui una criticità istituzionale che la nostra ricerca mette in evidenza. In Italia lo Stato è importante, soprattutto dal punto di vista dell'istruzione. Sta progressivamente perdendo centralità, ma lentamente e poco per volta. Invece i governi locali sono del tutto estranei all'istruzione, e l'istruzione superiore resta governata a livello nazionale, senza alcun interesse per il sistema internazionale delle università.

6. La Porta della ricerca e innovazione milanese (PRIM)

I flussi che attraversano la porta della ricerca milanese risultano cruciali per valutare la capacità innovativa della regione urbana (qui per approssimazione e disponibilità di dati, si tratta della Lombardia). Essa, pur concentrando un quarto dell'attività di ricerca e sviluppo italiana, risulta staccata dalla regioni europee di testa: è appena 71° tra le 208 regioni europee censite dall'European Regional Innovation Scoreboard 2006.

Ciò nonostante, la componente privata della ricerca lombarda si conferma importante, mettendo la regione milanese in testa alle regioni italiane (seguita dal Piemonte): delle imprese è il 70% della spesa regionale in R&S totale, seguita da un 18% delle università e da un magro 7% delle amministrazioni pubbliche. Interessante che gli addetti privati siano 22.000, quelli pubblici (università+PA) circa 22.000: il che la dice lunga sulla produttività degli addetti alla ricerca pubblica, o meglio sulla capacità di spesa in R&S del settore pubblico allargato.

I flussi di capitali, risorse umane e know how della porta della ricerca sono un importante traccia da seguire per capire la collocazione di Milano nella divisione internazionale del lavoro scientifico. In questo senso i saldi della bilancia dei pagamenti della tecnologia (diritti di proprietà, marchi, brevetti, licenze, know how e assistenza tecnica: insomma tutta la conoscenza che non è incorporata in prodotti ma viaggia da sola, "disembodied") sono negativi, il che indica una debolezza milanese specie in marchi e disegni industriali, brevetti, invenzioni e Know how. Saldi positivi li otteniamo invece nei servizi, tecnologici e di R&S.

Le direzioni dei flussi ci dicono le partnership e i rapporti di collaborazione instaurati dall'area milanese, e la loro geografia. Oltre il 60% dei flussi misurati dagli incassi (quindi i flussi in uscita) si rivolgono all'area Ue (Regno Unito, Paesi Bassi, Germania nell'ordine): anche per i pagamenti, quindi i flussi in entrata di tecnologia immateriale, l'Ue assomma al 73% con in testa il Regno Unito, seguito dalla Germania. In conclusione si profila una nostra dipendenza in termini di conoscenza tecnologia dalle regioni forti nord-europee, anche se sappiamo vendere i nostri servizi. In calo appare il deposito di brevetti da parte delle imprese milanesi, non si sa se per ridotta propensione al brevetto o per effettivo calo di capacità innovativa, o per entrambi i motivi.

I flussi della conoscenza, la ragnatela dei rapporti di collaborazione da essi disegnati, ci portano all'Europa per il 90 % dei casi (soprattutto Gran Bretagna, Germania, Francia, Grecia) e al Nord-America per poco più del 5%, mentre il sistema universitario risulta assai poco internazionalizzato rivolgendo all'Italia l'88% delle collaborazioni di Consorzi e fondazioni, e il 57% di Dipartimenti e Istituti universitari.

I flussi in Italia legano Milano soprattutto a Roma, ma emerge una forte autoreferenzialità del sistema milanese di R&S: gran parte dei flussi in realtà si

chiude entro i confini della città di Milano (qualche rilievo hanno i flussi con Pavia e con Varese). **Siamo leader in casa, insomma, ma dipendenti dall'estero nella cruciale attività della produzione di nuova conoscenza.**

7. La Porta del Design milanese (PDM)

Il distretto milanese del design si regge su tre pilastri: sistema moda, arredamento e casa, pubblicità e grafica. Si tratta di un distretto della conoscenza che unisce attività di alta concezione ad attività di servizi, esposizione, comunicazione, formazione, e alla attività produttiva vera e propria. **E' nel suo intreccio di componenti ideative e realizzative, probabilmente, il principale nel mondo.** Analizzando uno dei tre settori, quello dell'arredamento, riusciamo a cogliere la doppia complessità del sistema nel suo complesso.

Da un lato, la maggior parte degli occupati dell'industria dell'arredamento si concentra in pochi grandi distretti, il maggiore dei quali è quello comasco-milanese, con 34 mila addetti. Gran parte del resto dei distretti industriali dell'arredamento seguono la direttrice Milano-Venezia-Udine.

Quello milanese è anche il distretto più antico. Affonda le sue radici in poche prime imprese industriali nate prima della seconda guerra mondiale, in collaborazione con gli architetti-designer legati al Politecnico, in contatto con i migliori designer di scuola nordamericana e nordeuropea.

Dall'altro, per comprendere il ruolo del design nell'industria italiana, il principale vantaggio competitivo è rappresentato dalla qualità dei contenuti progettuali delle imprese innovative che, attraverso l'impiego degli stessi fornitori di fasi di lavorazione, componenti e prodotti finiti, da una parte, e degli stessi designer, dall'altra, influenzano tutta l'offerta italiana, che ne risulta comunque avvantaggiata.

Più di un terzo delle imprese italiane dell'arredamento, oltre 140, puntano al design come principale fattore competitivo. Hanno perciò prodotti in catalogo quasi interamente firmati da designer: mediamente ogni catalogo conta 9 designer, per un totale di 1141, quasi la metà dei quali stranieri.

Di tali aziende, 80 sono localizzate a Milano e dintorni, in un raggio di 70 chilometri dal centro. In termini di fatturato, il ruolo di Milano è vicino all'80 %.

La capacità di polarizzazione di Milano nei confronti dei designer dell'arredamento appare in tutta la sua forza, se si considerano i dati ricavati da due motori di ricerca dell'arredamento. Webmobili.it, catalogo dell'offerta italiana, mostra che le aziende italiane hanno in catalogo prodotti firmati per un totale di 920 designer, di cui 623 italiani e 297 stranieri. Stylepark.com, tedesco, è un catalogo delle imprese europee del segmento design. In questo caso si sono considerate solo le aziende non italiane, risultate 160. Queste, in totale hanno in

catalogo prodotti firmati per un totale di poco più di 800 designer, di cui 64 italiani e 748 di altri paesi.

L'industria italiana dell'arredamento è leader nel panorama del commercio mondiale, subito dopo la Cina. Le aziende di design hanno capacità di esportazione nettamente superiori alla media: il numero dei negozi clienti delle prime 18 imprese italiane leader è di 4000 negozi clienti specializzati nel segmento design, e 400 negozi monomarca, di cui circa un quarto di diretta proprietà.

La situazione favorevole all'Italia si capovolge se si considerano le catene di fascia medio-economica. Anche in questo caso tuttavia il design fa da traino: all'estero, molte imprese italiane di fascia media sono percepite dal mercato come aziende di design a tutti gli effetti. E' una sorta di premio riconosciuto dal mercato alle aziende italiane, in conseguenza del primato conquistato nel segmento.

Il primato delle imprese italiane è anche nella comunicazione: guardando al numero delle pagine di pubblicità su un campione delle più importanti riviste di arredamento e design contemporaneo dei maggiori mercati occidentali, oltre il 40 % sono acquistate da aziende italiane.

Milano è anche il principale centro permanente di "mostra" del design. Nel centro di Milano sono localizzati 235 negozi specializzati in arredamento contemporaneo, prevalentemente di design, 142 dei quali sono negozi indipendenti con assortimenti di varie marche e i restanti 93 *show room* aziendali (monomarca). Un confronto con New York e Parigi permette di comprendere la peculiarità milanese. In queste due città, il numero dei negozi di questo tipo è decisamente inferiore. Soprattutto molto più piccolo è il numero degli *show room* aziendali. Inoltre, con riferimento a questi ultimi, dei 30 presenti a Parigi e dei 21 presenti a New York, due terzi circa sono di aziende italiane.

Ciò può rivestire un'importanza notevole come fattore di attrazione di visitatori stranieri, i responsabili e i venditori dei singoli negozi monomarca, in conseguenza della maggiore domanda e offerta di attività di formazione, consulenza alla progettazione e gestione dei punti vendita.

Negli ultimi anni, dato il successo mondiale del Salone del mobile, la società organizzatrice ha iniziato ad esportare all'estero manifestazioni di design, iniziando da New York e Mosca. A queste manifestazioni partecipa gran parte delle 140 imprese delle imprese italiane di design.

Le fiere di Milano dell'arredamento non sono più solamente un forte fattore di polarizzazione di operatori da tutto il mondo, ma permettono di irradiare il design italiano ed europeo nei mercati esteri di consumo.

Dal 1992 al 2004, le imprese italiane hanno registrato una crescita complessiva del fatturato pari al 53% (contro il 14% di quelle del resto dell'Europa) e hanno saputo compensare più delle altre europee la crisi del mercato interno, guadagnando quote del commercio estero.

8. Conclusioni

A partire da Milano nodo della rete globale, abbiamo presentato i principali risultati della ricerca sulle “porte” di Milano, come tentativo di misurare i flussi di una città-regione globale.

Si è voluto qui identificare una “geografia variabile” di Milano per ciascuna delle porte-funzioni, che prese nel loro insieme la rappresentano in modo diverso e molto più complesso di quanto non la considerino le visioni di istituzioni di diverso livello quali Comune, Provincia, Regione.

Le conclusioni di policy che si possono trarre sono numerose. Riguardano certamente la necessità di fornire al sistema camerale, che è il sistema in grado di vedere meglio la dimensione pluri-funzionale di Milano, maggiori strumenti di lettura e di intervento sulla realtà economico-territoriale milanese. Tra i primi elementi per il futuro emersi grazie ai risultati della ricerca, ci sono le seguenti raccomandazioni (espresse anche dal Comitato Scientifico della ricerca, e su cui Globus et Locus è pronto a un ulteriore impegno):

- **Sviluppare l'integrazione tra le porte, oggi insufficiente o assente, perché da essa potrebbe derivare una straordinaria capacità di governance del sistema milanese;**
- **Costruire un set di pochi selezionati indicatori per le diverse porte, da monitorare annualmente e comunicare alle imprese e alle istituzioni;**
- **Confrontare Milano con le altre città globali, costruendo un indice di posizionalità che la connetta e la posizioni nel network globale delle città.**

TABELLA DI SINTESI DEI RISULTATI DELLA RICERCA

	FUNZIONE delle Porte di Milano	MAPPA degli Attori	FLUSSI Quant./Qual. Orig./Dest.	INDOTTO Locale e globale	ALLEANZE Partnership Governance	COMPETITORS internazionali	RAPPORTI con altre Porte
LOGISTICA	Fattore di congiunzione spaziale e temporale tra le diverse Porte	Ecosistema +Imprese +immobiliare logistico	Attrazione di merci di servizio a Milano, Nord Italia, Sud Europa	Fornitori Indotto Community	Le chiavi della logistica: le imprese estere	Milano punto intermedio tra Gioia Tauro e Anversa-Rotterdam	Tutte
SISTEMA AEROPORTUALE MILANESE	Fa circolare la global community degli affari e del turismo	Aeroporti Infrastrutture Avioilinee	Passeggeri Merci	Servizi aeroportuali Imprese locali e globali	Players europei e hub del Nord-Italia	Francoforte Parigi Amsterdam Londra Munich (Roma)	Logistica Fiera
FIERA	Porta e vetrina del Made in Italy nel mondo	Fiera Espositori Visitatori Congressisti	Aziende espositrici, Visitatori, Innovazioni, Follow-up	Addetti e impatto su territorio: matrici I/O	Leadership Sistema Fieristico italiano	Hannover Cologne Paris Duesseldorf, ...	Logistica Design Aeroporto
DESIGN	Fissa il sistema di conoscenza dei prodotti industriali di qualità nel mondo	Milano Distretto del Design:aziende, centri di progettazione, designers	Designers Show-rooms, mostra permanente, Visitatori mondiali	Cluster Italian Design a Milano Negozi nel mondo		New York Parigi Cina (industria arredamento)	Fiera Logistica Università
RICERCA	Elabora innovazioni science-intensive	Tipologia dei centri-ricerca Imprese e loro reti	Flussi di conoscenze e know-how	Spesa in R&S privata e pubblica	Centri di Ricerca e contatti di collaborazione	USA Ue (Regno Unito, Germania, Paesi Bassi)	Università
UNIVERSITA'	Attrazione studenti stranieri come vantaggio competitivo	Atenei come "attrattori", education come export system	Studenti stranieri	Cross-Fertilization education- Paesi di origine	Porta per Est Europa e Mediterraneo	Francia, Germania Regno Unito, Spagna	Design Aeroporti Ricerca
SINTESI	Milano marchio mondiale						