

Ateliers 2012



I | H | E | D | A | T | E
Institut des hautes études de développement
et d'aménagement des territoires en Europe

Milan

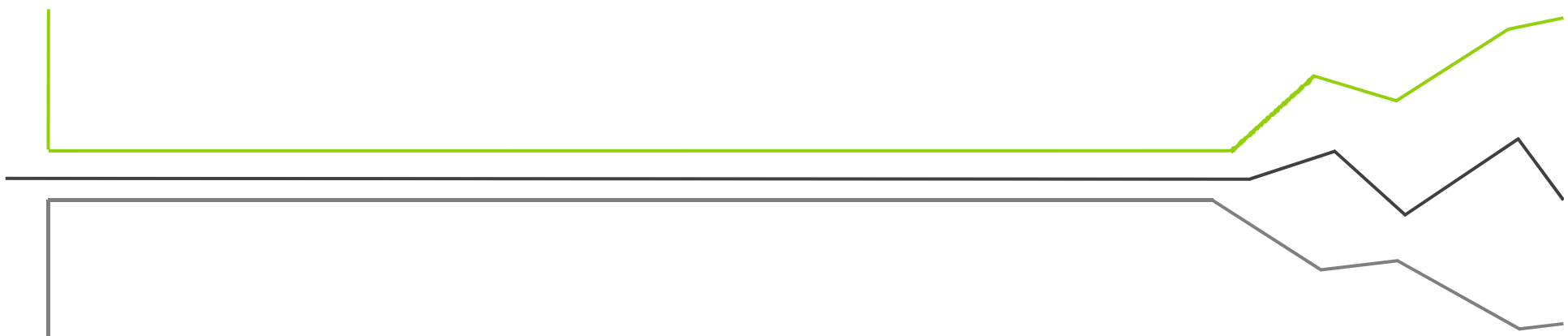
Quelle organisation des complémentarités
et des interdépendances entre métropole
et arrière-pays ?

Restitution de l'Atelier Lombardie / Milan

La commande ACUF/IHEDATE

- o Quelle organisation des complémentarités et des interdépendances entre métropole et arrière-pays en matière de système productif ?
- o Quelles sont les dimensions du système milanais qui seraient adaptables au contexte français ? Les incompatibilités ?
- o Quels enseignements pour le volet « développement économique » des futurs pôles métropolitains ?





Quelques éléments de contexte

Contexte général



2012

- > Moscow "Nation of Fashion"
- > China Awards 2012
- > An Advisor to President at Vibram
- > More than soles at EICMA
- > Vibram at Beijing Design Week
- > Lineapelle FW 13-14
- > Vibram partners Alt(r)esere
- > Vibram Fivefingers® on NY catwalk
- > Vibram on Net-A-Porter
- > Vibram at UTMB® 2012
- > **IHEDATE meets Vibram**
- > "Best Project Panda Award"
- > Vibram® Natural Games® 2012
- > The North Face® Lavaredo Ultra Trail
- > Pitti SS 2013
- > Leipzig Orthopädie+Reha-Technik
- > Vibram "Extraordinary story" film
- > Rimini Wellness
- > Milan City Marathon 2012 Relay
- > Vibram partner of Melloblocco
- > Salone del Mobile 2012
- > Lineapelle SS 2013
- > Vibram at Superenduro
- > MICAM

PRESS > Press Release > 2012 > IHEDATE meets Vibram

IHEDATE meets Vibram

The visit of French Institute of Development Studies and High Territorial Planning in Europe.

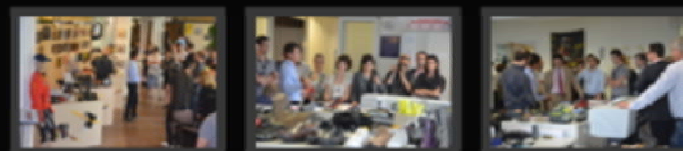
Friday, July 6 at its headquarters of Albizzate, **IHEDATE Vibram welcomed a delegation of - French Institute of Development Studies and High Territorial Planning in Europe.**

The delegation, composed by **25 prominent French politicians and businessmen** (among them, representatives from EDF - Electricité de France and Auchan), visited Vibram during a tour of 2 days in our province, organized in cooperation with UNIVA and aiming to meet local representing "excellences" in their own territory (included the local Università di Castellanza).

"The delegation was very positively impressed and got an image of **modernity and design** associated with the territory", said Paola Margnini from Univa. As the big amount of questions proved, the interest was clearly visible and visitors were very impressed by Vibram's main features: the force generated by its history, development, know-how, attention to the product, creative and productive skills, knowledge of its own world leadership, strength of the brand and efforts to protect it.

It was a visit of great importance in terms of image for Vibram as a company.

 **Photo: IHEDATE visiting Vibram**

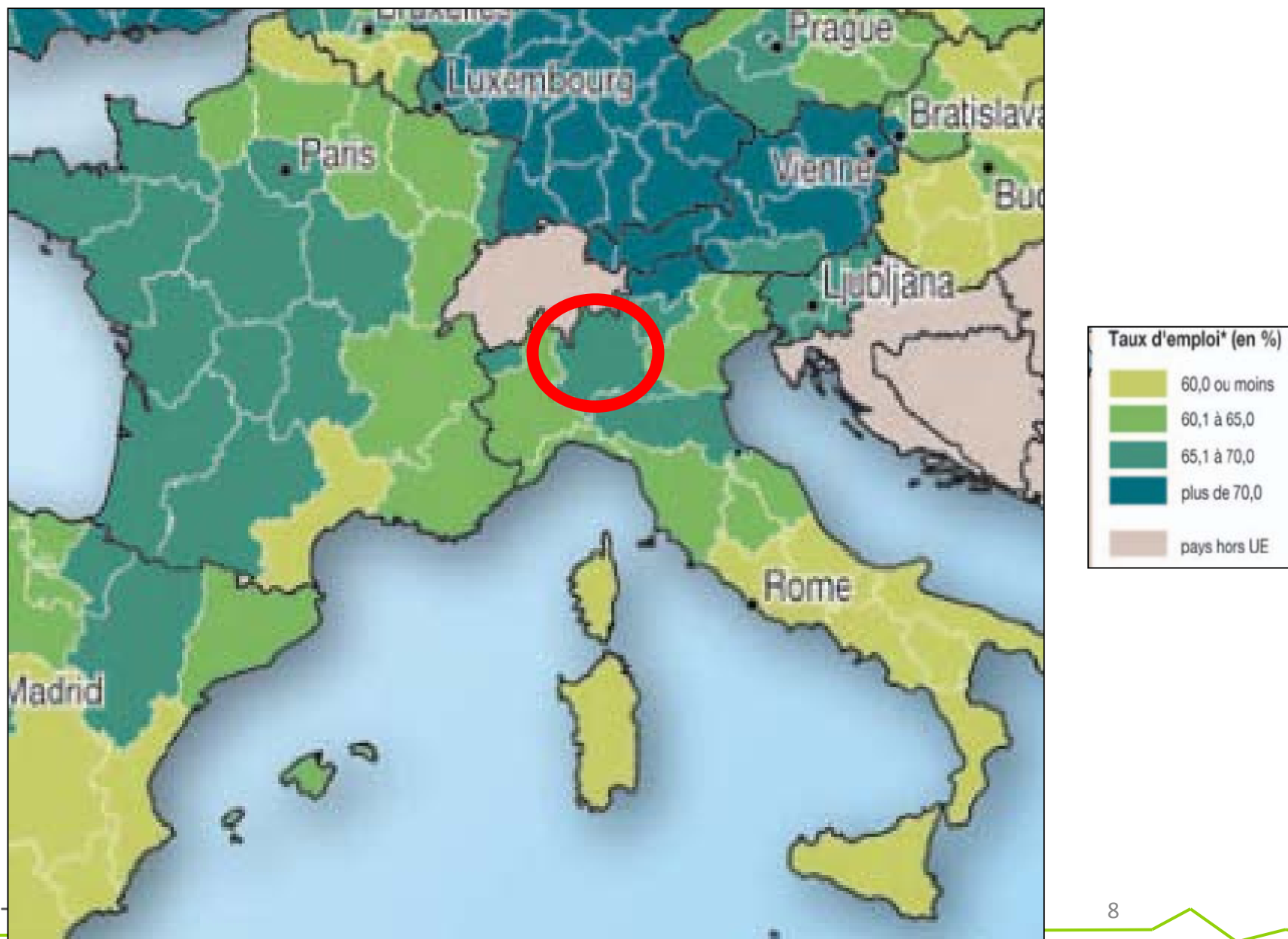




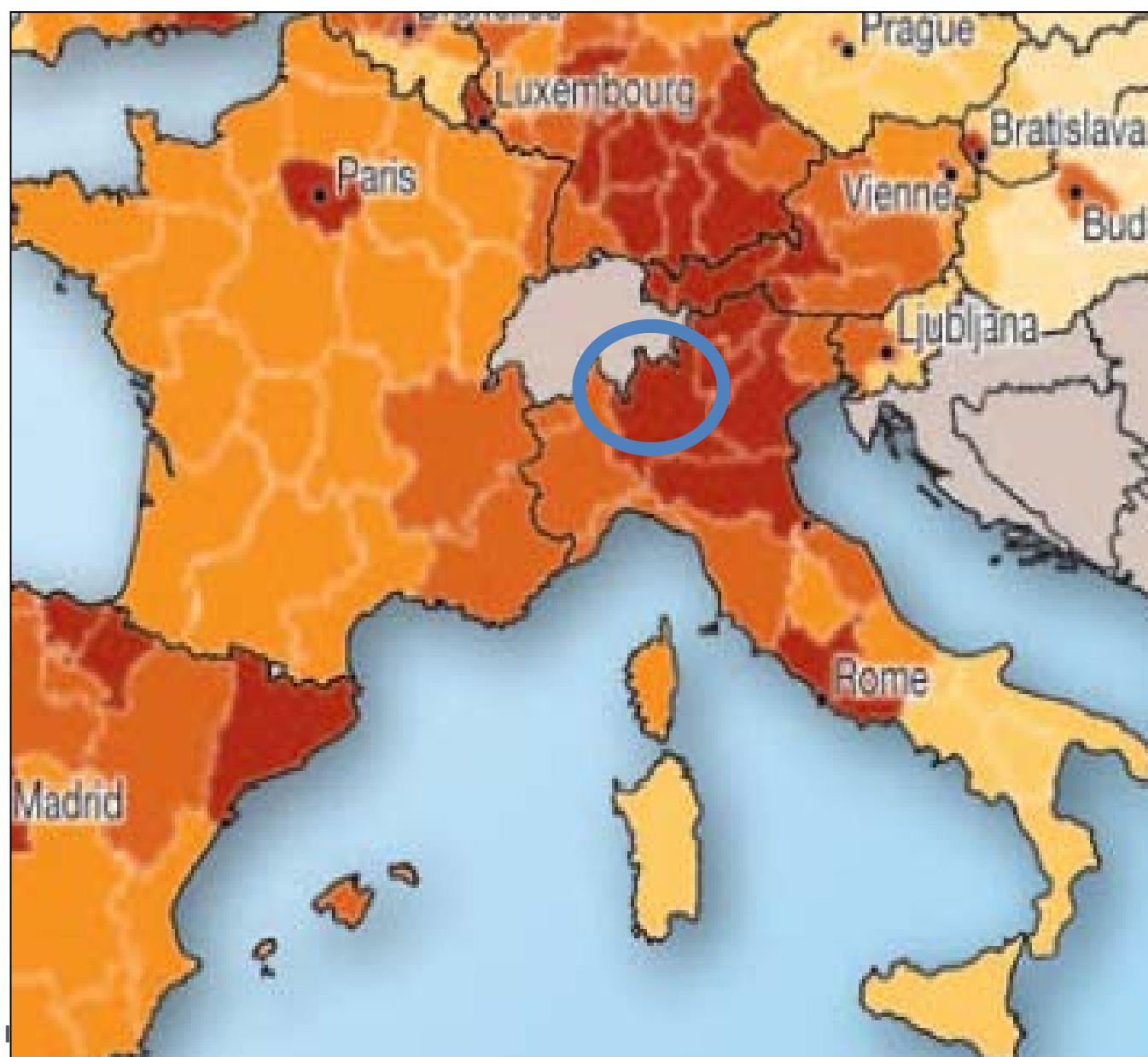
Un territoire attractif



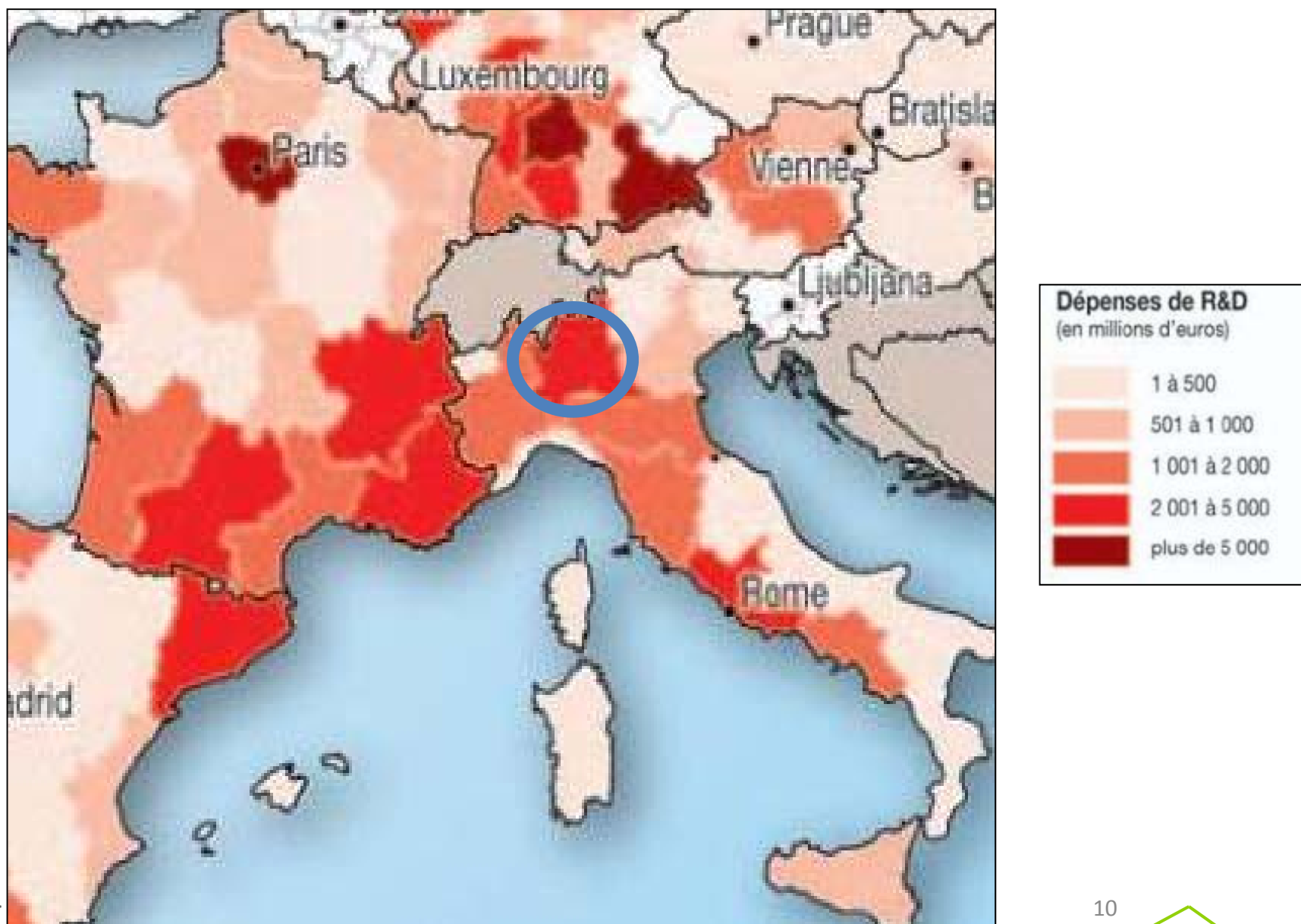
Un territoire attractif

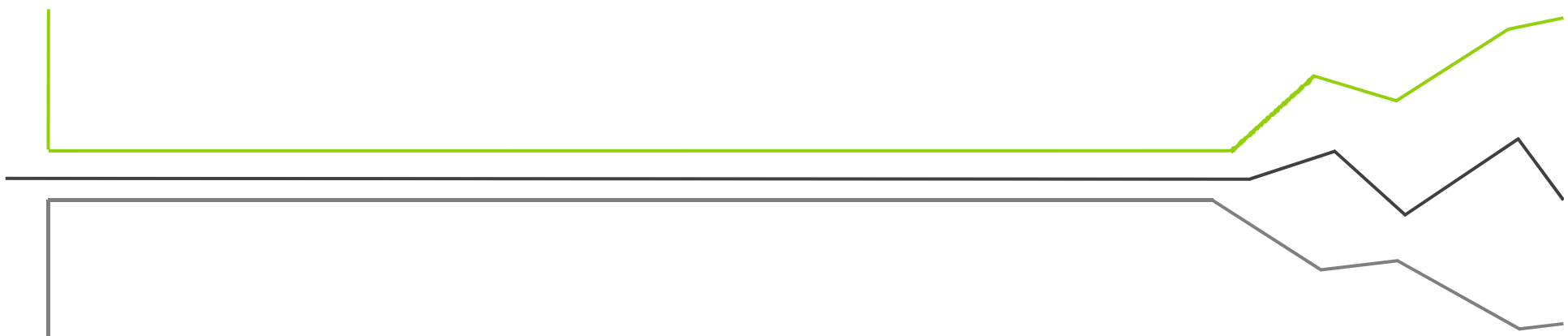


Un territoire attractif



Un territoire de haute technologie





Le système productif lombard

- o 1- Les acteurs industriels
- o 2
- o 3

Les districts industriels

- Entreprises :
 - Proches géographiquement
 - En concurrence potentiellement sur certains marchés
 - TPE/PME + grandes entreprises
 - Différence avec le modèle de la « Troisième Italie » (TPE/PME uniquement)
 - Organisation inter-entreprises avec une dimension
 - horizontale (entreprises complémentaires)
 - verticale (réseaux de sous-traitance).
 - Une gamme diversifiée d'industries : Mécanique, Chimie (Novartis), Agroalimentaire (chocolat Lindt, 4 bières), Imprimerie (papier Varese), textile (notamment la machine-outil), bois...

Les districts industriels

- Résultats :
 - Forte capacité à innover (l'Italie est en nombre de brevets le 3ème Pays mondial après l'Allemagne et les Etats-Unis)
 - Position excellente de l'Italie sur les niches d'excellence
 - Forte capacité à aller à l'international

Les districts industriels

- Organisation de la dynamique des clusters
 - Objectif :
 - Préserver un fonctionnement bottom-up, sans influence de l'acteur public dans le développement et les missions du cluster.
 - Ne rien institutionnaliser
 - Principe de subsidiarité : On part du besoin des entreprises, on y agrège les universités et si le projet est de bonne tenue, il est soutenu par la Région ou l'Etat.

Les districts industriels

○ Entreprises :

- leader , à l'initiative des projets
- Développement de projets et services communs : recherche, formation, veille, process qualité,
- L'entrepreneur s'investit au terme d'une analyse coûts/avantages : combinaison entre sa capacité de dégager du temps et son intérêt pour une vision collective et un fonctionnement de réseaux.

○ Pouvoirs publics :

- Rôle non déterminant, pas stratège, pas leader
- Pas de financement de fonctionnement de clusters
- Intervention au cas par cas sur des projets
- Pas d'impulsion initiale, pas d'appels à projets
- Rôle modeste dans la gouvernance : « Nous ne voulons pas conditionner le financement à l'exigence d'être dans la gouvernance ! ».

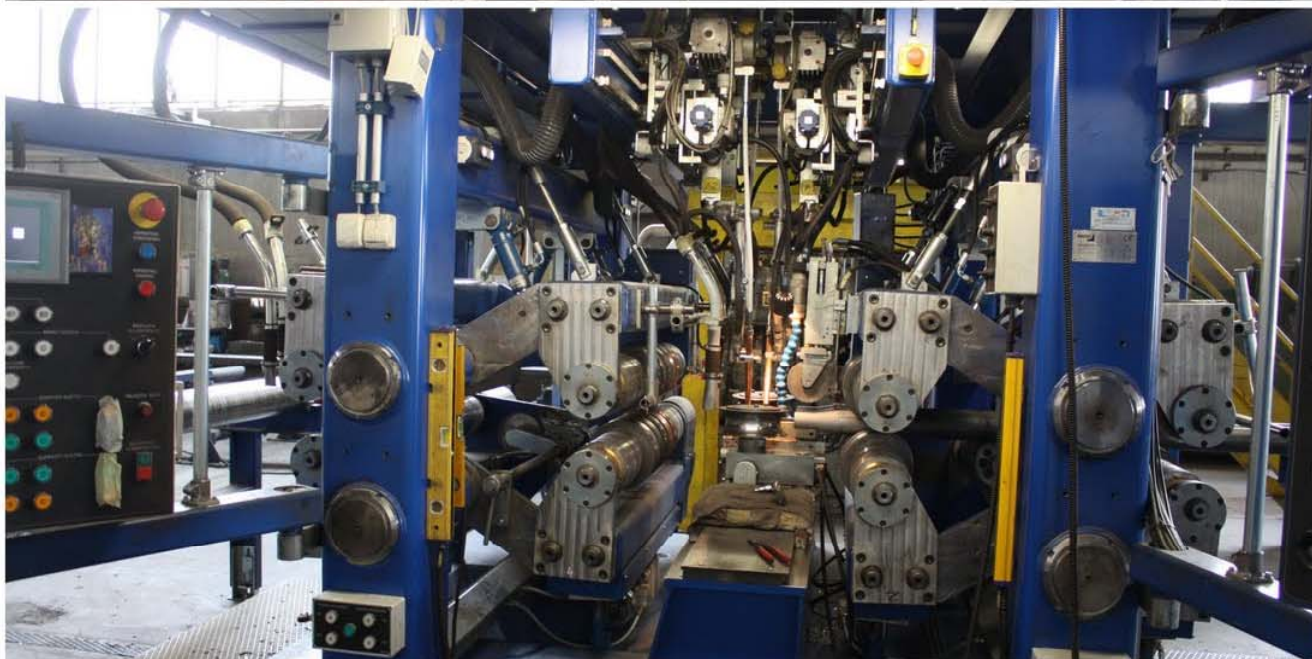
Les districts industriels

o Financement :

- Un fonds public dédié aux contrats de réseaux est évalué en fonction de la croissance du chiffre d'affaire. La politique régionale des réseaux est relayée au plan national, par des financements spécifiques
- Rôle apparemment important de banques régionales para-publiques

L'exemple de l'aéronautique

- Regroupement sous l'impulsion de l'entreprise mère.
- Environ 75 entreprises
- Financement
 - les entreprises
 - UNIVA met en disposition gratuitement les services de la secrétaire générale.
 - Pas d'aide régionale ou de la CCI sauf sur certains projets spécifiques.
- Principales missions :
 - Cercle de qualité avec les petites entreprises fournisseurs.
 - Organisation de la supply- chain avec les fournisseurs.
 - Veille stratégique sur la filière, accès à l'information et ouverture pour les TPE (une « Forme de générosité ! »)
 - Internationalisation
- Impact du cluster sur la production.
 - transfert du modèle de standard ;
 - élévation de la qualité des sous-traitants
 - fort intégration du tissu d'entreprises locales



Les districts : questions et premières pistes

○ Poids du « culturel » / autres facteurs

○ Le poids du « Culturel »

- La PME type est une entreprise familiale qui se transmet de génération en génération : attachement au territoire, logique patrimoniale
- L'entrepreneur italien est multi compétences, pluri fonctionnels : maîtrise du droit du travail, de la gestion, du commercial. C'est le propriétaire versus manager avec une forte implication
- Des entreprises de petites tailles dépendantes des grandes entreprises
 - Les entreprises sous-traitantes demeurent fragmentées, à taille insuffisante pour aller explorer d'autres marchés :
 - L'entreprise leader va entraîner localement, selon un « modèle tandem », un réseau d'entreprises liées et qualifiées par un système de certification.
 - Une organisation qui permet un accès à des marchés, y compris étrangers.

Les districts : questions et premières pistes

- Autres facteurs explicatifs moins « culturels » et éventuellement plus transposables :
 - Nature des politiques publiques régionales ou locales de développement économique,
 - Formation :
 - une université de 600 étudiants en droit, économie, ingénierie créée pour accompagner les transformations industrielles et de fait très connectée aux entreprises ,
 - Un taux d'insertion très bon des étudiants dans le tissu industriel local (60 jours en moyenne)
 - cadre fiscal, juridique,
 - Offre territoriale et notamment infrastructures (Aéroport international),
 - politique énergétiques,
 - autres ?

Les districts : questions et premières pistes

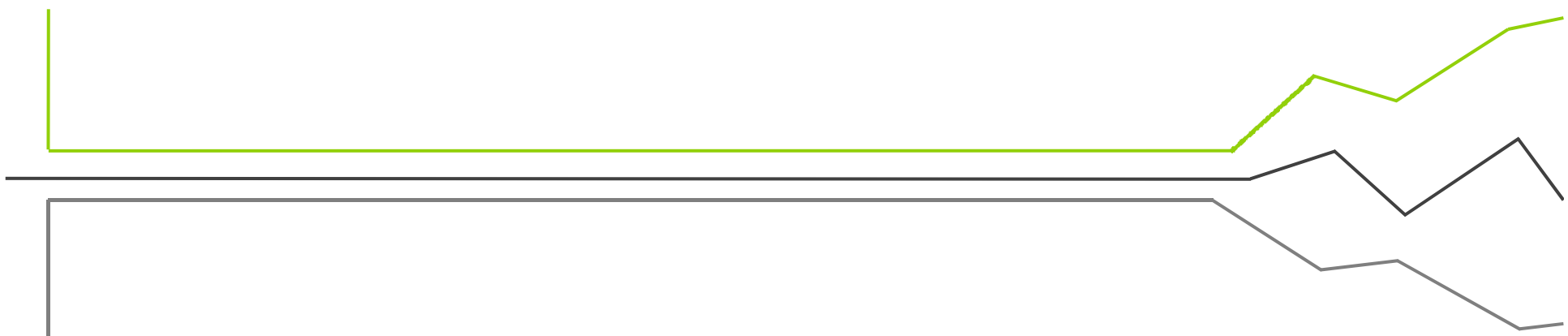
- Innovations de ruptures/ innovations incrémentales
 - Innovations de ruptures nécessitent :
 - effort de long terme avec financements
 - Des petits entrepreneurs brillants
 - Le modèle de varèse rend –il possible les innovations de ruptures ?

Un capitalisme familial et local

- Prévalence des PME en Italie :
 - 520 000 PMI pour 250 000 en France
- 4^{ème} génération souvent au pouvoir.
- Innovation puis amélioration des processus puis de la stratégie et de l'export.
- Innovation ancrée localement.
- Esprit de « clocher » séculaire typique de la société italienne.

Des unions patronales « locales »

- Des unions patronales atomisées dans une constellation d'unions locales.
- Forte identité territoriale à la granulométrie très fine.
- Thèmes majeurs : énergie, export, formation



Le système productif lombard

- o 1
- o 2- L'écosystème
- o 3

Le système financier

- **Milan** : un atout pour l'écosystème de la région de Varèse, La métropole agissant comme plateforme du système financier pour les entreprises régionales.
 - Entre 90 et 2000 sur la métropole Milanaise le secteur financier passe de 4% à 7,4
- **Affaiblissement après la crise** : Repli des investisseurs (ex JP Morgan sur Londres)

Des particularités italiennes

o Entreprises :

- o Des PME et TPE, à fort encrage territorial, ancien, détenu familialement
- o Aversion à l'ouverture du capital et du contrôle très forte = culturel

o Banques / financeurs :

- o Réseau bancaire très éparpillé, et très investi territorialement en accompagnement des PME et TPE.
- o Très fort taux d'épargne des ménages.
- o Consolidation tardive du secteur bancaire, tout en conservant un ancrage.
- o Rôle particulier des fondations (LT et IG)
- o Forte proportion de banques coopératives

Des avantages

- o Fort encrage territorial des banques qui sont très présentes auprès des TPE et PME
- o Accès à de la liquidité des ménages pour les banques, un atout face à la crise (bonne résistance en 2008 – 2010)

Des inconvénients

- o Financement des grosses PME et ETI plus difficile, les banques « territoriales » étant trop petites pour accompagner ces acteurs.
- o Industrie du private equity assez faible en Italie, faute de besoin
- o Crise
 - o La crise affecte plus sérieusement les banques depuis 2011 => le crédit diminue
 - o Très faible acceptabilité entrepreneuriale de l'ouverture du capital
⇒ Gros soucis commence à pointer.
- o Sociologie
 - o De nouvelles générations qui n'ont pas forcément envie de reprendre l'entreprise.
 - o Handicap à l'export pendant longtemps (besoin de fonds propres et pas que de crédit bancaire malgré une vraie structuration du crédit export en Italie)





Les niveaux de gouvernance

NATIONAL



Etat, ministère de l'économie et des finances, autres ministères
Ministère des politiques agricoles et forestières
Associations nationales de secteur
Autres organisations et associations (de consommateurs, environnementales, etc.)

REGIONAL



Régions (21)
Département à la programmation
Département de l'agriculture
Associations régionales de secteur
Autres Organisations/ Associations

INTERMEDIAIRE

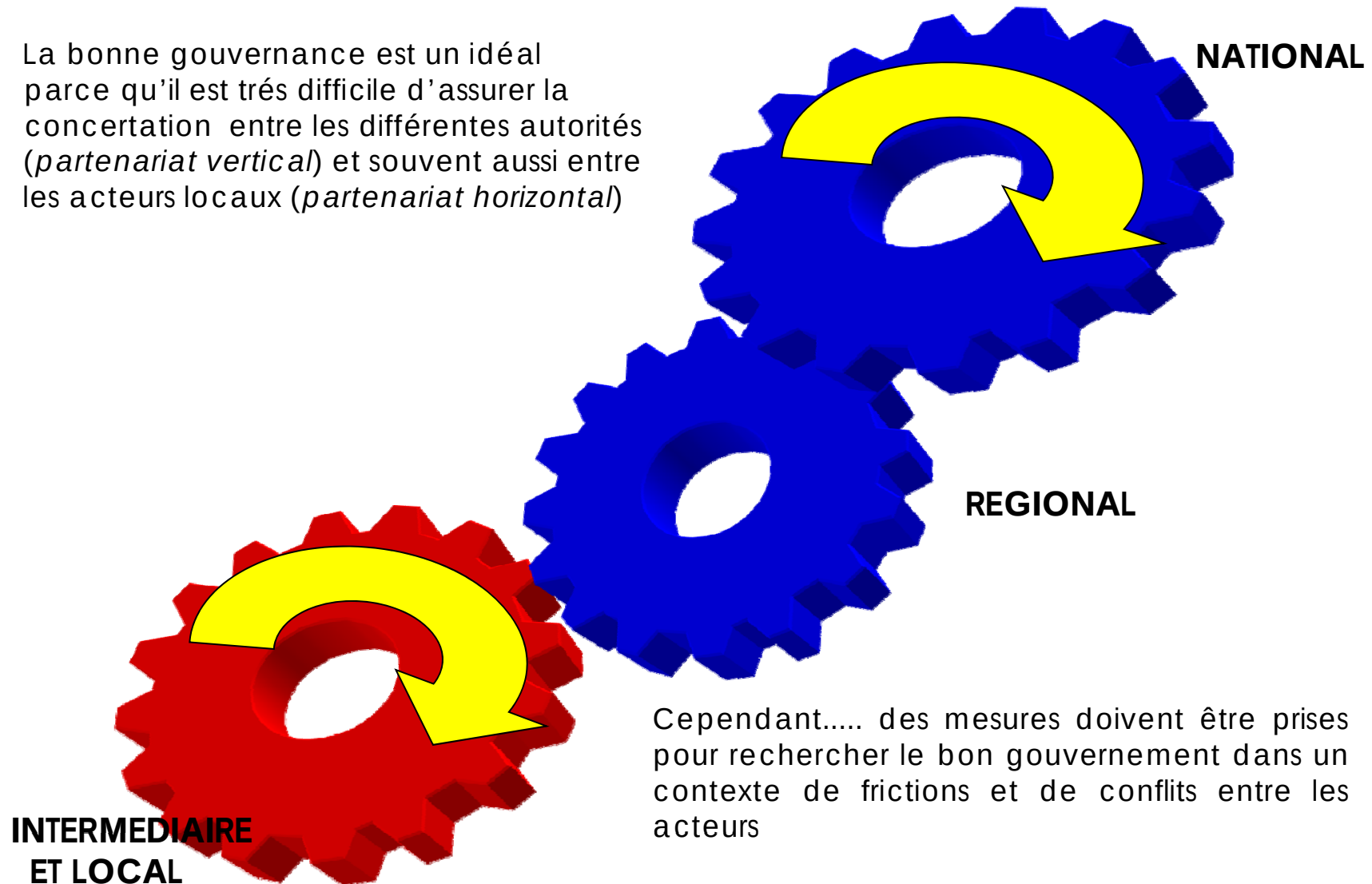


Autorité subrégionale
Provinces (107), communautés de montagne (356)
Agences régionales de développement

LOCAL

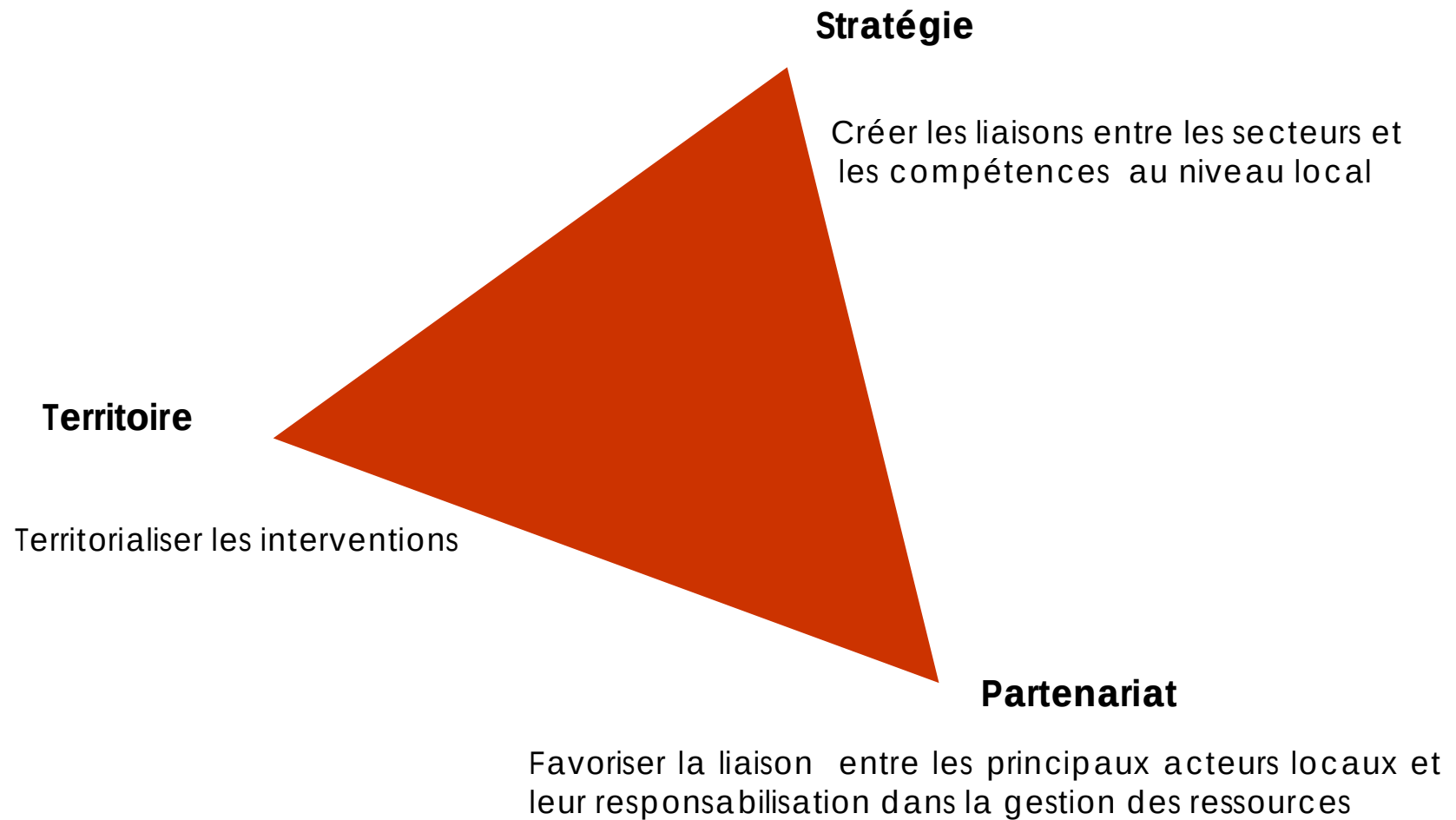
Municipalité (8.101)
Agences locales de développement
Partenariat locaux (acteurs publics et privés)
Associations locales
Organisations de bénévoles à caractère non lucratif

La bonne gouvernance est un idéal parce qu'il est très difficile d'assurer la concertation entre les différentes autorités (*partenariat vertical*) et souvent aussi entre les acteurs locaux (*partenariat horizontal*)



Cependant.... des mesures doivent être prises pour rechercher le bon gouvernement dans un contexte de frictions et de conflits entre les acteurs

Trilogie du développement local



Les pactes territoriaux

Renforcer les liaisons horizontales entre les institutions locales et affirmer des logiques de comportements de type coopératif (objectif socio-institutionnel).

FINALITE

Produire et réaliser des programmes de développement intégré adaptés aux besoins spécifiques et aux priorités des territoires intéressés (objectif socio-économique).

A... TRAVERS

Création d'un sujet local capable de gérer le plan de développement cofinancié (société de capitaux à majorité publique)

Association des entreprises

Syndicat ouvriers

Municipalité

Provinces

Les pactes : combien, depuis quand, où ?

De 1996 (Loi 662) à 2003, plusieurs générations de pactes ont été financées

227 pactes territoriaux nationaux pour un apport d'environ **10.000 M** d'euros (investissements programmés) et d'environ **5.500 M** d'euros de financements publics .

Distribution territoriale: **74** dans le Centre Nord, et **153** dans le Mezzogiorno

Population concernée: **47%** de la population italienne environ (**97% du Mezzogiorno**).

Superficie concernée: **52,6%** national et 79,4% du Mezzogiorno

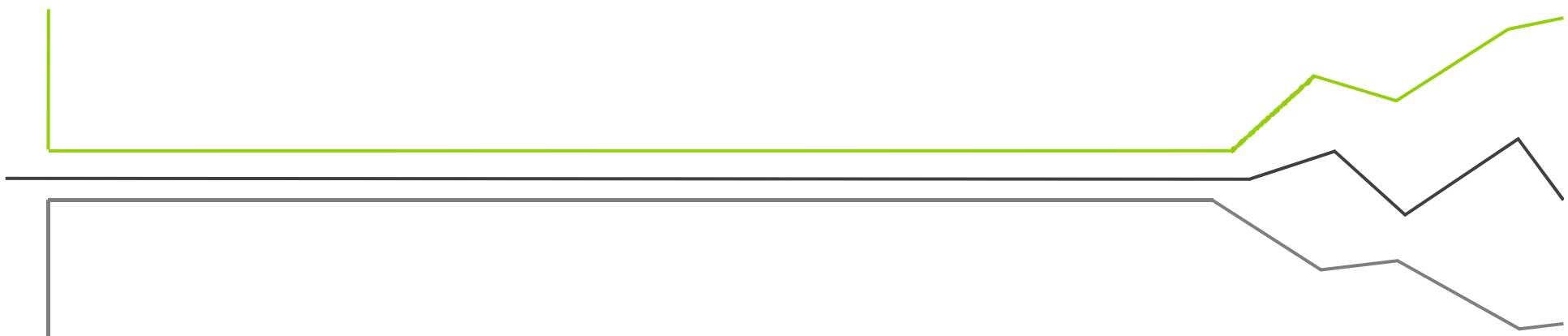
Ressources: *Investissements d'entreprises:*

9.000 Meuro (4,2 de contributions)

Infrastructures: 11.500 Meuro (11,2 de contributions)

Nouveaux emplois créés

Mezzogiorno (14.800) Centre Nord (11.400)



Le système productif lombard

- o 1
- o 2
- o 3 – géographie et infrastructures

Les enjeux des infrastructures de transport pour la région

Les principaux indicateurs relatifs à la présence d'infrastructures font de la Province de Milan une région d'excellence au niveau national. Cette zone, considérablement urbanisée, possède un système intégré de transports, constitué par un imposant réseau ferroviaire, routier et autoroutier, ainsi que par un système aéroportuaire d'importance internationale et une forte migration pendulaire à l'intérieur de la Province.

Trois niveaux d'enjeux pour comprendre le rôle des infrastructures de transports

- L'approvisionnement en matière première
- Les débouchés pour la production
- Les échanges de la province-métropole

L'approvisionnement en matières premières

- o La structure industrielle de la province de Varese est composée d'**un nombre importants d'acteurs** sans champions nationaux évidents (à l'inverse d'autres parties de la Lombardie) exerçant dans des domaines très variées (Mécanique, Chimie, Agroalimentaire, Imprimerie, papier, textile, bois, pièces pour l'aéronautique, etc...
- o L'éclatement des acteurs, la diversité des secteurs et la nature de ceux-ci ne fait **pas de l'approvisionnement en matières premières lourdes un enjeu stratégique majeur pour la province de Varese**. Les atouts que constituent le port de Gênes sur la méditerranée, ceux de Ravenne et de Venise sur l'Adriatique, sont importants mais sans doute moins stratégique, pour la province de Varese, que l'aéroport de Milan Malpensa, qui présente une offre de très bonne qualité pour les besoins du tissu entrepreneuriale de la province.

Trafic de conteneurs en méditerranée



Les débouchés pour la production

- La part des exportations, comparée à celle de la valeur ajoutée, pour Varese est supérieur à son poids relatif dans l'économie (valeur ajoutée totale Varèse/nationale = 1,7%; VA export total Varèse/nationale = 2,5%).

Ces exports se font principalement à destination des voisins européens, et des pays de l'OCDE.

- La province de Varese peut s'appuyer sur des **réseaux de transport routiers et ferroviaires denses**, quoique confrontés à des besoins de modernisation importants (autoroute Bergame-Milan la plus encombrée d'Europe, 4% des marchandises transportées passent par le rail, tous les ponts sur l'Adda datent d'avant 1945...)
- L'outil principal pour l'export reste **l'aéroport de Milan dont le trafic de fret augmente** dans des proportions importantes en tendance sur les dernières décennies (15% par an). Ce pôle aéroportuaire souffre toutefois d'une desserte insuffisante à la fois vers Milan et vers l'ensemble du territoire, dont la province de Varese.

Les débouchés pour la production

- o Milan possède un **système intégré d'aéroports internationaux** : Malpensa, Linate, Orio al Serio. En 2008, approximativement 30 millions de passagers et 420 000 de tonnes de marchandises ont transité depuis les aéroports de Malpensa et Linate, dont plus de 21 millions de Malpensa et plus de 9 millions de Linate.
- o *Milano Malpensa* se place en deuxième position des aéroports italiens après l'Aéroport de Rome Fiumicino. Il est le premier aéroport pour **le trafic international** (environ 19 millions de passagers en 2006) et le **fret** (420 000 tonnes, 44 % du total italien).
- o L'aéroport offre une liaison directe avec la gare de *Milano-Cadorna* (1 train/30mn) et les vols cargo disposent d'un grand terminal spécifique.
- o Le **système ferroviaire**, dont Milan constitue un carrefour d'importance stratégique, est en phase d'essor avec les lignes à grande vitesse. Le système du « passant ferroviaire » permet l'intégration entre les réseaux des Chemins de Fer italiens, des Chemins de Fer Nord de Milan et des trois lignes de métro.
- o Les liaisons internationales ne sont pas oubliées notamment avec la France puisque des TGV qui desservent Turin relient Paris à Milano Centrale plusieurs fois par jours.

Lignes à grande vitesse



Innovation et intensité des échanges

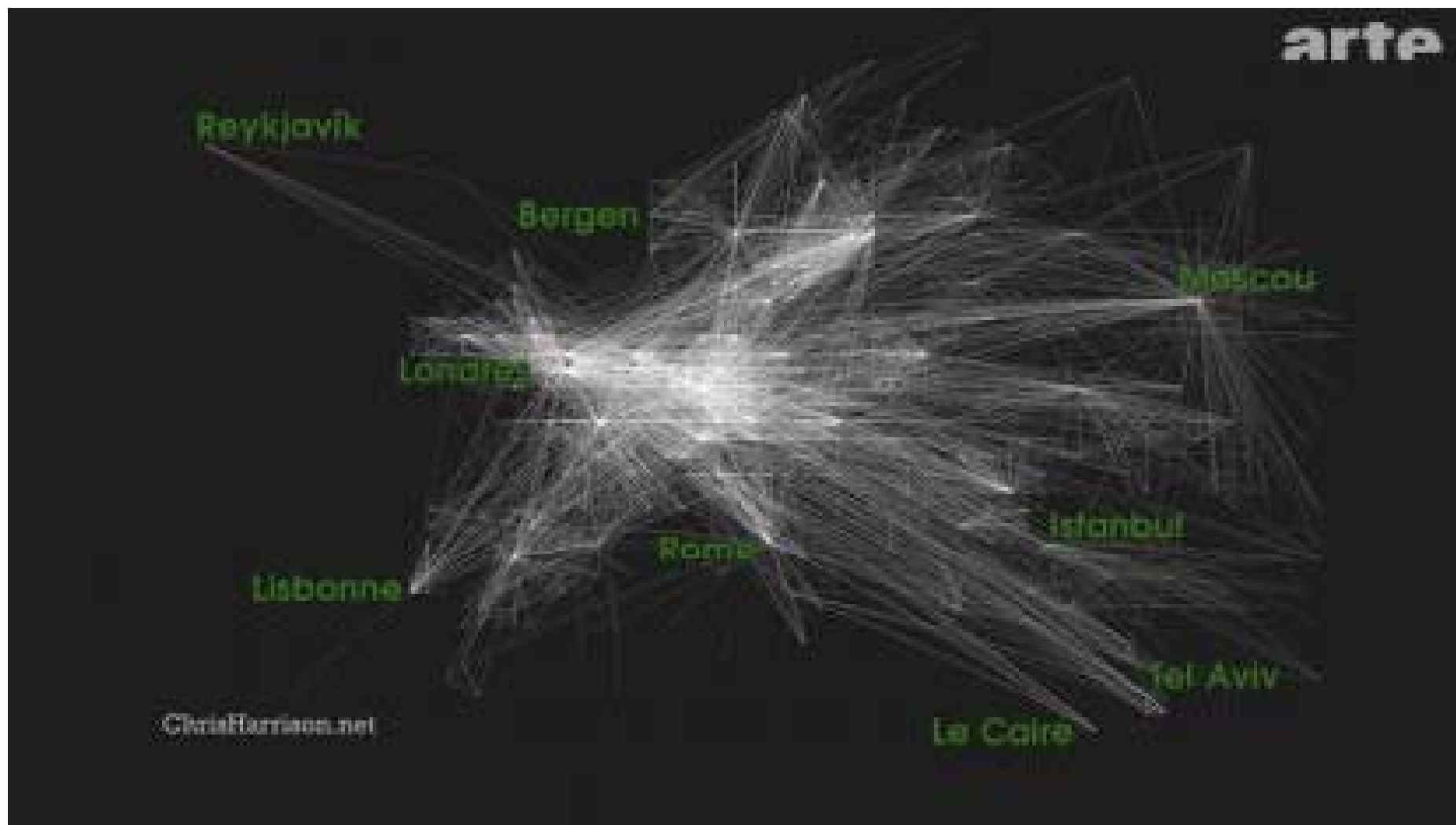
La matière première au cœur de l'industrie de la province de Varese est aujourd'hui l'intelligence et le savoir.

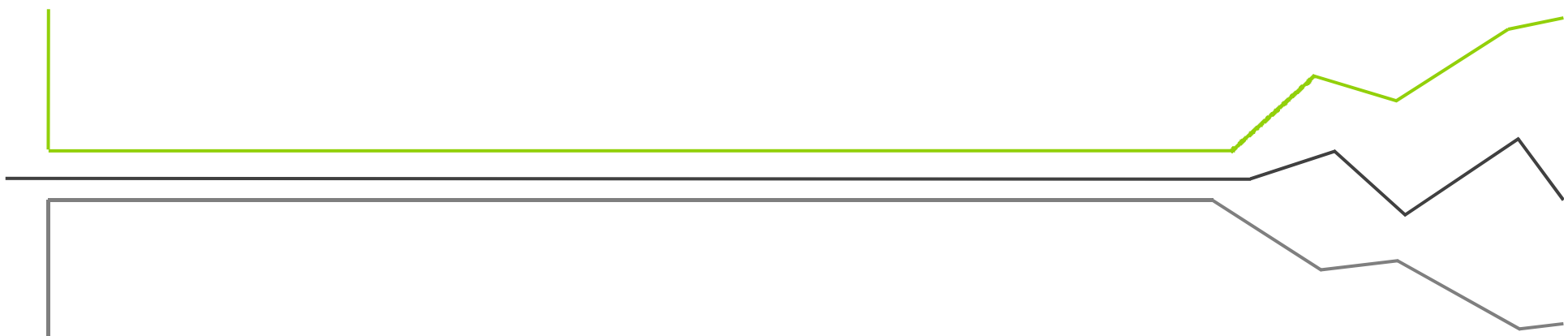
- Milan et Varese sont au cœur d'une région extrêmement dynamique, entre le nord de l'Italie, la conurbation du sud de la France, la vallée du Rhône, la Suisse, etc...
- Les réseaux de transports de passagers: routiers, ferroviaires, portuaires, mettent Milan et Varese au carrefour des circulations d'idées et d'innovations.
- L'aéroport de Milan Malpensa joue un rôle essentiel de hub pour toute la zone, concentrant les circulations internationales.
- Les grandes foires et salons professionnels
- Les échanges spontanés et dématérialisés

Des infrastructures de transports performantes



Les échanges par connexions en Europe





Les limites du système

- o 1 – Organisation et planification territoriale
- o 2

L'organisation du développement urbain dans la métropole milanaise :

- o Les constats lors du voyage
 - o Un engorgement routier fréquent,
 - o Un système de transports en commun qui semble peu développé,
 - o Des entreprises implantées en cœur de ville, ou dans un tissu urbain dense, entremêlant le résidentiel et les implantations industrielles, ou s'étant développées dans des zones assez difficiles d'accès
- o Cette situation peut être le fruit de l'histoire, mais l'ensemble donne l'impression d'une absence de planification urbaine
- o .Problématique de la città diffusa (étalement urbain),
- o Des questions se posent sur les conséquences négatives (en termes environnementaux mais aussi économiques) de la congestion routière, sur la soutenabilité à moyen terme de ce modèle de développement.
- o Sans que cela semble un problème pour les interlocuteurs que nous avons rencontré.

L'aire métropolitaine de Milan :

- Une population de 4 à 7 millions d'habitants
- Un territoire institutionnellement très morcelé :
 - La Province de Milan compte 3 millions d'habitants.
 - Mais les provinces de Varese (900.000 hab.), Côme (600.000 hab.), Bergame (1 million d'habitants) et Monza et Brianza (900.000 hab., nouvellement créée en 2009 par scission de la province de Milan) font aussi tout ou partie de l'aire urbaine milanaise.
 - La province de Milan est composée de 136 communes. Seules 5 comptent plus de (50.000 hab. (dont Milan – 1,3 million d'hab.). 39 comptent moins de 5.000 habitants.

Une métropole éclatée, sans gouvernance unifiée

Une métropole éclatée, sans gouvernance unifiée, avec des rivalités ou méfiances entre collectivités, sans politique de développement territorial pilotée à l'échelle métropolitaine

- **Les compétences en matière de planification urbaine, le poids des différents niveaux de collectivités:**
 - La planification urbaine, l'urbanisme, les transports, sont des compétences relevant, depuis les lois de décentralisation de 1990, de la Région. Celle-ci confie leur mise en œuvre aux communes.
- La région et les communes constituent les 2 acteurs forts du système institutionnel.
- Comme le montre le poids respectif des budgets :
 - - Région : 21 milliards d'€
 - - Province de Milan : 1,15 milliards d'€
 - - Commune de Milan : 14 milliards

Les lois de décentralisation (142/09, de 1990)

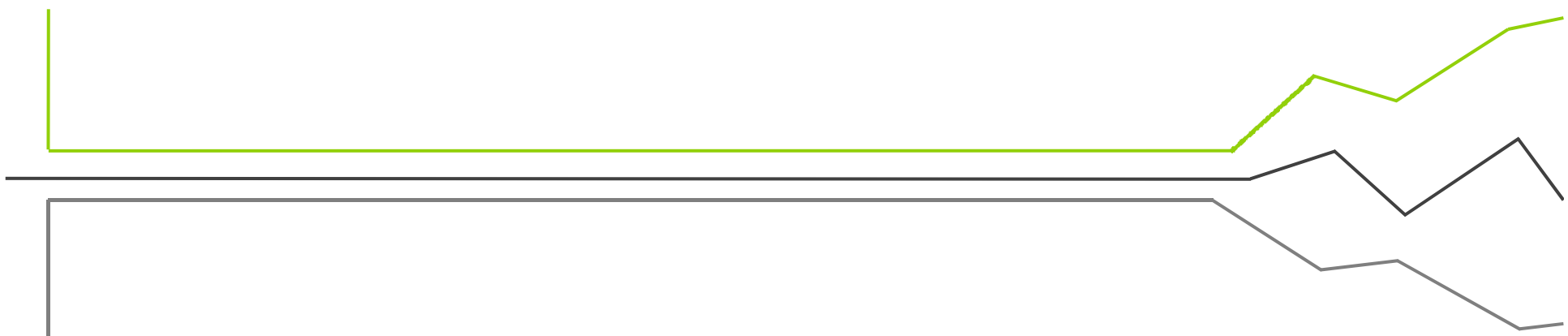
Les lois de décentralisation (142/09, de 1990) avaient prévu la création de gouvernements métropolitains (città metropolitana) dans 9 villes italiennes.

- o La région de Lombardie n'a pas impulsé ou imposé une stratégie d'organisation du développement territorial à l'échelle de la métropole (à la différence de ce qu'a mené la région de Campanie pour l'aire de Naples).
- o Aucun gouvernement métropolitain n'a aujourd'hui vu le jour
- o Par contre, quelques initiatives « infra-métropolitaines » :
- o Un plan territorial de la Province de Milan qui est plus une charte, visant à cadrer des appels à projets, qu'un schéma directeur
- o Des évolutions socio-économiques qui affaiblissent les liens entre centre et périphérie de la région urbaine :
 - o La désindustrialisation a rompu ou réduit les liens entre les activités de production massive situées à la périphérie et les pouvoirs ou élites économiques de la ville-centre. Les territoires périphériques qui ont connu une tertiarisation, ont pu maintenir et/ou développer un tissu de PME, sont des lieux d'innovation et accueillent des activités de pointe.

la pression de la crise des finances publiques italiennes

Une décision récente de suppression de dizaine de provinces, sous la pression de la crise des finances publiques italiennes :

- o Le gouvernement italien a adopté un décret-loi qui supprime des dizaines de provinces dans le pays.
- o «Le nombre de provinces dans les régions à statut ordinaire passera de 86 à 51, y compris les villes métropolitaines», indique un communiqué publié à l'issue d'un Conseil des ministres. Sont concernées les provinces de moins de 350.000 habitants ou ayant moins de 2500 km²
- o «A partir du 1er janvier 2014 les villes métropolitaines, qui remplacent les provinces dans les principaux centres urbains du pays, deviendront opérationnelles», ajoute le communiqué.
- o En Lombardie, les trois provinces de Come, Varèse et Lecco seront aussi rassemblées.

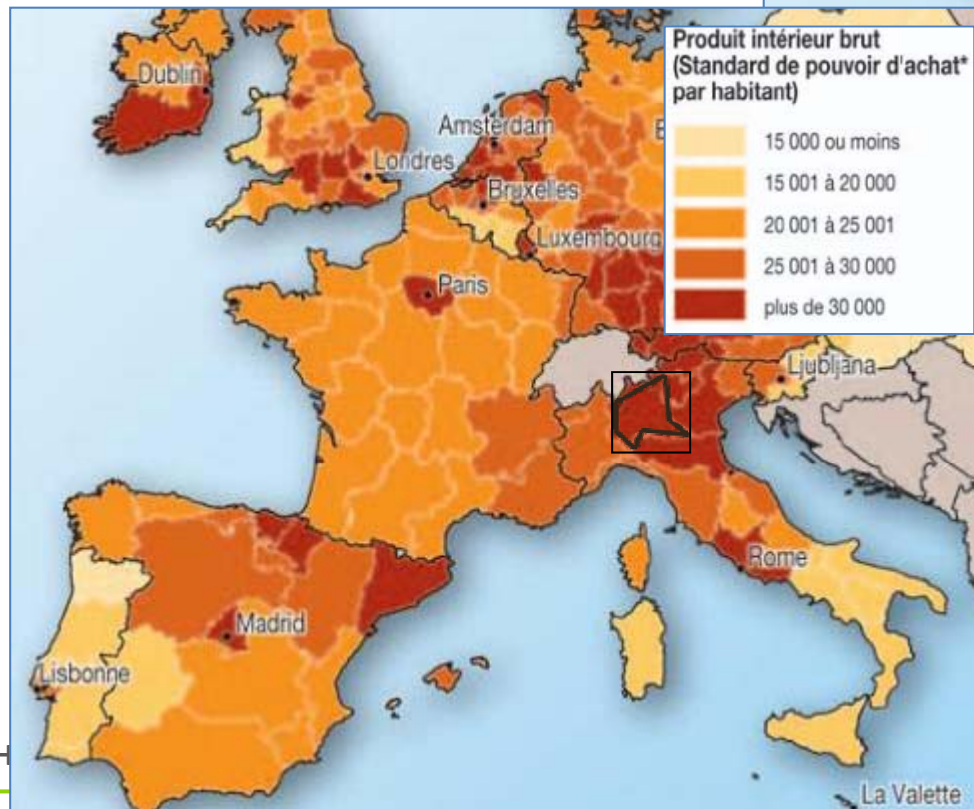
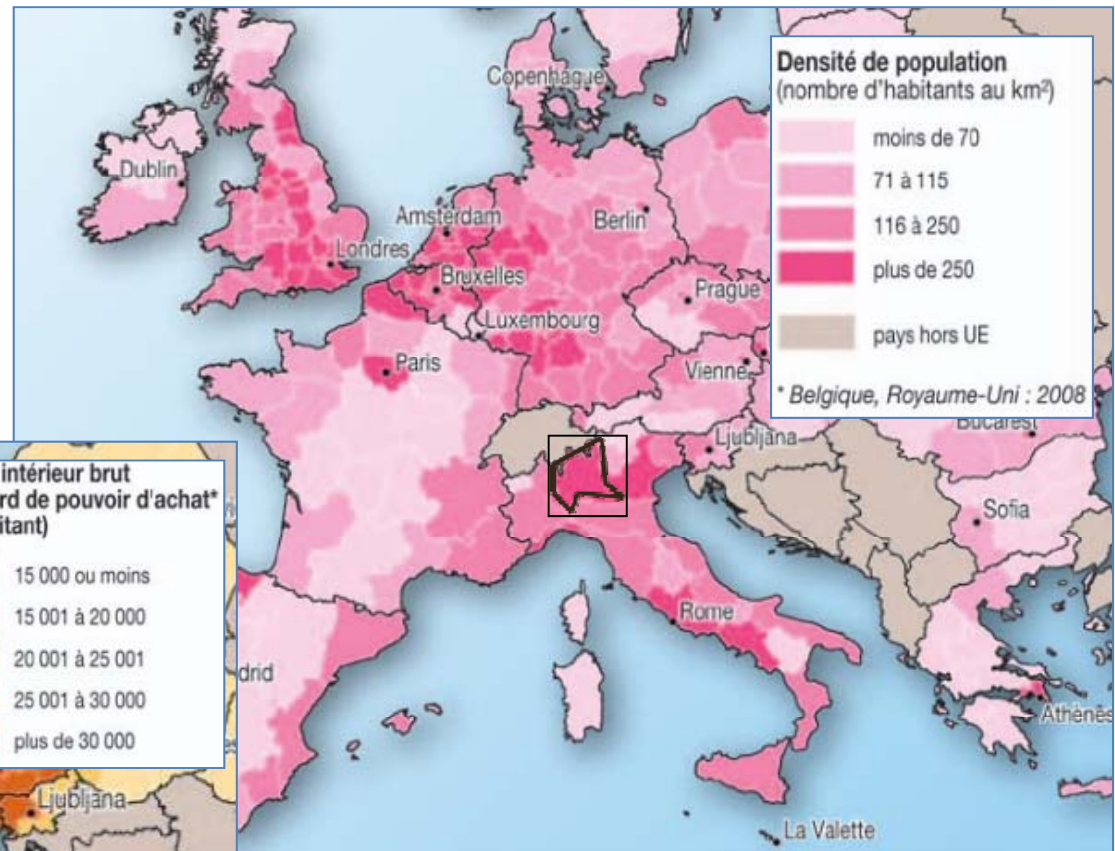


Les limites du système

- o 1
- o 2 – Soutenabilité environnementale

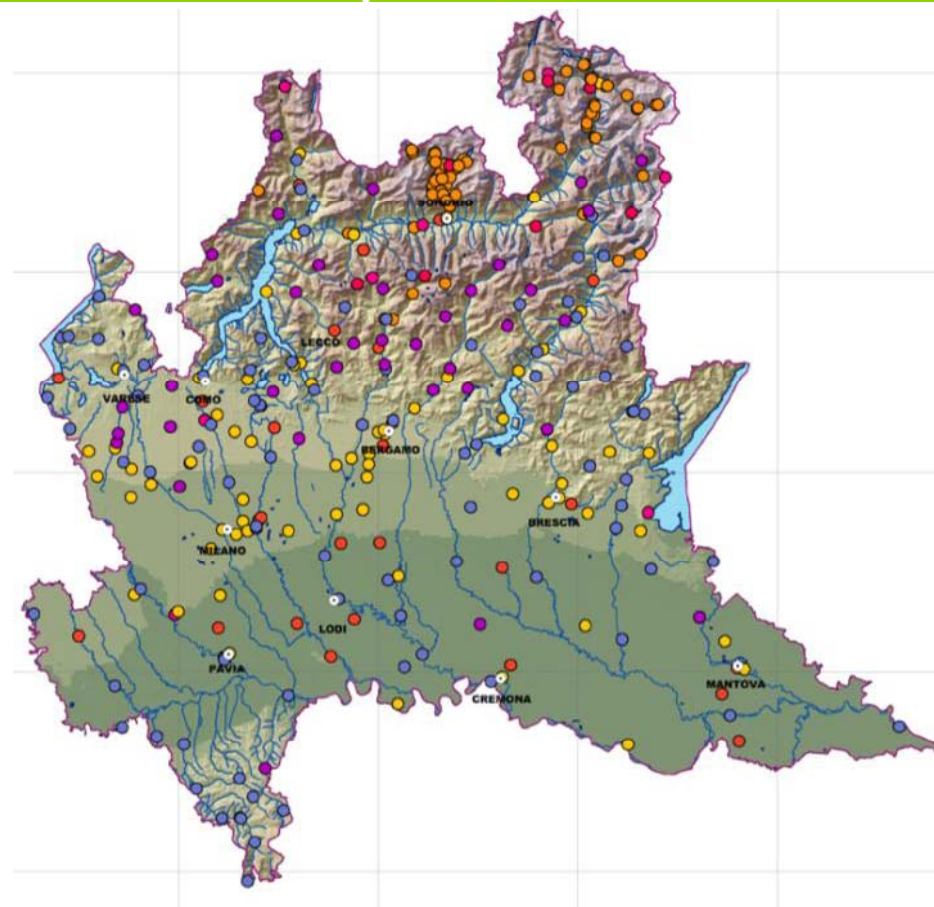
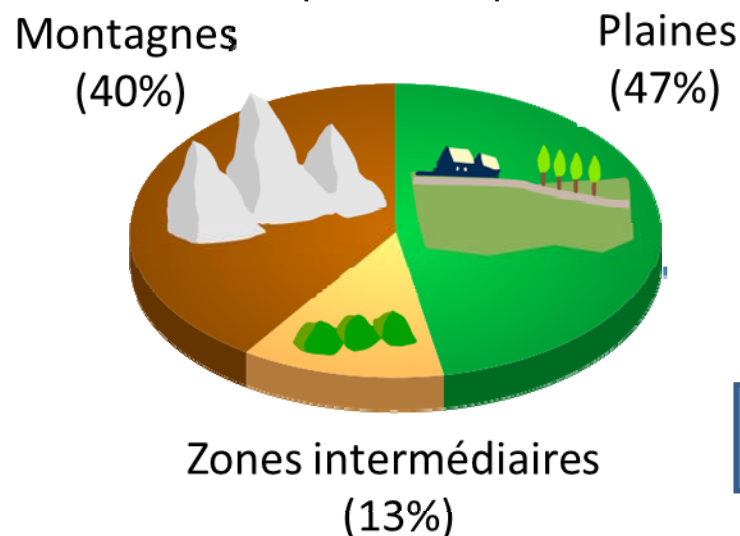
La Lombardie un territoire « intensif »

- Un territoire concentré...
 - Concentration des activités économique,
 - Concentration de populations parmi les plus importantes d'Europe,



La Lombardie un territoire « déséquilibré »

- Des facteurs géographiques exacerbant les risques:
 - Près de la moitié du territoire en zones montagneuses



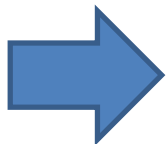
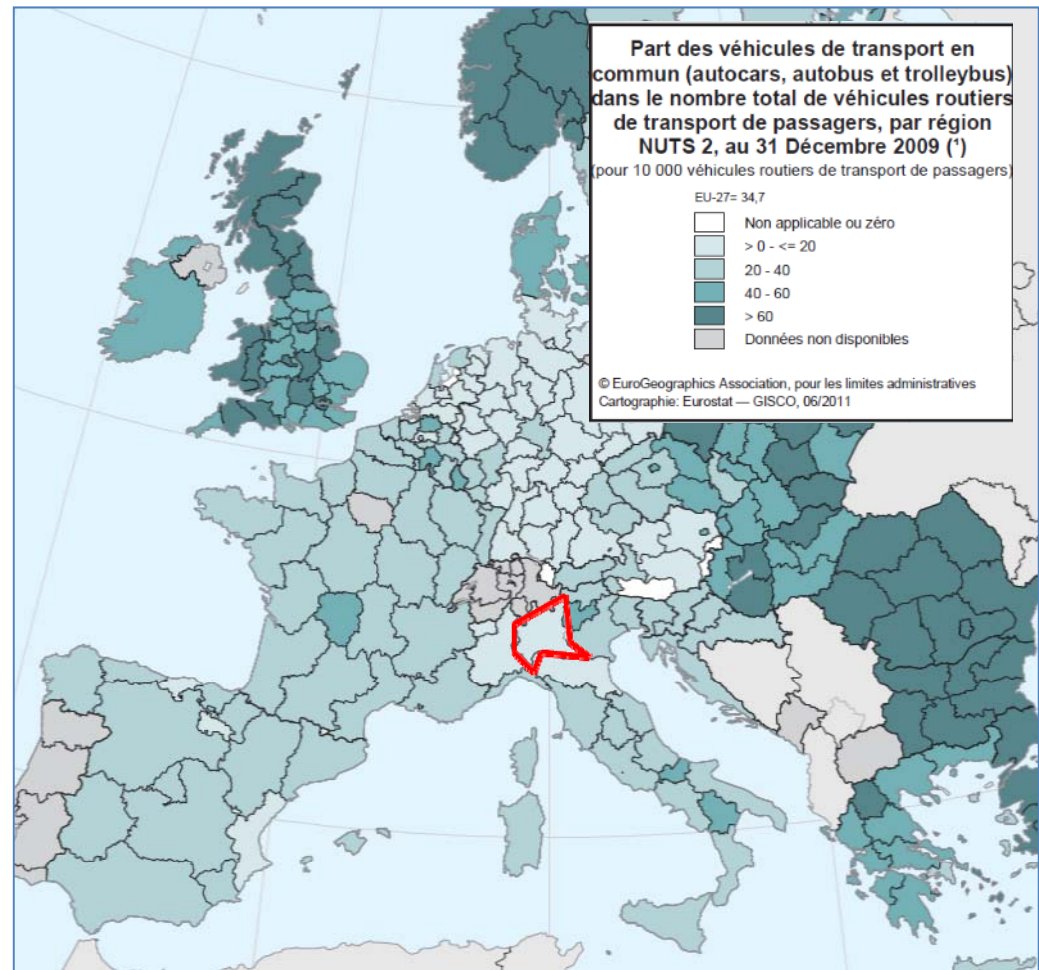
Une population et des activités concentrées sur une moitié de territoire...

Une forte utilisation de la voiture

Un taux d'utilisation des transport en commun relativement bas par rapport aux moyenne européenne

Oui, car...

- Une planification urbaine faible:
 - La planification Urbaine a du mal à se concevoir à l'échelle du bassin d'emploi de la région milanaise
- Deux acteurs qui planifie le développement des TCU de manière étanche et sans interconnexion :
 - Un réseau lié à Milan
 - Un réseau lié au reste de la Lombardie
- Un développement horizontal du territoire qui rend maintenant le déploiement de réseaux lourd complexe et pas forcément pertinent...

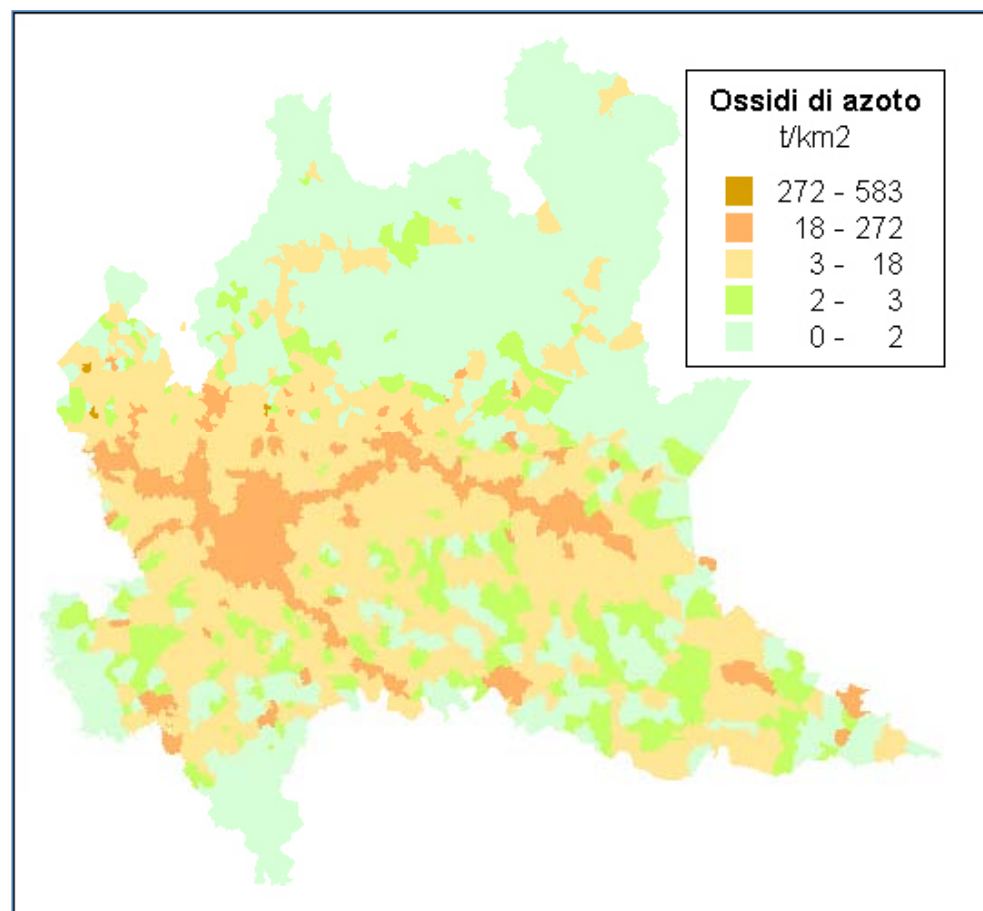


Des problème de pollution atmosphérique

Des problèmes à venir avec la hausse des prix du pétrole ?

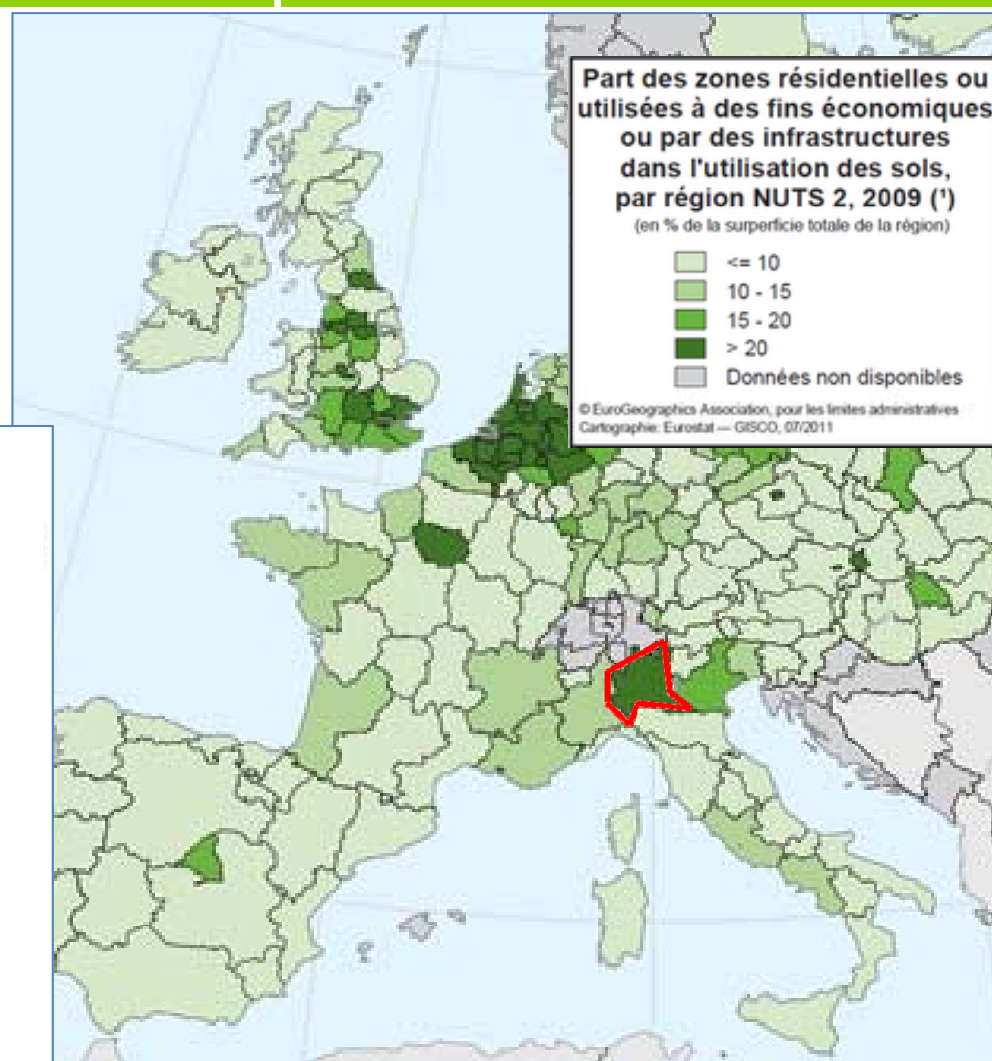
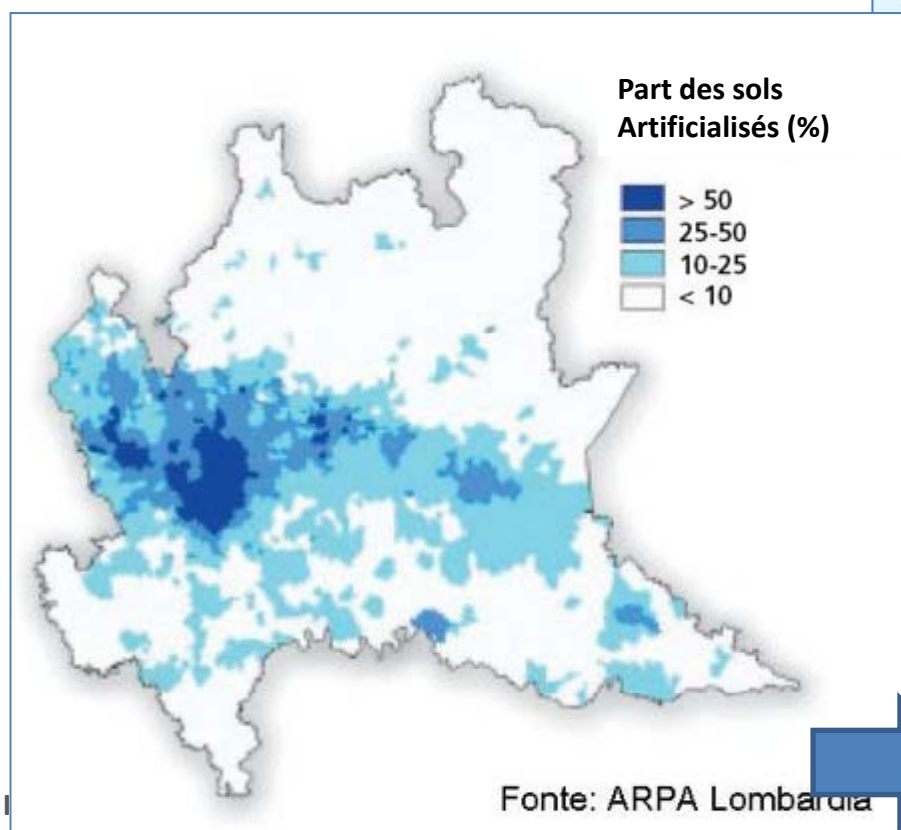
Des problèmes de pollution atmosphérique

- Du fait de l'utilisation massive de la voiture, une pollution atmosphérique importante (Nox, CO₂, Ozone)
- Une vulnérabilité du territoire importante face à ces pollutions dans le cadre du réchauffement climatique
- Une problématique de santé publique



Une artificialisation des sols importante

- o Malgré un territoire à demi-utilisé, un taux d'artificialisation des sols très important
- o Un des signes de l'absence de planification volontariste?

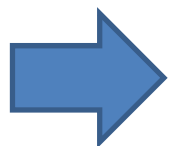
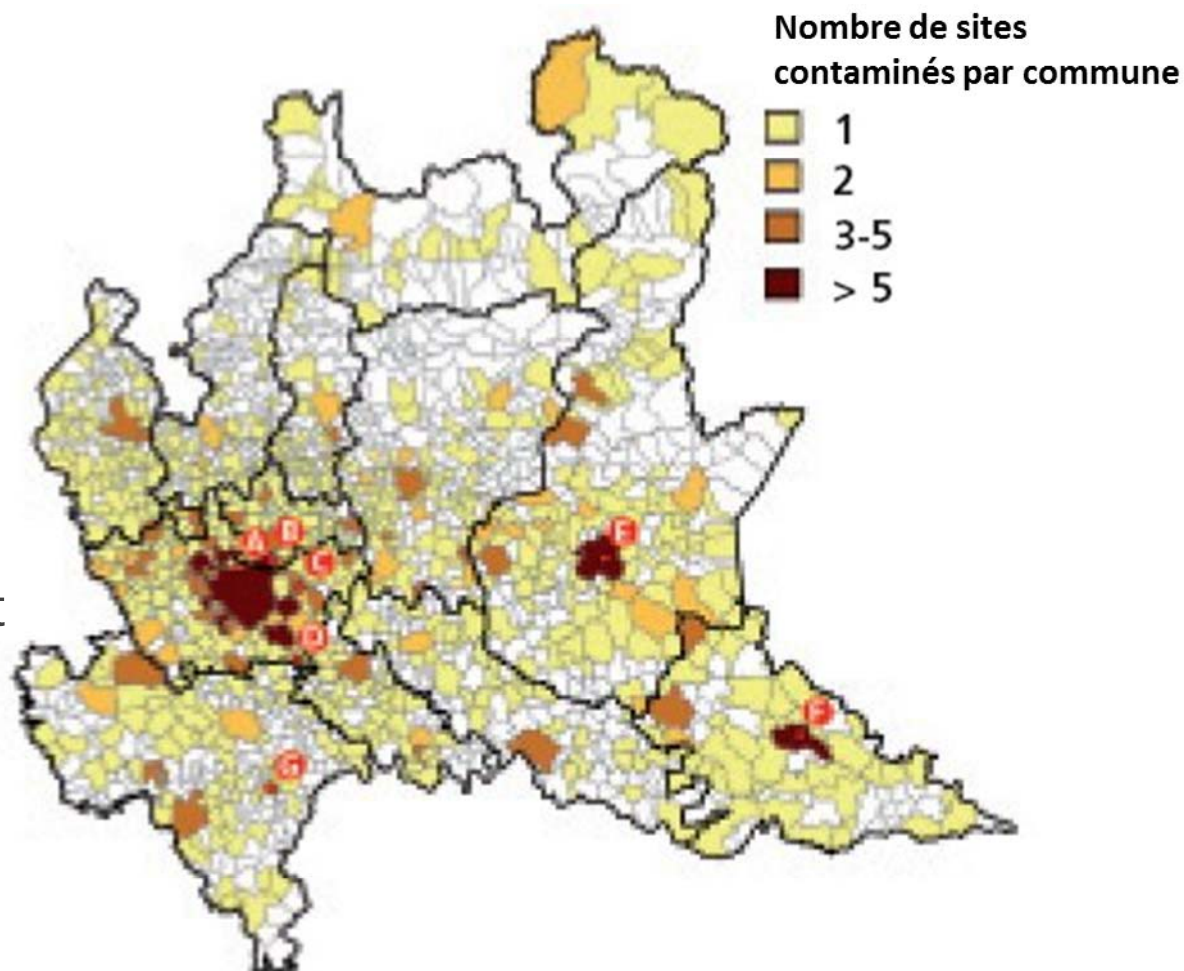


Des problématique de déclin de la biodiversité

Des problématique d'îlot de chaleur

Une activité industrielle impactante

- o Une activité économique et industrielle importante
- o Un risque plus marqué de pollutions pouvant affecter le territoire



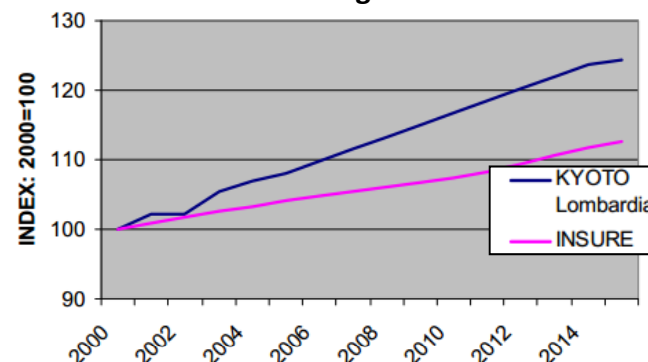
Une vulnérabilité du territoire importante
Une nécessaire politique régionale pour faire face au phénomène

Des défis dans le cadre des 3 X 20 européens

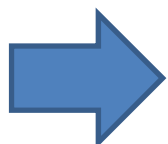
- Compte tenu des projections de développement économique et démographique de région, l'atteinte des 3 X 20 implique des défis majeurs à relever:
 - Dans le secteur des transports, le scénario tendanciel prévoit une hausse de 2 % des émissions tandis qu'il faudrait une baisse de 20 à 30 % des émissions
 - Dans le secteur tertiaire, le scénario tendanciel prévoit une hausse de 18 % des émissions tandis qu'il faudrait une baisse de 10 à 50 %
 - Dans le secteur résidentiel, le scénario tendanciel prévoit une hausse de 30 % des émissions tandis qu'il faudrait une baisse de 20 %
 - Dans le secteur industriel et agricole, il faut une baisse de 20 % des consommations d'énergie
 - Les atteintes des objectifs de production d'énergie renouvelable semblent complexes...

- Les 3 X 20, d'ici 2020 :
 - Introduire 20 % d'énergies renouvelables dans le mix-énergétique
 - Réduire de 20 % des émissions de gaz à effet de serres
 - Augmenter de 20 % l'efficacité énergétique

Evolution tendancielle de la demande d'énergie – Lombardie



Source : ADOPTION AND IMPEMENTATION OF THE MARKALTIMES MODEL FOR THE CREATION OF A MITIGATION PLAN FOR THE LOMBARDY REGION - Non technical summary 2nd task - FEEM



Des vrai défis quant à l'atteinte des 3 X 20
De nécessaires mise en place de politiques publiques sur le sujet

Mais...



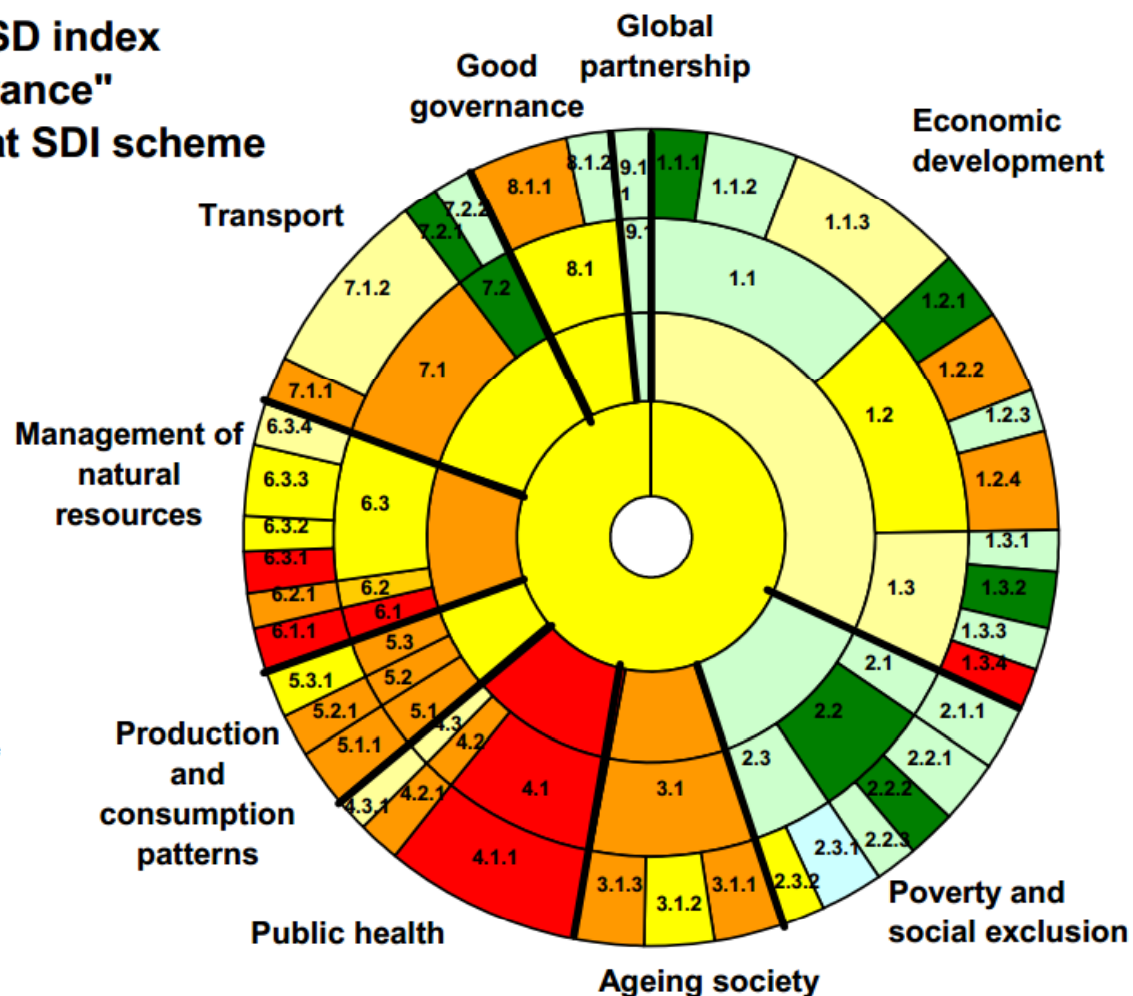
**Une absence d'alliance
entre acteurs
économique et acteurs
politiques pour construire
un territoire soutenable !**

- **A chacun son métier !** « pour nous les entrepreneurs les sujets de DD ne sont pas de notre ressort »
 - Répartition des rôles et des pouvoirs entre les acteurs économiques et les acteurs politiques
 - La planification urbaine est faible. Elle a du mal à se concevoir à l'échelle du bassin d'emploi de la région milanaise
 - Les sujets environnementaux se traitent par thématique et à des échelles plutôt régionales
- **la priorité c'est l'emploi !** la question des nuisances générées dans les quartiers où sont implantées les entreprises n'est pas un sujet
 - Acceptabilité de la population
 - La réglementation impose un avis de l'agence de protection régionale pour l'environnement sur toute opération urbaine supérieure à 100 000 m² !! (depuis 1999 en Lombardie).

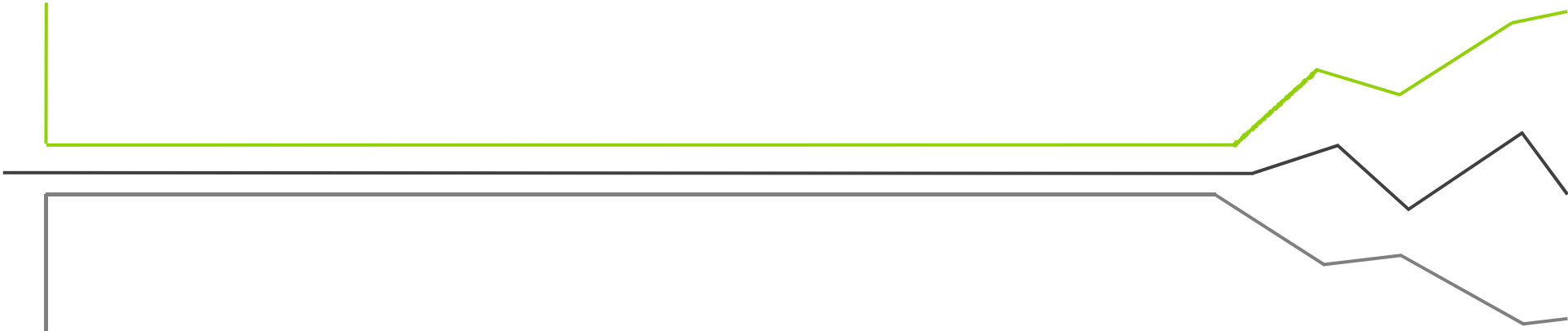
Lombardia SD index
By "Relevance"
Based on Eurostat SDI scheme

- 1.1 Investment**
 - 1.1.1 Investment in human capital
 - 1.1.2 R&D/Investment technology
 - 1.1.3 Construction of transport infrastructure
- 1.2 Competitiveness**
 - 1.2.1 Integration in international markets
 - 1.2.2 Small size of enterprises
 - 1.2.3 Bureaucratic and administrative simplification
 - 1.2.4 Link between universities and enterprises
- 1.3 Employment**
 - 1.3.1 Low skilled workers
 - 1.3.2 Investment in human capital
 - 1.3.3 Equal opportunities policies
 - 1.3.4 Precarious job contracts
- 2.1 Monetary poverty**
 - 2.1.1 Economic development
- 2.2 Access to labour market**
 - 2.2.1 Access to/development of a professional career
 - 2.2.2 High graduation age
 - 2.2.3 Equal opportunities policies
- 2.3 Other aspects of social exclusion**
 - 2.3.1 Social Integration
 - 2.3.2 Criminality
- 3.1 Demographic changes**
 - 3.1.1 Ageing population
 - 3.1.2 High immigration rate
 - 3.1.3 Demographic growth
- 4.1 Human health protection and lifestyles**
 - 4.1.1 Efficient sanitary model
- 4.2 Chemicals management**
 - 4.2.1 Industrial risk
- 4.3 Health risks due to environmental conditions**
 - 4.3.1 Risk factors for health

- 5.1 Eco-efficiency**
 - 5.1.1 Efficiency of industrial plants
- 5.2 Consumption patterns**
 - 5.2.1 Housing demand
- 5.3 Agriculture**
 - 5.3.1 GVA of agricultural production
- 6.1 Biodiversity**
 - 6.1.1 Protected areas
- 6.2 Fresh water resources**
 - 6.2.1 Preservation of water heritage
- 6.3 Land use**
 - 6.3.1 Protected areas
 - 6.3.2 Land and environmental degradation
 - 6.3.3 Territorial congestion
 - 6.3.4 Intensive agriculture
- 7.1 Transport growth**
 - 7.1.1 Congestion of traffic
 - 7.1.2 Construction of transport infrastructure
- 7.2 Social and environmental impact of transport**
 - 7.2.1 Sustainable mobility
 - 7.2.2 Road accidents
- 8.1 Policy coherence**
 - 8.1.1 Planning and territorial governance
 - 8.1.2 Bureaucratic and administrative simplification
- 9.1 Globalisation of trade**
 - 9.1.1 Internationalisation of enterprises



Source : « *Analysing Regional Sustainability Through a Systemic Approach: the Lombardy Case Study* »



« Transposition » en France ?