



Camera di Commercio
Pavia



Centro CIBIE

"Centre for International Business and the International Economy"

Università degli Studi di Pavia

LA SUPERSTRADA VIGEVANO-MALPENSA: INDAGINE SUL "COSTO DEL NON FARE"

Ottobre 2011

Antonella Zucchella

Stefano Denicolai

PREFAZIONE

La Camera di Commercio ha tra i propri compiti Istituzionali quello di sostenere lo sviluppo economico del territorio con la finalità precipua di migliorare le condizioni di vita e di benessere economico dei suoi abitanti. A tale scopo partecipa a tante iniziative intraprese dal pubblico, e talvolta anche dal privato, per favorirne la realizzazione e raggiungere così questi obiettivi.

A titolo esemplificativo giova ricordare come sin dall'inizio questa Camera abbia partecipato alla costituzione della società preposta alla realizzazione del Polo Logistico di Mortara ma si sia anche impegnata su altri fronti con iniziative volte a promuovere la nascita delle reti d'impresa, dei distretti diffusi del commercio e dei distretti agroalimentari di qualità. Interventi sempre orientati a supportare la crescita economica e competitiva del territorio.

Consapevole quindi di tale ruolo, molto volentieri, la Camera di Commercio ha raccolto la richiesta, avanzata dal Comitato Intercategoriale di Vigevano, di realizzare direttamente, o per il tramite dell'Università di Pavia, uno studio da trasmettere poi alla Regione Lombardia sul "costo del non fare" alcune opere infrastrutturali fondamentali per il rilancio economico di tutta la Lomellina. Intendendo per "costo del non fare" quel maggior costo che il mancato compimento di una determinata infrastruttura comporta in termini di danni all'economia, ambiente, sicurezza, vita delle persone, salute e tempi.

Ci si riferisce in modo particolare a quella via di comunicazione che partendo da Vigevano va a intersecarsi da una parte con il sistema delle tangenziali che ruotano attorno a Milano e dall'altra va a raggiungere, attraverso una nuova arteria, l'aeroporto di Malpensa. Questa opera, ritenuta da tutti di fondamentale importanza per lo sviluppo del territorio, è ancora in "stand by" a causa delle lungaggini burocratiche e, in tempo di vacche magre, rischia di essere cancellata dalle priorità previste da ANAS.

Questo studio, eseguito a tempo di record dai Professori Zucchella e Denicolai, che ringrazio per la loro disponibilità, ha proprio lo scopo, una volta trasmesso alla Regione Lombardia, competente per materia, di documentare la priorità della realizzazione di questa infrastruttura al sì di favorirne la sua esecuzione.

Il Presidente della Camera di Commercio di Pavia
On. Dr. Giacomo de Ghislanzoni Cardoli

Indice

1. Obiettivi, contesto e metodologia d'indagine	pag.	3
2. Vigevano ed i comuni limitrofi: il contesto socio-economico	»	6
3. Vigevano rispetto al sistema di mobilità in provincia di pavia: inquadramento generale	»	21
3.1. <i>Il nuovo ponte sul fiume Ticino a Vigevano</i>	»	27
3.2. <i>Il prolungamento della TEM</i>	»	28
3.3. <i>L'autostrada Broni-Mortara</i>	»	28
3.4. <i>Il polo logistico di Mortara</i>	»	29
4. La superstrada Vigevano-Malpensa-Milano	»	32
4.1. <i>Superstrada "Vigevano-Malpensa-Milano": breve descrizione del progetto</i>	»	33
4.2. <i>La situazione attuale: stato avanzamento lavori e criticità in essere</i>	»	35
4.3. <i>Stima dei costi derivanti dalla mancata realizzazione della superstrada</i>	»	38
5. Riflessioni conclusive	»	42
Fonti e banche dati	»	45

1.

OBIETTIVI, CONTESTO E METODOLOGIA D'INDAGINE

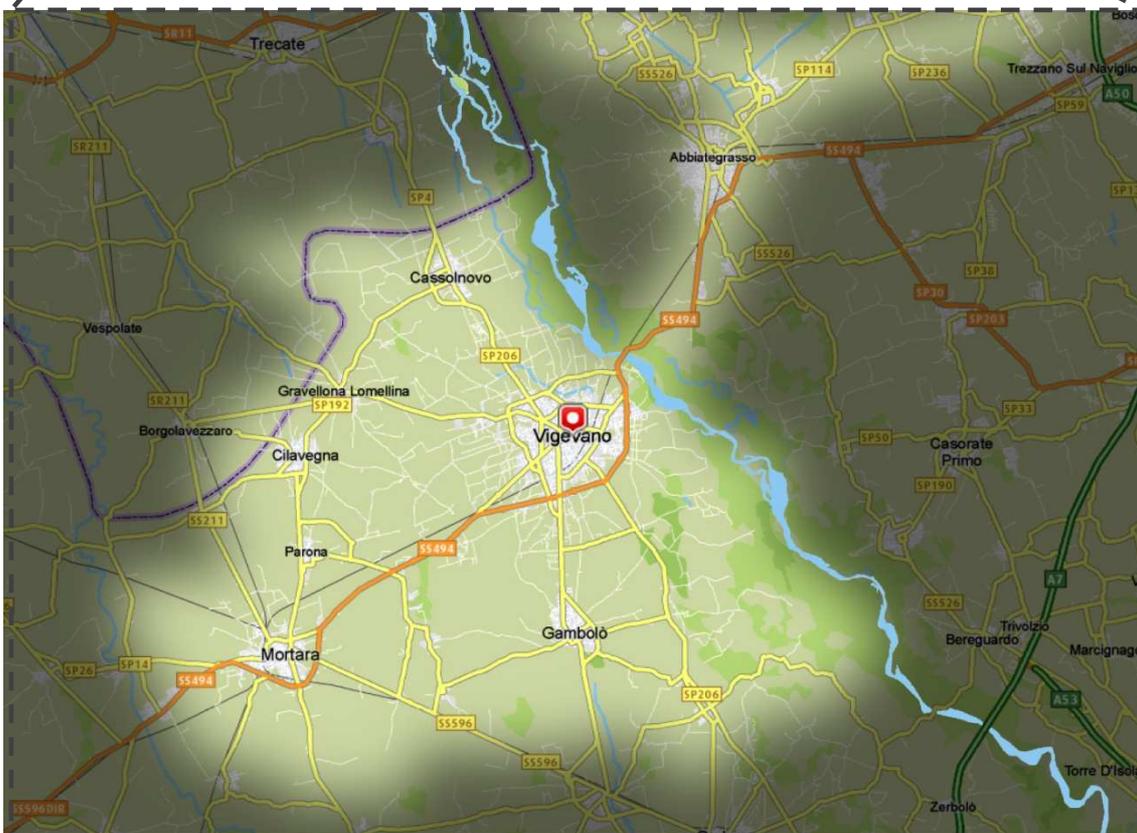
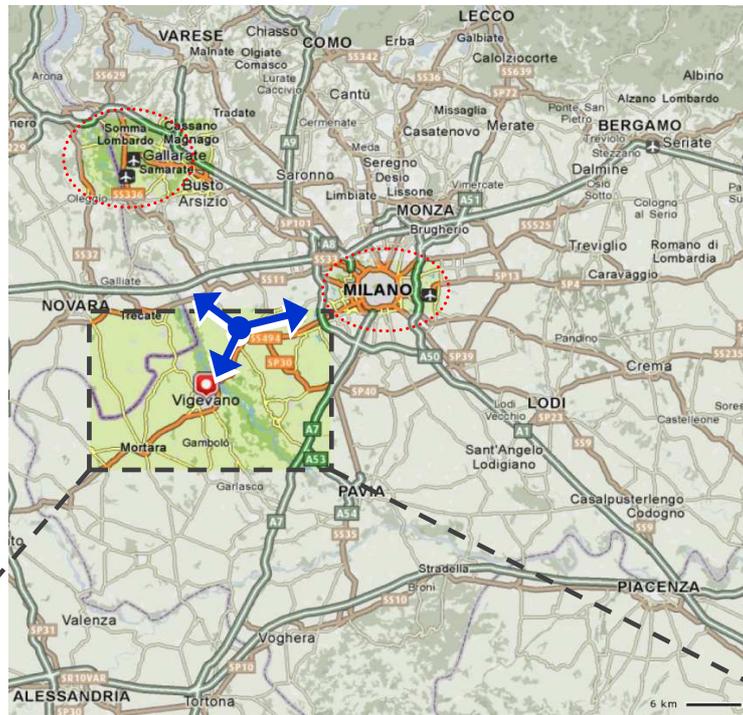
In Provincia di Pavia, ed in particolare in Lomellina, da tempo si attende l'avvio di un importante progetto teso alla realizzazione di una superstrada che agevoli i collegamenti di Vigevano con la città di Milano e con l'aeroporto Milano-Malpensa. Si tratta di un intervento basato su tre direttrici – una sorta di “Y” - che si congiungono poco a nord di Abbiategrasso, all'altezza di Albairate. L'obiettivo è migliorare la connessione fra Milano e Malpensa, connettendo la SS 11 “Padana Superiore” a Magenta con la Tangenziale ovest di Milano, nonché con Vigevano, mediante la variante di Abbiategrasso e l'adeguamento in sede fino al nuovo Ponte sul Fiume Ticino di Vigevano. La figura 1.1. mostra l'area geografica interessata dal progetto in questione.

L'intervento in oggetto appare sempre più come **strategico per lo sviluppo** della città di Vigevano e, per molti versi, per quello della Lomellina e della Provincia di Pavia nel suo insieme. Una serie di circostanze stanno però ritardando l'avvio dei lavori e, si teme, possano arrivare a mettere in discussione la sua stessa realizzazione.

L'impressione è che il “costo del non fare” possa essere significativamente maggiore dell'investimento necessario – seppur ingente – per avviare e completare l'opera. La mancata realizzazione della superstrada da Vigevano ad Albairate, e poi da Albairate verso Malpensa – da un lato – e verso Milano – dall'altro – rischia di comportare danni particolarmente significativi al sistema locale per quanto concerne l'economia, l'ambiente, la sicurezza, la qualità della vita della popolazione.

Per tale ragione, l'**obiettivo di questo studio** è quello di stimare il ritorno che il sistema potrebbe avere da un investimento infrastrutturale di questo tipo, specie evidenziando i costi sommersi che derivano dalla sua mancata realizzazione.

Fig. 1.1. Il contesto d'indagine: inquadramento geografico.



Fonte: elaborazione da <http://www.tuttocitta.it/>

L'indagine, di natura prettamente economico-strategica – e non tecnica – si è articolata lungo le seguenti **macro-fasi**:

1. *Svolgimento di un focus group di “kick-off” per affinare obiettivi e confini di progetto, nonché per raccogliere una serie di informazioni qualitative su aspettative, necessità e prospettive del sistema locale “Vigevano”;*
2. *Sviluppo di alcune interviste ad esperti ed opinion leaders;*
3. *Raccolta e analisi “on desk” di dati e informazioni da fonti pubbliche;*
4. *Stesura di un breve rapporto sul “costo del non fare”;*
5. *Workshop di condivisione con il territorio.*

Questo documento riporta i principali risultati emersi alla luce dello studio in questione. Dopo questa breve introduzione su obiettivi e metodologia, la seconda parte del rapporto propone una sintesi del quadro socio-economico che caratterizza il territorio considerato, quale prodromo necessario per valutare l'effettiva rilevanza del progetto infrastrutturale in oggetto. Questo quadro d'insieme viene rafforzato nella sezione 3 grazie ad un approfondimento specifico sul sistema infrastrutturale che ruota attorno alla città di Vigevano. La quarta parte entra nel merito del progetto in esame, riepilogando gli elementi fondamentali da tenere in considerazione per valutarne il possibile ruolo in chiave prospettica. Tutte queste informazioni convergono – in sezione 5 – nel formulare una stima circa i costi implicati dalla mancata realizzazione dell'opera (“costo del non fare”). Si propongono in chiusura alcune riflessioni finali.

Il **gruppo di ricerca** che si è occupato dello studio è composto da Antonella Zucchella – professore ordinario di Marketing – e da Stefano Denicolai – ricercatore di Strategia e Management dell'Innovazione – dell'Università degli Studi di Pavia, già estensori dei rapporti 2009 e 2011 sullo stato delle infrastrutture in Provincia di Pavia.

2.

VIGEVANO ED I COMUNI LIMITROFI: IL CONTESTO SOCIO-ECONOMICO

Al fine di comprendere l'effettiva importanza di un progetto per una superstrada in grado di migliorare i collegamenti che partono da Vigevano verso la città di Milano e l'aeroporto Malpensa, appare anzitutto necessario delineare un quadro di sintesi circa il tessuto socio-economico di riferimento. Questa sezione del rapporto affronta espressamente questa dimensione di analisi.

Per quanto il focus principale dello studio sia incentrato sulla città di Vigevano e sul suo ambiente socio-economico, alcune delle considerazioni riportate abbracciano un territorio più ampio che considera anche i comuni limitrofi, quale bacino che in generale può beneficiare in modo diretto dei possibili nuovi collegamenti verso il Nord della Lombardia. La tabella 2.1. riporta i comuni in questione¹ e quantifica la popolazione del sistema locale.

Tab. 2.1. La zona di Vigevano e dei comuni limitrofi: residenti al 31.12.2010.

Vigevano	63.700
Mortara	15.673
Gambolò	10.231
Cassolnovo	7.116
Cilavegna	5.653
Gravellona Lomellina	2.651
Parona	2.052
Borgo San Siro	1.078
Totale	108.154

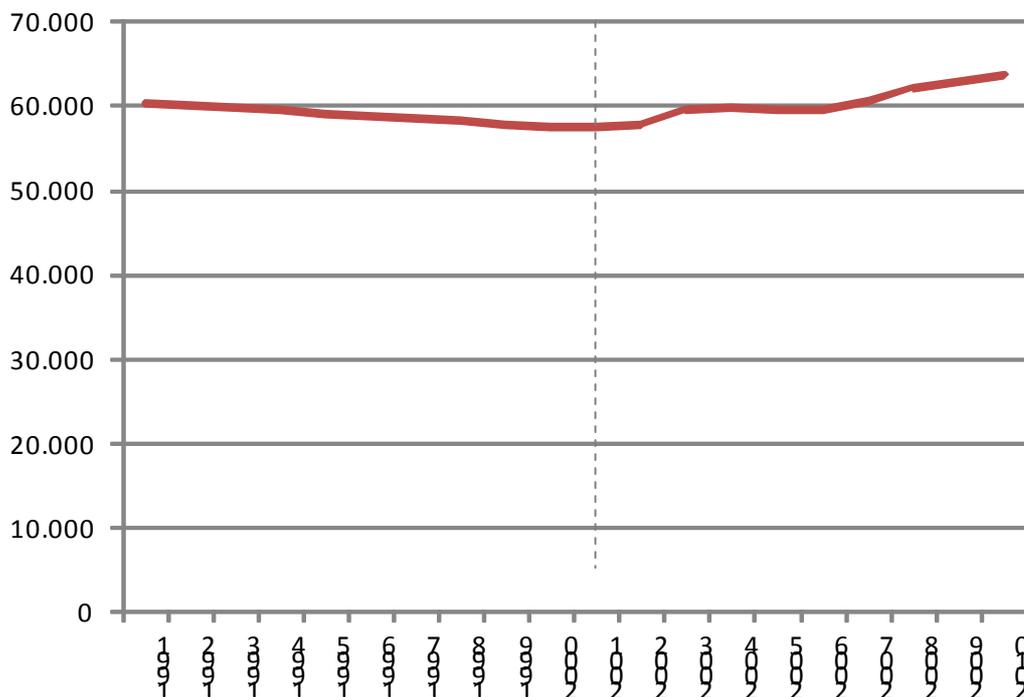
Fonte: Istat, 2011.

¹ La scelta dei comuni che compongono il bacino dell'area vigevanese non è semplice e si presta a differenti alternative in funzione degli obiettivi perseguiti. Al fine di adottare una soluzione quanto più oggettiva possibile, si è scelto di considerare i comuni direttamente adiacenti (confinanti) con i confini di Vigevano. Si ricorda che comunque il focus principale dello studio è sulla singola città di Vigevano.

Gli **abitanti** della città di Vigevano, al 31.12.2010, sono quantificabili in circa 64.000. Si tratta evidentemente di un comune piuttosto grande, basti rilevare che il capoluogo provinciale - Pavia - si attesta a circa 71.000 residenti. Se si considerano anche i comuni limitrofi - quindi l'intera area vigevanese come sopra definita - si arriva a circa 108.000 persone, vale a dire più di alcune piccole provincie italiane, poco meno dell'intera Valle d'Aosta. Per quanto possa sembrare solo una piccola porzione della provincia di Pavia - circa il 20% dell'intera popolazione - si tratta in realtà di un territorio di una certa rilevanza. Ancora più significativo è il peso economico dell'area vigevanese che ha ospitato storicamente l'unica realtà distrettuale del territorio pavese, ed ha manifestato un tasso di industrializzazione, occupazione locale e di imprenditorialità decisamente superiore alla media provinciale. Questo modello industriale di successo è messo oggi in discussione dalla competizione internazionale che richiede un migliore posizionamento competitivo non solo delle imprese ma soprattutto dei distretti cui appartengono. Ciò implica, inter alia, livelli di dotazione infrastrutturale più elevati e soprattutto sistemi di comunicazione compatibili con le esigenze dei mercati mondiali.

Vigevano negli ultimi anni mostra una **crescita demografica** tuttosommato positiva. Lo si evince, in primis, dalla figura 2.1. Essa mostra l'evoluzione nel tempo del numero di residenti. A partire dall'anno 2002, si nota un'inversione del precedente trend negativo e, negli ultimi anni, si assiste ad una crescita continua del numero di abitanti, seppur non molto accentuata.

Fig. 2.1. L'evoluzione nel tempo del numero di residenti nella città di Vigevano



Fonte: Istat, Movimento anagrafico della popolazione residente (2011)

Si tratta di uno sviluppo – alla luce dei dati proposti in tabella 2.2a. e 2.2b. – trainato in modo rilevante dagli stranieri (34% dei nuovi residenti nell'ultimo anno), maggiore rispetto alla media regionale o rispetto alla città di Pavia.

Anche la dimensione media del **nucleo familiare** "tipo" di Vigevano è piuttosto confortante ed è pari a circa 2,2 persone (fonte: Istat, 2011). Si tratta di un valore allineato alla media regionale (2,3), ma sensibilmente più alto rispetto alla media provinciale. Ad esempio, nella città di Pavia si conta una media di 1,8 persone per nucleo familiare.

Con riferimento all'**età media**, Vigevano si colloca all'incirca a metà fra il dato medio provinciale e quello regionale (vedi figura 2.2.).

Tab. 2.2a. Trasferimenti di residenza nella città di Vigevano: nuovi abitanti nel 2010

	Valori assoluti				Variazione percentuale sul numero di abitanti
	Provenienza: Italia	Provenienza: Estero	Altri	Totale	
Vigevano	1.490	846	117	2.453	3,85%
Pavia	2.071	969	117	3.157	4,44%
Lombardia	287.259	10.1321	8.861	397.441	4,01%

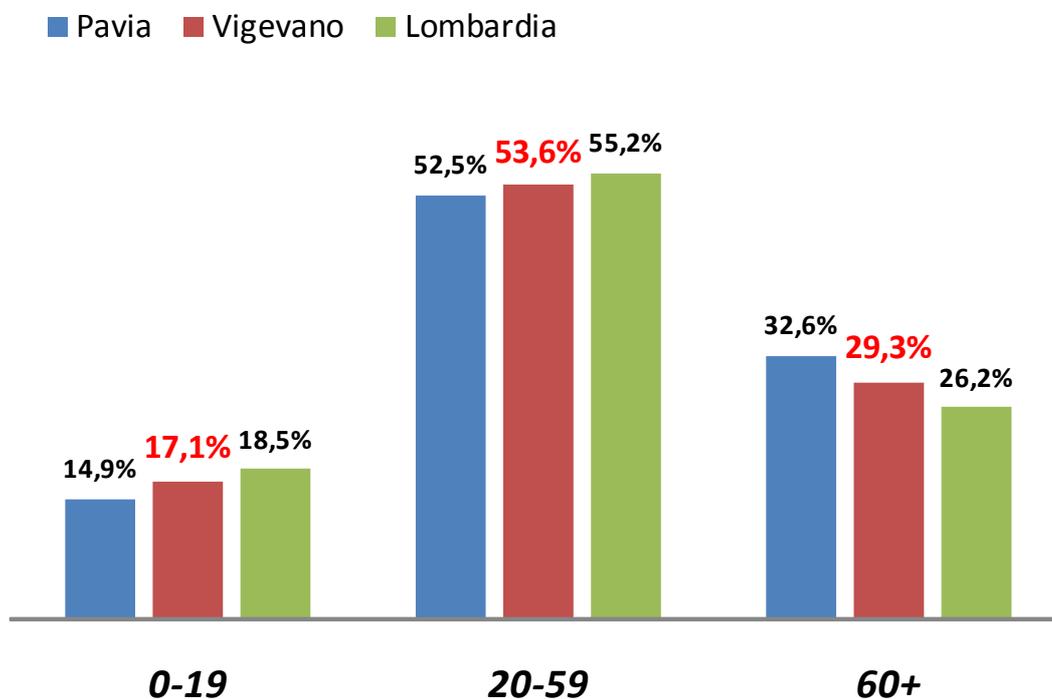
Fonte: Istat, Movimento anagrafico della popolazione residente, 2011.

Tab. 2.2b. Trasferimenti di residenza nella città di Vigevano: abitanti che nel 2010 hanno deciso di trasferirsi altrove.

	Valori assoluti				Variazione percentuale sul numero di abitanti
	Destinazione: Italia	Destinazione: Estero	Altri	Totale	
Vigevano	1.305	78	214	1.597	2,51%
Pavia	2.109	185	561	2.855	4,01%
Lombardia	270.375	16.886	26.257	313.518	3,16%

Fonte: Istat, Movimento anagrafico della popolazione residente, 2011.

Fig.2.2. Struttura demografica per classi di età: Vigevano a confronto con la città di Pavia e la media regionale.



Fonte: ISTAT, *Demografia in cifre (2011)*.

La presenza di una popolazione mediamente più giovane rispetto alla provincia, determina esigenze più complesse di natura infrastrutturale: molti giovani si spostano verso il capoluogo milanese per motivi di studio, così come gli adulti, anche in conseguenza della crisi occupazionale del distretto locale.

Dopo aver fornito alcuni dati circa le dinamiche socio-demografiche in atto, a partire dalla tabella 2.3. e dalle figure 2.3. – 2.4., è possibile formulare alcune considerazioni anche con riferimento al **tessuto economico-imprenditoriale** locale. I grafici in questione delineano un quadro circa la numerosità e la composizione d'impresе nei diversi settori - secondo la classificazione Ateco - in Vigevano, nell'area allargata che comprende i territori limitrofi, nonché nell'intera provincia di Pavia ed in Regione Lombardia quali *benchmark* di riferimento.

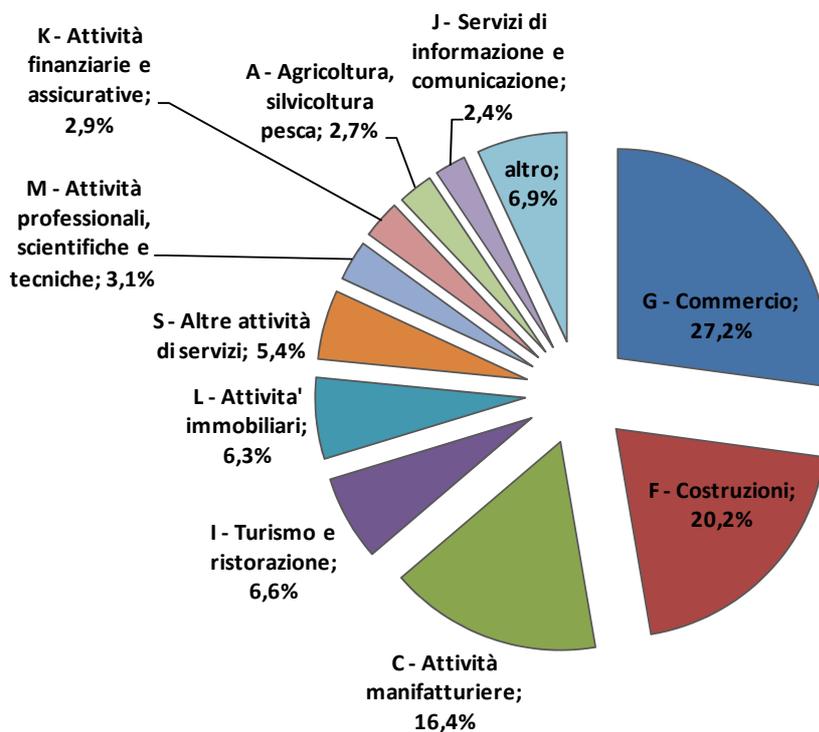
A Vigevano sono attive oltre cinquemila imprese, le quali rappresentano il 12% dell'intera provincia. Valore che arriva al 19% - circa 8.500 aziende - se si considera l'intero bacino comprendente i comuni limitrofi.

Tab.2.3. Imprese attive per attività economica: valori assoluti e composizione percentuale.

	Composizione percentuale				Valori assoluti	
	Vigevano	Area Vigevano	Prov. Pavia	Lombardia	Vigevano	Area Vigevano
A Agricoltura, silvicoltura pesca	2,7%	5,8%	16,9%	6,3%	145	491
B Estrazione di minerali da cave e miniere	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	4	5
C Attività manifatturiere	16,4%	16,0%	10,9%	13,1%	882	1.362
D Fornitura di energia elettrica, gas, ...	0,1%	0,1%	0,1%	0,1%	3	5
E Fornitura di acqua; reti fognarie, ...	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	9	18
F Costruzioni	20,2%	19,8%	19,6%	17,9%	1.088	1.694
G Commercio all'ingrosso e al dettaglio	27,2%	26,6%	22,9%	23,7%	1.464	2.268
H Trasporto e magazzinaggio	2,2%	2,6%	2,8%	3,5%	121	220
I Attività dei servizi alloggio e ristorazione	6,6%	6,3%	6,4%	6,0%	354	539
J Servizi di informazione e comunicazione	2,4%	2,0%	1,7%	2,8%	129	170
K Attività finanziarie e assicurative	2,9%	2,8%	2,2%	2,6%	159	242
L Attività immobiliari	6,3%	5,4%	4,6%	8,5%	340	463
M Attività professionali, scientifiche e tecniche	3,1%	2,7%	2,6%	5,2%	168	234
N Noleggio, agenzie di viaggio, servizi di supporto alle imprese	2,4%	2,4%	2,3%	3,1%	129	204
O Amministrazione pubblica e difesa;	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0
P Istruzione	0,3%	0,2%	0,3%	0,4%	14	20
Q Sanità e assistenza sociale	0,8%	0,7%	0,6%	0,6%	42	56
R Attività artistiche, sportive, di intrattenimento e diver...	0,8%	1,0%	0,9%	1,0%	43	88
S Altre attività di servizi	5,4%	5,1%	4,7%	4,5%	290	438
T Attività di famiglie	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0
U Organizzazioni ed organismi extraterritoriali	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0	0
X Imprese non classificate	0,1%	0,2%	0,3%	0,5%	8	20
Totale	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	5.392	8.537

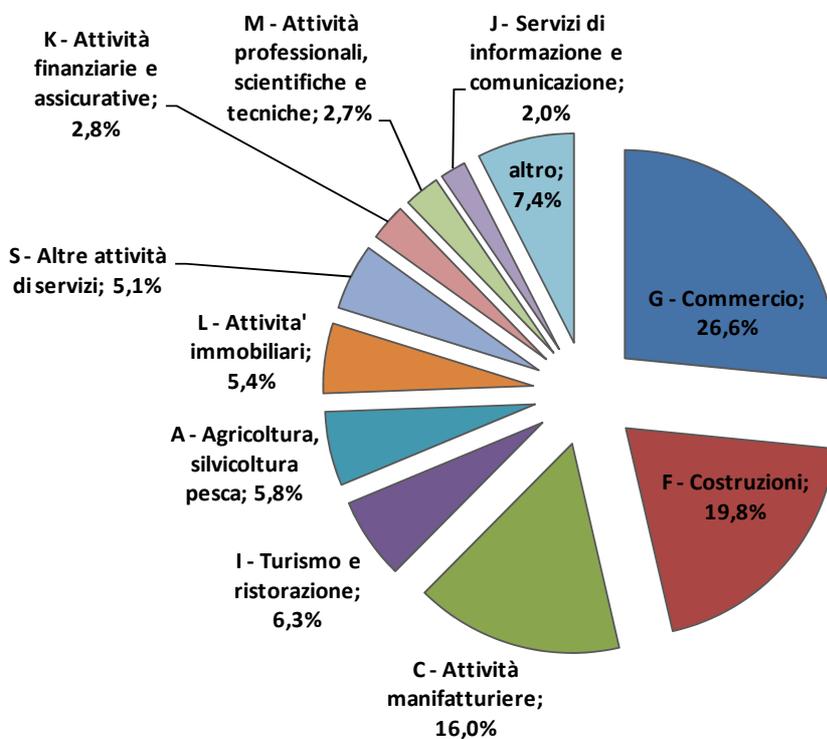
Fonte: infocamere, 2011

Fig. 2.3. Imprese attive per attività economica nella città di Vigevano



Fonte: infocamere, 2011.

Fig. 2.4. Imprese attive per attività economica a Vigevano e nei comuni limitrofi



Fonte: infocamere, 2011.

In primo luogo, emerge chiaramente la nota **vocazione produttiva/industriale** del sistema locale: circa 16% di imprese manifatturiere, contro una media del 13% in Lombardia e del 10,9% in provincia di Pavia. Questa caratterizzazione è data dalla presenza del **distretto [meccano]calzaturiero**. Si tratta di un sistema produttivo con radici che risalgono addirittura agli inizi del '900, particolarmente forte e florido, ma purtroppo entrato in una crisi strutturale che si protrae da tempo. Essa è in atto da almeno un decennio, e solo in parte può dirsi collegata al difficile momento congiunturale, essendo generata da dinamiche di altra natura.

Molte delle imprese locali non sono riuscite ad affrontare in modo sufficientemente convincente le sfide odierne dell'innovazione e della globalizzazione, incontrando molte difficoltà specie nel fronteggiare l'agguerrita concorrenza "low cost" del Far East asiatico. Le reti collaborative spesso sono rimaste sostanzialmente "corte" e troppo scarsamente ancorate ai mercati internazionali. Il timore è che calzaturifici e aziende di produzione di macchinari per questo comparto - che negli scorsi decenni hanno reso la zona di Vigevano un'area particolarmente agiata - difficilmente potranno rappresentare anche il futuro economico-occupazionale dell'area vigevanese, o quantomeno non ai livelli del passato.

Al tempo stesso, diversi segnali suggeriscono che è ragionevole ipotizzare che questa fase di profonda ristrutturazione - oltre al ridimensionamento del numero di imprese operanti nel settore - possa portare all'emergere di alcune imprese calzaturiere e/o meccano-calzaturiere eccellenti, fortemente internazionalizzate ed orientate all'innovazione. Fenomeno che per altro è già in atto.

Il problema è che questi embrioni di "eccellenza" fondano le base della rinascita proprio su un orientamento spiccatamente globale, su reti "lunghe" in Italia ed all'estero, su connessioni di conoscenza per l'innovazione che vanno oltre i confini del distretto. Ciò significa che difficilmente questo orientamento emergente potrà consolidarsi in assenza di collegamenti efficienti con punti esterni nevralgici, come il capoluogo milanese o, forse ancor più importante, un hub aeroportuale internazionale. Appare quindi evidente l'importante ruolo della superstrada verso Milano-Malpensa affinché questo distretto - indiscusso fiore all'occhiello del "made in Italy" - possa rilanciarsi prima che sia troppo tardi.

Un altro comparto storicamente importante per questo sistema locale sono le **costruzioni**. Anche in questo caso, si rileva però una crisi particolarmente pronunciata. Basti pensare che, attualmente, si contano circa 2.500 nuovi alloggi invenduti. Ancora una volta, l'interconnessione con il sistema della viabilità gioca

un ruolo particolarmente rilevante, specie se si pensa ai collegamenti con la città di Milano. Vigevano, considerando la sua felice collocazione geografica, può rappresentare un'importante alternativa per tutti coloro che lavorano nel capoluogo regionale, ma preferiscono evitare lo stress della metropoli cercando comunque una cittadina attrezzata, ben servita e moderna.

Ovviamente, tutto ciò ha senso solo in presenza di condizioni che rendano agevole il pendolarismo, o grazie ad un adeguato sistema di mezzi pubblici, oppure in virtù di una viabilità scorrevole. Ad oggi, mancano queste precondizioni. La situazione è critica specie per quanto concerne la circolazione stradale. Nonostante la vicinanza fra Vigevano e Milano – in linea d'aria, il confine della città del capoluogo lombardo dista solo 15km, il centro circa 30km – percorrere questo tragitto in automobile implica tempi inaccettabili, che in certi orari di punta possono arrivare ad un'ora e più. Se puoi si vuole arrivare in centro Milano in automobile e si sceglie un momento poco opportuno, non è raro toccare le due ore. Più o meno quanto ci metterebbe il campione del mondo di maratona a piedi.

Evidentemente, questa condizione riduce il livello di accessibilità della città di Vigevano e, quindi, il suo livello di appetibilità per tutti coloro che intendano sceglierla come propria residenza. L'impatto negativo del continuo rinvio dell'annunciata superstrada Vigevano-Milano sul settore edilizio è quindi evidente.

Anche il **commercio** è in difficoltà, specie per quanto concerne i piccoli negozi periferici. Lo si evince dalla tabella 2.6. e si hanno conferme anche dalle rilevazioni più recenti². Nella prima metà del 2011, in media ogni mese hanno chiuso 7 negozi. Fanno eccezione, gli esercizi del centro ed i locali per il divertimento lungo il fiume Ticino, il che lascia intuire potenzialità inespresse. Non a caso, a breve potrebbe nascere un nuovo centro commerciale – il progetto è molto concreto, seppur non ancora avviato – particolarmente grande e che dovrebbe nascere nella zona a nord, a ridosso delle vie che portano a Abbiategrasso e Milano. Evidentemente, a fronte dei benefici che questo progetto può portare, è pressochè certo che il concretizzarsi di questa iniziativa andrebbe ad incidere in modo rilevante sulla concessione delle vie in questione, aggravandola ulteriormente.

² Fanno eccezione gli esercizi "misti", tipicamente centro commerciali di medio-grandi dimensioni.

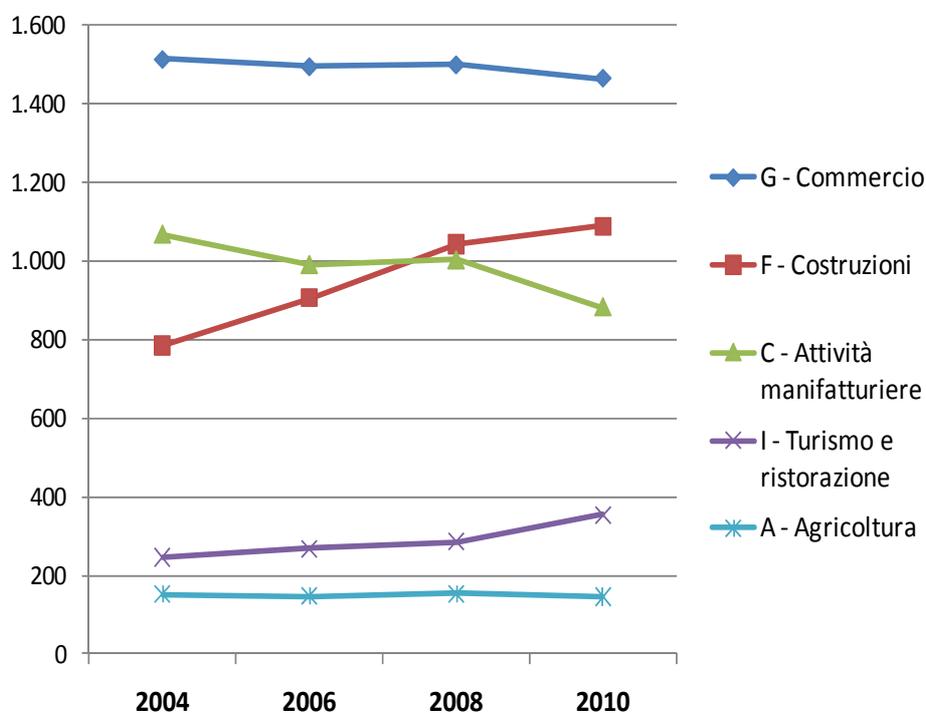
Tab.2.4. Commercio al dettaglio ed esercizi di vicinato a Vigevano

anno	ALIMENTARI		NON ALIMENTARI		MISTI	
	Numero	Superficie (mq)	Numero	Superficie (mq)	Numero	Superficie (mq)
2006	165	5.186	725	46.867	140	6.394
2007	156	4.740	710	46.792	143	6.771
2008	157	4.822	702	46.945	143	7.261
2009	151	4.769	678	44.634	146	7.138

Fonte: Ministero dello sviluppo economico- Osservatorio Nazionale del Commercio

Nel complesso, Vigevano appare quindi come una città alla ricerca di una nuova vocazione. Lo si intuisce dai dati circa l'andamento nel tempo del numero di imprese attive nei principali comparti per questo territorio – vedi figura 2.5. – ma si hanno numerosi elementi di conferma in questa direzione anche e soprattutto alla luce delle interviste e dei focus group svolti nel corso di questo studio.

Fig. 2.5. Imprese attive a Vigevano: trend temporale dei principali macro-settori



Fonte: infocamere, 2011.

Considerando la figura 2.5., non deve trarre in inganno la curva relativa alle costruzioni: essa riflette semplicemente la drastica riduzione della dimensione media delle aziende. Le aziende più strutturate chiudono o perdono dipendenti, mentre cresce il cosiddetto “popolo delle partite IVA”, spesso composto da personale che ha perso il posto di lavoro e che cerca autonomamente impiego passando da un cantiere ad un altro.

Per individuare nuove vocazioni, occorre cercare altrove. Come già accennato in precedenza, è plausibile che diverse imprese del comparto manifatturiero – fra quelle più innovative ed orientate all'internazionalizzazione - riescano a rilanciarsi ed a rileggere in chiave moderna la vocazione calzaturiera/meccano-calzaturiera. Ma è altresì probabile che tale sistema produttivo sia destinato ad assestarsi su dimensioni ben più piccole rispetto al passato, in quanto a volumi complessivi di fatturato ed a livelli occupazionali.

Una possibile vocazione emergente può essere rintracciata nel **turismo-ristorazione**. I dati riportati in tabella 2.5 e 2.6. evidenziano che si tratta ancora di un settore poco sviluppato, sia in termini di infrastrutture ricettive, sia con riferimenti all'effettivo numero di arrivi e presenze di turisti.

Tuttavia, molti elementi suggeriscono che sia possibile, e ragionevole, lavorare in questa direzione. La città di Vigevano offre diverse attrattive di pregio - a partire dalla notissima piazza e dal castello visconteo, ma non solo - , l'area della Lomellina offre un paesaggio caratteristico con una delle densità di castelli più elevata d'Italia, il parco del Ticino è per gli amanti della natura una risorsa di assoluta qualità, e così via.

Le recenti iniziative a matrice turistico-culturale che, con coraggio, hanno puntato in modo deciso su queste potenzialità - fino ad oggi sostanzialmente inespresse - hanno ottenuto risultati più che incoraggianti. Basti pensare all'iniziativa “*Vigevano e Leonardo*”, la quale ha superato i 150.000 visitatori.

Anche in questo caso, per evidenti motivi, un rafforzamento dei collegamenti con il nord della Lombardia appare una precondizione ineludibile affinché i segnali positivi possano effettivamente condurre ad una crescita del settore ed ad un suo consolidamento in senso stretto.

Tab.2.5. Capacità ricettiva di Vigevano e dei comuni limitrofi

		Vigevano	Cassolnovo	Gravellona Lomellina	Cilavegna	Parona	Mortara	Gambolò	Borgo San Siro	TOTALE
N° esercizi ricettivi	Esercizi di eserc. Alberghieri	4	0	1	0	1	5	3	0	14
	Eser. complementari (dal 2006)	0	0	0	0	1	2	2	0	5
	Totale generale esercizi	4	0	1	0	2	7	5	0	19
	Totale Bed&Breakfast (dal 2006)	7	0	0	0	0	0	0	0	7
Esercizi alberg.	Camere	116	0	8	0	9	82	28	0	243
	Bagni	121	0	8	0	9	84	29	0	251
Letti	Esercizi di eserc. Alberghieri	225	0	14	0	14	135	46	0	434
	Eser. complementari (dal 2006)	0	0	0	0	32	25	24	0	81
	Totale generale esercizi	225	0	14	0	46	160	70	0	515
	Totale Bed&Breakfast (dal 2006)	33	0	0	0	0	0	0	0	33
	Totale altri alloggi privati (dal 2006)	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Fonte: Istat, Movimento degli esercizi ricettivi, 2010.

Tab.2.6. Flussi turistici a Vigevano, Garlasco, Mortara: arrivi e presenze.

Italiani		Stranieri		Totale	
Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze	Arrivi	Presenze
3.385	9.260	1.281	2.963	4.666	12.223

Fonte: Istat, 2009.

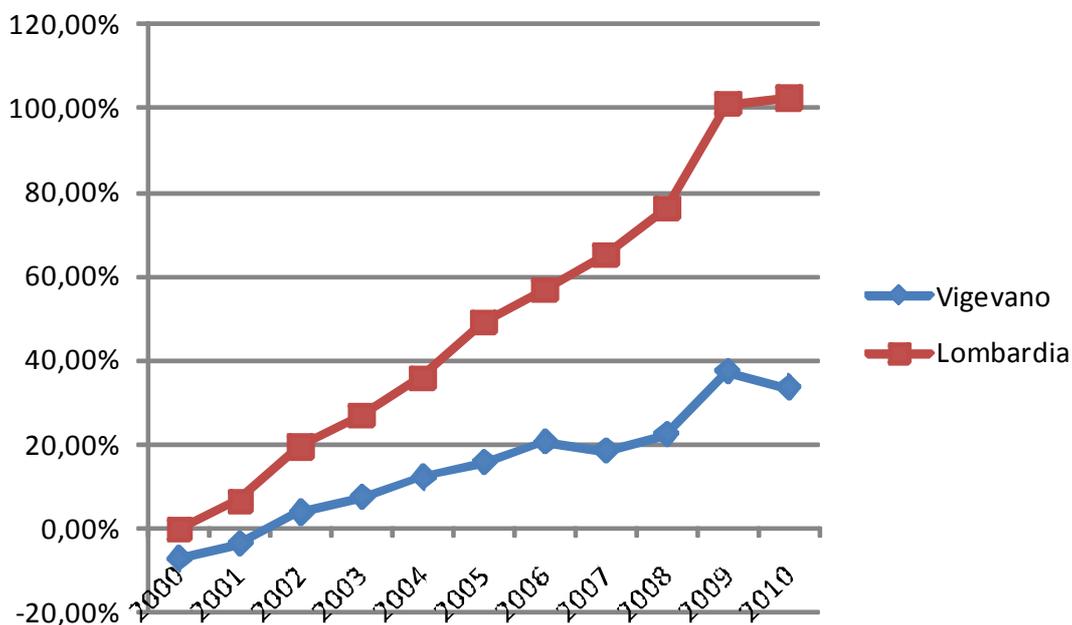
Puntare su turismo, cultura e ristorazione significa fare leva su un'ulteriore condizione favorevole. Azioni di sviluppo locale incentrate su questi presupposti possono infatti valorizzare numerose interconnessioni con altre filiere. Ci si riferisce anzitutto al **comparto agro-alimentare**, particolarmente importante specie considerando pure il territorio circostante alla città di Vigevano. Esso è sempre stato in qualche misura oscurato dalla predominante vocazione industriale, nonostante alcune produzioni di assoluta eccellenza. Basti pensare – a titolo esemplificativo - al riso. In questo senso, l'area di Vigevano è infatti una delle aree più importanti a livello europeo sia per quantità che per qualità. Il tentativo di concretizzare, ed in modo incisivo, l'interconnessione fra turismo e comparto agroalimentare è ad esempio testimoniata da "Slow Rice", una fiera originale che combina diversi momenti della cultura del riso – degustazioni e vendita, ma anche dibattiti, spettacoli, mostre, ecc. – che, per quanto giunta nel 2011 solo alla seconda edizione, sta già diventando un punto di riferimento a livello nazionale.

Si riportano infine alcuni altri dati utili a delineare il quadro socio-economico vigevanese nel suo complesso. Al 31.12.2010, l'entità dei **depositi bancari** - una delle misure che in qualche misura forniscono indicazioni circa il livello di ricchezza della popolazione - nella città di Vigevano può dirsi pari a 891,3 milioni di euro. Se si considera la curva di crescita nel tempo rispetto al dato regionale – variazioni su base dato 2000 – è evidente come questa città risenta della recente crisi congiunturale in modo ancor più pronunciato rispetto alla media lombarda (vedi figura 2.7).

Negli ultimi anni, il divario rispetto al benchmark regionale è ancor più accentuato nel caso degli **impieghi bancari**, come si evince dalla figura 2.8. Gli istituti bancari locali sembrano sempre più attenti nell'erogare credito e l'entità di finanziamenti concessi è sempre più bassa. Ciò contribuisce ad accentuare le difficoltà delle aziende locali in crisi, sempre più in attesa di interventi infrastrutturali che possano agevolare gli sforzi intrapresi per rilanciarsi.

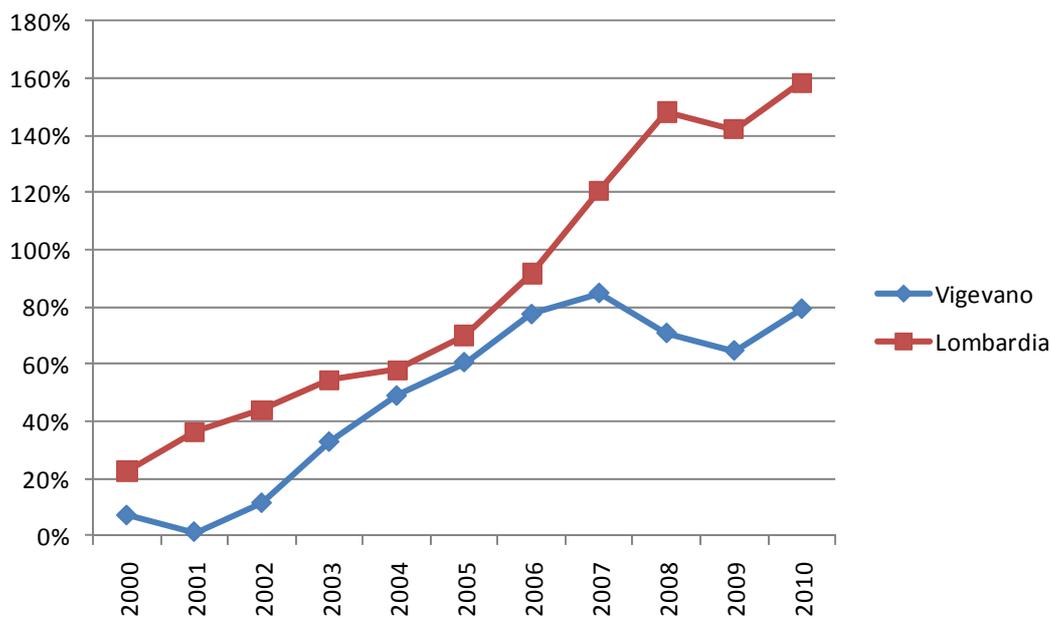
Le considerazioni sopra riportate sembrano trovare elementi di conferma anche osservando, in figura 2.9., l'andamento nel tempo del numero di **sportelli bancari** presenti a Vigevano.

Fig. 2.6. La crescita nel tempo dei Depositi Bancari nella città di Vigevano ed in Regione Lombardia: variazione percentuale nel tempo (base: dato 2000)



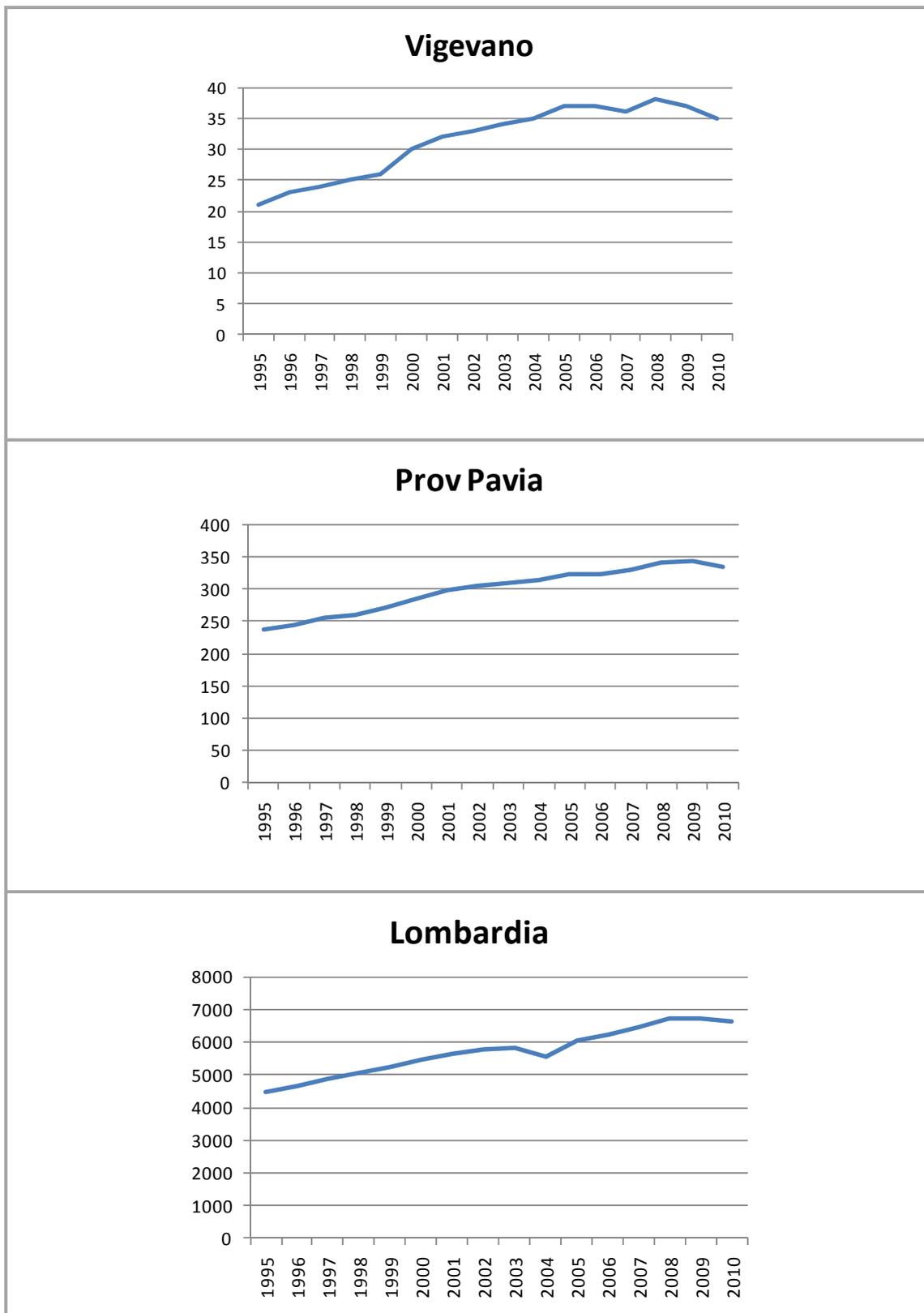
Fonte: Banca d'Italia (2011).

Fig.2.7. La crescita nel tempo degli Impieghi Bancari nella città di Vigevano ed in Regione Lombardia: variazione percentuale nel tempo (base: dato 2000)



Fonte: Banca d'Italia (2011).

Fig. 2.8. Numero di sportelli bancari a Vigevano: andamento temporale e confronto con il trend provinciale e regionale



Fonte: Banca d'Italia (2011).

3.

VIGEVANO RISPETTO AL SISTEMA DI MOBILITÀ IN PROVINCIA DI PAVIA: INQUADRAMENTO GENERALE

Dopo aver delineato alcune delle principali caratteristiche del tessuto socio-economico, appare utile tracciare un quadro d'insieme circa il sistema di mobilità che ruota attorno a Vigevano.

Come premessa, è utile ricordare il fatto che si tratta di un'area collocata in una posizione geografica potenzialmente molto favorevole, al centro di un quadrilatero ideale fra Milano, Piacenza, Genova e Torino, nonché vicino all'intersezione fra il corridoio europeo 5 "Lisbona-Kiev" ed il corridoio europeo 24 "Rotterdam-Genova". Il sistema di mobilità di questo territorio, fino ad oggi, non sembra però aver valorizzato appieno questa opportunità.

In termini generali, la dotazione infrastrutturale della Provincia di Pavia può in prima istanza essere riepilogata grazie ai dati ufficiali proposti in tabella 3.1. Questi lascerebbero intendere una situazione più che adeguata a livello stradale, mentre si registra una decisa involuzione, rispetto al quadro regionale e nazionale, a livello ferroviario.

Tab 3.1. Indicatori di dotazione infrastrutturale dell'Istituto Guglielmo Tagliacarne

	RETE STRADALE				RETE FERROVIARIA			
	2001	2007	2009	Δ'01-'09	2001	2007	2009	Δ'01-'09
BG	87,9	88,36	88,6	0,80%	49,84	46,9	45,5	-8,71%
BR	108,14	118,79	117,9	9,03%	58,64	64,4	56,7	-3,31%
CO	54,46	49,22	48,7	-10,58%	60,93	60,54	58,7	-3,66%
CR	75,33	63,5	61,3	-18,62%	134,05	110,49	100,5	-25,03%
LE	55,24	34,27	33,8	-38,81%	105,39	104,52	94,2	-10,62%
LO	129,01	147,94	147,1	14,02%	104,47	101,42	106,5	1,94%
MN	75,91	69,45	69,4	-8,58%	87,67	51,16	71	-19,01%
MI	78,78	87,24	89,2	13,23%	86,05	77,4	117,4	36,43%
PV	111,37	115,9	118,4	6,31%	112,71	102,08	92,0	-18,37%
SO	52,93	38,29	37,4	-29,34%	67,95	70,94	75,1	10,52%
VA	56,28	56,04	57,2	1,63%	123,22	125,37	100,2	-18,68%
<i>Lombardia</i>	<i>85,3</i>	<i>84,69</i>	<i>82,2</i>	<i>3,77%</i>	<i>87,1</i>	<i>78,08</i>	<i>84,3</i>	<i>3,32%</i>
<i>Italia</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>		<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	

Fonte, Istituto Tagliacarne, 2009, 2007, 2001

In realtà, il problema della Provincia di Pavia non è tanto l'estensione della rete provinciale, peraltro piuttosto capillare. Le reale criticità si manifesta considerando la vetustità ed i fabbisogni di manutenzione del sistema. A livello quantitativo - ossia in termini di "numero di chilometri di strade e ferrovie" - la situazione appare buona, tuttavia la capacità di tali vie nel sostenere traffici sostenuti è invece piuttosto modesta. In altre parole, si hanno molte strade secondarie e - specie rispetto ad altri contesti comparabili - ben poche strade ad alta scorribilità.

Vigevano e la Lomellina non fanno eccezione. Anzi, si può affermare che proprio in questa porzione della provincia tale criticità diventa particolarmente evidente ed avvertita da popolazione ed imprese. Emblematico, ad esempio, il caso delle **autostrade**. La Provincia di Pavia probabilmente non ha di che lamentarsi sotto questo punto di vista. La A7 e la A21 "tagliano" verticalmente ed orizzontalmente il territorio creando una connessione diretta con Milano a nord, Genova a sud, Torino ad ovest e Piacenza ad Est. Tuttavia, tali autostrade tagliano completamente fuori Vigevano e Mortara.

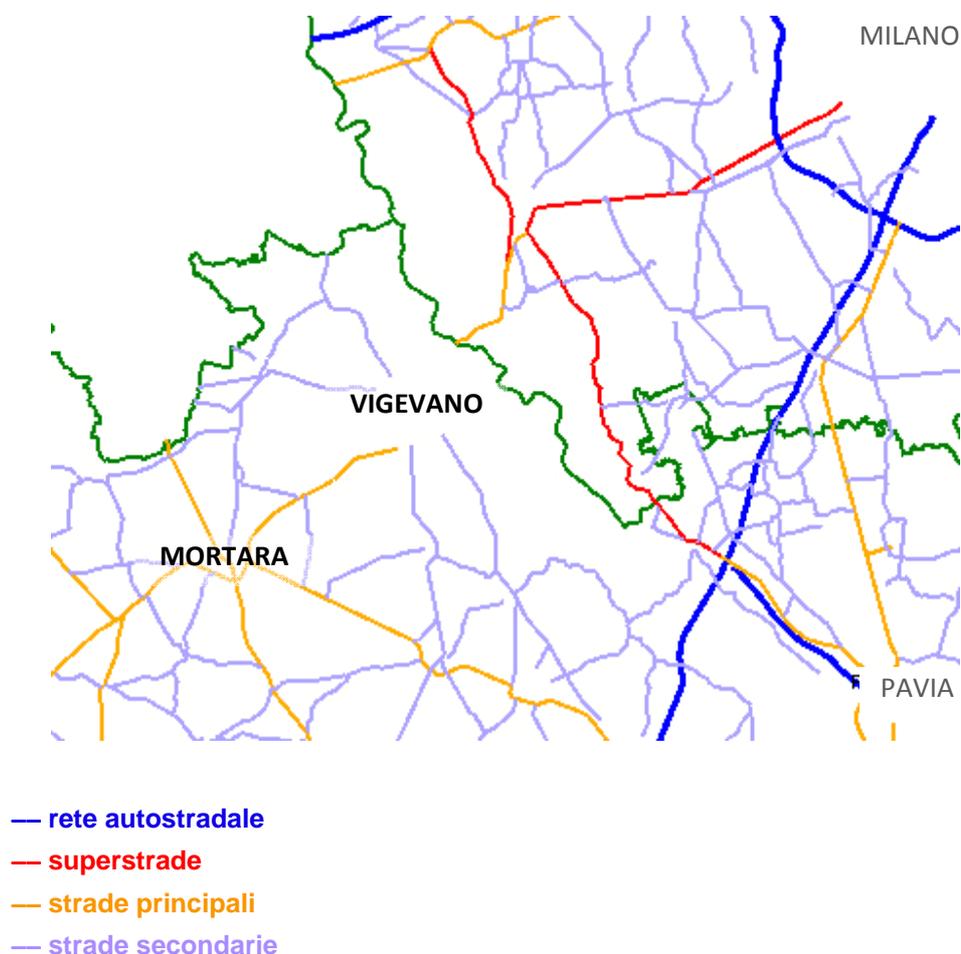
Discorso analogo concerne la questione relativa ai **ponti**. In una provincia divisa in tre sub-aree da due grandi fiumi come il Po ed il Ticino, questa dimensione infrastrutturale è di particolare importanza. Ancora una volta, il problema principale concerne l'inadeguatezza dell'esistente, più che la mancanza in senso assoluto di un numero sufficiente di infrastrutture. A Vigevano, questa criticità sembrerebbe in via di risoluzione grazie al progetto, già entrato in fase esecutiva, per un nuovo ponte. Tuttavia, alcuni problemi stanno rinviando la partenza dei lavori ed i timori, fra popolazione e tessuto imprenditoriale, circa il fatto che questi ritardi possano protrarsi indefinitamente sono sempre più diffusi.

L'urgenza per la Lomellina di sviluppare il proprio sistema infrastrutturale di mobilità si accentua se si considera l'opportunità **Expo 2015**. Questa non deve essere analizzata meramente come evento a sè, per quanto importante, ma anche in chiave prospettica. L'area dell'esposizione lascerà in eredità numerosi ed importanti nuovi insediamenti produttivi ed abitativi. Ciò significa che vi è l'esigenza di agevolare i collegamenti della Lomellina, e della provincia di generale, con l'hub di Malpensa, nonché con l'importante area produttiva ed economica a nord-ovest di Milano. Si pensi inoltre al forte legame fra il tema dell'Expo 2015 -

“Nutrire il pianeta” – e la spiccata eccellenza agroalimentare lomellinese rappresentata, in primis, dal riso.

La **mappa della rete stradale** in Lomellina è rappresentata in figura 3.1. Oltre ad evidenziare un baricentro sulla città di Mortara, essa sottolinea quanto già sopra richiamato: la sostanziale carenza in termini di strade ad alta percorrenza – e nessuna “superstrada” – che si aggrava considerando i collegamenti verso Milano e verso lo scalo aeroportuale di Malpensa.

Fig 3.1. Infrastrutture in Lomellina: Mappa della rete stradale



La situazione non migliora considerando il **trasporto su rotaia**. Sotto questo punto di vista, il sistema mostra carenze a differenti livelli, tanto in termini di trasporto persone quanto con riferimento alla mobilità delle merci. La situazione è poi aggravata dal fatto che si tratta di linee con capacità di tracce relativamente limitata, nonché caratterizzate da strutture e tecnologie piuttosto obsolete. Alcuni recenti progetti mirano ad attenuare i “colli di bottiglia” che attualmente caratterizzano le linee di accesso alle zone con alta vocazione logistica – ad esempio a Mortara – ed alla elettrificazione dei binari (in alcune tratte). Si parla in particolare del potenziamento della linea ferroviaria verso Milano mediante il raddoppio della linea tra le stazioni di Milano-S. Cristoforo e Mortara. Per quanto tale progetto possa dirsi in linea con le previsioni per quanto riguarda gli aspetti procedurali, si registra però una sospensione delle attività. In ogni caso, l'impressione è che nel complesso questi interventi appaiono insufficienti, quantomeno si avverte l'esigenza di non ritardarli ulteriormente.

In assenza di interventi di questo tipo, appare difficile attivare un percorso di sviluppo sociale (aumento della popolazione) ed economico (rilancio del tessuto imprenditoriale) per un sistema locale che, nonostante le difficoltà derivanti dalla crisi in atto, presenta grandi potenzialità.

In sintesi, le principali criticità concernono l'ammodernamento delle infrastrutture e il rafforzamento delle connessioni con il nord della Lombardia. Raggiungere importanti città come Como, Varese e, soprattutto, Milano è piuttosto difficoltoso per chi parte da un comune della Lomellina, nonostante una vicinanza geografica che lascerebbe intuire tempi di percorrenza ben più bassi. Si avverte la mancanza di una bretella stradale ad alta velocità di percorrenza a sud del capoluogo lombardo. Senza di essa, nel transito fra nord e sud della Lombardia è inevitabile scontrarsi con le consistenti difficoltà della tangenziale milanese.

La tabella 3.2. mostra un riepilogo circa i **principali progetti di sviluppo infrastrutturale** – a differenti livelli di avanzamento – che attualmente riguardano, più o meno direttamente, Vigevano e l'area circostante. Le iniziative censite sembrerebbero piuttosto allineate rispetto alle effettive urgenze del territorio.

Il problema è che si tratta in molti casi di progetti ad uno stadio troppo embrionale, oppure alla fase esecutiva ma messe in *stand-by*. Si pensi, ad esempio, al caso limite del ponte sul Ticino, dove tutto è pronto per l'inizio dei lavori ma alcuni problemi a

livello di appalto ne stanno ritardando la partenza. Oppure, al caso emblematico della Tromello-Mortara, dove – in virtù di una urgenza infrastrutturale non più rinviabile – è intervenuto direttamente il Polo Intermodale di Mortara per finanziare l’opera.

Alla luce delle considerazioni finora sviluppate, è possibile articolare le iniziative riepilogate in tabella 3.2. secondo tre livelli di priorità:

- **Priorità 1:** Superstrada “Vigevano-Malpensa-Milano” & nuovo ponte sul Ticino a Vigevano;
- **Priorità 2:** prolungamento TEM fino a Boffalora (sinergico/complementare rispetto alla superstrada vigevano-malpensa-milano); Autostrada Broni-Mortara;
- **Priorità 3:** altri interventi.

Tab. 3.2. Principali progetti per lo sviluppo del sistema di mobilità a Vigevano

	PROGETTO	DESCRIZIONE SINTETICA	STATO AVANZAMENTO LAVORI
1	Collegamento tra la SS 11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tang.Ovest di Milano con varinate 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 Boffalora-Malpensa 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 Milano-Varese (tratto Milano – Busto Arsizio).	In stand-by
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. 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 Nel corso del 2012 saranno avviati i lavori
3	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.	Progettazione definitiva Inizio previsto dei lavori non rispettato; il nuovo inizio è previsto nel 2012. 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

	PROGETTO	DESCRIZIONE SINTETICA	STATO AVANZAMENTO LAVORI
4	Polo Logistico Integrato di Mortara	(vedi sezione 3.4)	Da 11°RDM AQST Concluso 1°Lotto Intermodalità Da DSA 2012 Nel 2012 si concretizzerà il potenziamento delle opere di raccordo ferroviario del terminal
5	Potenziamento della linea ferroviaria Milano-Mortara.	raddoppio (45 Km.) della linea tra le stazioni di Milano S. Cristoforo e Mortara; realizzazione di tre nuove fermate con relativi parcheggi; nuova stazione a Porta Romana; nuova sottostazione a Vermezzo; eliminazione di tutti i passaggi a livello e la realizzazione di opere sostitutive.	In linea con le previsioni per quanto riguarda gli aspetti procedurali (pubblicazione del bando di Gara per la realizzazione delle barriere fonoassorbenti) relativamente alla tratta Milano – Albairate (IF 8.1 – lotto 2). Sospensione delle attività a seguito dell’inserimento da parte di RFI dell’intervento tra quelli programmati oltre il 2011, per la tratta Albairate – Parona (IF 8.2).
6	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 Paullese e la A1 (all’altezza di 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,...).	Progettazione esecutiva. 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
7	SP ex 211 della Lomellina: Variante Ovest di Mortara lotto 1	Il tracciato attuale della SP ex SS 211 penetra nel centro cittadino di Mortara e prosegue il suo percorso attraversando l’abitato di Albanese. L’obiettivo della variante è principalmente quello di migliorare e velocizzare la percorrenza dei flussi di traffico provenienti dal contesto territoriale lomellino, che vede il fiorire di iniziative di varia natura che si stanno avviando nell’ambito extraurbano di Mortara, prima fra tutti la realizzazione del Polo Logistico.	Previsioni I semestre 2011 Fine lavori (30 aprile) I lavori si concluderanno entro il 2011
8	SP ex 211 della Lomellina: Variante Ovest di Mortara lotto 2	L’obiettivo è migliorare e velocizzare la percorrenza dei flussi di traffico provenienti dalla Lomellina. Il tracciato attuale della SP ex SS 211 entra nel centro cittadino di Mortara e prosegue il suo percorso attraversando l’abitato di Albanese. Il progetto prevede la riqualifica del tratto stradale della SP ex SS 211, da Sud verso Nord, con una variante ad Ovest di Mortara tra la SP ex SS 596 in direzione Candia Lomellina e la stessa SP ex SS 211 in direzione di Albanese	I lavori sono iniziati il 30 luglio 2010 ed al 31 dicembre 2010 hanno raggiunto una percentuale d’avanzamento pari al 15% I lavori dovrebbero essere conclusi entro il 2011
9	sp ex ss 35 dei giovi – sp ex ss 211 della Lomellina - sp ex ss 412 della valle tidone – ristrutturaz.ponti	Il progetto prevede il consolidamento della struttura delle pile e il relativo impalcato dei ponti nei comuni di: Bastida Pancarana (SP ex SS 35)Pieve del Cairo (SP ex SS 211)Pieve Porto Morone (SP ex SS 412).	Esecuzione lavori

Fonte: adattamento da “La mobilità in provincia di pavia e il ruolo delle strutture logistiche”, rapporto 2011, Camera di Commercio di Pavia.

In virtù dei dati raccolti, la principale priorità è quindi l'effettiva realizzazione in tempi brevi della superstrada Vigevano-Malpensa-Milano – assieme al ponte sul Ticino, quale intervento strettamente sinergico e complementare – che per questa ragione sarà oggetto di specifico approfondimento nelle sezioni 4 e 5. Questa parte continua proponendo alcune brevi considerazioni circa alcuni altri progetti di sviluppo infrastrutturale che possono dirsi strettamente interdipendenti rispetto alla superstrada sopra citata: il ponte sul Ticino, la TEM, l'autostrada Broni-Mortara, il polo logistico di Mortara.

3.1. Il nuovo ponte sul fiume Ticino a Vigevano

Il progetto per un nuovo ponte sul Ticino a Vigevano può dirsi strettamente sinergico e complementare rispetto alla superstrada verso Milano e verso l'aeroporto di Malpensa, in quanto rappresenta un passaggio fondamentale per agevolare l'uscita dalla città verso nord. Non a caso, si tratta di un progetto incluso nell'Accordo di Programma Quadro "Malpensa 2000", nel quadro dei lavori di adeguamento e potenziamento della SP ex SS 494 "Vigevanese" correlati al raddoppio ferroviario della linea Milano-Mortara.

Ad oggi, linea ferroviaria e statale utilizzano lo stesso ponte, costruito nel '800. L'idea è quella di riservare l'attuale struttura al solo passaggio ferroviario - che in seguito al progetto di raddoppio dei binari andrebbe a saturarne la capacità - e destinare un nuovo ponte – posto a circa 235 metri da quello oggi esistente - alla sola mobilità stradale. Il tracciato previsto dal progetto prende origine dall'attuale S.S. 494, se ne discosta per il nuovo attraversamento del fiume Ticino e ne riprende infine il tracciato sulla sponda nel comune di Abbiategrasso. Sono previsti anche i necessari raccordi con la viabilità ordinaria.

Si tratta di un'iniziativa di cui si parla da molto tempo - i primi progetti risalgono al 1994 - , ormai giunto alla fase di esecuzione dei lavori. Purtroppo, questi ultimi, di fatto non ancora avviati, si sono arenati a causa di alcuni problemi emersi nel corso della gara di appalto. Al momento la situazione appare complessa e, nonostante vi sia ottimismo sull'apertura dei cantieri a breve termine, diversi elementi di incertezza creano preoccupazione per un intervento infrastrutturale estremamente importante per Vigevano e la Lomellina in generale. Un intervento strettamente collegato con il progetto di superstrada verso Malpensa e Milano, in quanto ne rappresenta, di fatto, la "porta di uscita" da Vigevano verso nord. E' prioritario riuscire a sbloccare questo *empasse* ed avviare i lavori quanto prima.

3.2. Il prolungamento della TEM

La Lomellina segue con attenzione anche gli sviluppi del progetto TEM (Tangenziale est esterna di Milano). Il progetto mira all'alleggerimento dell'attuale tangenziale ed alla miglior distribuzione del traffico dei principali assi di scambio da e per Milano. La grande attenzione verso questo progetto nasce dal fatto che - oltre al tracciato già pianificato - è in discussione un possibile prolungamento che da Melegnano arriva prima a Binasco e poi a Boffalora. Evidentemente, questa ipotesi si intreccia con il progetto di Superstrada Vigevano-Malpensa-Milano.

Questo possibile ampliamento della TEM purtroppo però ad oggi è solo un'ipotesi. Se non si riuscisse ad agire in questa direzione, si perderebbe una grande occasione per attenuare i disagi avvertiti da popolazione ed imprese di Vigevano e per potenziare il livello di interconnessione fra il sistema instrutturale del nord Italia ed il Polo Logistico di Mortara. Questa situazione di estrema incertezza rende ancor più importante la necessità di presidiare con attenzione le sorti della superstrada Vigevano-Malpensa-Milano.

3.3. L'autostrada Broni-Mortara

Il progetto per una autostrada Broni-Mortara - i cui lavori dovrebbero prendere il via nel 2012 - può svolgere un ruolo importante nello sviluppo infrastrutturale del territorio di Vigevano e per la Lomellina in genere. Ciò andrebbe a sanare l'anomalia relativa alla mancanza di un casello autostradale nelle immediate vicinanze di un polo industriale che, nonostante la crisi citata in sezione 2, continua a ricoprire un ruolo importante per il territorio³.

L'intervento, di circa 50 km, ha inizio sull'autostrada A21 Torino-Piacenza a circa 6 km a ovest dell'esistente svincolo di Broni e prosegue in direzione nord-ovest fino alla A7 Milano-Genova, nei pressi di Gropello Cairoli, per poi procedere, sempre in direzione ovest/nord-ovest, fino alla SS494 ad ovest di Castello d'Agogna fino all'innesto con l'autostrada A26 Genova Voltri-Gravellona Toce.

Per quanto importante, questo progetto appare per Vigevano meno rilevante rispetto alla superstrada verso Malpensa e Milano. Ciò in virtù di due principali considerazioni. La prima è che, alla luce delle analisi svolte - vedi sezione 1 - ed in

³ Ad oggi il casello più vicino a Vigevano è Gropello Cairoli, sulla A7 Milano-Genova, che dista circa 21km su strade solo in parte a scorrimento veloce.

seguito al confronto con esperti ed opinion leaders attivato nel corso di questo studio, continua a rimanere prioritario migliorare in tempi brevi i collegamenti con il Nord della Lombardia, situazione solo indirettamente migliorata dalla Broni-Mortara (pensata per gestire anzitutto altre problematiche di altra natura).

In secondo luogo, il progetto non prevede un casello autostradale per Vigevano, né – allo stato attuale – una superstrada di raccordo fra la città stessa ed il raccordo più vicino. Evidentemente, in queste condizioni c'è il rischio che la situazione, rispetto allo stato attuale, migliori di ben poco per Vigevano. Inoltre, restano comunque vive diverse perplessità, specie di natura ambientale, espresse da alcuni stakeholders.

3.4. Il polo logistico di Mortara

Le sorti del nuovo importante polo logistico intermodale di Mortara sono evidentemente intrecciate, nel bene e nel male, con quelle dei possibili sviluppi del sistema di mobilità della Lomellina, e quindi attentamente monitorate da cittadini ed imprese di Vigevano. Da un lato, le potenzialità del Polo potranno esprimersi compiutamente solo se si riuscirà a accrescere la capacità del trasporto ferroviario e la fluidità del sistema viario. Dall'altro, senza attivare iniziative in questa direzione, il rischio è che lo sviluppo del Polo vada ad aggravare significativamente il già elevato livello di congestione del sistema di mobilità di persone e merci, specie a livello stradale. Ancora una volta, è ragionevole ipotizzare che questo effetto possa essere sentito soprattutto nella mobilità verso il nord della Lombardia.

Il Polo Logistico di Mortara rappresenta una realtà assolutamente strategica in provincia di Pavia, e non solo, per almeno tre ragioni. La prima è che si tratta di uno dei centri più importanti, sia per capacità logistica che per modernità delle tecnologie a disposizione⁴. In secondo luogo, è l'unico polo intermodale in senso stretto della provincia di Pavia. Infine, esso è un polo "pensante", nel senso che è sede tanto della struttura operativa quanto di quella gestionale/direzionale, a differenza della maggioranza dei centri presenti nel territorio che rappresentano solo terminali puramente operativi di reti baricentrate altrove.

L'interconnessione fra questo polo ed il sistema della mobilità va analizzato anche e soprattutto su scala nazionale ed internazionale. Su scala nazionale, il progetto è

⁴ La struttura si estende per oltre 600.000 m² divisi in aree dedicate ai servizi logistiche, in aree ad uso pubblico e alla viabilità primaria. La capacità produttiva di questa struttura è stimata in circa un milione e mezzo di tonnellate di traffico intermodale all'anno.

Tab. 3.3. Bacino di utenza potenziale del Polo Logistico di Mortara – Lomellina.

PROVINCE	N° COMUNI	POPOLAZIONE	SUPERFICIE (kmq)
ALESSANDRIA	187	438.513	3.450
AOSTA	18	24.831	437
ASTI	111	218.894	1.417
BERGAMO	91	701.163	707
BIELLA	82	186.698	913
COMO	86	500.361	516
CREMONA	49	239.874	681
CUNEO	35	126.019	543
GENOVA	33	758.758	1.015
LECCO	52	217.273	267
LODI	61	225.825	784
MONZA E BRIANZA	53	764.700	382
MILANO	136	3.228.677	1.594
NOVARA	88	368.864	1.342
PIACENZA	34	259.492	1.524
PAVIA	190	544.230	2.967
SAVONA	2	19.188	58
TORINO	174	1.913.089	2.526
VARESE	134	871.817	1.115
VERBANO-CUSIO-OSSOLA	43	112.841	733
VERCELLI	72	177.272	1.662
TOTALE	1.731	11.898.379	24.632

Fonte: elaborazione Uniontrasporti - dati Istat 2009.

Anche in questo, i dati convergono nel sottolineare l'esigenza per la Lomellina di potenziare i collegamenti verso l'esterno, specie verso le province più a nord della Lombardia. Ad esempio, il grafico di figura 3.3. evidenzia bene come il tempo medio per arrivare all'aeroporto di Malpensa sia di poco inferiore alle due ore, oggettivamente troppo per una distanza in linea d'aria pari a circa 48 km.

4.

IL PROGETTO DI SUPERSTRADA VIGEVANO-MALPENSA-MILANO

Le evidenze rilevate nella sezione precedente convergono, in sintesi, nel sottolineare l'importanza di potenziare i collegamenti fra l'area di Vigevano ed il nord della Lombardia. In particolare, verso la città di Milano e lo scalo aeroportuale Milano-Malpensa. Le peculiarità del tessuto socio-economico di questo territorio ed i trend evolutivi in atto, riepilogati in sezione 2, non fanno che rendere ancora più urgente tale istanza. Si tratta di una questione particolarmente attuale e rilevante.

L'aeroporto di Malpensa è un hub internazionale che dista 36,5 km in linea d'aria da Vigevano. Una distanza relativamente modesta. Basti pensare che è inferiore ai circa 41 km che separano lo scalo dalla città di riferimento, ossia Milano. Eppure, i tempi di percorrenza da Vigevano a Malpensa in automobile raramente sono inferiori all'ora. In alcune fasce orarie di punta dei giorni feriali non è raro impiegare quasi il doppio. Le tempistiche sono analoghe per raggiungere la città di Milano partendo dalla vicina Lomellina (meno di 30km da Vigevano). Questa situazione fa perdere ogni anno importanti opportunità di sviluppo per il sistema locale in oggetto, decisamente penalizzato rispetto ad altre aree lombarde nei pressi di Milano meglio servite a livello infrastrutturale.

Tale problematica è peraltro ben chiara da tempo a policy makers ed esperti del territorio, e non mancano iniziative in questa direzione. Il problema è presidiarne l'effettiva realizzazione e garantire che si tratti di interventi effettivamente in grado di migliorare l'esistente, sulla base di un adeguato bilanciamento "costi-benefici". In questa parte del documento si approfondisce un importante progetto di sviluppo infrastrutturale espressamente pensato per dare una risposta alle criticità sopra riepilogate, al fine di valutarne e quantificarne l'effettivo impatto ed il valore aggiunto rispetto alla situazione in essere.

4.1. Superstrada “Vigevano-Malpensa-Milano”: breve descrizione del progetto

Il progetto approfondito in questa sezione concerne il collegamento tra la SS11 “Padana Superiore” a Magenta e la Tangenziale ovest di Milano, con variante di Abbiategrasso sulla SS494 e con adeguamento in sede fino al nuovo ponte sul fiume Ticino di Vigevano. In breve, “superstrada Vigevano-Malpensa-Milano”.

Tale iniziativa è inserita in un più ampio insieme di opere finalizzate al miglioramento della viabilità dal bacino sud-ovest milanese verso l’aeroporto di Malpensa, a seguito della messa in esercizio del tratto Malpensa-Boffalora nel marzo del 2008.

Si tratta di un intervento basato su tre tratte che convergono e si uniscono all’altezza del comune di Albairate, secondo la pianimetria riportata in figura 4.1. Nello specifico:

- La **tratta “A”** è compresa tra la SS 11, in comune di Magenta (Boffalora, dove parte una strada ad alta velocità di percorrenza verso Milano-Malpensa) e l’interconnessione verso Abbiategrasso, nel comune di Albairate, per una lunghezza complessiva di circa 10 km;
- La **tratta “B”** parte dall’interconnessione in Comune di Albairate e giunge fino alla tangenziale Ovest di Milano, per un totale di circa 12 km;
- La **tratta “C”** è quella che collega l’asse Magenta-Tangenziale Ovest di Milano (tratta A + B) con Vigevano e la Lomellina, tra l’interconnessione di Albairate ed il termine del tratto di adeguamento in sede in Comune di Abbiategrasso, in corrispondenza dell’inizio dell’intervento relativo al nuovo Ponte sul Fiume Ticino; in questo caso la lunghezza del tratto è di circa 10 km.

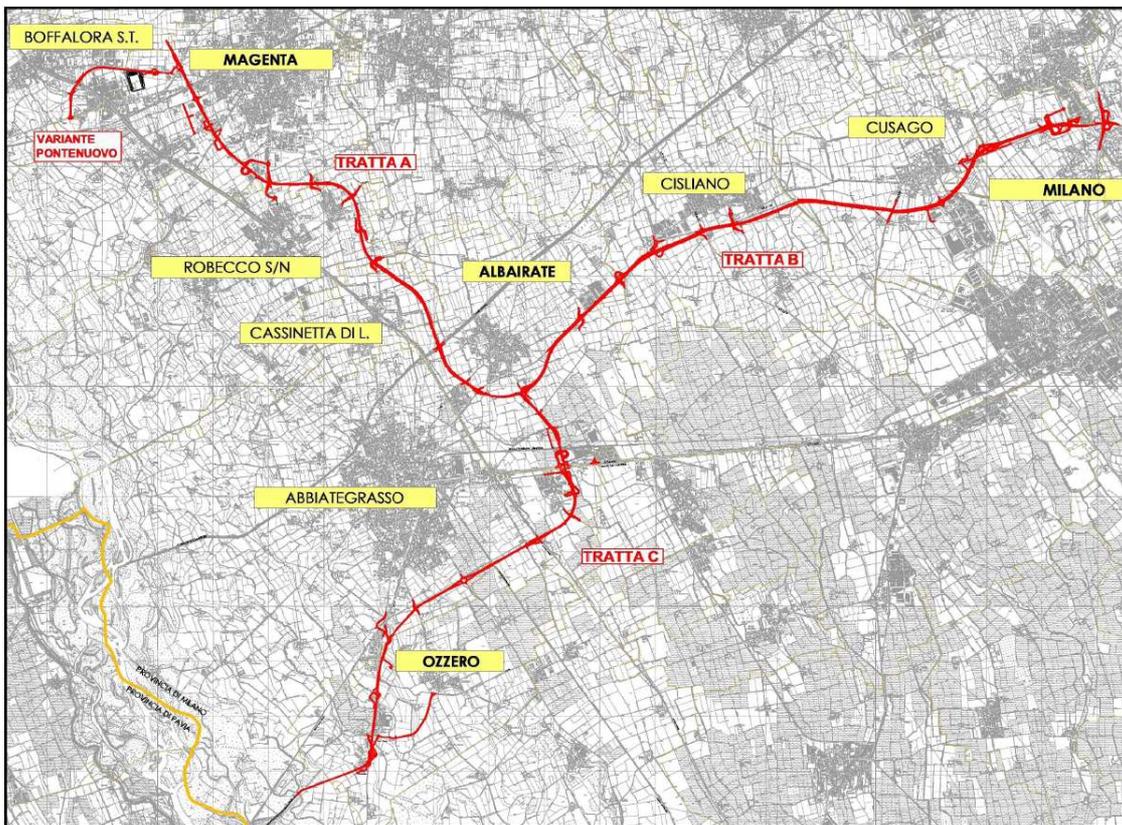
Evidentemente, la tratta di maggior interesse per le sorti dello sviluppo socio-economico di Vigevano è la “C”. La rilevanza di quest’ultima è tale che la sua realizzazione potrebbe essere utile ed importante, al limite, anche a prescindere dall’effettiva realizzazione delle tratte A e B.

Infatti, la tratta C consentirebbe agli abitanti della Lomellina di bypassare un tratto molto congestionato e arrivare con facilità ad uno **snodo rilevante nei pressi di Albairate**, dove – specie grazie ad un nuovo e grandissimo parcheggio da oltre mille posti, alla nuova stazione ferroviaria di Albairate-Vermezzo ed al recente accordo per il prolungamento da Milano San Cristoforo ad Albairate della linea

suburbana S9 - è facile prendere mezzi pubblici in partenza verso Milano e verso Malpensa. Senza la tratta C, le nuove infrastrutture, già attive, di questo importante “polo” di raccordo per pendolari - e non solo - rischiano di rimanere fortemente sub-valorizzate (quale situazione attualmente in essere).

L'ente di coordinamento dell'intero progetto per la superstrada Vigevano-Malpensa-Milano è in capo alla Provincia di Milano. Infatti, il ponte sul Ticino segna il confine tra le due province, così che l'intero tracciato è situato sul territorio della Provincia di Milano.

Fig.4.1. Il tracciato della superstrada Vigevano-Malpensa-Milano.



Fonte: Relazione generale descrittiva di progetto.

4.2. La situazione attuale: stato avanzamento lavori e criticità in essere

Nostante la variante di Abbiategrasso sulla SS.494 – tratta “C” - sia stata aggiunta solo in un secondo momento, del progetto di collegamento fra Magenta-Boffalora e la tangenziale ovest di Milano si parla ormai da oltre dieci anni. Esso è incluso nel piano Territoriale d’Area Malpensa approvato con legge della Regione Lombardia n. 10 del 12.4.1999.

Nel tempo, le variazioni sono state molteplici e il budget stimato per la sua realizzazione è cresciuto significativamente fino ad arrivare a circa 420 milioni di euro nella sua configurazione attuale. Appare utile ripercorrere le principali tappe di questo percorso:

- 30.9.2003: La **Regione Lombardia** esprime parere favorevole al progetto, con prescrizioni che implicano alcune modifiche, mediante delibera di G.R. n. VII/14403;
- 30.11.2005: Il **Ministero dell’Ambiente**, con nota n. GAB/2005/10123/B05, esprime parere favorevole, comprensivo di alcune integrazioni. La valutazione è condizionata all’ottemperanza di prescrizioni e raccomandazioni da svilupparsi in sede di progettazione definitiva;
- 7.2.2006: il **Ministero per i Beni e le Attività Culturali** con nota n. BAPS0234.19.04/2490, esprime parere positivo per quanto riguarda i tratti configurati come adeguamento in sede di strade esistenti e parere negativo per i tratti di nuova realizzazione; altre modifiche si rendono necessarie;
- 26.3.2007: il progetto viene inserito nel **Protocollo d’Intesa “Accessibilità Malpensa”** stipulato tra Ministero delle Infrastrutture, Regione Lombardia, Provincia di Varese, Rete Ferroviaria Italiana ed ANAS S.p.A.;
- 23.1.2008: a seguito di incontri tecnici di approfondimento tra le parti e la trasmissione della documentazione integrativa richiesta, il **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti** esprime un nuovo parere favorevole con nota n. DP/PAAC/34.19.04/615, garantendo il pieno rispetto delle prescrizioni dettate dalla Direzione Generale per i Beni Architettonici e Paesaggistici;
- 31.1.2008: la seduta del **CIPE** approva il progetto preliminare assegnandone anche il relativo contributo ai sensi art. 165 del Dlgs. n. 163/2006. La deliberazione viene pubblicata sulla G.U. n. 183/2008.

Quest'ultimo passaggio segna un momento particolarmente importante per le sorti del progetto. Infatti, a seguito della delibera del Cipe - Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica -, la Regione Lombardia crea un Tavolo Istituzionale di confronto coordinato dall' Assessorato alle Infrastrutture e Mobilità, che comprende anche: la Provincia di Milano, tutti i comuni coinvolti territorialmente - Abbiategrasso, Albairate, Boffalora sopra Ticino, Cassinetta di Lugagnano, Cislano, Cusago, Magenta, Milano, Ozzero, Robecco sul Naviglio - , il Parco Agricolo Sud Milano, il Parco Lombardo della Valle del Ticino ed ANAS.

A questo punto, raccolti tutti i parare favorevoli da parte di Regione ed enti centrali, la sorti del progetto sono in mano agli enti locali.

Al tavolo si confrontano diverse vedute sul progetto e vengono avanzate numerose richieste di modifica/integrazione, talvolta in contrasto fra loro e/o giudicate da alcuni difficilmente attuali, o comunque ritenute da altri eccessivamente dispendiose rispetto ai relativi benefici.

Nonostante la presenza dei fondi per far cominciare i lavori, questa situazione ha finito con il creare una serie di ritardi ed una situazione di *empasse* che può dirsi ancora in atto alla data di chiusura di questo rapporto.

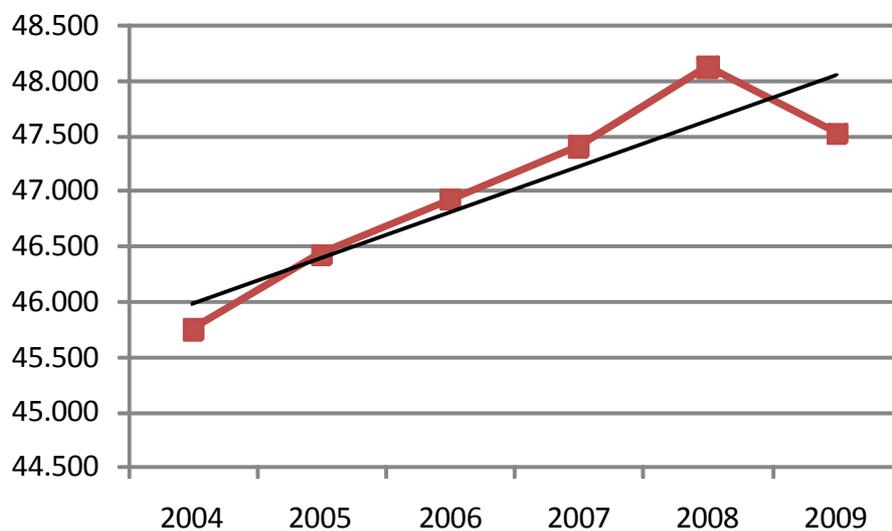
Nel frattempo, le problematiche connesse alla congestione del traffico da Vigevano verso nord non accennano ad attenuarsi, anzi sembrerebbero amplificarsi. I dati relativi al parco veicolare circolante ed al suo *trend* nel tempo – riportati in tabella 4.1. ed in figura 4.2. – suggeriscono un aumento dei veicoli in transito. A parità di infrastrutture, ciò significa un peggioramento della situazione.

Tab. 4.1. Vigevano ed i comuni limitrofi: Parco veicolare circolante.

	Autobus	autocarri trasporto merci	autoveicoli speciali / specifici	autovetture	motocarri e quadricicli trasporto merci	motocicli	motoveicoli e quadricicli speciali / specifici	rimorchi e semirimorchi speciali / specifici	rimorchi e semirimorchi trasporto merci	trattori stradali o motrici	altri veicoli	TOTALE
Vigevano	92	4.082	697	36.661	79	5.659	30	44	115	66	0	47.525
Cassolnovo	2	526	74	4.235	19	577	8	15	37	18	0	5.511
Gravellona Lomellina	1	164	18	1.539	6	285	5	0	8	4	0	2.030
Cilavegna	0	359	41	3.146	9	428	4	8	11	4	0	4.010
Parona	0	161	28	1.175	5	144	1	1	17	7	0	1.539
Mortara	7	827	172	8.810	20	1.103	5	51	70	72	0	11.137
Gambolo'	5	799	120	6.215	16	814	7	27	35	14	0	8.052
Borgo San Siro	1	111	10	666	2	101	4	1	16	17	0	929
Totale	108	7.029	1.160	62.447	156	9.111	64	147	309	202	0	80.733

Fonte: A.C.I. (Automobile Club d'Italia), 2009.

Fig. 4.2. Parco veicolare circolante a Vigevano: andamento nel tempo.



Fonte: A.C.I. (Automobile Club d'Italia), 2009.

4.3. Stima dei costi derivanti dalla mancata realizzazione della superstrada

Alla luce delle considerazioni e dei dati riportati nelle parti precedenti di questo documento, in questa sezione si propone una stima orientativa del cosiddetto “costo del non fare”. Ci si riferisce a tutti i principali costi che il territorio sta sopportando a causa dell’assenza della superstrada in oggetto e che verrebbero meno nel caso di sua effettiva realizzazione ed apertura al pubblico.

La stima prende in considerazione tanto costi diretti, ossia direttamente sopportati dagli utenti della nuova strada, quanto indiretti, ossia a carico dall’intero sistema locale a prescindere dal suo utilizzo.

I **principali indicatori** utilizzati per la stima possono essere riepilogati come segue:

- costo-opportunità connesso ai tempi persi per via della viabilità congestionata (cittadini, pendolari, imprese, ...);
- costi aggiuntivi di viaggio, in primis a livello di carburante;
- costi economico-sociali derivanti da incidenti stradali che potrebbero essere evitati grazie ad una viabilità più efficace;
- abitazioni rimaste sfitte – e relativi danni al comparto costruzioni - a causa della riduzione del livello di attrattività di Vigevano che deriva dai disagi nel sistema della viabilità (specie verso Milano); si consideri che, ad oggi – anche per via della crisi congiunturale – sono almeno 2.000 gli appartamenti invenduti nella sola città di Vigevano;
- mancato sviluppo derivante dall’aumento di popolazione e imprese che si potrebbe ragionevolmente verificare in seguito all’apertura della superstrada.

L’analisi dei dati ufficiali, lo svolgimento di una serie di interviste, la verifica svolta mediante confronti incrociati con esperti ed *opinion leader* nel corso di un *focus group*, ha portato a quantificare una serie di parametri ed valori utilizzati per la stima dei costi sopra indicati. Fra questi, alcuni dei più significativi vengono riportati in tabella 4.2.

Tab. 4.2. Principali parametri e valori utilizzati per lo stima del “costo del non fare”

DATI SUDDIVISI PER TRATTA

	Tratta A	Tratta B	Tratta C
n°veicoli transitanti in un giorno (totale giornaliero medio)	20.000	35.000	24.000
tempo medio percorrenza tratta A ad oggi (minuti)	25	40	30
tempo medio percorrenza tratta A - scenario di progetto (minuti)	14	22	18

ALCUNI FRA I PRINCIPALI ALTRI DATI UTILIZZATI

Pil procapite (media prov. Pavia)	€ 26.266,21
numero abitazioni sfitte / invendute	2.000
Stima dell'incremento di vendite/affitti aggiuntivi all'anno grazie alla nuova superstrada, a parità di altre condizioni (rispetto alla situazione attuale)	+7,5%
n° incidenti – anno 2010 (solo tratto in uscita da Vigevano: viale artigianato, viale, commercio, viale agricoltura)	31
Settore turistico numero di "presenze" (pernottamenti) all'anno allo stato attuale	12.223

Una stima esaustiva dovrebbe abbracciare anche una serie di **ulteriori costi** non direttamente calcolati. La scelta delle variabili primarie, sopra indicate, si giustifica con la volontà di concentrarsi su dimensioni di analisi il più possibile oggettive, nonchè sulle entità più rilevanti in valore assoluto.

Appare comunque utile elencare le categorie di “costi ulteriori”:

- costi di natura socio-economica:
 - *altri costi aggiuntivi di viaggio (oltre al carburante), rappresentati anzitutto dall'usura automezzo ed implicati da una viabilità non efficiente;*
 - *ritardi e disguidi;*
 - *disagi causati dall'incertezza delle stime di percorrenza;*
 - *mancato sviluppo del settore turistico-culturale;*
 - *maggior attrattività per sedi d'impresa;*

- mancato sviluppo economico del tessuto imprenditoriale in genere;
- Costi di natura ambientale:
 - inquinamento atmosferico;
 - inquinamento acustico.

Sulla base di quanto emerso in alcuni altri studi simili, nonché in seguito ad un confronto con esperti in ambiti specifici, è possibile affermare che questi costi ulteriori rappresentino almeno il 30% degli costi principali più direttamente/oggettivamente stimabili (elenco precedente).

La tabella 4.3. propone infine il risultato dei calcoli sviluppati secondo questa impostazione. Il costo di realizzazione dell'infrastruttura (valore assoluto) viene confrontato con i principali costi del "non fare" sopportati ogni anno.

Tabella 4.3. Superstrada Vigevano-Malpensa-Milano: investimento necessario e stima orientativa del "costo del non fare" a confronto

		Tratta A + variante pontenuovo (Albairate - Magenta/ Boffalora)	Tratta B (Albairate – Tangenziale Ovest Milano)	Tratta C (Vigevano- Albairate)	Intera superstrada
INVESTIMENTO NECESSARIO (intero ammontare necessario)		€ 198.801.520	€ 130.771.060	€ 89.534.516	€ 419.107.096
COSTO DEL "NON FARE" (ANNUALI)	A) costo-opportunità connesso ai tempi persi per via della viabilità congestionata	€ 12.038.680	€ 34.474.401	€ 15.759.726	€ 62.272.806
	B) Costi aggiuntivi di viaggio	€ 8.063.458	€ 23.090.813	€ 10.555.800	€ 41.710.071
	C) Danni al comparto costruzioni *	€ 7.952.425	€ 5.616.414	€ 4.431.160	€ 18.000.000
	D) Mancato indotto da nuovi abitanti *	€ 3.829.468	€ 2.704.568	€ 2.133.813	€ 8.667.849
	E) totale costi derivanti dalla mancata realizzazione dell'opera (per anno)	€ 31.884.031	€ 65.886.196	€ 32.880.499	€ 130.650.726
	F) stima costi ulteriori (+30%)	€ 9.565.209	€ 19.765.859	€ 9.864.150	€ 39.195.218
	<u>totale costo del non fare (E+F)</u>	<u>41.449.240,41</u>	<u>85.652.054,67</u>	<u>42.744.649,11</u>	<u>€ 169.845.944</u>

* valori pesati sulla base della proporzione del valore dell'infrastrutture nelle tre tratte a partire dal dato complessivo stimato pari a circa 18 milioni di euro all'anno

Questi dati suggeriscono diverse riflessioni interessanti. In primo luogo, il *break even point* – tempo necessario affinché l'investimento venga ripagato da introiti e/o da risparmi di pari entità – è individuato a poco più di tre anni (38 mesi), quale lasso temporale che si riduce a circa due anni e mezzo (30 mesi) se si considerano anche quelli che sopra sono stati definiti “costi ulteriori”.

Considerando un ammortamento dell'investimento necessario per l'infrastruttura in questione pari a 20 anni (ma si potrebbe immaginare un ammortamento anche più lungo) la competenza per ciascun anno è pari a circa 22 milioni di euro. Anche immaginando di dover aggiungere dei costi annui di manutenzione, è evidente che – alla luce dei dati di tabella 4.3. – quest'ultimo è un valore estremamente più basso, quindi “conveniente”, rispetto ai costi annui sopportati ogni anno dal territorio e che possono essere stimati in almeno 130 milioni di euro, per quanto concerne le voci di costo più rilevanti, e in almeno 170 milioni considerando anche i costi ulteriori ed indiretti.

In altre parole, si può concludere che – sulla base di questa stima orientativa - la non realizzazione della superstrada costa al territorio non meno 109 milioni di euro all'anno (differenza fra quota ammortamento costruzione superstrada e costi sopportati in assenza di essa). Un valore che può addirittura arrivare a circa 150 milioni di euro nel caso in cui si voglia considerare anche i costi supplementari sopra richiamati.

5.

RIFLESSIONI CONCLUSIVE

La Lomellina, ed in generale la Provincia di Pavia, attendono da tempo la realizzazione di una superstrada in grado di collegare Vigevano con il Nord della Lombardia. In particolare, con la tangenziale ovest di Milano e con lo scalo Aeroportuale di Malpensa.

Tale opera può dirsi in agenda da ormai molto tempo, essendo il progetto in questione inserito in un più ampio insieme di infrastrutture finalizzate al miglioramento della viabilità dal bacino sud-ovest milanese, a seguito della messa in esercizio del tratto Malpensa-Boffalora nel marzo del 2008. Eppure, una serie di circostanze stanno ritardando la chiusura della fase di progettazione e l'avvio dei lavori.

Si impone quindi un momento di riflessione volto a valutare con estrema attenzione vantaggi e svantaggi connessi alla creazione di una superstrada come quella in questione. Questo rapporto si inserisce in tale dibattito e cerca di fornire una serie di elementi quali-quantitativi in grado contribuire in modo costruttivo ed oggettivo allo stesso.

Lo studio svolto giunge ad una conclusione piuttosto chiara e netta: il protrarsi di questa situazione *di stand-by* - che potrebbe presto significare anche l'abbandono del progetto - rappresenta un grave danno per il territorio, tanto in chiave strategica quanto in termini di convenienza economico-finanziaria.

Lo prima parte di questo rapporto sottolinea in modo evidente come la realizzazione di tale superstrada possa dirsi assolutamente strategica per lo sviluppo della città di Vigevano, nonché per l'area circostante e - sotto diversi punti di vista - per l'intera Provincia di Pavia. Le criticità a livello di sistema di mobilità sono diverse. Fra l'altro, si segnalano difficoltà particolarmente significative a livello di reti ferroviarie. Senza un potenziamento e un ammodernamento delle tratte in essere, o l'apertura di una metropolitana leggera di superficie in direzione Milano, appare difficile attivare un percorso virtuoso di sviluppo per un territorio che, nonostante le difficoltà derivanti dalla crisi in atto, presenta grandi potenzialità.

Fra queste esigenze di sviluppo infrastrutturale, l'analisi proposta giunge alla conclusione che la superstrada Vigevano-Malpensa-Milano si prefigura come assoluta priorità.

La stima dei costi derivanti dalla mancata realizzazione dell'opera ha portato poi a risultati per certi versi sorprendenti. Più di qualche osservatore aveva già sottolineato la necessità di questa infrastruttura, ipotizzando che l'investimento necessario sarebbe stato di gran lunga ripagato dalle nuove opportunità che ne sarebbero derivate e dalla riduzione dei costi implicati da un sistema di viabilità scarsamente efficace. Una circostanza quest'ultima che genera ogni anno rilevanti danni al sistema locale per quanto concerne l'economia, l'ambiente, la sicurezza, la qualità della vita della popolazione.

Mancava però una chiara percezione circa l'effettivo peso di tali inefficienze, le quali si sono rivelate essere particolarmente significative per estensione ed entità.

I dati già esposti nella sezione 4.3. sottolineano che i costi sopportati a causa dell'assenza di una superstrada verso Malpensa e verso Milano sono, se possibile, ancor più elevati di quanto ci si potesse aspettare. Basti pensare che essi, al netto di una quota di ammortamento calcolata sulla base di 20 anni, sono pari ad almeno 109 milioni di euro all'anno. Un valore particolarmente elevato se si considera che il costo è dell'intera infrastruttura è "solo" di quattro volte tanto (420 milioni di euro).

Queste considerazioni sono ulteriormente rafforzate dal fatto che, seguendo questa impostazione, il *break even point* può essere collocato fra i 30 e 38 mesi, ossia un lasso temporale estremamente breve per una infrastruttura stradale.

Alla luce di quanto emerge dallo studio, se si ha a cuore il futuro dell'area – evidentemente, il ritorno di cui sopra è in larga parte a vantaggio di Vigevano e delle aree limitrofe –, la convenienza economico-finanziaria del progetto è difficilmente discutibile.

Nonostante la Lomellina stia attraversando una crisi particolarmente pronunciata, come del resto l'intero Paese, va anche registrato un certo ottimismo che nasce da interessanti embrioni di cambiamento: il tessuto economico-imprenditoriale sta scoprendo nuove vocazioni – come ad esempio quella turistico-culturale –, il comparto della logistica, pensando specie al Polo Intermodale di Mortara, sta diventando sempre più strategico, il settore del commercio si sta profondamente

ristrutturando, il noto distretto industriale meccano-calzaturiero sta attraversando una fase di profondo rinnovamento.

Tutti questi cambiamenti presentano una matrice comune: basano le fondamenta della propria competitività su elevati livelli di connessione con i mercati nazionali e globali. In questo senso, un piano locale di sviluppo infrastrutturale ad ampio respiro, che individui nella superstrada Vigavano-Milano-Malpensa un fulcro essenziale, appare ineludibile e necessario a prescindere da qualsiasi altro calcolo e/o ragionamento.

Fonti e banche dati

Banche dati ed elaborazioni Uniontrasporti, 2011.

Banche dati infocamere, 2011.

Comando Polizia Locale di Vigevano.

Istat, Demografia in cifre, 2011.

Istat, Movimento anagrafico della popolazione residente, 2011.

Istat, Movimento degli esercizi ricettivi, 2010.

Istituto Tagliacarne, 2010

Rapporto “La mobilità in Provincia di Pavia e il ruolo delle strutture logistiche”,
rapporto 2011, Camera di Commercio di Pavia.

Rapporto Banca d'Italia, 2011.