



Camera di Commercio
Pavia



Dipartimento di Scienze Economiche ed Aziendali

Università degli Studi di Pavia

**INDAGINE SUL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE DI
MOBILITA' E TRASPORTO PER LO SVILUPPO SOCIO-
ECONOMICO IN PROVINCIA DI PAVIA**

2014

A cura di

Stefano Denicolai

INDAGINE SUL RUOLO DELLE INFRASTRUTTURE DI MOBILITA' E TRASPORTO PER LO SVILUPPO SOCIO-ECONOMICO IN PROVINCIA DI PAVIA

(rapporto di sintesi)

a cura di

Stefano Denicolai

Dipartimento di Scienze Economiche ed Aziendali,
Università degli Studi di Pavia

Indice

CAPITOLO 1

OBIETTIVI, METODOLOGIA E INDAGINI PRECEDENTI.....4

CAPITOLO 2

MOBILITÀ E TRASPORTO IN PROVINCIA DI PAVIA: ESIGENZE E CRITICITÀ5

2.1 Infrastrutture di mobilità quale volano di sviluppo socio-economico: la situazione in Provincia di Pavia.....5

2.2. Le infrastrutture locali..... 11

CAPITOLO 3

I PROGETTI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE, LE PRIORITÀ E I PUNTI DI ATTENZIONE 13

3.1. Progettualità infrastrutturali in Provincia di Pavia.....13

3.2. Analisi di impatto 24

CAPITOLO 4

RIFLESSIONI CONCLUSIVE 27

Fonti e bibliografia

Documenti

Accessibilità a Expo 2015, Dicembre 2013 – OTI Nordovest

Corridoio "Reno – Alpi", Dicembre 2013 – OTI Nordovest

Documento Strategico Annuale, 2013 – Regione Lombardia

La superstrada Vigevano-Malpensa: indagine sul "costo del non fare", Ottobre 2011 – Università degli Studi di Pavia

Piano Triennale Opere Pubbliche 2013-2015 nella provincia di Pavia, 2012 – Provincia di Pavia

Rapporto sull'Economia Provinciale 2012, Giugno 2013 – CCIAA di Pavia

Elaborazione di un indicatore di impatto economico relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto - CCIAA Monza Brianza

"Dalle Infrastrutture crescita e competitività" – Centro Studi Confindustria, Scenari economici n. 13, Dicembre 2011.

An Economic Analysis of Infrastructure Investment, Ottobre 2010 – Dipartimento del Tesoro Statunitense

Website

www.laprovinciapavese.gelocal.it/

www.mb.camcom.it

www.otinordovest.it

www.polinmortara.it

www.provincia.pv.it

www.pv.camcom.it

www.regione.lombardia.it

www.sabrom.it/

www.terminalmortara.it/

www.trail.unioncamerelombardia.it

www.trenitalia.it

www.unioncamere.it

www.wm.edu

La stesura di questo rapporto si è sviluppata lungo un percorso di confronto e ricerca con una serie di partners che hanno arricchito e consolidato i contenuti qui presentati. Per tale ragione si ringrazia: Camera di Commercio di Pavia ed il Presidente Giacomo De Ghislanzoni, il Presidente del Comitato Infrastrutture e Trasporti Alberto Cazzani, ed i componenti del comitato: Piero Maccarini (componente Consiglio Camerale), Gianfranco Urrata (componente del Consiglio Camerale); Maurizio Carvani (settore Artigianato), Gaetano Cerri (settore Industria), Francesco Bergamasco (settore Agricoltura), Luigi Metti (settore Commercio), Giancarlo Bravi (settore Cooperazione), Graziella Galli (Organizzazioni Sindacali).

Si ringraziano inoltre gli enti, ed i rispettivi responsabili, che hanno partecipato alle interviste: la Direzione Commerciale ed Esercizio Rete di Rete Ferroviaria Italiana Spa ed il Direttore G. Botti, Confindustria Pavia ed il Responsabile di Sede di Vigevano M. Boccanera, Uniontrasporti ed il Direttore Tecnico A. Fontanili, La Provincia di Pavia e l'Assessore alle Politiche per le Infrastrutture ed i LLPP M.

Visponetti, D. Muzio - Consigliere Delegato di T.I.MO. srl - Terminal Intermodale di Mortara.

*La stesura di questo rapporto è stata altresì resa possibile dal fondamentale contributo del dott. **Luca Ballista**, Business Analyst di 'Fast4ward' (www.fast4ward.it), spin-off dell'Università di Studi di Pavia. Anche a lui va un sentito ringraziamento.*

Capitolo 1

OBIETTIVI, METODOLOGIA E INDAGINI PRECEDENTI

Questo documento rappresenta il **report di sintesi** dello studio svolto nel 2014 volto ad identificare - in chiave strategica - le priorità di sviluppo infrastrutturale da presidiare per migliorare i livelli di mobilità e trasporto in Provincia di Pavia, così da accrescere, fra l'altro, i suoi livelli di appetibilità per persone ed imprese.

In particolare, è possibile identificare come segue le principali attività svolte:

- analisi dello **"Stato dell'Arte"** in tema di infrastrutture di trasporto e mobilità in Provincia di Pavia (cap 2). Si cercherà altresì di valorizzare le indagini del 2009 e del 2011 - sviluppate dallo stesso gruppo di ricerca estensore di questo report - così da tracciare, oltre che la situazione aggiornata, anche le dinamiche nel tempo;
- **mappatura dei progetti in corso**, prestando particolare attenzione al loro stato di avanzamento lavori (cap 3);
- analisi preliminare circa i principali **costi-benefici** di alcune infrastrutture strategiche pianificate ma non ancora realizzate/completate (cap 3);
- identificazione delle **priorità di sviluppo infrastrutturale**, tenuto conto del contesto congiunturale, delle prospettive di rilancio socio-economico del territorio, nonché delle vocazioni locali (cap 4).

Gli obiettivi sopra delineati sono stati perseguiti a partire da un'approfondita raccolta di informazioni quali-quantitative. Anzitutto è stata operata una mappatura di **dati disponibili da fonti pubbliche**. Successivamente sono state svolte **interviste in profondità** ad interlocutori di alto profilo con competenze ed esperienze funzionali agli obiettivi di questo studio.

Per quanto concerne l'analisi delle progettualità in corso e del loro **impatto sul tessuto socio-economico pavese**, si è tenuto anzitutto conto delle tecniche consolidate per l'analisi economica di costi-benefici e per la stesura del business plan territoriale, a cui sono state affiancate riflessioni sul valore creato a livello sociale.

Capitolo 2

MOBILITÀ E TRASPORTO IN PROVINCIA DI PAVIA: ESIGENZE E CRITICITÀ

Questa sezione propone un quadro aggiornato circa lo stato delle infrastrutture di mobilità e trasporto in Provincia di Pavia, interpretate quale precondizione fondamentale di 'attrattività territoriale' per persone e imprese nonché – in più in generale – per lo sviluppo socio-economico locale. Una sorta di 'fotografia' al 2014, funzionale ad identificare le principali criticità da presidiare e le opportunità da cogliere, quale naturale presupposto per il capitolo successivo, focalizzato invece sulle progettualità in atto e su quelle auspiccate.

2.1 Infrastrutture di mobilità quale volano di sviluppo socio-economico: la situazione in Provincia di Pavia

Le infrastrutture di mobilità e trasporto rappresentano un volano fondamentale di sviluppo socio-economico locale. A loro volta, le variabili socio-economiche impattano – o dovrebbero farlo – sul dimensionamento delle reti e dei servizi di mobilità e trasporto. Ciò vale per qualsiasi territorio e la Provincia di Pavia non fa eccezione. Si tratta di assunti difficilmente contestabili, suggeriti dal buon senso e comprovati da diverse indagini¹.

Più complessa è piuttosto l'identificazione di quali siano nello specifico gli investimenti prioritari - a livello di infrastrutture - che un territorio necessita per rilanciarsi e per farlo in consonanza rispetto alla natura del proprio tessuto economico-imprenditoriale. Per tale ragione si propongono alcune riflessioni preliminari sullo stato dell'economia in Provincia di Pavia.

Com'è noto, questo territorio attraversa da ormai diversi anni una crisi economico-finanziaria particolarmente severa. Nel 2008/2009 si partiva da una **sorta di paradosso**: una delle aree del Nord Italia con PIL pro-capite più modesto e, al tempo stesso, una delle provincie con più elevati risparmi per persona. Una

¹ Vedi:

“Elaborazione di un indicatore di impatto economico relativo alla realizzazione di nuove infrastrutture lineari di trasporto” – Camera di Commercio Monza Brianza;

“An economic Analysis of Infrastructure investment” – The Department of the Treasury with the Council of Economic Advisers;

“Dalle Infrastrutture crescita e competitività” – Centro Studi Confindustria.

situazione la quale ha permesso di attingere a riserve che - inizialmente - hanno parzialmente attenuato (e forse distorto) l'effetto reale delle crisi. Tuttavia, il sistema locale non ha saputo rinnovarsi – se non parzialmente – e con il passare del tempo le riserve si sono progressivamente erose e il livello di percezione della crisi – assieme all'impatto dei suoi effetti – è diventato via via sempre più pronunciato. Lo stesso può dirsi per quanto concerne i livelli di attrattività.

La tabella 2.1. mostra la composizione settoriale per numero di imprese attive in Provincia di Pavia (al 31.12.2013), nonché un confronto rispetto alla Regione Lombardia. Il numero di imprese attive non è un dato affidabile in quanto a capacità di creare valore, ma rappresenta un buon indicatore per quanto attiene la vivacità del tessuto economico ed il suo livello di appetibilità. Può dirsi quindi un dato coerente con gli obiettivi di questo rapporto.

Tab. 2.1. Imprese attive: distribuzione per settore e variazione nel periodo 2008-2013

	Pavia 2013	Lombardia
Commercio	23,34%	24,00%
Costruzioni	19,05%	17,29%
Agricoltura	15,83%	5,98%
Manifatturiero	10,62%	12,44%
Immobiliari, prof. e ricerca	7,35%	13,86%
Alberghi e ristorazione	6,84%	6,43%
Trasporto/logistica	4,55%	6,33%
Attività finanziarie e assicurative	2,33%	2,70%
Sanità e ass. sociale	0,75%	0,71%
Istruzione	0,37%	0,50%
Altro	8,98%	9,78%

Questi dati confermano quanto già evidenziato in altri rapporti:² si tratta di un territorio dove il terziario è molto importante – commercio, ma anche servizi ad alta intensità di conoscenza - e dove il comparto agricolo è particolarmente radicato. L'imprenditorialità nel settore delle costruzioni, pur rappresentando uno dei settori più colpiti, continua a restare un elemento distintivo del nostro territorio.

² Si veda ad esempio il Rapporto sull'Economia Provinciale 2012:" L'economia reale dal punto di osservazione delle camere di commercio- Camera di Commercio 2013.

Il tessuto industriale presenta diverse eccellenze - si consideri ad esempio il meccano-calzaturiero in Lomellina - che vanno interpretate alla luce dell'evoluzione nel tempo. I dati in tabella 2.2 e la figura 2.1 permettono un breve approfondimento in tal senso, allargato a due altri ambiti strategici rispetto alle finalità di questo studio: alberghi e ristoranti (quale indicatore indiretto dell'attrattività territoriale, turistica ma non solo); attività di trasporto e logistica.

Tabella 2.2. Imprese attive nelle province lombarde: trend temporale.

	Totale					Alberghi e Ristoranti					Attività Manifatturiere					Trasporti / Magazzinaggio				
	2010	2011	2012	2013	Trend	2010	2011	2012	2013	Trend	2010	2011	2012	2013	Trend	2010	2011	2012	2013	Trend
Milano	284.045	285.264	285.005	285.745	0,6%	13.745	13.632	13.552	13.146	-4,4%	32.060	31.497	30.508	30.060	-6,2%	15.306	16.010	16.580	17.098	11,7%
Bergamo	86.408	87.074	86.547	85.930	-0,6%	2.347	2.337	2.364	2.329	-0,8%	11.820	11.750	11.526	11.289	-4,5%	5.259	5.392	5.523	5.614	6,8%
Monza e Brianza	63.762	64.335	64.342	63.029	-1,1%	1.934	1.986	1.972	1.858	-3,9%	10.004	9.961	9.729	9.439	-5,6%	2.960	3.074	3.184	3.154	6,6%
Brescia	111.152	111.432	110.643	109.241	-1,7%	2.994	2.927	2.925	2.832	-5,4%	15.943	15.768	15.515	15.062	-5,5%	7.799	7.950	8.053	8.100	3,9%
Lecco	24.442	24.497	24.312	24.010	-1,8%	683	661	664	642	-6,0%	4.320	4.257	4.169	4.036	-6,6%	1.527	1.548	1.572	1.584	3,7%
Pavia	44.924	44.909	44.592	43.889	-2,3%	1.272	1.256	1.229	1.184	-6,9%	4.911	4.844	4.769	4.659	-5,1%	2.862	2.943	2.977	3.001	4,9%
Como	45.196	45.427	45.149	44.099	-2,4%	1.371	1.358	1.339	1.285	-6,3%	7.175	7.045	6.870	6.672	-7,0%	3.088	3.130	3.205	3.211	4,0%
Mantova	39.393	39.344	38.864	38.428	-2,4%	1.003	987	980	962	-4,1%	4.719	4.695	4.560	4.454	-5,6%	1.958	1.993	2.023	2.067	5,6%
Varese	64.402	64.304	63.903	62.607	-2,8%	1.648	1.624	1.598	1.567	-4,9%	10.373	10.098	9.847	9.557	-7,9%	4.020	4.034	4.104	4.085	1,6%
Cremona	28.275	28.205	27.942	27.450	-2,9%	818	785	789	762	-6,8%	3.313	3.267	3.205	3.118	-5,9%	1.707	1.753	1.765	1.789	4,8%
Lodi	16.245	16.043	15.717	15.376	-5,3%	588	569	547	530	-9,9%	1.760	1.709	1.645	1.602	-9,0%	925	949	967	981	6,1%
Sondrio	15.376	15.186	14.803	14.493	-5,7%	512	506	490	482	-5,9%	1.460	1.430	1.364	1.329	-9,0%	1.636	1.648	1.662	1.648	0,7%
Lombardia	823.620	826.020	821.819	814.297	-1,1%	28.915	28.628	28.449	27.579	-4,6%	107.858	106.321	103.707	101.277	-6,1%	49.047	50.424	51.615	52.332	6,7%
Italia	5.281.934	5.275.515	5.239.924	5.186.124	-1,8%	164.391	162.068	160.250	156.324	-4,9%	546.379	538.347	526.511	515.267	-5,7%	341.556	348.919	355.422	361.141	5,7%

Fonte: Infocamere, 2014

Figura 2.1. L'evoluzione del numero di imprese attive: Benchmarking fra Pavia e le Province con i risultati relativamente migliori (evoluzione su base 100)



Da questi dati emerge che in Regione Lombardia esiste un gruppo di province relativamente più dinamiche di altre, ossia: Milano, Monza/Brianza, Bergamo,

Brescia (fra -1,8 e +0,6)³. Come mostrano anche diversi dati proposti nelle pagine seguenti, **una delle ragioni alla base della relativa tenuta di queste aree – fra loro geograficamente adiacenti - è rappresentata da uno sviluppo infrastrutturale più incisivo e continuo nel tempo.** Dopo le provincie sopra citate, si trovano una serie di altre provincie che presentano una performance di sviluppo decisamente più negativa e ricompresa in un range relativamente ristretto (fra -2,3% e -2,9%). Fra queste ultime ritroviamo anche la Provincia di Pavia. Infine si rilevano due provincie che presentano una decrescita ancor più vistosa (Sondrio e Lodi, attorno al -5,5%).

Con riferimento specifico al **comparto manifatturiero**, quest'ultimo in Provincia di Pavia non è ancora uscito da una crisi particolarmente profonda, iniziata anche prima del 2008. Nel 2012 si è registrata una significativa riduzione della produzione su base annua: l'indice che misura il volume della produzione si attesta a 91,25 con una contrazione pari a -4,24% rispetto all'anno precedente. La contrazione del mercato interno e un apporto insufficiente dei mercati esteri ha significato una riduzione dei fatturati pari a -3,2% sempre nel 2012.

Al tempo stesso, i dati sul numero di imprese attive consente di cogliere un aspetto interessante. Infatti, se da un lato il numero di imprese manifatturiere decresce in tutta la Lombardia, sotto questo punto di vista la Provincia di Bergamo è l'unica ad aver avuto una variazione percentuale migliore della Provincia di Pavia (le altre hanno conseguito variazioni peggiori). Le ragioni sono diverse: in primis, occorre considerare che - come già accennato sopra - in realtà la crisi in questa Provincia è cominciata ben prima del 2008 e quindi parte della sua magnitudo si era già mostrata; in secondo luogo, è plausibile si stia verificando una frammentazione del tessuto industriale che si sta riconfigurando verso imprese mediamente più piccole. E' inoltre probabile che questi dati segnalino pure un tentativo di rinnovamento, verso nuove vocazioni, comprendenti anche diverse nuove realtà che con fatica cercano di attecchire e svilupparsi. Queste considerazioni convergono nel suggerire che il manifatturiero in Provincia di Pavia stia attraversando una **delicata fase di cambiamento.**

Il comparto **alberghi e ristoranti** è per sua natura composto da piccole e micro-imprese. Pertanto la riduzione del numero di imprese attive è diretta manifestazione di una significativa sofferenza del comparto turistico in Provincia di Pavia, nonostante vi sia ampia convergenza nel ritenere che esso possa

³ A cui si aggiunge Lecco, appena sotto questa fascia (-1,8).

rappresentare un settore strategico di rilancio per il territorio. Purtroppo, alla luce dei dati proposti in tabella 2.2, ad oggi solo Lodi presenta un trend peggiore della Provincia di Pavia. Si tratta di un segnale preoccupante in quanto indica una progressiva riduzione dei livelli di attrattività locale, non solo a livello turistico. Infatti, è risaputo di come questa dimensione sia strettamente interconnessa con altri indicatori di appetibilità di un territorio, come ad esempio la 'qualità della vita'.

Cresce invece il numero di imprese nel **settore dei trasporti**. Se da lato è vero che questo dato potrebbe rivelare più che altro il fatto che in questo comparto si stia semplicemente riducendo la dimensione media d'impresa (chiudono le grandi aziende, aprono piccole imprese e partite IVA), dall'altro è comunque possibile che ci si trovi in presenza di una buona vivacità territoriale sotto questo punto di vista. In altri termini, questo dato potrebbe suggerire la manifestazione di un bisogno crescente di trasporti e mobilità da parte delle imprese locali. Ciò è confermato dal fatto che il trend di crescita in Provincia di Pavia – se si esclude Milano – non è dissimile da quello registrato nelle province più dinamiche in Lombardia.

Infine, le tabella 2.3 e 2.4 propongono alcuni dati sulla **compravendita di immobili**, quale ulteriore indicatore di dinamicità ed appetibilità del territorio. Vale la pena di ricordare che il rapporto di interdipendenza fra sviluppo infrastrutturale e sviluppo edilizio è assolutamente comprovato.⁴ Sotto questo punto di vista, la situazione è piuttosto preoccupante. La Provincia di Pavia è una di quelle che nel tempo presenta un trend più negativo in termini di edilizia commerciale, specie per quanto concerne uffici, studi privati ed Istituti di credito, ma pure per capannoni/industrie e magazzini. La situazione non migliora nel comparto residenziale, dove solo la Provincia di Lodi presenta un trend peggiore del nostro. L'impressione è che lo sviluppo edilizio si stia spostando verso aree dove – fra l'altro – lo sviluppo infrastrutturale è stato più costante negli anni e dove si intravedono maggiori prospettive in chiave future.

⁴ Vedi: Studio Transecon Consortium, 2003.

Klemenschitz, Sammer, Roeder, Mulley, Nelson, Smtih "Long term socio-economic and other external network effects of large scale infrastructure investments in urban agglomerations", 2003.

Tab.2.3. Compravendita nel settore dell'edilizia commerciale (uffici, negozi, centri commerciali, magazzini, ecc.) per numero di transazioni immobiliari normalizzate (NTN). (1) (2) (3)

	Terziario 2007				Terziario 2012				Var 2007-2012			
	Uffici e studi privati		Istituti di credito		Uffici e studi privati		Istituti di credito		Uffici e studi privati		Istituti di credito	
	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI
Varese	356,14	3,6	5,00	1,502	200,4	1,8	3,0	0,8	-43,73%	-47,98%	-40,00%	-44,50%
Como	192,98	3,1	2,00	0,837	111,2	1,7	1,0	0,4	-42,38%	-46,36%	-50,00%	-55,08%
Sondrio	41,67	2,3	1,00	0,901	20,5	1,0	0	0	-50,80%	-54,91%	#####	#####
Milano	2.411,10	3,6	44,10	3,408	1.164,5	1,7	13,0	1,0	-51,70%	-53,95%	-70,52%	-71,21%
Bergamo	550,80	4,7	14,31	3,032	272,6	2,1	5,0	0,9	-50,50%	-55,41%	-65,06%	-69,12%
Brescia	750,62	4,9	22,00	3,571	424,1	2,5	10,5	1,5	-43,51%	-49,30%	-52,27%	-56,95%
Pavia	132,70	3,4	10,00	4,310	69,7	1,4	2,0	0,7	-47,50%	-58,88%	-80,00%	-82,88%
Cremona	138,92	3,4	16,00	7,373	62,8	1,4	5,0	2,2	-54,77%	-57,78%	-68,75%	-70,52%
Mantova	156,17	3,1	5,00	1,730	80,9	1,5	2,0	0,6	-48,20%	-52,06%	-60,00%	-63,18%
Lecco	140,10	4,2	2,00	1,361	69,0	1,9	3,0	1,7	-50,75%	-55,96%	50,00%	24,58%
Lodi	84,49	4,0	6,50	6,842	53,0	2,3	2,0	1,8	-37,22%	-43,52%	-69,23%	-73,67%
Lombardia	4.955,69	3,8	127,91	3,162	2.528,7	1,8	46,5	1,1	-48,97%	-52,66%	-63,65%	-66,49%
Italia	20.732,13	3,7	405,32	2,183	10.402,1	1,6	222,4	1,1	-49,83%	-55,18%	-45,14%	-50,10%

	Commerciale 2007				Commerciale 2012				Var. 2007 - 2012			
	Negozi e centri		Alberghi		Negozi e centri		Alberghi		Negozi e centri		Alberghi	
	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI
Varese	819,0	2,6	6,5	1,6	348,0	1,1	1,1	0,2	-57,5%	-58,5%	-82,8%	-84,1%
Como	499,1	2,1	23,0	5,5	220,8	0,9	1,0	0,2	-55,8%	-56,1%	-95,7%	-96,0%
Sondrio	126,3	1,2	5,0	0,9	59,0	0,6	2,6	0,5	-53,3%	-54,2%	-47,6%	-48,8%
Milano	5488,5	3,3	27,5	3,4	2536,8	1,5	10,1	1,0	-53,8%	-54,6%	-63,5%	-70,8%
Bergamo	1062,4	2,6	4,0	0,9	485,0	1,2	1,5	0,3	-54,3%	-55,9%	-62,5%	-66,6%
Brescia	1666,7	3,0	23,0	2,2	700,0	1,2	3,0	0,3	-58,0%	-59,1%	-86,8%	-87,5%
Pavia	391,6	1,9	5,0	1,8	228,1	1,0	2,0	0,6	-41,8%	-45,3%	-60,0%	-66,0%
Cremona	310,4	2,2	1,0	1,5	159,8	1,1	0,0	0,0	-48,5%	-49,2%	-100,0%	-100,0%
Mantova	388,2	2,1	8,0	4,4	169,8	0,9	0,0	0,0	-56,3%	-56,5%	-100,0%	-100,0%
Lecco	320,7	2,5	1,0	0,7	160,9	1,2	0,0	0,0	-49,8%	-51,0%	-100,0%	-100,0%
Lodi	221,8	3,1	2,0	4,1	86,6	1,2	0,0	0,0	-60,9%	-62,0%	-100,0%	-100,0%
Lombardia	11.294,6	2,8	106,0	2,4	5154,8	1,3	21,3	0,4	-54,4%	-55,4%	-79,9%	-81,9%
Italia	50.136,0	1,9	1009,5	2,0	25931,4	0,9	349,8	0,6	-48,3%	-50,8%	-65,3%	-68,7%

	Produttivo 2007				Produttivo 2012				Var 2007-2012			
	Capannoni e industrie		Magazzini		Capannoni e industrie		Magazzini		Capannoni e industrie		Magazzini	
	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI
Varese	617,5	3,9	1767,3	3,4	303,2	1,8	1079,4	1,8	-50,9%	-54,1%	-38,9%	-46,6%
Como	328,7	4,4	1622,3	3,2	171,4	1,9	1001,2	1,7	-47,9%	-56,4%	-38,3%	-47,6%
Sondrio	41,0	1,5	1207,4	1,5	43,1	1,3	934,2	1,0	5,0%	-9,0%	-22,6%	-34,7%
Milano	1613,2	4,8	8159,5	3,5	683,3	1,8	5002,4	1,9	-57,6%	-61,8%	-38,7%	-44,1%
Bergamo	777,3	5,0	2379,4	3,1	479,5	2,6	1201,9	1,4	-38,3%	-49,0%	-49,5%	-55,2%
Brescia	738,2	3,8	2161,7	2,7	453,3	2,0	1348,1	1,5	-38,6%	-46,5%	-37,6%	-46,9%
Pavia	240,8	3,3	798,4	2,9	142,6	1,5	523,8	1,4	-40,8%	-54,5%	-34,4%	-50,4%
Cremona	158,7	3,6	437,4	3,1	83,3	1,6	299,0	1,9	-47,5%	-56,8%	-31,6%	-38,8%
Mantova	120,2	2,2	528,0	3,2	87,4	1,3	288,6	1,4	-27,3%	-39,6%	-45,3%	-55,3%
Lecco	206,2	4,1	830,3	2,7	109,7	1,8	552,0	1,5	-46,8%	-55,5%	-33,5%	-43,4%
Lodi	63,3	3,0	407,7	3,6	85,1	3,2	191,6	1,5	34,5%	9,0%	-53,0%	-58,7%
Lombardia	4905,1	4,1	20299,4	3,0	2641,9	1,9	12422,2	1,6	-46,1%	-53,4%	-38,8%	-46,6%
Italia	16812,3	2,8	114610,4	2,2	10020,2	1,4	77237,9	1,2	-40,4%	-48,9%	-32,6%	-43,6%

Fonte: Agenzia del Territorio

(1) NTN = n. di transazioni di unità immobiliari normalizzate. (Le compravendite dei diritti di proprietà sono "contate" relativamente a ciascuna unità immobiliare tenendo conto della quota di proprietà oggetto di transazione; ciò significa che, se di una unità immobiliare è compravenduta una frazione di quota di proprietà, per esempio il 50%, essa non è contata come una transazione, ma come 0,5 transazioni).

Il NTN è da intendersi al netto del numero di transazioni dovute alla cartolarizzazione degli immobili dello stato, tramite la società Scip.

(2) IMI = indicatore di Intensità del Mercato Immobiliare = rapporto tra NTN/stock di unità immobiliari.

Tab. 2.4. Compravendita nel settore edilizia residenziale

	Totale 2007		Totale 2012		Var 2007 - 2012	
	NTN	IMI	NTN	IMI	NTN	IMI
Varese	15.164,1	3,33	7.944,3	1,7	-47,6%	-50,1%
Como	9.963,1	3,10	5.241,2	1,5	-47,4%	-50,9%
Sondrio	2.506,1	1,57	1.518,0	0,9	-39,4%	-43,3%
Milano	68.953,4	3,45	40.260,5	1,9	-41,6%	-44,4%
Bergamo	19.841,9	3,49	9.646,1	1,6	-51,4%	-54,9%
Brescia	20.316,1	3,13	9.902,7	1,4	-51,3%	-54,5%
Pavia	10.532,9	3,58	4.607,7	1,4	-56,3%	-59,5%
Cremona	5.667,9	3,24	2.943,0	1,6	-48,1%	-50,6%
Mantova	6.185,7	3,32	2.881,4	1,4	-53,4%	-57,3%
Lecco	5.933,8	3,10	1.842,8	1,6	-68,9%	-48,8%
Lodi	4.726,5	4,40	2.589,5	1,3	-45,2%	-70,4%
Lombardia	169.791,5	3,32	89.377,1	1,6	-47,4%	-50,4%
Italia	806.224,8	2,58	444.018,0	1,3	-44,9%	-48,2%

In sintesi, la Regione Lombardia appare divisa in due: un gruppo di Provincie adiacenti fra loro (Milano/Brianza, Bergamo, Brescia, e in parte Lecco) con un tessuto economico-imprenditoriale relativamente più vivace, ed un secondo gruppo di altre che si trovano in maggiore difficoltà. La Provincia di Pavia ricade in quest'ultimo ed attraversa una fase delicata in cui sta cercando di riattivare un processo di sviluppo industriale, innovare ed accrescere i livelli di internazionalizzazione nelle vocazioni consolidate - come il comparto agro-alimentare - e attivare nuove vocazioni come ad esempio il turismo.

2.2. Le infrastrutture locali

Lo sviluppo delle infrastrutture in Provincia di Pavia, com'è noto, risente delle peculiarità di questo territorio. In particolare, da un lato si assiste ad una concentrazione nelle principali città - il 50% della popolazione risiede in soli 10 centri - dall'altro si è in presenza di ben 190 comuni diffusi in pianura, collina e zone pedemontane. Ciò crea una fitta rete di strade secondarie, spesso difficili da mantenere. I due fiumi Po e Ticino creano poi una tripartizione - Pavese, Lomellina, Oltrepò - che sottolinea l'importanza di un sistema infrastrutturale solido e ben organizzato, tale da collegare le tre aree in modo funzionale, fra loro e con il resto del Nord-Ovest.

La tabella 2.5 mostra lo **stato delle infrastrutture economiche** in Provincia di Pavia e propone un confronto rispetto al contesto lombardo e nazionale sulla base

dell'indice sintetico elaborato dall'Istituto Tagliacarne, dove ogni Provincia è rapportata con il valore medio nazionale pari a "100".

Tab. 2.5. Infrastrutture in Provincia di Pavia: un confronto con il contesto lombardo e nazionale.

	Infrastrutture economiche		Totale Infrastrutture economiche
	Rete Stradale	Rete Ferroviaria	
Varese	54,5	100,3	258,9
Como	45,2	57,8	77,8
Sondrio	29,9	67,0	34,6
Milano	88,2	132,1	143,0
Bergamo	83,5	44,5	101,9
Brescia	112,7	72,7	85,0
Pavia	112,5	92,3	72,2
Cremona	57,4	101,9	70,0
Mantova	65,3	71,7	66,8
Lecco	29,6	92,4	77,9
Lodi	146,1	102,5	89,8
Lombardia	81,5	93,1	112,0
Italia	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istituto Tagliacarne, 2012

Il dato apparentemente positivo a livello di dotazione stradale risente, come sopra accennato, del fatto che la frammentazione in numerosi comuni implica una rete piuttosto estesa ed articolata, dove il problema non è di "quantità" ma di "qualità": tanti chilometri, ma per lo più di strade secondarie e di difficile manutenzione (anche in virtù della loro capillarità). Le rete ferrovia presenta criticità in qualche misura analoghe: infatti, complessivamente la dotazione della Provincia di Pavia non è dissimile al dato medio lombardo. Il problema è che il traffico su rotaia si concentra su alcune tratte che presentano capacità e qualità insufficienti rispetto ai reali fabbisogni di persone ed imprese, mentre si registrano alcuni collegamenti pressoché deserti, che forse – quantomeno in parte - si prestano ad essere riconvertiti al traffico su gomma (autobus), così da liberare risorse che potrebbero essere meglio ottimizzate.

Capitolo 3

I PROGETTI DI SVILUPPO INFRASTRUTTURALE, LE PRIORITÀ E I PUNTI DI ATTENZIONE

Dopo aver delineato un quadro circa lo stato in essere delle infrastrutture di trasporto e mobilità in Provincia di Pavia, in questa sezione del rapporto si cerca di capire come potrebbe evolvere la situazione nei prossimi anni alla luce di idee e progettualità in corso. Nel far ciò, si presenterà sia un quadro d'insieme circa i piani di sviluppo, sia un approfondimento mirato su una serie di progetti che meritano particolare attenzione per la loro rilevanza e/o per il fatto di aver animato un acceso dibattito.

3.1. Progettualità infrastrutturali in Provincia di Pavia

La tabella 3.1. propone un aggiornamento circa lo stato dell'arte dei progetti di sviluppo infrastrutturale, tenuto conto dello stato avanzamento lavori rispetto all'edizione 2011 di questo rapporto. Si introducono altresì alcuni nuovi progetti avviati negli ultimi tre anni. Tale mappatura consente di ottenere una visione d'insieme da cui dedurre priorità e punti di attenzione per lo sviluppo socio-economico del territorio, verso maggiori livelli di attrattività e appetibilità.

La tabella 3.1 riporta - per ciascun progetto - i risultati della nostra rilevazione organizzati secondo i seguenti elementi:

- descrizione sintetica del progetto;
- tipologia di infrastruttura (vedi legenda);
- valenza geografica (provinciale/regionale/ sovra-regionale);
- stima dei costi;
- note aggiuntive;
- stato avanzamento lavori al 2011 (rilevazione precedente);
- stato avanzamento lavori al 2014 - avanzamento lavori (rilevazione attuale).

Anche alla luce di quanto riportato nel capitolo 2 di questo rapporto, alcuni di questi progetti appaiono prioritari. In primo luogo, l'**esigenza di un nuovo ponte sul fiume Po** è sempre più rilevante e non più rinviabile. Il fatto che il disagio sul ponte di Bressana sia solo temporaneo non deve diventare una scusante per posticipare ulteriormente il problema. Infatti, più la situazione è deficitaria e più vengono amplificati i disagi di problematiche anche "relativamente" minori, con un impatto che si riverbera sull'intero sistema viario provinciale.

Altrettanto gravi sono i ritardi nell'avvio della **superstrada Vigevano-Malpensa**, assolutamente vitale per rilanciare il tessuto industriale della Lomellina, tanto più se si pensa che sono partiti i lavori per il ponte vigevanese sul Ticino, ma che rischia di restare una "cattedrale sul deserto" se attraversato il fiume non si trova una via agevole verso Albairate. Lo sviluppo infrastrutturale in Lomellina va poi visto come integrato rispetto ad una serie di altre opere e alla luce di un piano di sviluppo industriale. Tale piano non può fare a meno di un buon sistema logistico che funga da volano anche e soprattutto per le ambizioni di internazionalizzazione delle imprese locali. Ciò significa pure realizzare un'efficace integrazione multi-modale (gomma-rotella). Occorre pertanto mantenere alta l'attenzione verso lo **sviluppo del Polo Logistico intermodale di Mortara**, lavorando affinché cresca sempre di più il suo ruolo quale motore di sviluppo locale.

Quanto appena affermato richiama pure all'importanza di presidiare lo sviluppo del **sistema ferroviario** affinché esso possa accogliere anche in Provincia di Pavia un trasporto merci moderno ed allineato agli standard internazionali. Altrettanto importante è attivare un momento di confronto sulle problematiche della **rete** ferroviaria per il trasporto di persone.

Infine, merita attenzione il progetto per l'**autostrada 'Broni-Mortara'**, volta a facilitare i collegamenti est-ovest nel Nord Italia e che - che su scala locale - potrebbe collegare in modo più rapido Lomellina ed Oltrepò. Al tempo stesso, si tratta di un'opera che ha attirato anche diverse critiche da parte di alcuni attori locali, preoccupati per l'effettiva utilità di quest'opera, nonché per il suo possibile impatto ambientale e paesaggistico. Queste considerazioni portano a sviluppare nei paragrafi seguenti una serie di approfondimenti mirati per ciascuna delle opere e tematiche appena citate come prioritarie.

Tab. 3.1. Principali progetti di sviluppo delle infrastrutture di mobilità in Provincia di Pavia (2014).

	Progetto	Descrizione sintetica	T	Val	Costi	Note	SAL 2011	SAL 2014
1	Superstrada Vigevano-Malpensa Collegamento tra la SS 11 "Padana Superiore" a Magenta e la Tang.Ovest di Milano con variante Abbiategrasso fino al nuovo ponte sul Ticino (Comparto Ovest)	Intervento concorrente al potenziamento del sistema viabilistico del quadrante sud-ovest di Milano finalizzato a migliorare l'accessibilità veloce allo scalo di Malpensa in continuità con il collegamento <i>Boffalora-Malpensa</i> aperto al traffico il 30.3.2008; attesi contestuali effetti di riequilibrio dei carichi sulla rete e di decongestionamento dell'attuale itinerario autostradale di accesso allo scalo via A8 <i>Milano-Varese</i> (tratto <i>Milano - Busto Arsizio</i>).	S	Reg	€ 419 mln		Progettazione	Standby Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha operato una riduzione di € 65 mln. Unito al mancato finanziamento da parte di Regione Lombardia i finanziamenti disponibili per l'intervento sono scesi da € 281 mln a € 212,8 mln, a fronte del costo totale dell'opera di € 419 mln. La prossima fase prevede l'invio e approvazione da parte del Ministero delle infrastrutture del progetto definitivo dello stralcio funzionale <i>Magenta - Vigevano</i> <u>Inizio stimato:</u> fine 2014-inizio 2015 <i>Fonte: OTI NordOvest</i>
2	Nuovo ponte sul fiume Ticino	Nuovo manufatto di attraversamento stradale del fiume Ticino a Vigevano, in raccordo con l'intervento di riqualificazione della S.S. 494 compreso nel progetto del Comparto Sud Ovest.	S	Pr	€ 55 mln	L'intervento, contenuto nell'Accordo di Programma Quadro "Malpensa", si inserisce nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della SP ex SS 494 "Vigevanese" ed è correlato al progetto di raddoppio ferroviario della linea Milano-Mortara.	Il 30 dicembre 2010 è stata conclusa la progettazione esecutiva	Esecuzione Stato: in ritardo Il progetto è stato interamente finanziato e i lavori sono in corso Completamento previsto per inizio 2015
3	Nuovo Ponte sul Po	L'opera viabilistica sarebbe un'alternativa a doppia corsia di marcia dalla lunghezza di 840 metri totali che sorgerà a fianco dell'attuale Ponte della Becca.	P	Pr	€ 53 mln	L'opera è stata presentata in fase ipotetica alla Provincia.	(non presente nel precedente rapporto)	Idea / Studio di fattibilità
4	A 53: sistemazione del raccordo autostradale Bereguardo - Pavia	L'intervento ha per oggetto la riqualificazione del raccordo autostradale che collega il casello di Bereguardo della A7 e la Tangenziale Ovest di Pavia, dell'estesa di km 9,5.	S	Reg	€ 25 mln	Realizzazione terza corsia per messa in sicurezza del tracciato in corso. Progetto interamente finanziato;	(non presente nel precedente rapporto)	Esecuzione La fine dei lavori è prevista per il 2015
5	Completamento Tangenziale di Pavia	L'intervento è suddiviso in 2 Lotti, ed il 1° Lotto, prioritario, in 2 stralci. Il 1° Lotto, Stralcio 1, prevede: l'adeguamento a due livelli dello svincolo ora a raso tra la ex SS 235 e la SP 71. I lavori. Il 1° Lotto, Stralcio 2, riqualifica della sede stradale tra la SP 2	S	Pr	€ 12 mln	Intervento inserito in AQST PV	Conclusi i lavori del 1° lotto stralci 1 e 2 L'intervento del 2° lotto rientra tra quelli momentaneamente "congelati", cioè da finanziarsi solo a fronte della disponibilità di eventuali ulteriori risorse	Standby

Progetto	Descrizione sintetica	T	Val	Costi	Note	SAL 2011	SAL 2014	
						Fonte: 12° RDM AQST		
6	Variante Voghera "S.P. EX SS. N.461 DEL PENICE"	L'intervento è finalizzato a completare la tangenziale di Voghera mediante il prolungamento verso Sud-Ovest dell'attuale tracciato che termina in corrispondenza dell'intersezione con la SS10, in corrispondenza con il comune di Rivanazzano.	S	Pr	€ 10 mln	Intervento inserito in AQST PV si inserisce nel quadro del complesso di interventi per il miglioramento della fluidità e della sicurezza del sistema viabilistico dell'area di Voghera.	Progettazione preliminare La parte più avanzata di questo intervento è riferita alla conclusione del progetto preliminare del Lotto 1: Varianti ed intersezioni (riqualifica Rivanazzano - Varzi). Fonte: RDM AQST	Congelato Progetto approvato in 2009, in forte ritardo Da 12° RDM AQST L'intervento rientra tra quelli momentaneamente "congelati", cioè da finanziarsi solo a fronte della disponibilità di eventuali ulteriori risorse
7	Autostrada Broni-Mortara	Tratta autostradale con inizio dall'autostrada A21, in un punto compreso tra i caselli di Broni/Stradella e di Casteggio/Casatisma. Si collegherà in direzione nord al sistema tangenziale di Pavia, dopo aver superato il fiume Po con un ponte di nuova realizzazione, per poi piegare verso nord-ovest, collegando Pavia con Mortara. A seguire è previsto un raccordo fino a Vercelli, realizzando così il collegamento est-ovest tra le autostrade A21 e A26, intercettando sul territorio provinciale la A7.	A	Pr / Reg	€ 1.302 mln	Intervento inserito nell'AQST PV	Con DGR 283 del 14 luglio 2010 è stata affidata alla Società S.A.Bro.M. S.p.A. la concessione per la progettazione definitiva. La relativa Convenzione, firmata il 16 settembre, ha dato avvio alla redazione della progettazione definitiva. Nel mese di luglio 2010 la società SIS ha presentato ricorso al Consiglio di Stato. Il 18 febbraio 11 il Consiglio di Stato si è pronunciato respingendo il ricorso della SIS. La fase attuativa era prevista nel 2012.	STANDBY Stato: in ritardo Nel Dicembre 2011 Infrastrutture Lombarde S.p.A. ha rilasciato il proprio parere favorevole al progetto definitivo consegnato. Nel Gennaio 2012 è stato pubblicato il progetto definitivo per l'ottenimento del parere di valutazione di impatto ambientale. Nell'Ottobre 2013 sono state pubblicate le integrazioni progettuali ai fini dell'ottenimento del parere di valutazione dell'impatto ambientale <i>Fonte: SABROM spa</i>
8	Tangenziale Est Milano Esterna (TEM)	Il progetto di Tangenziale Est Esterna di Milano si pone come asse viario di connessione tra la A4 (all'altezza di Agrate), la SP 103 Cassanese, la SP 14 Rivoltana, la SS 415 Paulese e la A1 (all'altezza di	S	Reg	€ 2.200 mln	Non direttamente collocato sul territorio della Provincia di Pavia, sarà comunque molto importante per il collegamento con Milano ed il Nord-Est lombardo; I lavori sono ufficialmente iniziati l'11	Da DSA 2012 Per la tangenziale esterna di Milano continueranno i lavori avviati nel 2011, con priorità per quelli relativi all' "arco TEM" funzionale alla Bre.Be.Mi	Esecuzione Nel novembre 2013 è stato portato a termine l'aumento di capitale da 220 a 465 milioni di euro. E' prevista la conclusione dell'arco

Progetto	Descrizione sintetica	T	Val	Costi	Note	SAL 2011	SAL 2014
	Melegnano). L'Accordo di Programma regionale per la realizzazione della TEM prevede anche numerosi altri interventi sulla viabilità locale oltre che di potenziamento del sistema del trasporto pubblico (prolungamenti delle linee M2 a Vimercate e M3 a Paullo; attivazione delle linee S verso Treviglio e Lodi).				Giugno 2012.		TEEM entro il 30 giugno 2014. Apertura al traffico dell'intera opera entro maggio 2015 <i>Fonte: OTI 2014</i>
9	Terzo Valico dei Giovi	F	SR	€ 4.480 mln	Seppur non collocata sul territorio pavese, rappresenta un'infrastruttura strategica per il collegamento della Provincia di Pavia con Genova Il progetto italiano si connette direttamente a quelli funzionali al completamento dei corridoi 5 e 24 a livello europeo La delibera CIPE del 6 marzo 2009 ha previsto un primo finanziamento di 500 M€ Fine progetto prevista: 2019.	Trattasi di 1° lotto costruttivo, per il quale il 1° agosto 2011 è stato firmato il verbale di accordo tra RFI e il General Contractor COCIV per l'avvio dei lavori.	Esecuzione Stato: in ritardo Il cronoprogramma elaborato da RFI prevede l'esecuzione di 6 lotti costruttivi dei quali risultano finanziati integralmente i primi due lotti, per un importo complessivo di 1.600 milioni di euro, successivamente decurtati di 240 milioni di euro dal CIPE nel 2013. Mancano coperture finanziarie per 4.671 milioni di euro. Il 1° lotto ha visto la fine del progetto esecutivo nell'aprile 2012. La fine dei lavori è prevista per maggio 2015. Il 2° lotto ha visto la gara di appalto nel novembre 2011. Il prossimo passo sarà l'inizio del progetto esecutivo. Era previsto per Aprile 2013, ma non è ancora stato avviato. Finanziamenti Totali: 1.240.000.000 Quota Mancante: 3.240.000.000 <i>Fonte: Oti2014; Trail2013;</i>
10	Potenziamento della linea ferroviaria Milano-Mortara.	F	Reg	€ 699 mln Sottopr.1 € 195,3 mln Sottoprogram.2 € 390,5 mln Sottopr. 3 € 14,4 mln€ Sottopr. 4 € 38,1 mln Sottopr. 5 € 1,2 mln	L'intervento è suddiviso in diversi lotti funzionali. Non sono disponibili le risorse per la progettazione definitiva e per la realizzazione di alcune tratte fra cui la Parona-Mortara. Nello Specifico per i progetti 2,4,6 e 7 mancano i finanziamenti per realizzare l'intervento.	Sottoprogetto 1: Raddoppio tratta Milano S.Cristoforo – Albairate/Vermezzo (ex Cascina Bruciata). Status: lavori completati nel Dicembre 2009 In linea con le previsioni per quanto riguarda gli aspetti procedurali. Sospensione delle attività a seguito dell'inserimento da parte di RFI	Stato Sottoprogetti 2,4,6,7: in grave ritardo a causa della mancanza di fondi i lavori Sottoprogetto 3: Riqualficazione tratta Milano Porta Romana – Milano San Cristoforo e realizzazione nuova stazione di Milano Porta Romana e fermate di Romolo e Tibaldi. Status: sospeso, in attesa definizione

Progetto	Descrizione sintetica	T	Val	Costi	Note	SAL 2011	SAL 2014	
				Sottopr. 6 € 35 mln Sottopr. 7 € 25 mln		dell'intervento tra quelli programmati oltre il 2011, per la tratta Albairate – Parona (IF 8.2).	<p>misure di mitigazione acustica con il Comune di Milano</p> <p>Sottoprogetto 5: Progettazione delle nuove fermate di Porta Romana e Tibaldi. Status: completato</p> <p>Fonte: OTI2014, RFI</p>	
11	Nodo ferroviario di Pavia	Realizzazione di 14 interventi, riguardanti, oltre al potenziamento delle linee MI/GE e Mortara/ Casalpuusterlengo (indipendenza flussi delle merci in direzione ovest-sud/est), la riorganizzazione complessiva dell'impianto di stazione (in vista dell'attestamento dei convogli del Passante ferroviario), la creazione di un efficiente polo di interscambio treno-bus e la valorizzazione dello scalo merci.	F	Reg	€ 900 mln	<p>Inserito in AQST PV</p> <p>il 1° lotto del quadruplicamento tra Milano-Pavia tra Rogoredo e Pieve Emanuele è stato inserito tra le opere necessarie per l'accessibilità all'EXPO 2015.</p>	<p>Stand-by</p> <p>Progettazione</p> <p>Stato: in ritardo</p> <p>E' stato sviluppato uno studio di pre-fattibilità e la progettazione preliminare</p> <p>Con l'entrata in esercizio dell'orario estivo 2013 (9 giugno), è stata aperta al traffico la nuova fermata di Pieve Emanuele, dotata di parcheggio di interscambio di 250 posti e servita dai treni della linea suburbana S13 Pavia-Milano.</p> <p>Completati gli interventi necessari per l'attestamento della linea suburbana S13 (servizio attivato nel 2011)</p> <p>Fonte: Trail Unioncamere, RFI</p>	
12	Quadruplicamento Bressana – Pavia	L'intervento fa parte del più ampio progetto per la realizzazione della linea ad Alta Velocità tra Milano e Genova e prevede il quadruplicamento della linea ferroviaria tra le stazioni di Voghera e Bressana.	F	Pr / Reg	Nd		Idea / studio di fattibilità	Standby
13	Quadruplicamento Voghera – Bressana	L'intervento fa parte del più ampio progetto per la realizzazione della linea ad Alta Velocità tra Milano e Genova e prevede il quadruplicamento della linea ferroviaria tra le stazioni di Voghera e Bressana.	F	Pr	Nd		Idea / studio di fattibilità	Standby
14	Quadruplicamento Voghera – Tortona	L'intervento fa parte del più ampio progetto per la realizzazione della linea ad Alta Velocità tra Milano e Genova e prevede il quadruplicamento della linea ferroviaria tra le stazioni di Voghera e Bressana.	F	SR	€ 150 mln	Il Contratto di Programma 2007-2011 di RFI prevede la progettazione definitiva.	<p>Progettazione definitiva</p> <p>I fondi sono da reperire e il Contratto di Programma prevede solo la progettazione definitiva</p>	<p>Standby</p> <p>Stato: in ritardo</p> <p>Il progetto è fermo dal 2011 alla fase di progettazione definitiva, non è ancora disponibile una data stimata di inizio dei lavori.</p>

	Progetto	Descrizione sintetica	T	Val	Costi	Note	SAL 2011	SAL 2014
								Sono stati stanziati finanziamenti totali per 1.000, ossia la quota di RFI versata come soggetto partecipante <i>Fonte: Trail Unioncamere</i>
15	Quadruplicamento Tortona – Voghera	L'intervento rientra nel macro progetto europeo, il Corridoio ferroviario n° 6, di collegamento tra Genova e Rotterdam.	F	N	€ 600 mln	La sovrapposizione dei flussi che insistono su questa direttrice è il principale motivo per il quale è opportuno procedere con il quadruplicamento.	(non presente nel precedente rapporto)	Progettazione Stato: in ritardo inizio lavori: 2014 fine lavori: 2017 (prevista) Il progetto ha ricevuto finanziamenti totali per 4 mln di euro. Attualmente è stato ultimato il progetto definitivo <i>Fonte: Trail Unioncamere</i>
16	Efficientamento linea ferroviaria Belgioioso-Pavia	Potenziamento della linea ferroviaria al fine di migliorare le capacità di carico e la frequenza verso pavia per alleggerire il traffico su gomma verso il capoluogo anche a fini di interscambio con il trasporto ferroviario per raggiungere l'area metropolitana milanese. L'obiettivo è inoltre quello di migliorare l'offerta di trasporti alternativi per i pendolari e ridurre l'impatto ambientale.	F	Pr	Nd		Idea / studio di fattibilità	Idea / studio di fattibilità
17	Intervento di ammodernamento della Stazione Ferroviaria di Pavia	Intervento di potenziamento e miglioramento della stazione ferroviaria di Pavia, che prevede l'adozione di nuove tecnologie per aumentare la stabilità e la regolarità del traffico ferroviario.	F	Pr	€ 20 mln	L'intervento si articola in: - Installazione nuovo apparato di comando della stazione (Apparato Computerizzato ACC) - Razionalizzazione del piazzale della stazione - Prolungamento del sottopasso	(non presente nel precedente rapporto)	Esecuzione Approvato il piano di investimento Fine prevista per i lavori: 2016-2017 <i>Fonte: RFI</i>
18	Eliminazione dei passaggi a livello sulla tratta ferroviaria Milano-Genova	Al fine di migliorare la viabilità è previsto un piano di investimento volto a togliere definitivamente i passaggi a livello all'interno dei centri urbani.	F	Pr	Nd	Lo scopo dell'intervento è quello di aumentare la scorevolezza e limitare i problemi legati alla sicurezza.	(non presente nel precedente rapporto)	Progettazione Approvati investimenti per l'eliminazione di 5 passaggi a livello sulla tratta <i>Fonte: RFI</i>
19 a	S.S. n. 412 Variante di Villanterio	Le sei iniziative dell'intervento rientrano tra gli interventi previsti nella Provincia di Pavia appartenenti al	S	Reg	€ 9 mln		(non presente nel precedente rapporto)	<i>Progettazione</i> <i>Stato: intervento previsto oltre l'orizzonte 2016</i>
19 b	S.S n 412 Riqualfica Torrevecchia – A21 (Intersezioni)	"Programma degli interventi sulla rete viaria di interesse regionale.			€ 3 mln		(non presente nel precedente rapporto)	<i>Fonte: Regione Lombardia</i>

	Progetto	Descrizione sintetica	T	Val	Costi	Note	SAL 2011	SAL 2014
19 c	S.S n 412 Riqualfica Torrevecchia – A21 (sede stradale)				€ 6mln		(non presente nel precedente rapporto)	
19 d	S.S. n 461 Riqualfica Rivanazzano – Varzi – Lotto 2 - Stralcio 2 (varianti abitati minori)				€ 8 mln		(non presente nel precedente rapporto)	
19 e	Variante di Lomello				€ 5 mln		(non presente nel precedente rapporto)	
19 f	Variante di Certosa				€ 9 mln		(non presente nel precedente rapporto)	<i>Stato: intervento congelato Fonte: Regione Lombardia</i>
20	Tangenziale di Broni. Collegamento tra le ex SS617 e 10, ad ovest dell'abitato di broni, dal cimitero fino alla corrispondenz a della provinciale Verrua-Broni	L'obiettivo è quello di migliorare l'accessibilità del territorio oltrepadano, in previsione dei flussi turistici legati al recupero del complesso immobiliare di Cascina Cassino Po.			€ 11,2 mln	Proposta di inserimento in AQST. Il comune di Broni - che si propone come soggetto attuatore - ha predisposto la progettazione definitiva e ha in corso contatti preliminari per il reperimento delle risorse necessarie.	(non presente nel precedente rapporto)	Idea di progetto

La tabella 3.2. riorganizza i progetti censiti in tabella 3.1. in funzione del loro stato avanzamento lavori. In particolare, si evidenziano in grassetto i progetti che hanno avuto un avanzamento rilevante rispetto alla rilevazione del 2011. L'analisi congiunta delle tabelle 3.1 e 3.2 consente di formulare una serie di riflessioni aggiuntive sul sistema infrastrutturale nella sua interezza. In primo luogo, gli avanzamenti rispetto allo stato rilevato nel 2011 appaiono nel loro complesso troppo modesti, mentre diverse iniziative possono dirsi di fatto accantonate. **L'impressione è che la Provincia di Pavia sia percepita dall'esterno come un'area che non ha particolari criticità a livello infrastrutturale**, quantomeno in termini relativi rispetto ad altre provincie lombarde. E' quanto emerge dall'analisi di dati e rapporti, dal loro confronto con quanto avviene in altre provincie, nonché da alcune affermazioni raccolte nel corso delle interviste e dell'attività di confronto svolta con diversi interlocutori nel corso di questa indagine. Al contrario, la rilevazione sulla situazione in essere presentata nel capitolo 2 evidenzia oggettive criticità che vanno assolutamente presidiate e che possono dirsi ben chiare agli attori locali i quali appaiono - giustamente - preoccupati per lo stato dello infrastrutture locali.

Tab. 3.2. Visione d'insieme circa lo stato avanzamento lavori dei progetti di sviluppo infrastrutturale che impattano sulla Provincia di Pavia (Maggio 2014).

IDEA / STUDIO DI FATTIBILITÀ	PROGETTAZIONE	ESECUZIONE	CONCLUSIONE (2011-OGGI)	<i>Progetti congelati, sospesi in attesa di fondi</i>
<p>3. Nuovo ponte sul fiume Po</p> <p>16. Efficientamento linea ferroviaria Belgioioso-Pavia</p> <p>20. Tangenziale di Broni</p>	<p>11. Nodo ferroviario di Pavia</p> <p>15. Quadruplicamento Tortona. Voghera</p> <p>18. Eliminazione dei passaggi a livello sulla tratta ferroviaria Milano-Genova</p> <p>19 a,b,c,d,e. Interventi del "Programma degli interventi sulla rete viaria di interesse regionale"</p>	<p>2. Nuovo ponte sul fiume Ticino</p> <p>4. A53: sistemazione del raccordo autostradale Bereguardo-Pavia</p> <p>8. Tangenziale Esterna Est Milano (TEM)</p> <p>17. Intervento di ammodernamento della Stazione Ferroviaria di Pavia</p> <p>9. Terzo Valico dei Giovi</p>	<p>5. Tangenziale di Pavia – 1° lotto, stralci 1 e 2</p> <p>10. Potenziamento della linea ferroviaria Milano-Mortara – Sottoprogetto 5</p> <p><i>I seguenti lavori erano già completati nell'edizione precedente del report:</i></p> <p>SP ex 211 della Lomellina: Variante Ovest di Mortara lotto 1</p> <p>SP ex 211 della Lomellina: Variante Ovest di Mortara lotto 2</p> <p>Linea ferroviaria S13</p>	<p>1. Superstrada Vigevano-Malpensa</p> <p>7. Autostrada Broni-Mortara</p> <p>5. Completamento Tangenziale di Pavia</p> <p>6. Variante Voghera "S.P. EX SS. N.461 DEL PENICE"</p> <p>10. Potenziamento della linea ferroviaria Milano-Mortara. Sottoprogetti 2,3,4,6,7</p> <p>12. Quadruplicamento Bressana-Pavia</p> <p>13. Quadruplicamento Voghera-Bressana</p> <p>14. Quadruplicamento Voghera - Tortona</p> <p>19.f. Variante di Certosa</p>

Grassetto = Avanzamento rispetto alla situazione registrata nel report 2011

Altri = Nessun avanzamento rilevante rispetto alla situazione registrata nel report 2011

Seppur riferiti all'anno 2010 (ultima rilevazione disponibile), i dati in tabella 3.4 offrono ulteriori elementi a conferma del fatto che gli investimenti in Provincia di Pavia possono dirsi relativamente modesti se confrontati con quanto avviene in altre provincie lombarde. La situazione migliora, ma di poco, considerando la media di investimenti 2008-2010 (tabella 3.5). Se nel rapporto 2011 si affermava che "le progettualità ci sono e sono quelle giuste, occorre presidiare la loro effettiva realizzazione", in questo aggiornamento bisogna prendere atto che i rallentamenti nelle opere prioritari hanno creato un grave danno "invisibile". Infatti, la situazione non è rimasta "tale e quale": è peggiorata in termini relativi creando un danno di competitività che diventa sempre più difficile da colmare mano a mano che passa il tempo. Inoltre, con il passare degli anni le priorità evolvono, le situazioni cambiano e **si corre il rischio di accrescere progressivamente il livello di conflitto fra attori locali, che cambiano ed esprimono aspettative mutevoli nel tempo.** E' il destino dell'autostrada Broni-Mortara e, in parte, della superstrada Vigevano-Malpensa.

Tab. 3.4. Distribuzione importi degli appalti di opere pubbliche (appalti > 150.000 €) in funzione della categoria di opera (2010).

	VALORI ASSOLUTI		% SU TOTALE REGIONALE	
	Stradali *	Ferrovie	Stradali	Ferrovie
Milano	174.845.308,8	58.961.143,4	32,9%	86,8%
Brescia	124.516.625,6	1.750.000,0	23,4%	2,6%
Bergamo	60.668.418,6	0,0	11,4%	0,0%
Mantova	33.584.610,4	995.981,7	6,3%	1,5%
Varese	28.888.401,0	6.225.944,5	5,4%	9,2%
Cremona	24.381.124,0	0,0	4,6%	0,0%
Como	20.077.381,8	0,0	3,8%	0,0%
Lodi	18.963.667,7	0,0	3,6%	0,0%
Pavia	13.225.217,8	0,0	2,5%	0,0%
Monza-Brianza	12.489.725,1	0,0	2,4%	0,0%
Sondrio	10.379.412,3	0,0	2,0%	0,0%
Lecco	9.124.335,3	0,0	1,7%	0,0%
Totale Lombardia	531.144.228,3	67.933.069,6	100,0%	100,0%
Media provinciale	44.262.019,0	16.983.267,4	8,33%	25,00%

* compresi parcheggi e opere di urbanizzazione

Tab. 3.5. Distribuzione importi degli appalti di opere pubbliche (appalti > 150.000 €) in funzione della categoria di opera (valori medi 2008-2010).

	VALORI ASSOLUTI		% SU TOTALE REGIONALE	
	Stradali *	Ferrovie	Stradali	Ferrovie
BG	€ 306,986,826	€ 0	38.2%	0.0%
MI	€ 166,775,285	€ 108,327,404	20.8%	84.3%
BS	€ 140,232,480	€ 850,877	17.5%	0.7%
CR	€ 45,319,561	€ 0	5.6%	0.0%
VA	€ 27,615,321	€ 8,042,023	3.4%	6.3%
PV	€ 23,640,600	€ 0	2.9%	0.0%
CO	€ 21,908,673	€ 1,513,290	2.7%	1.2%
MN	€ 20,959,904	€ 398,573	2.6%	0.3%
MB	€ 20,743,735	€ 9,401,579	2.6%	7.3%
LC	€ 13,305,254	€ 0	1.7%	0.0%
SO	€ 8,842,218	€ 0	1.1%	0.0%
LO	€ 6,883,906	€ 0	0.9%	0.0%
Totale Lombardia	€ 803,213,762	€ 128,533,746	100.0%	100.0%
Media provinciale	€ 66,934,480	€ 34,829,012		

* compresi parcheggi e opere di urbanizzazione

In questo scenario, diventa molto importante monitorare il livello di allineamento fra strategie di sviluppo locale ed investimenti infrastrutturali. Questi ultimi - destinati per loro natura ad essere pensati su logiche di lungo/lunghissimo periodo - finiscono paradossalmente per finire oggetto di pressioni (molto forti) di natura contingente legate al breve-medio periodo. Un esempio può chiarire quanto appena affermato. La chiusura del Ponte della Becca ai mezzi pesanti ha deviato buona parte di questo tipo di traffico verso il ponte di Arena Po, accrescendo in modo significativo i passaggi nel centro urbano di Belgioioso. Ciò ha fatto sì che il progetto per una nuova variante di Belgioioso scavalcasse come importanza quella di Voghera (verso l'alto Oltrepò). Quest'ultima è attualmente "congelata", vale a dire che è impossibile prevedere se e quanto i lavori cominceranno. L'aggravarsi della situazione Ponti nel tempo ha reso sempre più prioritaria la variante di Belgioioso ma al tempo stesso - e qui sta il paradosso - ha dato un'accelerazione, speriamo decisiva, alla realizzazione di un nuovo sul Po in sostituzione di quello della Becca. Non si arriva a dire che ciò renda inutile la variante di Belgioioso - comunque molto importante a prescindere del nuovo ponte - ma di certo attenua le motivazioni che hanno portato a rendere la variante di Belgioioso quella prioritaria fra le cinque alle studio in Provincia di Pavia. Ne consegue che lo scenario per cui si possa arrivare in tempi ragionevoli ad avere un nuovo ponte sul fiume Po e al contempo - ad una nuova variante di Belgioioso - (annullando così le probabilità di realizzare nel breve-medio termine anche la variante di Voghera), è assolutamente possibile. Tuttavia, la variante di Voghera è decisiva per lo sviluppo turistico in Oltrepò pavese e la sua assenza rimane grave anche una volta aperto un nuovo ponte che unisca Pavia e l'Oltrepò orientale (*Broni-Stradella*).

3.2. Analisi di impatto

In questo paragrafo si propone una stima orientativa circa l'impatto dei progetti di sviluppo infrastrutturale qui discussi, sia in termini di possibile ritorno, sia con riferimento ai costi "del fare", quali costi impliciti sostenuti in assenza di una loro concretizzazione. Si presentano **due principali stime**: la prima è relativa alle sole opere considerate come prioritarie, la seconda fa riferimento all'ipotesi di un piano di sviluppo infrastrutturale più ampio. Relativamente a questo secondo scenario, si considera un ammontare di investimenti pari al 50% di tutti i progetti riepilogati in tabella 3.1 e che insistono direttamente in Provincia di Pavia. Non si considera l'intero ammontare in quanto parte di questi progetti sono semplici idee e/o iniziative in fase preliminare, nonché in quanto appare irrealistico sperare di attivare e completare tutte queste opere (ben 24) nel breve/medio periodo.

In letteratura sono disponibili numerosi studi che dimostrano in modo piuttosto inequivocabile come l'investimento in infrastrutture sia probabilmente il tipo di spesa pubblica con un ritorno fra i più elevati e più certi⁵. È stato stimato che la realizzazione di tutti i principali progetti di adeguamento infrastrutturale attualmente allo studio in Europa possa generare un aumento del PIL europeo pari al 12% in un decennio (fonte: Centro Studi Confindustria, 2011). I dati di *Agici Finanza d'Impresa* evidenziano per l'Italia una **tassa occulta di 130 euro l'anno** per ogni cittadino a causa della mancata realizzazione di infrastrutture strategiche. Fra queste, sempre secondo lo stesso studio, quelle con un costo del non fare più elevato sono le autostrade.

Coerentemente con le tecniche consolidate per analisi di questo tipo, in questa sede l'impatto potenziale delle opere infrastrutturali viene calcolato sulla base di un moltiplicatore da applicare all'investimento effettuato. Tale moltiplicatore varia in funzione di numerosi elementi: tipologia di infrastruttura realizzata, peculiarità del territorio, struttura economico-produttiva dell'area, composizione del sistema produttivo, contesto economico di riferimento, ecc. In questa sede si propone un calcolo semplificato, senza pretesa di fornire un'indicazione accurata che rimandiamo ad altre indagini. Al tempo stesso, si ritiene che queste indicazioni possano fornire importanti e solidi elementi di discussione.

Applicando la metodologia Wassily Leontie - nota anche come metodologia delle matrici delle interdipendenze settoriali - Autostrade Spa ha stimato che per ogni milione di euro investito in infrastrutture, si generano circa 2 milioni di Euro di indotto economico in un arco temporale di 15 anni (moltiplicatore = 2,0).

⁵ Vedi:

P. Rietveld, F. Bruinsma, "Is transport infrastructure effective?", Springer, Berlino 1998.;

M. Porter, "The Competitive Advantage of Nation", Free Press, New York 1990.

L. Moses, "Location and the theory of production", Quaterly Journal of Economics, 1958.

Secondo l'Osservatorio Territoriale Infrastrutturale del Nord Ovest, il moltiplicatore da utilizzare è ancor più elevato in quanto pari a 2,45 su 15 anni.

Il report "*The Economic Impact And Financing Of Infrastructure Spending*" (Thomas Jefferson Program in Public Policy 2012) si spinge addirittura oltre ed ipotizza che l'investimento in infrastrutture sia in grado di generare un ritorno doppio già nel breve periodo (5 anni), crescente fino ad un moltiplicatore pari a 3,21 nel lungo periodo (15-20 anni).

Infine, se si considera che secondo il Centro Studi di Confindustria il costo del fare è pari a circa un sesto del beneficio potenziale in caso di effettiva realizzazione dell'opera, alla luce dello studio di Università di Pavia sulla superstrada *Vigevano-Malpensa* si può calcolare un potenziale ritorno pari a 1.020 milioni su 15 anni, il che porta ad un moltiplicazione non dissimile da quelli sopra elencati e pari a 2,43.

Alla luce di queste indicazioni, è ragionevole affermare che l'investimento infrastrutturale possa portare un ritorno economico compreso fra un moltiplicatore 2,00 e 3,21 nel corso di 15 anni. In questa sede, si considera il valore medio fra quelli utilizzati dalle diverse indagini citate (scartando precauzionalmente il valore ricavato nel contesto statunitense, molto differente dal nostro), ossia pari a 2,29. Questo valore viene aggiustato alla luce dei correttivi illustrati nell'allegato A, parametrizzati alla luce delle analisi proposte in questo rapporto.

I risultati di questa analisi esplorativa sono riepilogati in tabella 3.8. Da essa si evince che la maggior parte dell'impatto socio-economico potenziale deriva dalle opere qui individuate come prioritarie. È realistico ipotizzare che - se tutte queste fossero realizzate in tempi ragionevoli - si potrebbe avere uno **sviluppo del PIL su 15 anni pari a 4,5-5 miliardi di euro, pari ad un incremento del 18.4% nello stesso intervallo di tempo** (dato calcolato considerando che nel 2011 il PIL in Provincia di Pavia è stato pari a 24,4 miliardi). Alla luce dei risultati delle indagini precedenti e di quanto riportato in letteratura, è ragionevole credere che ciò possa significare un **aumento del PIL su base annua derivante dalle sole nuove infrastrutture attorno al +1,8% nei primi 5 anni e del 1% per i successivi dieci anni** (da sommare a quanto si avrebbe in assenza della loro realizzazione).

Per quanto il realizzarsi di queste previsioni dipenda anche da numerosi altri fattori - in primis dall'effettiva capacità delle imprese locali di agganciare una qualche forma di ripresa - non si tratta di dati troppo ottimistici, in quanto non lontani da quanto emerso in indagini comparabili, peraltro rivelatesi successivamente come affidabili.

Tab. 3.8 Analisi esplorativa di impatto dei progetti di sviluppo infrastrutturale in Provincia di Pavia.

		Opere prioritarie in chiave si sviluppo locale				Totale Opere Prioritarie	Piano di sviluppo complessivo
		Superstrada Vigevano-Malpensa	Nuovo Ponte sul Po	Autostrada Broni-Mortara	Linea ferroviaria Milano-Mortara		
Investimento previsto (mil €)		419	53	1302	450	2224	3120
Moltiplicatore base		2.29	2.29	2.29	2.29		2.29
Correttori	<i>Vivacità produttiva</i>	1.00	0.85	0.85	1.00		0.85
	<i>Dotazione infrastrutturale</i>	1.10	1.10	1.10	0.90		1.00
	<i>Valenza Infrastrutturale</i>	0.70	0.70	1.10	1.00		1.00
	<i>Nuova opera vs potenziamento</i>	1.00	1.00	1.00	0.50		0.83
	<i>Incidenza sul territorio</i>	1.30	1.30	1.00	1.00		1.00
Moltiplicatore finale		2.29	1.95	2.36	1.03		1.62
Impatto su 15 anni (mil€)		960.5	103.3	3,066.6	463.7	4,594.0	5,041.0
Costi del "non fare" (su base annuale)		160.1	17.2	511.1	77.3	765.7	840.2

Capitolo 4

RIFLESSIONI CONCLUSIVE

In questo rapporto si è cercato di delineare lo stato dell'arte circa le infrastrutture di mobilità e trasporto in Provincia di Pavia, tenuto conto delle traiettorie di sviluppo socio-economico proprie di questo territorio. Per tale ragione, l'approccio utilizzato è quello dell'analisi strategica, anziché dell'analisi tecnica.

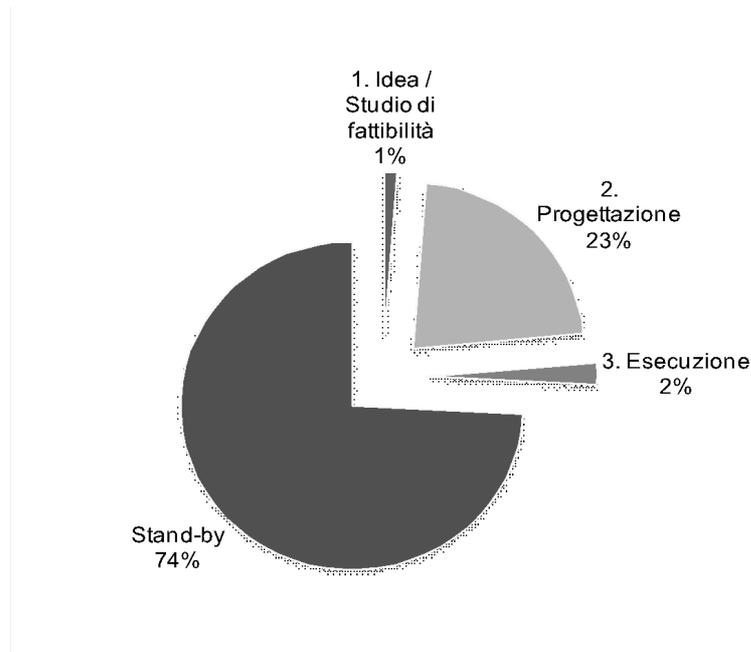
Lo studio circa la situazione in essere ha permesso di confermare alcune circostanze ormai ben note, ma anche di evidenziare nuovi elementi e/o punti di attenzione (cap.2). Da tempo sappiamo che questa Provincia deve confrontarsi con un sistema infrastrutturale complesso, dove il problema principale non è la "quantità" di strade e ferrovie, quanto la loro "qualità" e la loro coerenza rispetto ad un disegno di sviluppo locale. Un sistema dove la tripartizione in Pavese, Lomellina ed Oltrepò disegnata da due importanti fiumi - Po e Ticino - aggiunge ulteriori elementi di complessità.

D'altro canto, *occorre prestare attenzione a non ritenere erroneamente che tutto sia noto e immutabile*. Ad esempio - per quanto non rappresenti una novità il fatto che buona parte di questo territorio sia soggetto a rischi idrogeologici, frane e smottamenti - è specie negli ultimi anni che tale questione è divenuta centrale, per via di una drastica riduzione delle risorse per le manutenzioni ordinarie e straordinarie. Inoltre, la geografia delle aree strategiche nel Nord Italia è tutt'altro che stabile nel tempo: talvolta qualcuno compie l'errore di credere che il favorevole posizionamento geografico della Provincia di Pavia sia uno status acquisito ed immutabile, una sorta di "rendita" acquisita. L'evoluzione dei cluster produttivi e le nuove infrastrutture strategiche su scala nazionale ed europea stanno cambiando questa geografia. Sta ai singoli territori capire come cogliere le opportunità emergenti e valorizzare questi mutamenti in atto. In assenza di un nuovo piano mirato di interventi infrastrutturali per la Provincia di Pavia, da accoppiare con una vision territoriale chiara e coerente, **lo status quale "territorio in posizione geografica favorevole" è a rischio**. In sintesi, lo scenario è in mutamento e la relativa staticità della nostra Provincia - in termini di sviluppo infrastrutturale - diventa "dinamica negativa" se inserita in un contesto più ampio e se messa in relazione con quanto sta velocemente cambiando tutt'attorno.

E' stato quindi interessante realizzare un censimento aggiornato al 2014 circa le progettualità in essere, distinte in funzione del loro stato di avanzamento (cap.3). Sono stati individuati **24 progetti** che insistono direttamente sul territorio della Provincia di Pavia, o che comunque possono avere un impatto rilevante su di esso. Si tratta di **investimenti per 6.485 milioni di euro**, ripartiti secondo quanto riportato in figura 4.1 in

funzione della fase realizzativa in cui si trovano ad oggi⁶. Da questo grafico emerge chiaramente che si è entrati in una delicata fase di relativa "stasi", dove si fatica a proporre nuove idee e a portare avanti quelle già avviate, le quali subiscono importanti rallentamenti e/o vengono congelate.

Fig.4.1. Investimenti infrastrutturali in Provincia di Pavia: distribuzione per stato di avanzamento.



L'analisi ha permesso di evidenziare un pacchetto di cinque aree progettuali che possono dirsi prioritarie e/o meritevoli di approfondimento. Assieme rappresentano il 34,2% del monte totale di investimenti censiti. Nello specifico, ci si riferisce a:

1. **Piano 'Ponti', specie sul fiume Po;**
2. **Superstrada Vigevano-Malpensa.**
3. **Polo Logistico di Mortara.**
4. **Variante di Voghera.**
5. **Sviluppo e ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie.**
6. **Autostrada Broni-Mortara.**

Il livello di strategicità di queste opere è tuttavia funzione di differenti scenari di sviluppo locale. In primo luogo, va ricordato come specie sulla **'Broni-Mortara'** le opinioni siano piuttosto diversificate: fra i principali stakeholders locali c'è chi ritiene si tratti di un'opera fondamentale, chi ritiene che invece vada cancellata in quanto gli svantaggi che implicherebbe sono maggiori dei vantaggi potenziali, ed infine vi è pure chi - come l'Amministrazione Provinciale - suggerisce di valutare un tracciato differente. In questa sede non si esprime un giudizio definitivo sul progetto in oggetto. La ragione è semplice: il valore della *Broni-Mortara* non può che discendere direttamente della

⁶ In questa figura si riportano solo i progetti con un impatto diretto sulla Provincia di Pavia.

vision che si ha del territorio. Se si vuole porre al centro dello sviluppo locale il **comparto agro-alimentare**, occorre sottolineare come i principali attori di questo comparto nutrano delle perplessità rilevanti circa il fatto che questa opera possa creare problematiche e difficoltà che rischiano di non essere controbilanciate dal potenziamento della viabilità e dai livelli di accessibilità del territorio. Se invece si vuole assegnare un ruolo rilevante al **rilancio del comparto industriale** e ad all'accrescimento dei **livelli di internazionalizzazione** di tutti i diversi comparti produttivi (nessuno escluso), allora la questione si fa più complessa. In particolare, occorre partire da un ripensamento del ruolo della logistica: esso è da interpretare non più quale comparto 'a sé' (ossia che genera valore in quanto tale e che serve realtà collocate altrove), ma come sistema infrastrutturale a servizio del territorio. Se letto sotto questa prospettiva, diventano prioritari quei centri logistici che possono e/o vogliono essere al servizio del sistema locale. Fra questi, il **Polo Logistico di Mortara** non è l'unico ma è quello probabilmente più strategico in quanto in forte crescita e - soprattutto - per via del fatto che ha il quartier generale in Provincia di Pavia e per tanto strettamente legato ad importanti stakeholder del territorio. Se accettiamo che un sistema logistico (ri)pensato per aiutare le imprese locali ed i suoi livelli di internazionalizzazione possa essere un obiettivo ragionevole e necessario, la *Broni-Mortara* diventa cruciale per dare concretezza all'impronta multimodale rispetto a cui il Polo di Mortara è stato pensato. Come sopra accennato, la geografia economico-infrastrutturale del nord sta cambiando e se non si presta attenzione si rischia di essere tagliati fuori dai collegamenti 'che contano', a scapito di altre aree strategiche (es. Novara). Al tempo stesso, vi sono anche importanti opportunità da cogliere: l'apertura del passo del San Gottardo può ridare slancio al nostro territorio in quanto lo collocherà in posizione ideale lungo l'asse Europeo fra mari del nord e mar ligure, specie ricordando che il Polo Logistico di Mortara potrebbe diventare retroporto di Savona.

Lo **sviluppo delle infrastrutture ferroviarie** - specie verso l'area di Milano - è funzionale all'obiettivo appena richiamato, nonché allo sviluppo locale in genere. In primis, il raddoppio della tratta ferroviaria *Milano-Mortara* era stato pensato per consentire da un lato, un flusso di merci e pendolari in linea con le esigenze della popolazione, ma anche al fine di rendere più appetibile il territorio ed il Polo Logistico Integrato di Mortara, così da attrarre investimenti di varia natura (immobiliari, produttivi e/o di servizi). In seguito al congelamento di questa ipotesi, si auspica quantomeno che si possa procedere con un ammodernamento di questa e di altre linee nelle diverse aree della Provincia di Pavia (una delle ultime in Regione Lombardia per livelli di elettrificazione) per garantirne un'alta efficienza, il rinnovamento del materiale rotabile, l'eliminazione passaggi a livello e l'ammodernamento della Stazione di Pavia. Altrettanto importante sarebbe poter predisporre un piano di interventi per facilitare e promuovere il trasporto merci su rotaia, verso una specializzazione di queste

infrastrutture (merci vs persone) e per ridurre l'impatto su strada delle realtà logistiche presenti sul territorio. *Queste indicazioni a livello di infrastrutture ferroviarie possono dirsi fondamentali a prescindere dalla vision di sviluppo locale che si intende intraprendere.*

A completamento del ragionamento precedente, è opportuno sottolineare che se si intende puntare al rilancio del tessuto produttivo-industriale locale, diventa fondamentale pure una più agevole interconnessione con gli scali aeroportuali e - più in generale - verso il Nord della Lombardia (dove il passaggio sulla tangenziale di Milano è pressoché obbligato), nonché verso il Piemonte. Una risposta in tal senso può arrivare ancora dalla *Broni-Mortara* ma soprattutto dalla **Superstrada Vigevano-Malpensa**, attualmente in stand-by ma rispetto a cui vi sono fondati elementi per sperare che i lavori possano effettivamente partire in tempi brevi.

Un altro importante scenario di sviluppo locale concerne il **Turismo**, specie quello enogastronomico in Oltrepò pavese. In questo senso, si richiama all'importanza di poter contare in tempi brevi sulla **variante di Voghera**, per un più veloce collegamento fra il casello di Casei Gerola (sulla A7) e Rivanazzano, il che significherebbe una riduzione di circa 20minuti per chi da Milano si reca verso l'Alto Oltrepò. Purtroppo, ad oggi è difficile ipotizzare una sua realizzazione in tempi brevi.

Fondamentale anche il cosiddetto '**Piano Ponti**'. Il tema è stato approfonditamente trattato nelle pagine precedente e quindi qui non si aggiunge altro sul perché sia assolutamente fondamentale realizzare quanto prima un nuovo ponte sul Po, con priorità sull'asse *Pavia-ValVersa*, nell'interesse dell'intera popolazione e di qualsiasi comparto produttivo. Si preferisce piuttosto porre nuovamente l'attenzione sul fatto che è inutile insistere sul fatto che il potenziale di sviluppo turistico dell'Oltrepò debba attingere anzitutto da visitatori provenienti dalle aree metropolitane e da stranieri, quando la Franciacorta è alla stessa distanza dal centro di Milano rispetto a Varzi ma è raggiungibile in circa la metà del tempo, per non parlare dei tempi di accesso agli scali aeroportuali della Lombardia. In questo senso, il ruolo della *Broni-Mortara* torna ad essere molto dibattuto. Da un lato, essa può rappresentare quell'asse interconnettivo - fino ad oggi, di fatto, inesistente - fra Oltrepò-Pavese-Lomellina (per integrare anche le diverse anime turistiche del territorio), nonché un'infrastruttura in grado di migliorare significativamente i livelli di accessibilità del territorio dall'esterno. D'altro canto, resta accesa la discussione sul rapporto costi/benefici di quest'opera, per via del possibile incremento dei livelli di inquinamento e a causa del suo impatto paesaggistico. L'interessante ipotesi di deviare il tracciato da Pavia verso Vigevano, anziché verso Mortara, potrebbe aiutare nel trovare una sintesi fra queste due visioni contrapposte e permetterebbe di salvaguardare lo storico sistema di risaie in Lomellina. D'altro canto, appaiono degne di attenzione pure le preoccupazioni di chi teme che il passaggio lungo il Parco del Ticino (non evitabile in questa variante) finirebbe con l'affossare la

fattibilità del progetto e che, anche in caso di autorizzazione a procedere, l'impatto paesaggistico sarebbe comunque rilevante.

Se si intende puntare sullo sviluppo turistico, occorrerà inoltre non dimenticare il **sistema di mobilità 'minore' e/o alternativo**: le strade secondarie hanno un fascino in quanto tale e sono accettate dal turista anche se un poco strette ed impervie, ma devono essere in ottimo stato di manutenzione. Servono inoltre fondi per potenziare le ciclovie e connetterle ai principali luoghi di interesse turistico, nonché facilitare l'accesso alle strutture (alberghi, ristoranti, terme, ecc.). Non vanno poi dimenticati i sentieri naturali ciclo-pedonali, che vanno ben mantenuti e arricchiti con un'adeguata segnaletica.

In generale non va dimenticato il problema della **manutenzione ordinaria**, che rappresenta quella condizione fondamentale per pensare a tutto il resto: non vi sono imprese o turisti disposti a puntare su un territorio se dopo essere usciti da una moderna e nuova autostrada trovano strade piene di buche. Specie in epoca di risorse scarse, la gestione ordinaria del sistema infrastrutturale passa anche da una sua razionalizzazione, la quale può liberare risorse che potrebbero non essere sufficienti per grandi opere, ma che possono rivelarsi molto utili per interventi definiti minori, ma non per questo meno importanti. Va pertanto considerata l'ipotesi di **ripensare la governance del sistema della viabilità**, declassando alcune strade da provinciali a comunali e poi a cascata trasformando alcune strade comunali in private/di vicinato. In secondo luogo, la razionalizzazione del sistema complessivo va pensata in una **logica integrata e multimodale**, valutando la chiusura di tratte ferroviarie pressoché inutilizzate e garantendo al contempo un servizio di utilità sociale mediante trasporto su gomma.

L'indagine svolta ha permesso di realizzare anche un'analisi esplorativa circa il possibile **impatto del piano infrastrutturale sullo sviluppo economico locale**. Per quanto si tratta di dati preliminari che andrebbero confermati mediante studi mirati, è ragionevole ipotizzare che l'implementazione del piano infrastrutturale qui delineato potrebbe significare per questo territorio - da solo - un **incremento del PIL di oltre il 18% su 15 anni**. Nel breve periodo si avrebbe un incremento del +1.8% su base annuale nei primi 5 anni, che andrebbe assestandosi ad un plus dell'1% per ciascuno dei 10 anni successivi, quali variazioni da sommare all'andamento dell'economia locale che si avrebbe in ogni caso. Si tratta di dati realistici in quanto analoghi a quanto già avvenuto in contesti simili. Sono altresì risultati ottenibili mediante un piano ragionevole, in quanto le iniziative prioritarie sopra elencate rappresentano un investimento complessivo che è solo circa il 10% di quanto speso in questi anni per il potenziamento infrastrutturale di province come Brescia o Bergamo, un terzo di quanto previsto nelle province di Varese o Mantova⁷.

⁷ Si veda tabella tab3.4 nel Capitolo 3.

Un piano di sviluppo infrastrutturale mirato e continuo potrebbe quindi rappresentare quella "scintilla" di cui ha bisogno la Provincia di Pavia per rilanciarsi e trovare fiducia nelle proprie potenzialità, che sono rilevanti. Esso consentirebbe di superare un isolamento che è ormai vicino a creare una sorta di *'punto del non ritorno'*. Infatti, dopo un'attenzione adeguata verso questa Provincia, negli ultimi decenni si è creduto che le priorità di investimento infrastrutturale fossero ormai altrove (in Regione Lombardia, soprattutto verso le aree a nord-ovest). Si è quindi verificato un rallentamento dei piani di ulteriore sviluppo, divenuto in seguito relativo immobilismo, il quale ha portato ad un lento ma progressivo deterioramento di quanto esistente ed ad una riduzione dei livelli competitività relativa rispetto ad altre Provincie (che nel frattempo sono evolute sotto questo punto di vista).

E' difficile trovare un colpevole per tale "stallo": le istituzioni locali sono consapevoli di tali criticità e determinate nel volerle risolvere. Il problema si registra piuttosto a livello di intero sistema: un intricato processo che coinvolge diversi passaggi, diversi livelli gestionali, diverse tipologie di enti coinvolti (governance multi-livello). Ogni nuovo progetto si presenta così come complesso ed infinito. La necessità di trovare pieno consenso e risorse a diversi livelli di governance diventa spesso un ostacolo imponente. Se poi si assiste pure ad una qualche divisione a livello locale, magari anche solo su singoli progetti, tale frammentazione rischia di propagarsi e penalizzare tutti e tutto, verso una **"progettualità al ribasso"** (si accettano compromessi sempre peggiori che alla fine portano ad una soluzione sottodimensionata rispetto alle reali esigenze).

Più che mai, proprio ora serve mantenere alta l'attenzione sul piano di sviluppo infrastrutturale in Provincia di Pavia. Infatti, il livello minimo di qualità delle infrastrutture per consentire di "provare a rilanciarsi" è purtroppo ormai vicino e se si oltrepassa tale soglia critica potrebbe diventare davvero difficile, se non impossibile, ambire a riavvicinarsi ai livelli di produttività del passato. Non si sta dipingendo uno scenario nefasto. Tutt'altro: **la Provincia di Pavia ha potenzialità importanti e sottovalutate**. Tuttavia, senza infrastrutture non v'è progresso e questo è più che mai il momento per pretendere che il piano di sviluppo sopra delineato non subisca ulteriori ritardi o decurtamenti. I dati presentati nelle diverse pagine di questo rapporto dimostrano che tale piano potrebbe essere davvero in grado di attivare un circolo virtuoso nel territorio, grazie tanto a suoi benefici diretti quanto per il fatto di poter essere il simbolo di un'inversione di tendenza in grado di ridare coraggio e fiducia alla popolazione pavese e ad imprenditori locali.

Durante una delle interviste raccolte nel corso di questa indagine, uno degli interlocutori ha dichiarato: *"Le vie di collegamento sono arterie. In Italia la prima causa di morte è l'infarto, ossia il collasso di queste ultime. Per un territorio e per il suo sistema produttivo vale esattamente lo stesso"*. Nulla di più vero.