

Documento d'indagine



PER LO SVILUPPO DI UN SISTEMA MILANO - PAVIA

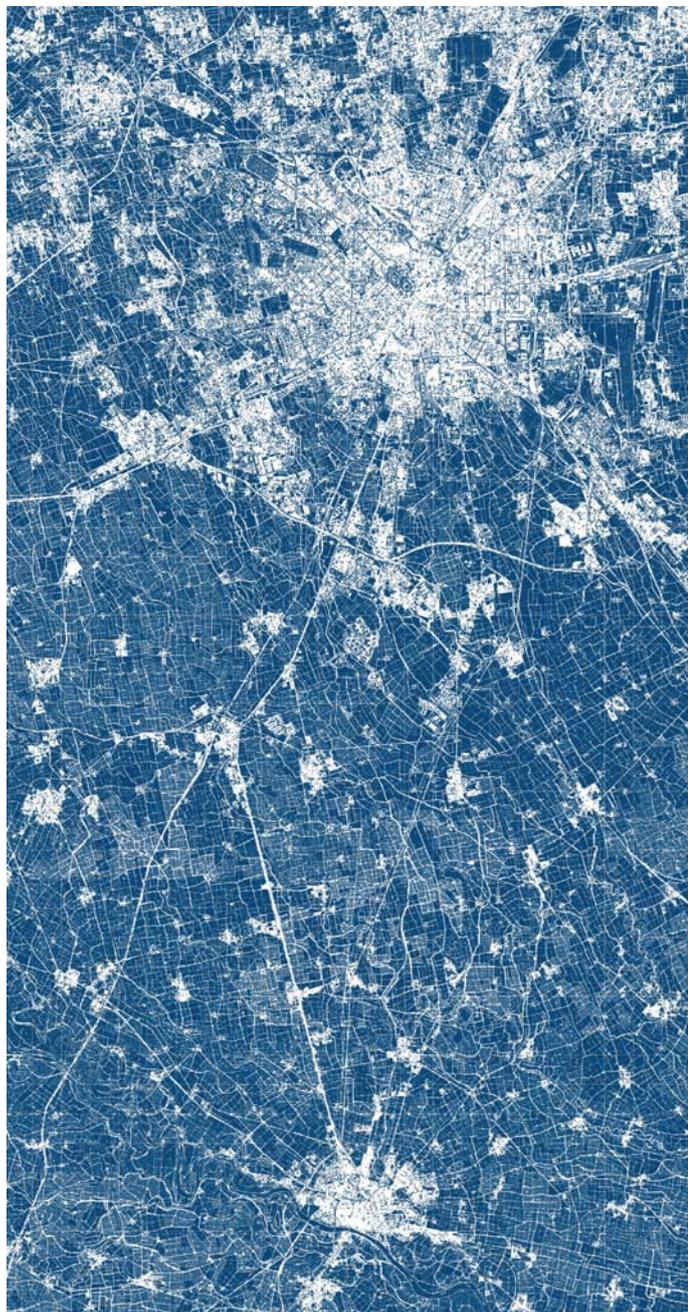
A cura di:

Carlo Berizzi
Fabio Rugge

Con il contributo di:



Con il supporto di:



INDICE

Introduzione _ Per un sistema Pavia Milano. Collaborare al futuro
Fabio Ruggè (Università di Pavia)

Per un contratto urbano tra Pavia e Milano
Paolo Perulli (Università del Piemonte Orientale)

Seeing like a City-Region: per un'integrazione urbana tra Milano e Pavia
Alessandro Balducci e Francesco Curi (Politecnico di Milano)

Capitale territoriale e identità territoriale
Roberto Camagni (Politecnico di Milano)

Qualità urbana e modello Milano per il rilancio del comparto Nord-Ovest di Pavia
Carlo Berizzi (Università di Pavia)

La dinamica della struttura socio-demografica e la nuova morfologia sociale di Pavia
Matteo Colleoni (Università Milano-Bicocca)

Valori e trend del mercato immobiliare di Pavia
Marco Breglia (Scenari Immobiliari)

Pavia: immagine e prospettive. Un'indagine tra le elites urbane
Alberta Andreotti (Università Milano-Bicocca)

L'immagine che i milanesi hanno di Pavia
Michele Rostan (Università di Pavia)

La provincia di Pavia nella regione logistica milanese
Sergio Curi (LIUC - Università Carlo Cattaneo)

Pavia - Milano. Mobilità passeggeri: scenari e tendenze future di mobilità
Patrizia Malgieri (Agenzia per il trasporto pubblico locale MI - PV)

INTRODUZIONE PER UN SISTEMA PAVIA MILANO. COLLABORARE AL FUTURO

di Fabio Rugge

Questo libro

Le pagine che seguono trovano ragione e spunto in un interrogativo, per molto tempo coltivato e discusso, sui termini e le prospettive dell'appartenenza di Pavia alla Città-Regione Milano. In altri termini, questo libro nasce da una domanda abbastanza precisa: quali sono e devono essere i rapporti tra i due capoluoghi, regionale e provinciale?

A mia notizia, nel momento in cui proposi ad alcuni interlocutori di assumere un'iniziativa di riflessione in proposito, non era mai stato tentato neanche il dirozzamento di una questione così importante. Eppure essa ricorreva da sempre, in modo intenso e controverso, nelle conversazioni private e in molti dibattiti pubblici della città di Pavia. Nell'agenda istituzionale, invece, il tema appariva rimosso. È interessante, ad esempio, che, alla fine, tra i sostenitori dell'iniziativa di cui ora si presentano i risultati, figurino l'Associazione interessi metropolitani di Milano, ma non il Comune di Pavia.

Alla riflessione sull'interrogativo sopra enunciato si sono dedicati e raccolti, nelle pagine che seguono dati, informazioni, sondaggi, ricostruzioni, schemi, concetti. Si è stati parchi di indicazioni strategiche e operative. Però, almeno un'idea di fondo è emersa in modo esplicito e forte: la dinamica in corso, la tensione magnetica esistente tra Milano e Pavia deve essere assunta come tema ed essere oggetto di un'intenzione di governo.

Un contratto tra Milano e Pavia

Si è costellata così la proposta di un contratto che leghi queste due realtà urbane così differenti, ma di cui si è creduto di constatare una possibilità di crescita comune, di coalescenza. Non si pensa, evidentemente, a un contratto in senso tecnico-giuridico. Si ha in mente piuttosto un impegno a negoziare le forme di una collaborazione al futuro, che riconosca – iniziando dai due governi comunali – molte parti in causa. Agli attori municipali dovrebbero aggiungersi, infatti, altri governi territoriali: le Province, la Regione Lombardia, lo Stato. E occorre intervengano le istituzioni dell'impresa e della finanza non meno che le realtà associative degli interessi economici, professionali, culturali, civili. È decisivo, peraltro, nella stesura del contratto, nella definizione del dare e avere reciproci, così come nell'adempimento degli impegni, il ruolo degli uffici amministrativi e dei tecnici.

Che un contratto siffatto venga poi davvero in essere non possiamo certo darlo per scontato. Punterei comunque sul fatto che, nel volgere di poco, la consapevolezza sul tema trattato in queste pagine aumenti. E ritengo anche probabile che i diversi attori istituzionali e sociali si muovano, nel prossimo futuro, scontando quella consapevolezza.

Come che sia, è chiaro che nella realizzazione intenzionale o semi-intenzionale di un sistema è cruciale la percezione che gli attori coinvolti hanno di sé stessi e degli altri potenziali partner. Detto altrimenti, il contratto o il sistema si conformano necessariamente all'identità e all'immagine dei protagonisti.

L'identità dei contraenti

Assumiamo (e non è concessiva da poco) che l'identità del polo milanese sia definita. Lo è per un aspetto almeno, che chiama direttamente in gioco Pavia. Milano è sicuramente quella che gli studi in materia definiscono una mega city region, una grande città-regione. Vengono definite a questo modo le conurbazioni che comprendono da 10 a 50 città, tra le quali si realizzi una tendenziale divisione di ruoli e di funzioni.

Milano, in particolare, si presenta come una città in crescita di identità e di immagine, con 1.400.000 abitanti, con una visibilità globale ampiamente documentata. Rispetto al dinamismo del capoluogo regionale, Pavia esibisce ancora oggi una posizione in bilico. Per un verso, sembra appartenere alla città-regione. Lo attestano molti dati oggettivi. Ve la colloca, anzitutto e conclusivamente, la distanza geografica (30 km) dal Duomo di Milano; ve la colloca poi il sistema delle comunicazioni (sul quale tornerò). Per altro verso,

Pavia non sembra né capace, né troppo preoccupata di una definizione del proprio ruolo e della propria funzione in questo suo contesto. In effetti – come spesso accade nella storia dei territori – anche questa città media ha perso la propria identità tradizionale e fa fatica a riconoscersene un'altra. I tratti che la definivano o si sono eclissati o sono divenuti meno distintivi. La deindustrializzazione ha totalmente privato Pavia di uno dei suoi caratteri più pronunciati e – non è esagerato dirlo – gloriosi. Aveva poi a disposizione due atout: la sanità e l'università. Li possiede ancora. Ma nel panorama della città-regione quelle due risorse sono divenute sempre meno esclusive. Lungo tutto il Novecento e sino ad anni recenti è cresciuto, nella Lombardia, il numero degli atenei. Ne sono nati nove dal 1968 a oggi (uno si è aggiunto proprio a Pavia: lo IUSS). Egualmente, è in crescita e in articolazione il panorama della sanità pubblica e privata, ove prima torreggiava, con pochi concorrenti, sotto tutti i profili, il Policlinico San Matteo. Dunque, la definizione di una propria distintività è oggi, per la città in riva al Ticino, un compito urgente, anche se, dall'analisi che qui si presenta sembrerebbe che quel compito non sia tanto di ricerca quanto di iniziativa. Detto altrimenti, parrebbe che i tratti da accogliere e corroborare come identitari della città siano già in gran parte disponibili. La percezione che i pavesi ne hanno è nitida. E – quel che conta, ai fini della nascita di un sistema o della stipulazione di un contratto con Milano – quei tratti coincidono significativamente con quelli che i milanesi riconoscono in Pavia.

Pavia: l'offerta della bellezza

Sebbene appannato dai riverberi di una competizione sempre più agguerrita, il comparto sanitario pavese mantiene una sua indubbia vitalità. Questo aspetto è documentato in numerosi rapporti di Regione Lombardia. Anche il tema della possibile integrazione tra le attività di ricerca e formazione pavese e quelle del capoluogo regionale è all'attenzione dei soggetti rilevanti ed è oggetto di iniziative significative, altrove adeguatamente segnalate e analizzate. Sicché su entrambi questi tratti (sanità e sapere) non è sembrato necessario tornare in questa sede.

Ci si è soffermati invece sull'argomento – anch'esso non inedito, ma non sufficientemente tematizzato – dei valori artistici, architettonici e paesaggistici. A questo proposito le risultanze di un'indagine demoscopica ci dicono, a esempio, che il 91% dei milanesi ritengono Pavia una "bella città"; e che un 80% le attribuisce addirittura lo statuto di "città d'arte". Si aggiunga che quasi

tutti (il 95 %) sanno che è “facilmente raggiungibile” da Milano. In effetti, più dei due terzi di quanti sono stati a Pavia lo hanno fatto per “turismo”. Queste rilevazioni ci consegnano un messaggio chiarissimo: uno dei termini dello ‘scambio’ Pavia-Milano può consistere nella ricca provvista di bellezza e di arte che la prima offre alla seconda.

Non che il capoluogo ambrosiano manchi di valori artistico-architettonici; tutt’altro. Ma il capitale in bellezza di Milano si traduce in molte emergenze disperse, mancando un tessuto connettivo come quello pavese. Qui, tra il Lungo Ticino, a sud e piazza Castello a nord, è compreso un riquadro urbano di antico impianto e pregiata edificazione, generoso di atmosfere e scorci suggestivi. Non solo. Ai manufatti si aggiunge una vita culturale che quasi il 40% degli intervistati di un robusto campione sostiene ricca di “tanti spettacoli, concerti, mostre”. Si aggiunga la presenza del fiume, che, a parte gli evidenti valori scenografici, realizza quella presenza d’acqua che a Milano è conosciuta solo per l’inserzione dei Navigli e per lo specchio, pur imponente, dell’Idroscalo. Il Ticino è oggetto di una fruizione limitata, dato il permanente divieto di balneazione. Offre tuttavia la possibilità di praticare sport di fiume e su entrambe le rive si snodano percorsi di indubbia attrattiva.

Nonostante tutto ciò, c’è un 15% dei milanesi che non è mai stato a Pavia e un 11% che c’è stato solo una volta. Questo significa che per un quarto degli abitanti della capitale regionale dovrebbero essere disposti a mettere in programma un viaggio verso la città satellite. Si tratta di una potenziale amplissima platea alla quale proporre di farne davvero la conoscenza. A questo scopo sembra però necessario rafforzare il marketing dell’offerta culturale pavese. Parlo di marketing e quindi di comunicazione, perché la disponibilità, a Pavia, di prodotti culturali pregiati sembra data per scontata dagli intervistati. Poi, però, constatiamo che solo il 6,5% (!) del campione riferisce di essere stato portato sulle rive del Ticino da uno di quegli eventi. Si tratta di un divario tra popolarità del ‘brand’ e ‘acquisto del prodotto’ sul quale una migliore comunicazione potrebbe e dovrebbe intervenire.

Mobilità e connessione

Ogni giorno Pavia genera, approssimativamente, 11.000 ‘uscite’ dalla città per ragioni di lavoro o di studio. Si tratta di quegli spostamenti che, per il loro carattere ricorrente, vengono qualificati come “sistematici”. Un terzo di questi (3.600 circa) sono diretti a Milano.

Questa connessione, questa – come viene tecnicamente definita – “linea di

desiderio" poggia su diverse modalità di trasporto. La connettività ferroviaria è quella che presenta, rispetto al passato, le novità più interessanti. Nei giorni feriali, dalla stazione di Pavia, ogni 30 minuti, un treno della linea S13 di Trenord raggiunge la stazione Rogoredo della linea 3 della metropolitana milanese in 28 minuti. Con diversa cadenza oraria, una trentina di convogli operati o dalla stessa Società o da Trenitalia raggiungono il nodo milanese con un tempo di percorrenza che varia tra i 18 e i 20 minuti.

Da Rogoredo si può direttamente puntare sul cuore della città capoluogo. In otto fermate si raggiunge piazza del Duomo e in dodici la Stazione centrale. Si tenga presente che, le frequenze dei treni del metrò su questa tratta è di circa 3 minuti nelle fasce di punta e di circa 5 minuti nelle fasce di morbida. Sicché, in una giornata feriale del periodo invernale, un viaggiatore che salga in vettura a Pavia in un orario della fascia di punta potrà trovarsi di fronte al Duomo di Milano dopo un tempo che oscilla tra i 35 e i 45 minuti. Si tratta di un'accessibilità che sarà potenziata dalla creazione di una nuova stazione ferroviaria al servizio dell'area che comprende il Policlinico e alcuni insediamenti universitari. È previsto inoltre il raddoppio della linea ferroviaria tra Milano e Pavia, con un ulteriore incremento della connettività.

Il nesso territoriale Milano Pavia è confermato, e senza dubbio sarà sostenuto dall'integrazione dei servizi di Pavia nel bacino dell'Agenzia del trasporto pubblico locale che include la Città metropolitana di Milano, Monza e Brianza e Lodi. Istituito nel 2016, questo ente programma, regola e controlla i servizi con riguardo alle loro tariffe e ai loro standard. L'Agenzia inoltre detta o consiglia misure per uno sviluppo armonico della mobilità nell'area. Così Pavia è stata inserita Sistema di tariffazione integrato di bacino (STIB).

In between

Un altro elemento da considerare nella prospettazione di un sistema Milano-Pavia è lo sviluppo degli insediamenti 'tra' l'una e l'altra. Stiamo parlando di un'area identificabile come "in between", tra il versante meridionale del polo metropolitano e quello settentrionale della città sul Ticino.

E' chiaro che l'area territoriale a nord di Pavia si presenta come critica per lo sviluppo del sistema Milano-Pavia. Ciò vale tanto per le relazioni di mobilità tra i due poli che per la produzione di una continuità di insediamenti tra l'area metropolitana e Pavia. È notevole, sotto questo profilo, che, tra il 1991 e il 2016, proprio l'Alto pavese risulti l'area con il massimo incremento delle densità abitative rispetto all'Oltrepò o alla Lomellina. Del resto, si tratta di un'area

speciale anche sotto altri profili. Basta considerare, in base ai dati del 2016, il suo indice di vecchiaia (che misura il rapporto tra la popolazione di 65 e più anni e quella fino a 14 anni) e il suo indice di dipendenza (che misura il rapporto tra individui in età non attiva e attiva).

Nell'Alto pavese l'indice di vecchiaia è pari a 1,04, indicando un discreto equilibrio tra popolazione anziana e giovanissima. Nel resto della Provincia di Pavia, infatti, il valore corrispondente oscilla tra 1,80 e 2,48. Rispetto poi al valore rilevato nell'intero comprensorio Milano, Monza e Brianza, Pavia, Lodi, quello registrato nell'Alto pavese è inferiore del 35%. Si tratta dunque di un'area relativamente giovane.

Quanto all'indice di dipendenza, questo vale, nell'Alto pavese, 0,49; una cifra inferiore del 12% al valore medio del comprensorio appena menzionato (nella Provincia di Pavia, sia la Lomellina che l'Oltrepò registrano invece un indice di dipendenza ben superiore a quello del valore medio del comprensorio). Infine, a conferma della relativa dinamicità di quest'area, si può osservare che è l'unica della Provincia il cui saldo demografico naturale (differenza tra decessi e nascite) risulti positivo nel raffronto 2012-2016.

Insomma, è possibile parlare dell'esistenza di un magnetismo tra il polo metropolitano e quello municipale che si esprime anche in una dinamica insediativa che tende a occupare, almeno su alcune direttrici, i vuoti tra le due polarità. E' un magnetismo che i previsti interventi su alcune aree dismesse nel nord della città (Neca, Necchi) potrebbero rafforzare.

Guardando avanti

Nelle righe precedenti ho sorpreso solo alcuni dei tanti spunti offerti nelle pagine di questo libro. Il quale vuole essere davvero solo l'inesco di approfondimenti necessari e soprattutto di politiche indispensabili.

La storia dei territori è sempre esito di vicende complesse che intrecciano dinamiche 'spontanee' e interventi di governo. Le prime "stanno nelle cose", cioè nella morfologia dei luoghi, negli atteggiamenti della cultura e del gusto, nelle spinte del mercato ed è evidente che tendono a eccedere i secondi. Personalmente, inclino a pensare che questa tendenza sia più favorevole rispetto a quella inversa. Tuttavia non si può sottovalutare il ruolo dell'azione collettiva nell'accompagnare consapevolmente e, ove opportuno, nell'indirizzare saggiamente le dinamiche che definiamo 'spontanee'. Non dovrebbe accadere che i soggetti (al plurale!) cui incombe la responsabilità dell'azione collettiva si disinteressino o anche solo si lascino sorprendere dalle disarmonie, dai conflitti,

dai ritardi e dagli insuccessi che inevitabilmente insidiano il farsi dei territori. Il sistema Milano Pavia tende a prodursi, e quindi probabilmente si produrrà comunque. Gli attori istituzionali che presidiano questa porzione della Lombardia hanno la scelta tra il lasciare questo processo esposto al rischio di diseconomie sociali e disarmonie ambientali e paesaggistiche ovvero minimizzare questi rischi attraverso una accresciuta consapevolezza di quel processo e attraverso il suo governo. Se questa seconda sarà la strada scelta potremmo assistere a un episodio bello e incoraggiante di sviluppo della Lombardia e del nostro Paese.

Ringraziamenti

È piacevole obbligo ringraziare quanti hanno redatto i dieci rapporti di cui si compone il libro. Ciascun rapporto è stato specificamente preparato e redatto in vista delle domande cui il volume intendeva rispondere. In un caso si è, tra l'altro, svolta un'impegnativa rilevazione demoscopica, con la somministrazione di più di mille questionari. Tutto il restante lavoro – dalla concezione del progetto alla messa in pagina dei testi, dalla individuazione dei collaboratori all'organizzazione dei due seminari di studi, in cui i rapporti sono stati discussi – sono frutto dell'attività dei curatori. La Fondazione Banca del Monte ha ospitato uno dei suoi seminari nella sua sede di Pavia; l'Associazione Interessi Metropolitaniani ha promosso l'incontro svolto presso la Triennale di Milano. Si ringrazia infine la Provincia di Pavia che ha voluto sostenere questa iniziativa, mostrando sollecitudine e interesse verso una tematica cruciale per il territorio che l'ente contribuisce a governare.

PER UN CONTRATTO URBANO TRA MILANO E PAVIA

di Paolo Perulli

Università
del Piemonte Orientale

Oggi la scala della città, grande, media, o piccola non ci dice molto sui flussi e la mobilità che caratterizzano lo sviluppo urbano contemporaneo. Come ha scritto Gianfranco Viesti nel suo recente *Viaggio in Italia*, "Le sorti dei luoghi sono sempre più determinate dall'essere nodi di relazioni, origine e destinazione di flussi; dalla loro capacità di esportare, a distanza breve, media o lunga, idee, prodotti e servizi, e dalla conseguente capacità di importarne e modificare così continuamente le proprie capacità produttive" (Viesti 2017).

Guardando in questa luce l'Italia urbana emerge una ricca articolazione di tipi urbani e di tessuti relazionali. Questa ricca articolazione di tipi urbani si colloca a sua volta entro più ampi 'contenitori'. Due prospettive principali emergono dalla ricerca sull'Italia urbana, entrambe originali rispetto alla letteratura internazionale post-metropolitana.

I quadranti e i corridoi, se letti insieme, rappresentano una potenziale rilettura dialettica dell'urbano. I quadranti, convenzionalmente 100x100 km quadrati, disegnati intorno alle città metropolitane come Milano restituiscono un quadro di densità e di relazionalità assai diverse dal tradizionale rapporto metropolitano tra centri e periferie. I corridoi a loro volta strutturano gli stessi quadranti, poiché la crescita urbana e delle infrastrutture avviene non solo tra quadranti ma anche all'interno di essi. Siamo in un campo diverso dalla prima comparsa del tema

<i>Tipo di città</i>	<i>Carattere dominante della politica economica cittadina</i>
Città metropolitana	Dominanza politica su un'economia sia centrale che periferica
Città densa	Porosità socio-spaziale, tendenziale anomia
Città periurbana	Autonomia territoriale, clubizzazione sociale
Città corridoio	Dominanza di filiere trans-territoriali
Città giardino	Controllo sui processi capitalistici di rendita urbana
Città satellite	Satellizzazione-polinucleazione sia politica che economica
Città bordo	Controllo urbano di aree marginali con effetti di urbanizzazione estesa
Città villaggio	Interpenetrazione tra "urbano" e "rurale"

Tabella. 1 *Tipi di città e modelli di relazione tra economia e politica*

dei corridoi che connettevano città diverse entro una forma di "megalopoli". Molto più chiara è invece la reticolarizzazione urbana. Ma siamo in un campo anche diverso dall'uso corrente dei corridoi nella letteratura sull'urbanizzazione post-metropolitana (Soja-Kanai 2014) che annulla ogni differenza. La "massive urbanization" accomunerebbe per quanto riguarda l'Italia Milano-Roma-Torino in un'unica Urb-Italy, allineata per dimensioni ad altre formazioni "quasi-continental sized".

Invece il discorso va articolato su come non vi sia più un esterno (outside), un limite convenzionale al fenomeno urbano, ma una dialettica inter-urbana e intra-urbana. Proprio a questa dialettica è dedicato il possibile contratto urbano tra Milano e Pavia. Due soggetti che possono definire in una rete di complementarietà il proprio comune interesse.

Presupposto del contratto urbano è la complementarietà logistica e funzionale tra i due soggetti. Essi sono uniti da un corridoio e da intensi flussi. Essi sono anche uniti da una cintura verde, il Parco Sud, che va protetta dalla speculazione. Nel fenomeno territoriale dei corridoi essi infatti non sono solamente uno spazio di attraversamento e connessione (le infrastrutture di trasporto), ma anche luoghi di vita e di sviluppo economico (le città e i territori interconnessi). La teoria dei corridoi cerca di superare l'eccessiva astrazione del modello christalleriano dei luoghi centrali basandosi su tre postulati fondamentali: la superficie terrestre è irregolare; i cambiamenti e le innovazioni tecnologiche che riguardano l'uso del suolo non avvengono simultaneamente ma si diffondono, più o meno velocemente, partendo da un punto (o pochi punti) di origine; l'azione umana segue

tendenzialmente il principio del minimo sforzo e le strutture socio-economiche sono caratterizzate da un alto grado di inerzia.

In una prospettiva storica di lungo periodo la metafora del corridoio è efficace per descrivere la formazione di sistemi territoriali complessi fortemente dipendenti dalla presenza di una solida dotazione infrastrutturale capace di agevolare la mobilità interna al sistema stesso e l'interconnessione con il resto del mondo. Alla base della teoria vi è, inoltre, la constatazione che lo sviluppo del territorio causato da un'innovazione tecnologica (ieri la ferrovia e l'avvento della motorizzazione di massa, oggi l'avvento della connessione digitale e della web economy) mantiene sempre un elevato grado d'inerzia rispetto al periodo precedente. Le nuove generazioni di infrastrutture si localizzano, quindi, vicino a quelle esistenti o addirittura sopra, nel caso di ammodernamento. Le dorsali Internet corrono accanto ai binari. Allo stesso modo le aree urbane più importanti vengono sempre più rafforzate dall'aumento dell'interconnessione e l'urbanizzazione inizia a diffondersi lungo la direttrice principale del corridoio in formazione. Lo sviluppo è quindi path-dependent, influenzato dai percorsi: quelli naturali e quelli artificiali. La localizzazione dei principali fasci infrastrutturali esistenti esercita una grande influenza sullo sviluppo urbano ed economico. Il corridoio, quindi, "is not just a transportation infrastructure, it is part of an urban infrastructure which has relevance for regional economic policy" (Pain, 2010). Il continuo rafforzamento dei sistemi di corridoio esistenti, dovuto ad una costante crescita della loro attrattività per l'insediamento di abitanti ed imprese, comporta la necessità di interrogarsi sull'identificazione della scala e del perimetro più adeguati a gestire e governare coerentemente i fenomeni territoriali, sociali ed economici (dispersione urbana, consumo di suolo, pianificazione di nuove infrastrutture).

E' importante sottolineare come il confine tracciato dalla perimetrazione dei sistemi di corridoio non è più da tempo la distinzione tra un centro avanzato ed una periferia arretrata (secondo modelli 'centrati' e 'areali') oppure tra uno spazio dei flussi ed uno dei luoghi (distinzione stilizzata da Castells negli anni '90 ma oggi insufficiente a cogliere la piena sussunzione dei luoghi nei flussi entro la nuova economia relazionale, testimoniata dagli studi meta-geografici sulle nuove infrastrutture della conoscenza nelle city-regions: "interconnected urban area characterized by myriad processes of vertical integration and vibrancy that give way to horizontal spillovers within the broader urban-regional field" Conventz et al. 2014). Esso sta piuttosto nel riconoscimento dell'esistenza

di processi territoriali differenti che necessitano di un approccio costruttivista di governance e di una visione diversa della scalarità, e della scala di governo stessa. Il corridoio non è quindi un obiettivo da perseguire né uno strumento per promuovere lo sviluppo nelle regioni arretrate, quanto piuttosto uno strumento euristico utile a riconoscere e a costruire su questa base fenomeni territoriali ed economici specifici, siano essi virtuosi o problematici, e al tempo stesso un'occasione di policy per costruire uno spazio di governance inter-urbana e trans-territoriale capace di adattarsi alle molteplici scale necessarie a gestirli. Per molti versi, nell'Italia attuale, si tratta di riconoscere e costruire uno spazio nella megacity-region milanese che sia:

- un territorio avanzato: contraddistinto da performance superiori alla media del territorio nazionale; dove si concentrano popolazione, ricchezza e innovazione; dove i processi sociali ed economici si sviluppano più intensamente e più rapidamente;
- un territorio accessibile e infrastrutturato: contraddistinto da un elevato grado di accessibilità e dotazione infrastrutturale (porti e interporti, aeroporti, brainports); dove ingenti flussi di popolazione e merci sono in movimento; dove è forte la specializzazione in servizi logistici e trasportistici, in intermodalità e appartenenza a global supply chains; dove la dotazione di banda larga è cruciale per le imprese;
- un territorio continuo: contraddistinto da una morfologia insediativa riconoscibile, continua e sostenuta dalle direttrici delle infrastrutture principali.

Tra Milano e Pavia, si tratta di mettere a fuoco nel contratto urbano il ruolo della connessione ferroviaria, autostradale e logistica tra le due città, il ruolo dell'aeroporto di Linate come city airport delle due città, il ruolo delle utilities, il ruolo delle università e della ricerca come fattore-guida (driver) dello sviluppo, e il ruolo delle aree per residenza e servizi a disposizione dell'asse Milano-Pavia connesse da un corridoio.

Oggi il "contratto urbano" può rimettere in gioco una visione multi-dimensionale, multi-attoriale delle relazioni tra città nelle società urbane contemporanee. E' un rapporto multi-scalare, multi-livello e multi-attore. La novità è la riarticolazione dell'organizzazione interscalare (Brenner 2017). Locale, urbano, regionale non sono isole o matrioske. La scala urbana non è più data (piccola, media, grande) ma costruita dalle interazioni tra livelli e attori. Anche la intelaiatura storica del tessuto urbano è importante, esprimendo un pluralismo di valori socia-

li, culturali, etici. Essere una piccola o media città entro una regione urbana come quella Milanese è del tutto diverso da essere una piccola città del Centro-Nord, per non parlare del Mezzogiorno. E' una sfida per i piccoli e medi comuni immersi in una complessa urbanità, ma privi di risorse adeguate; è una sfida per la grande città che ormai si estende ben oltre i suoi confine amministrativi e funzionali. E' questo che colloca la città "oltre la metropoli" (Balducci et al. 2017). Non conta la dimensione e neppure la densità demografica, ma semmai la densità relazionale, la reticolarità, in alcuni casi la corridorietà dei flussi scalari. Questa relazionalità è al centro dei contratti urbani. Le 'tecnologie' del contratto urbano sono differenti, quanto lo sono le norme e le obbligazioni legali, i processi di negoziazione e di pianificazione, la stesura di contratti tra l'amministrazione della città e i suoi fornitori e sub-contraenti privati, il dialogo sociale e la sua variabile estensione lungo un continuum che ne fissa la natura inclusiva/esclusiva. Il carattere multi-livello dei fenomeni incorporati nelle città contemporanee è tale che lo Stato, la regione, le sovranità sovranazionali e il mercato globale sono tutti coinvolti come attivi partecipanti al contratto urbano. Nella Fig. 1 sono schematizzati gli assi su cui si struttura il contratto urbano. L'asse verticale è quello del contratto formale ed esplicito, espresso in norme, che fa riferimento al potere legale e istituzionale. L'asse orizzontale è quello del contratto informale e implicito, espresso in convenzioni e accordi, che connette le forze sociali, economiche e gli interessi privati e collettivi.

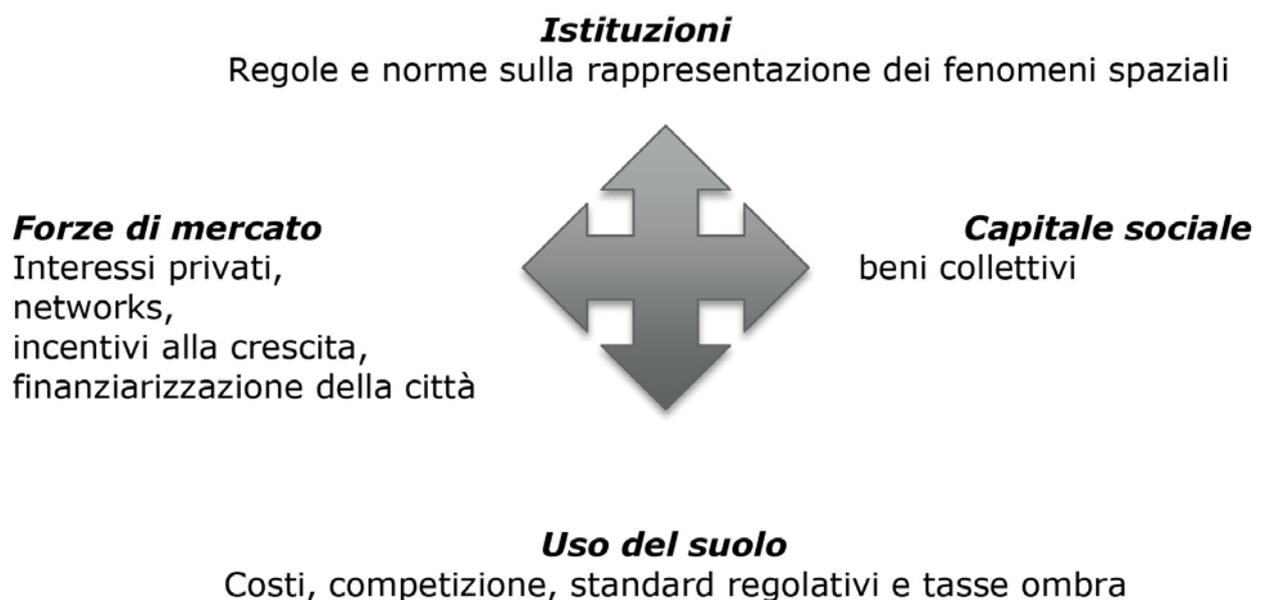


Fig. 1 Il contratto urbano

Nel contratto urbano entrano in gioco almeno tre livelli di governance relativi al governo dello spazio e all'uso del suolo urbano, come mostra lo schema seguente:

Governo nazionale/ governo regionale/ governi locali	Governi / capitalismo globale e locale	Governo locale/ interessi privati, collettivi e di gruppo
--	---	--

Fig. 2 Livelli di governance relativi al governo dello spazio e all'uso del suolo urbano

Nel primo livello, essenzialmente intergovernativo, si realizza il contratto urbano tra governo centrale, regionale e locale (con una crescente implicazione derivante dalle politiche europee) sulle strategie spaziali e sull'uso del suolo. In questo ambito si definiscono le strategie, si fissano gli obiettivi e si realizzano gli investimenti pubblici funzionali allo sviluppo della città lungo le scelte strategiche spaziali volta a volta definite: città globale, capitale culturale, città-hub, smart city, città sostenibile, etc.

Nel secondo livello, globale-locale, si esprimono gli accordi formali e informali, espliciti e impliciti, che legano spesso cooperativamente, a volte conflittualmente gli attori del governo e quelli del capitalismo globale e locale. Ancora per fare concreti riferimenti, è questo il campo dei global networks che le imprese globali (della finanza, dell'immobiliare, dei servizi avanzati alla produzione, delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, della logistica ecc.) realizzano a scala planetaria, facendone coprotagonisti, ma più spesso attori passivi, a volte semplici destinatari, i governi nazionali e locali.

Il terzo livello è quel piano negoziale e contrattuale che mette in relazione con continuità gli attori del governo e la società civile, nelle sue molteplici espressioni: gruppi di interesse, organizzazioni non governative, movimenti sociali. Anche in questo caso la variabilità degli assetti contrattuali, e la natura formale o più spesso informale degli accordi, sono legati ai fattori di contesto politico, culturale, socio-istituzionale delle società urbane.

I sindaci di Milano e Pavia hanno oggi un margine di manovra nel contratto urbano che li differenzia dal passato. Le amministrazioni delle città sono ora in grado di partecipare a contratti urbani in cui gli attori sociali realizzano il gioco della distanza e della prossimità (Andreotti, Le Galés, Moreno-Fuentes 2015). Anziché scegliere l'exit, cioè la delocalizzazione o l'indifferenza alla città e al quartiere, sono possibili scelte di loyalty verso la città che comprendono il controllo sui beni collettivi locali, l'ambiente e la sostenibilità, e il tema della

sicurezza.

Le tecnologie e le norme del contratto urbano sono una parte importante che riguarda non solo i pianificatori e gli uffici tecnici comunali, ma la società civile, l'università e le professioni e il mondo variegato delle imprese urbane, utilities e imprese di rete. E' sempre più evidente che il bene collettivo città, utile ai singoli ma soprattutto fonte di elementi di vantaggio e identità collettivi, si realizza nella negoziazione e nella creazione di un 'meeting ground of all' (Arendt 1958). Il tema dello spazio urbano in comune, del riuso urbano, di nuove forme di co-housing e co-working per le start-up (come per i nuovi Independent Professionals che sono 2,2 milioni in Italia, soprattutto nelle città maggiori), del risparmio energetico e dell'intelligenza urbana distribuita (smart city) sono aspetti di tecnica urbana e nello stesso tempo materia di contratto urbano con le aziende di public utilities, di trasporto, di servizi, con un ruolo importante da assegnare alle università e al mondo della ricerca e innovazione, protagonisti essenziali della nuova economia urbana. Una progettazione urbana partecipata, che si è tentata nel passato con forme di pianificazione strategica e democrazia deliberativa, dovrà oggi riconoscere il ruolo delle tecnologie della cooperazione nella creazione di sistemi informatici situati "in cui la molteplicità e diversità delle persone diventa il motore della continua creazione di conoscenza ed innovazione e ad esse è lasciata la responsabilità delle decisioni" (De Michelis 2018). Inclusione ed esclusione dal contratto urbano sono l'aspetto più critico del discorso sin qui svolto. Chi partecipa ai tavoli della negoziazione, con quali criteri sono scelti gli interessi rappresentati nei vari accordi e patti urbani è da sempre materia di discussione. Molti liberi attori devono cooperare ma con quali metodi? Non basta affidare ai bandi e alla mano invisibile del mercato la partecipazione degli attori sociali locali. Qui le burocrazie pubbliche devono aprirsi, internazionalizzarsi e imparare anche dall'esterno: un ruolo che l'intelligentsia urbana è chiamata nuovamente ad assolvere. Il compito di chi oggi realizza il contratto urbano dovrebbe essere quello di far emergere, e mettere alla guida della città, quelli che Gramsci chiamava nuclei urbani moderni.

Bibliografia

- Andreotti A., Le Galés P., Moreno-Fuentes F.J. (2015), *Globalised Minds, Roots in the City. Urban Upper Middle-Classes in Europe*, Chichester, Wiley Blackwell.
- Arendt, H. (1958), *The Human Condition*, Chicago and London, The University of Chicago Press.
- Balducci et al. (2017), *Oltre la metropoli*, Milano, Guerini.
- Brenner, N. (2017), *Stato, spazio, urbanizzazione*, Milano, Guerini.
- Conventz, S. et al. (2014), *Hub Cities in the Knowledge Economy*, Farnham, Ashgate.
- De Michelis, G. (2018), *Macchine intelligenti o tecnologie della conoscenza? In corso di pubbl. in "Sistemi intelliegenti"*.
- Pain, K., (2010), "New Worlds' for 'Old'? Twenty-First-Century Gateways and Corridors: Reflections on a European Spatial Perspective.", in *International Journal of Urban and Regional Research*, doi: 10.1111/j.1468-2427.2010.01005.x
- Soja, E., Kanai, M. (2014), *The Urbanization of the World*, in Brenner, N. (ed.), *Implosions/Explosions*, Berlin, Jovis.
- Viesti, G. (2017), *Introduzione a Viesti, G., Simili B. (a cura di), Viaggio in Italia*, Bologna, Il Mulino.

***SEEING LIKE A CITY-REGION*: PER UNA INTEGRAZIONE REGIONALE TRA MILANO E PAVIA**

Politecnico di Milano

di Alessandro Balducci e Francesco Curci

Parlare del rapporto tra Milano e Pavia significa partire da un presupposto secondo cui il capoluogo lombardo ha smesso solo in anni recenti di faticare per imporsi come città universitaria a livello nazionale e internazionale. Questo perché storicamente è stata Pavia la capitale dell'Università lombarda con Milano che ha costruito la sua più giovane tradizione, incardinandola nel suo sviluppo industriale otto-novecentesco, a partire proprio da una costola dell'Università Pavese. Il resto è storia dei giorni nostri, con vari ranking degli atenei mondiali che continuano a premiare Milano nel momento in cui, se non ciò non bastasse, la città vive il suo "rinascimento" urbanistico e turistico. Nel contempo, in una fase in cui gli aspetti comunicativi e di marketing prendono il sopravvento su qualsiasi altro ambito, la città di Pavia fatica a stare al passo delle performance milanesi. D'altronde il modello policentrico che caratterizza storicamente l'armatura urbana lombarda ha visto a seconda delle epoche e delle congiunture diverse modalità di interrelazione urbana, così come diverse forme di autonomia o dipendenza funzionale che hanno reso non sempre immediati e scontati il riconoscimento e la delimitazione dei processi di metropolizzazione e tantomeno di quelli post-metropolitani.

¹ L'espressione è mutuata, con una piccola quanto necessaria variazione, dal titolo del libro di Ash Amin e Nigel Thrift, *Seeing Like a City* (Wiley, 2016).

In queste note analizzeremo dapprima alcuni dati geografici e statistici recentemente elaborati nell'ambito della ricerca di rilevante interesse nazionale (PRIN) Politecnico di Milano "Territori post-metropolitani come forme urbane emergenti: le sfide della sostenibilità, abitabilità e governabilità" finanziata dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca (bando 2010-2011) col coordinamento del Politecnico di Milano; in seconda battuta proveremo ad approfondire la natura del rapporto, passato e presente, tra le due città che abbiamo messo sotto la lente; infine tenteremo di offrire il nostro contributo alla costruzione di un possibile "contratto tra Milano e Pavia" provando a immaginare, anche alla luce dei dati e delle riflessioni fatte, cosa Milano potrebbe aspettarsi da Pavia e cosa Pavia potrebbe aspettarsi da Milano.

1. Alcuni dati su Milano e Pavia e sul territorio "di mezzo" tra i due capoluoghi

Dall'analisi dei dati offerti dall'Istat e raccolti e mappati in modo sistematico nell'Atlante web dei territori post-metropolitani (www.postmetropoli.it/atlante) si evince in modo chiaro quanto Pavia, come poche altre città lombarde, presenti indici e posizionamenti relativi molto simili a quelli del Comune di Milano. La percentuale di popolazione straniera, il tasso di disoccupazione² e in modo ancora più marcato l'indice di vecchiaia, i comportamenti elettorali (turnout) e il numero medio di componenti per famiglia rivelano analogie tra due città che in termini relativi sono molto più simili di quanto in realtà siano in termini assoluti. Anche il generale trend demografico degli ultimi quarant'anni (dati Istat 1971-2011) ci restituisce Milano e Pavia come i capoluoghi lombardi che – dopo Mantova (-29%) – hanno perso percentualmente più popolazione residente: rispettivamente il 28 % e il 21 %.

Purtroppo non è possibile aggiornare ad anni più recenti il dato sull'incidenza delle abitazioni occupate solo da persone non residenti, proxy della presenza di popolazione universitaria, che al 2001 vedeva Pavia attestarsi al 5,8 %, il valore più elevato tra quelli registrati nei capoluoghi lombardi, e più che doppio rispetto a quello di Milano (2,3 %). Tuttavia a Pavia l'incidenza complessiva delle abitazioni non occupate da almeno una persona residente è passata dal 14% nel 2001 al 10,6 % nel 2011, mentre a Milano dal 7,9 % a 6 %.

2. Si segnala come il Sistema Locale del Lavoro di Pavia, tra quelli lombardi sia quello che in termini di impatto sull'occupazione ha retto meglio negli successivi alla crisi generale del 2007-2008 passando da un tasso di disoccupazione del 4,2 % nel 2006 a un tasso del 5,5 % nel 2011, mentre Milano è passata dal 3,9 % al 5,7%, Lodi dal 3,4 % al 5,9 %, Bergamo dal 2,9 % al 4,3 %, solo per fare alcuni esempi

Potrebbero essere molte le ragioni e le interpretazioni di questo calo, in primis l'aumento della mobilità pendolare per motivi di studio. Sappiamo tuttavia che nello stesso decennio il numero di laureati nelle università milanesi è cresciuto del 78%, mentre quello dei laureati presso l'Università di Pavia "solo" del 58% (fonte Miur - Portale dei dati dell'istruzione superiore). L'ipotesi di una tendenza di Milano a spodestare Pavia dal suo ruolo di capitale universitaria non sembra però trovare conferma nei dati più recenti relativi alle popolazioni studentesche delle due città. Infatti, nonostante l'ormai acclamato "nuovo rinascimento milanese" – e l'arresto dello storico trend demografico negativo del Comune di Milano che durava dal 1971 – il rapporto tra gli iscritti dell'Università di Pavia e quello degli iscritti negli atenei milanesi è rimasto pressoché invariato passando dal 11,7 % del 2011 all'11 % del 2017 (fonte Annuario Statistico Regionale della Lombardia).

Sebbene si rivelino interessanti affinità tra i due contesti, vi sono anche e soprattutto molte differenze di tipo strutturale, in particolare sul fronte economico, che tendono a mantenere distanti i due capoluoghi lombardi e i relativi territori circostanti - ciò sempre a prescindere dai noti e scontati distinguo rango-dimensionali. Un primo dato di rilievo ci viene fornito dal Censimento dell'Industria e dei Servizi secondo il quale nel 2011 il rapporto tra addetti delle istituzioni pubbliche e addetti delle imprese nella Provincia di Pavia era pari all'11 % a fronte del 4 % di quella Milano. Inoltre, mentre Pavia è la provincia lombarda con il numero più basso (3,4) di addetti per unità locale, Milano, che ne ha quasi il doppio (6), è quella con il numero più alto.

Dal punto di vista dell'età della popolazione residente, mentre l'invecchiamento di Milano non riguarda più solo la città centrale e segna un netto sconfinamento nei territori della grande urbanizzazione a nord della città, i territori meridionali tra Milano e Pavia appaiono sempre più giovani e dinamici. Questi pattern demografici ricalcano la storica dicotomia geografica tra Nord e Sud Milano e confermano, alla luce di altre dinamiche richiamate in questo paragrafo, quanto nel contesto che stiamo analizzando sia potente il gioco tra forme di discontinuità e innovazione e forme di continuità e dipendenza dalle matrici fisiografiche del territorio, con la "linea delle risorgive" a fare ancora da spartiacque tra una pianura asciutta ad alta intensità industriale e pianura irrigua vocata all'agricoltura. Ma i dati più interessanti e utili per comprendere il rapporto tra Pavia e Milano ci vengono soprattutto dai territori cosiddetti in-between ovvero dai comuni che si collocano tra e a ridosso dei due capoluoghi. Il dato che più colpisce attiene al grande dinamismo demografico,

dovuto principalmente a dinamiche migratorie dei comuni a Nord e Nord-ovest di Pavia. In anni recenti questa geografia di piccoli comuni fortemente attrattivi dal punto di vista residenziale, collocati al confine tra la Città Metropolitana di Milano e le Province di Pavia e Lodi, ha attirato in modo particolare l'attenzione degli studiosi urbani che si occupano dei cambiamenti della regione urbana milanese. Se a ciò si aggiunge l'intensificazione del processo di antropizzazione del suolo che sta erodendo quel differenziale di naturalità e ruralità che da tempo è emblema del rapporto tra Sud e Nord Milano, si capisce quanto sia importante interrogarsi sui processi di urbanizzazione in corso del settore tra Milano e Pavia. Infatti, nonostante le azioni di salvaguardia promosse dal Parco Agricolo Sud Milano, è evidente che negli ultimi decenni nei territori più meridionali della regione urbana milanese sia cresciuta sensibilmente anche la pressione antropica sul suolo. Anche da questi segnali di cambiamento bisognerà partire per provare a capire in che modo Milano e Pavia potranno negli anni futuri fare incontrare e integrare le loro politiche per indirizzare al meglio le proprie traiettorie di sviluppo.

2. Pavia e la mega-city region milanese

Ragionare oggi sul rapporto tra Milano e Pavia e sul loro modo di competere o collaborare significa inevitabilmente compiere lo sforzo di guardare a dinamiche urbane, metropolitane e post-metropolitane che si articolano – mai in modo netto o linearmente evolutivo – a diverse scale e in tempi storici diversi. Ragionando in quest'ottica si possono scorgere o anche solo immaginare analogie tra processi antichi e recenti, come ad esempio tra il ruolo svolto nel '500 dalle opere di canalizzazione della pianura lombarda tra Adda e Ticino, che hanno collegato Milano e Pavia, e quello svolto oggi da connessioni più immateriali ma altrettanto determinanti come ad esempio quelle che potremmo intravedere in campo universitario e ospedaliero-sanitario. Nel caso di Pavia, tuttavia, anche in ragione della sua forte "personalità storica" di città mercantile, universitaria e proto-industriale circondata da un territorio ad alta vocazione agricola, si può affermare che processi di vera e propria subordinazione metropolitana siano stati meno evidenti rispetto ad altri poli urbani lombardi. Nell'autonomia pavese tutt'oggi riconoscibile e nella sua posizione geografica per molti versi privilegiata, tra Milano (posta a soli 30 km) e il suo Parco Agricolo Sud, tra l'Oltrepò e la Lomellina, c'è molto di identitario e di associabile a un modello urbano estremamente bilanciato e capace di offrire qualità socio-ambientali che difficilmente si sposano con dinamiche

metropolitane. A questo equilibrio contribuisce anche la taglia davvero “media” di Pavia con i suoi circa 70 mila abitanti. I processi di regionalizzazione urbana che da tempo interessano il capoluogo milanese devono spronarci a guardare con attenzione a quanto accade non solo nel cuore e nei territori di cintura delle città compatte, ma anche nei territori in-between che potrebbero essere il vero teatro del cambiamento degli equilibri tra le città di Milano e Pavia. La ricerca PRIN Postmetropoli ha infatti mostrato come possano esistere casi di post-metropolizzazione senza che questa sia per forza preceduta da una fase di evidente o compiuta metropolizzazione.

È ormai accettato in letteratura il fatto che Milano vada inquadrata come un esempio di mega-city region. Una mega-city region è una conurbazione che comprende “tra 10 e 50 città relativamente importanti, fisicamente separate ma funzionalmente interconnesse, aggregate attorno a una o più grandi città centrali, che traggono una enorme forza economica dalla nuova divisione funzionale del lavoro. Questi luoghi esistono sia come entità separate nelle quali la maggior parte dei residenti lavora localmente e la maggior parte dei lavoratori sono residenti locali, sia come parti di una vasta regione funzionale, connessa da flussi di persone e di informazioni trasportate lungo autostrade, treni ad alta velocità e cavi di telecomunicazione” (Hall, Pain 2006: 3). Il funzionamento della città di Milano come piattaforma economica che ha compiuto già da tempo il passaggio ad un modello basato sulla knowledge economy al servizio di una vasta regione urbana policentrica – estremamente più vasta della Città Metropolitana e di altre perimetrazioni morfo-funzionali tentate a livello europeo (EUROSTAT, OECD, ESPON, DG-REGIO) – ha stimolato altri centri urbani minori a porsi in un’ottica di complementarietà funzionale rispetto al capoluogo lombardo per entrare a tutti gli effetti a far parte della mega-city region.

Possiamo affermare che Pavia è entrata tardi a far parte della mega-city region milanese perché, a differenza di altre città lombarde (ma non solo, pensiamo a Piacenza e Novara), è rimasta radicata a un modello christalleriano che la vedeva come polo esterno alla regione urbana, autonomo e specializzato (città industrial-universitaria, ma anche città dell’Ospedale San Matteo, uno dei primi grandi ospedali lombardi) e formatosi nel tempo lungo affondando le radici di questa sua autonomia in epoca rinascimentale o addirittura nel Medioevo. La sua autonomia si è però indebolita nel momento in cui la solida tradizione

industriale pavese, che si era consolidata e affermata prepotentemente durante il dopoguerra affiancandosi all'università, non è riuscita a rinnovarsi, né è riuscita a trovare strade alternative di sostituzione in seguito alla crisi che ha iniziato a colpirla alla fine del XX secolo. L'università e il settore pubblico, anch'essi indeboliti, sono diventati l'unico fulcro attorno a cui far ruotare l'economia locale. L'entrata tardiva di Pavia nella regione urbana di Milano si deve d'altro canto all'effetto cumulato dell'allargamento delle aree urbane dei due centri – cui comunque il Parco Agricolo Sud ha fatto da argine – per effetto soprattutto di un dinamismo demografico generato dalla ricerca del un abitare più “verde” e da vantaggiosi valori immobiliari (complici anche gli effetti prolungati delle limitazioni di previsione insediativa fissate nel PRG di Pavia). A nutrire e accompagnare questo effetto-allargamento non c'è stato alcun effetto propulsivo che abbia contribuito in altro modo a rendere Pavia un nodo della “sua” mega-city region.

3. Quali strategie possibili per creare un effetto propulsivo

Se l'estensione dell'urbano sta avvenendo e continuerà ad avvenire creando inevitabili sovrapposizioni tra i centri della fitta rete urbana della “metro-regione padana”, diventa sempre più importante per chi è chiamato al governo delle diverse realtà urbane e metropolitane coinvolte in questo processo di regionalizzazione controllare, armonizzare e orientare le diverse traiettorie di sviluppo. Ciò soprattutto rispetto ad alcune grandi questioni che attengono ai modi di rispondere, resistere, contrattare e competere nel contesto della globalizzazione, di interpretare e gestire i complicati processi di ristrutturazione economica, di garantire la cittadinanza e abitabilità a diverse scale e a popolazioni e territori lontani e diversi, di combinare convenientemente forme di decentramento e ri-accentramento di funzioni, competenze e servizi.

Alla luce dei dati e delle considerazioni fatte proviamo quindi a rispondere alla domanda su cosa può fare Milano per Pavia, ovvero cosa Pavia può aspettarsi da Milano.

Per prima cosa, sulla scia dei segnali che già ci giungono dai dati sui trasferimenti di residenza e sul pendolarismo, ci sembra importante che Milano agevoli l'integrazione di Pavia nel suo esteso sistema residenziale-pendolare. Secondo un approccio di tipo metabolico alle sfide dell'abitare post-metropolitano, il campo d'azione dovrebbe in questo caso aprirsi in modo plurale e relazionale alla costruzione, da un lato di nuove opportunità di «radicamento», tra forme di lavoro e welfare che stimolino la stanzialità,

dall'altro a nuove forme di mobilità fisica e pluriappartenenza sfruttando l'ampia accessibilità offerta dalle infrastrutture della mobilità su ferro e gomma e che caratterizza la regione urbana milanese³. In tal senso non possiamo ignorare i fallimenti della logica espansiva che ha prodotto una grande quantità di patrimonio residenziale invenduto tra Pavia e Milano. Si tratta spesso di soluzioni a bassa densità che hanno consumato suolo senza garantire forme di accessibilità indipendenti all'automobile privata, di conseguenza incapaci di valorizzare l'offerta di trasporto pubblico esistente, in particolare quella garantita dal potenziamento del servizio ferroviario regionale (Linea S13). Dal punto di vista del governo del territorio, per svincolare quest'ultimo da logiche esclusivamente locali, sarebbe auspicabile lavorare a un piano intercomunale attraverso cui sperimentare forme di perequazione di scala intercomunale con relativo fondo di compensazione.

Bisognerebbe poi lavorare in chiave strategica affinché Milano contribuisca all'integrazione dei servizi sovralocali che caratterizzano Pavia. Più che sul fronte della formazione universitaria dove la dimensione competitiva rischia di vanificare sforzi non opportunamente calibrati rispetto alle tendenze, alle preferenze e agli stili di vita di popolazioni studentesche che si distribuiscono già in modo "naturale" tra città metropolitane e città medie, ci sembra fondamentale puntare piuttosto sull'integrazione in campo scientifico e ospedaliero, costruendo nuove opportunità per l'Ospedale San Matteo di giovare dell'"uscita" verso il Sud di Milano di alcune grandi istituzioni scientifiche come l'Humanitas a Rozzano, lo IEO in Via Ripamonti, ma anche il Policlinico San Donato e il Centro Cardiologico Monzino.

Al tempo stesso ci sembra fondamentale fornire qualche risposta anche alla domanda su cosa può fare Pavia per Milano, ovvero su cosa Milano potrebbe aspettarsi da Pavia, partendo dal presupposto che in una visione policentrica tutti i nodi urbani dovrebbero contribuire in modo specifico e possibilmente integrato al miglioramento delle condizioni ambientali, economiche e sociali della regione urbana. Pavia può farlo compensando alcuni "difetti" di una città come Milano, in quanto potenziale bacino di ruralità, lentezza, ma anche di storia, tradizione e cultura. Una storia, una tradizione e una cultura diverse da quelle della Milano del design, della moda e dell'innovazione, e proprio per questo interessanti per una metropoli che deve sì guardare all'Europa e

3. Cognetti, F., Attrattività, accessibilità e temporaneità dell'abitare post-metropolitano milanese, in A. Balducci, V. Fedeli, F. Curci, a cura di, *Metabolismo e regionalizzazione dell'urbano* (pp. 99-113), Guerini e Associati, Milano, 2017.

al Mondo, ma coltivando e rinsaldando il rapporto col proprio territorio di appartenenza e tenendo un piede ben saldo nella sua italianità. In quest'ottica la specificità del Sud-Milano e della sua armatura storica diventa una carta che Milano insieme a Pavia deve essere capace di giocare nel modo giusto, valorizzando le molte risorse presenti come i navigli, la Certosa di Pavia, i centri storici e i monumenti, ma anche quelle in fase di progettazione come ad esempio la ciclovia VenTo (Venezia-Torino) che vede proprio in Pavia uno snodo fondamentale di collegamento tra Milano e il fiume Po.

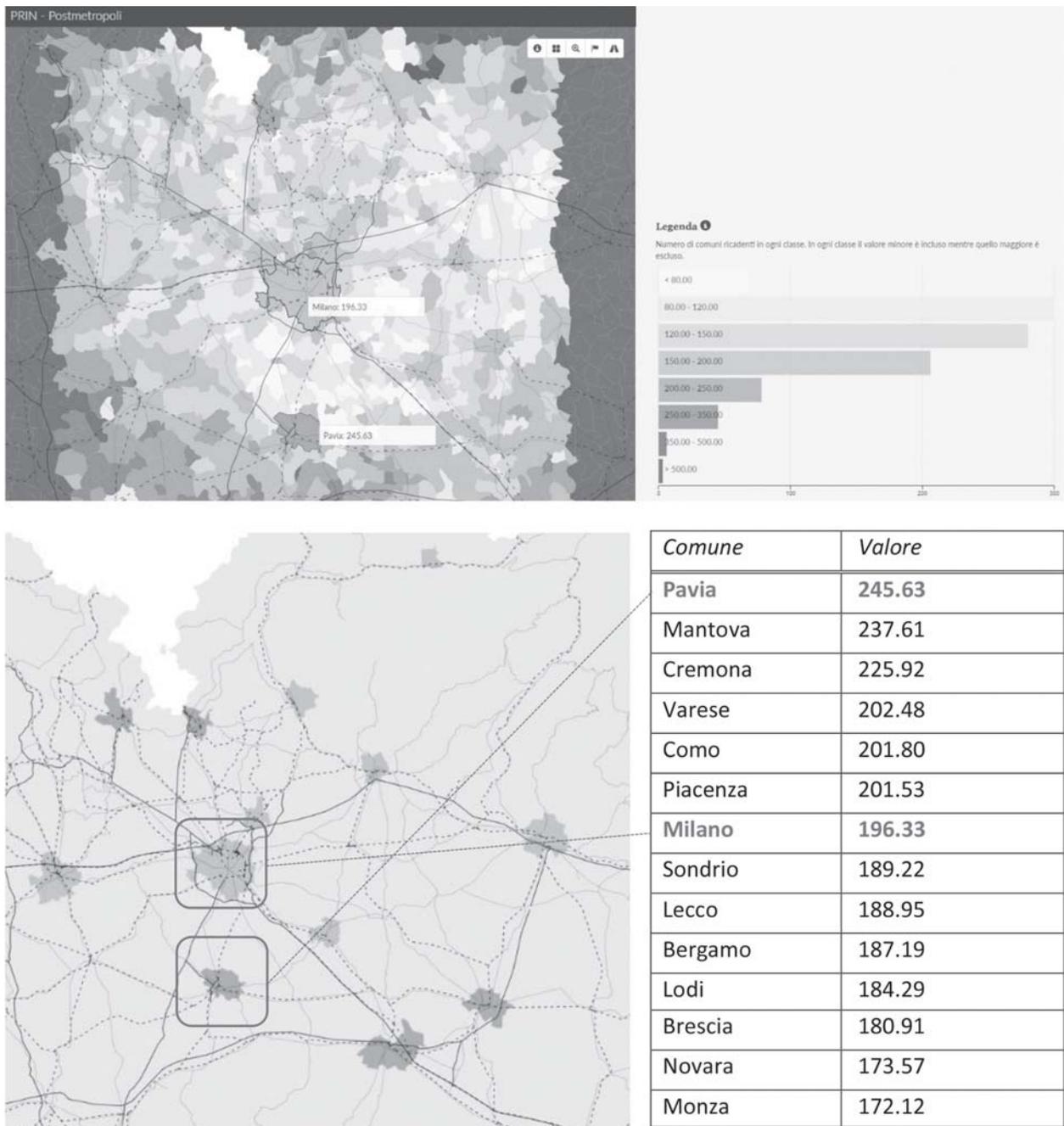


Tavola. 1 *Indice di vecchiaia tra 1991 e 2011*

Fonte: *Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati Istat*
Pavia è tra i capoluoghi lombardi – considerando anche Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – quello con l'indice di vecchiaia più elevato.

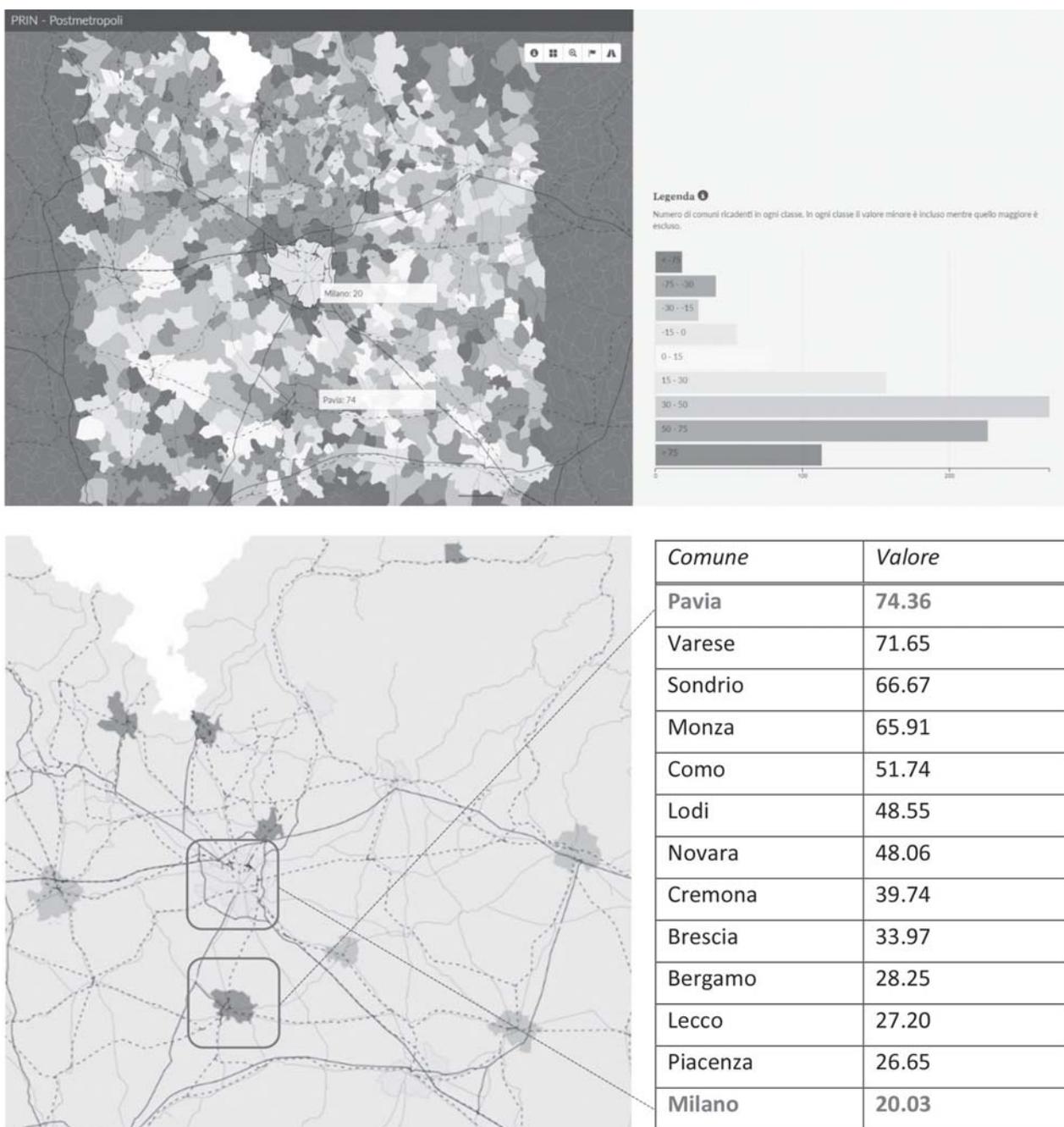


Tavola.2 Variazione dell'indice di vecchiaia tra 1991 e 2011

Fonte: Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati Istat

Pavia e Milano hanno comportamenti diversi e pattern spaziali speculari se si considerano anche i rispettivi comuni di cintura. Tra i capoluoghi lombardi – ed anche considerando Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – Milano fa segnare il minore aumento dell'indice di vecchiaia sebbene sia circondata da comuni con valori elevati. Pavia è invece il capoluogo con l'indice più alto pur essendo circondata da comuni con valori addirittura negativi.

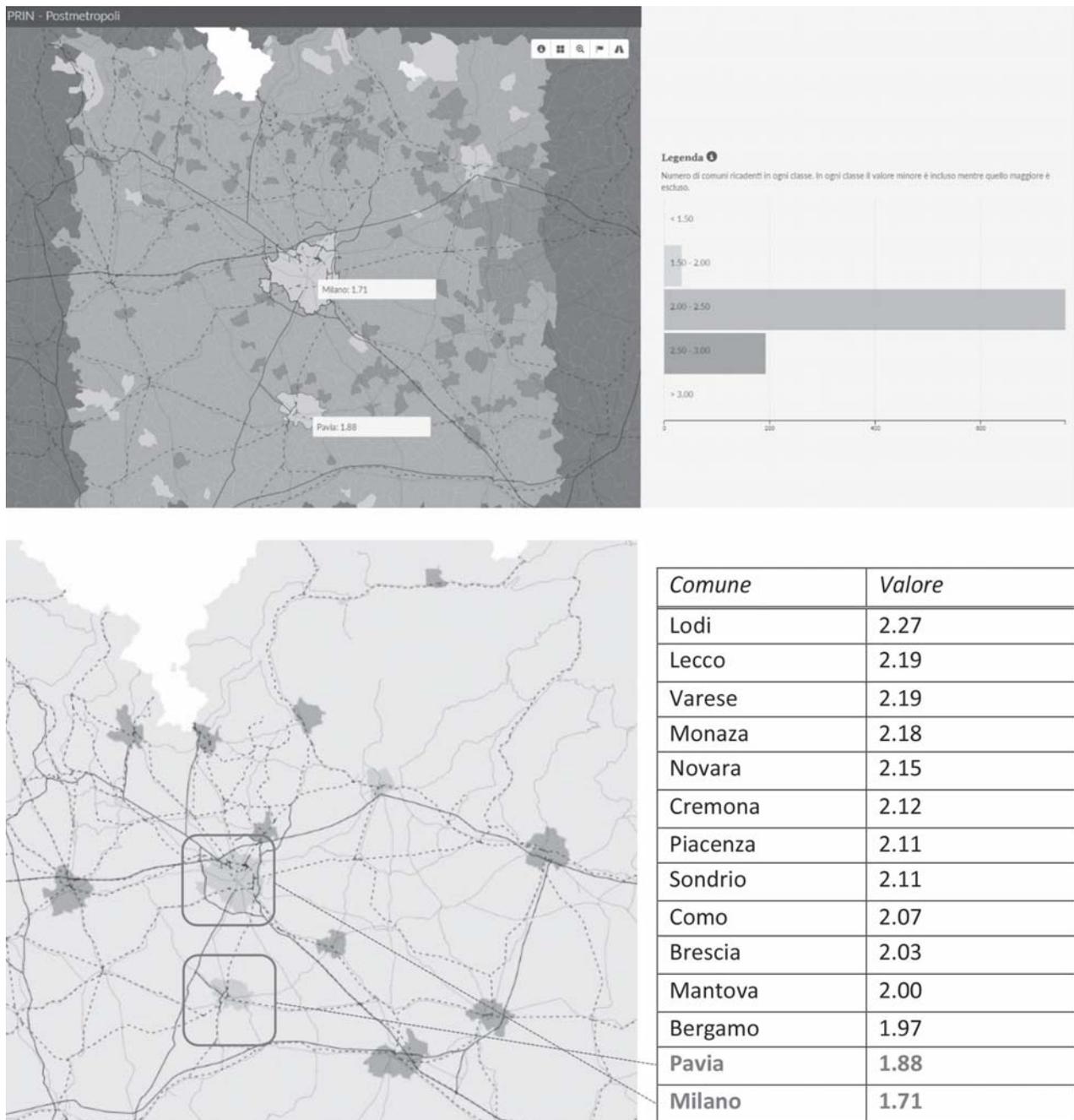


Tavola. 3 Numero medio di componenti per famiglia 2012

Fonte: Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati Istat
Pavia e Milano hanno in comune la dimensione media dei nuclei familiari che è inferiore a 2 componenti. Tra i capoluoghi lombardi – considerando anche Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – le due città sono quelle col numero medio di componenti più basso.

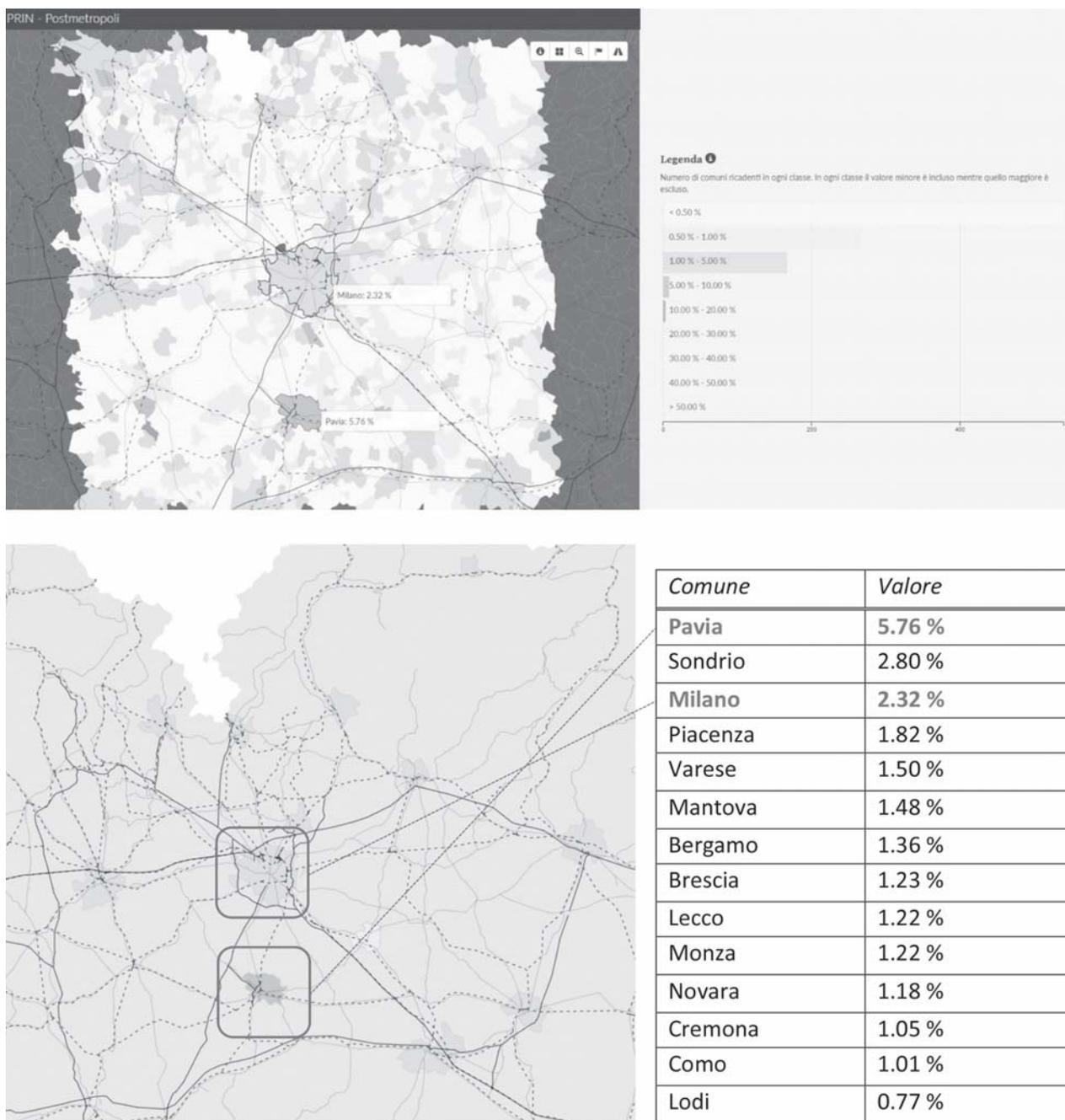


Tavola. 4 Percentuale di abitazioni occupate solo da persone non residenti 2001

Fonte: Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati Istat
 Tra i capoluoghi lombardi – considerando anche Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – Pavia è la città con la più elevata incidenza di abitazioni occupate esclusivamente da persone non residenti, indicatore proxy della presenza studentesca. La percentuale registrata a Pavia è inoltre più che doppia rispetto a quella di Milano che si posiziona comunque terza tra i 14 capoluoghi presi in esame.

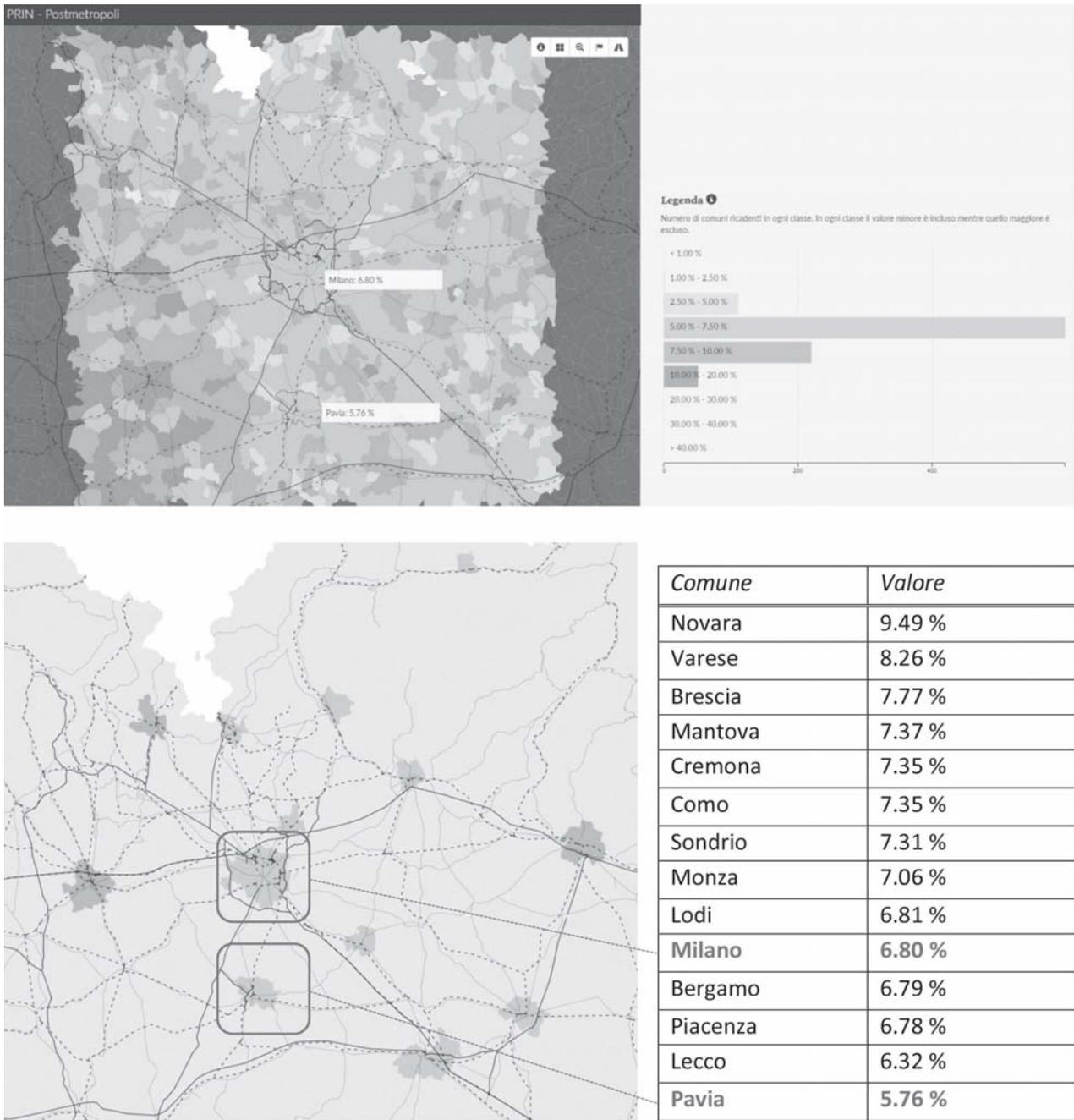


Tavola. 5 Tasso di disoccupazione 2011

Fonte: Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati Istat
 Tra i capoluoghi lombardi – considerando anche Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – Pavia è la città con il più basso tasso di disoccupazione.

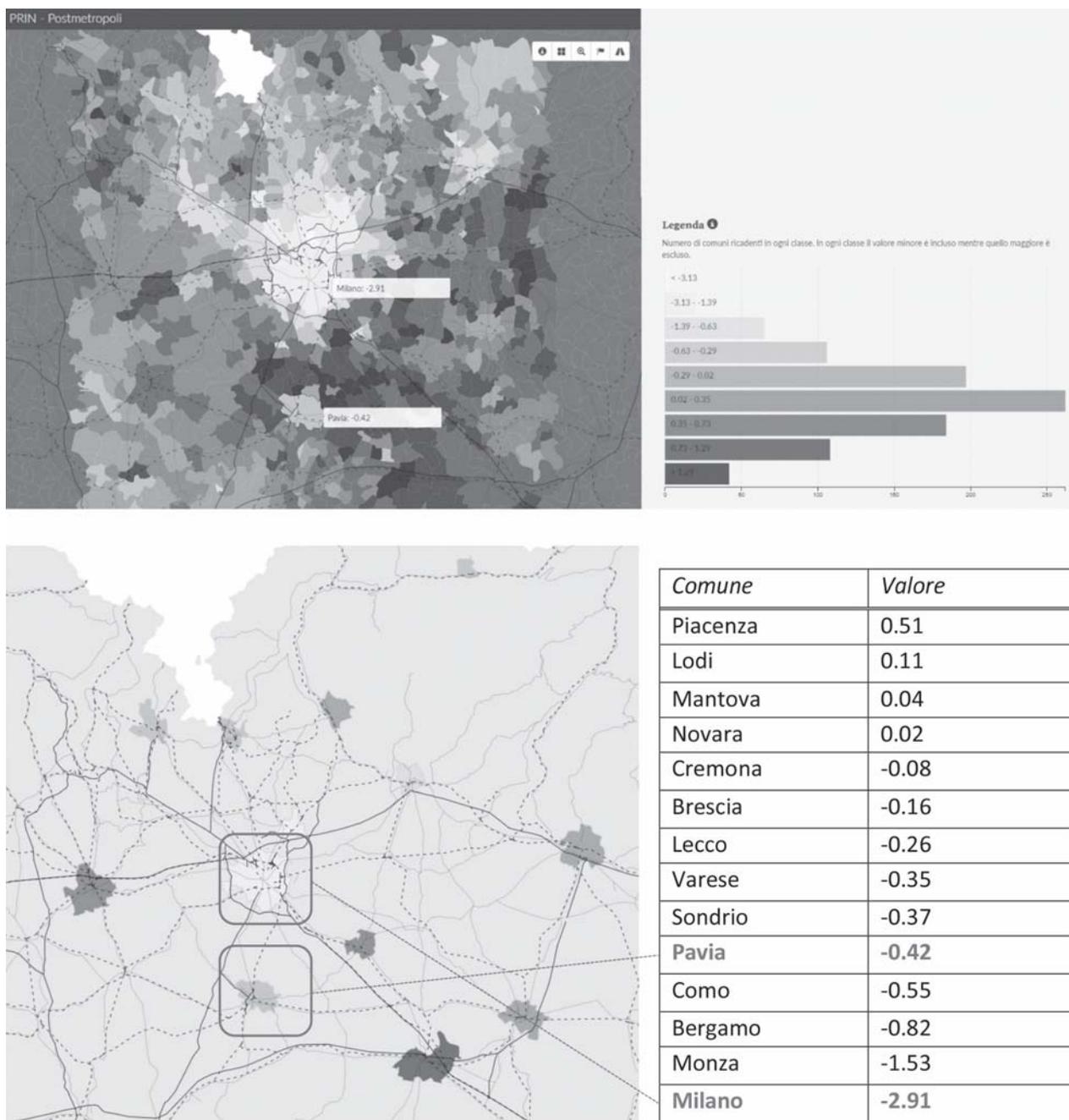


Tavola. 6 Indice di dinamismo demografico 2011

Fonte: Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati Istat
L'indice sintetico è calcolato come media aritmetica dei valori standardizzati della densità demografica, della crescita demografica (Var. % 2001-2011) e della presenza di stranieri (popolazione straniera/popolazione totale). Tra i capoluoghi lombardi – considerando anche Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – Milano è nettamente quello con valore più basso. Anche il valore di Pavia è negativo come quello di ben 10 dei 14 capoluoghi presi in esame. Il dato di maggiore rilievo riguarda però l'elevato dinamismo registrato nei comuni tra Milano e Pavia e in generale in tutto il settore sud-est del "tassello" di 100 x 100 km avente come centro il capoluogo lombardo. (figura in alto).

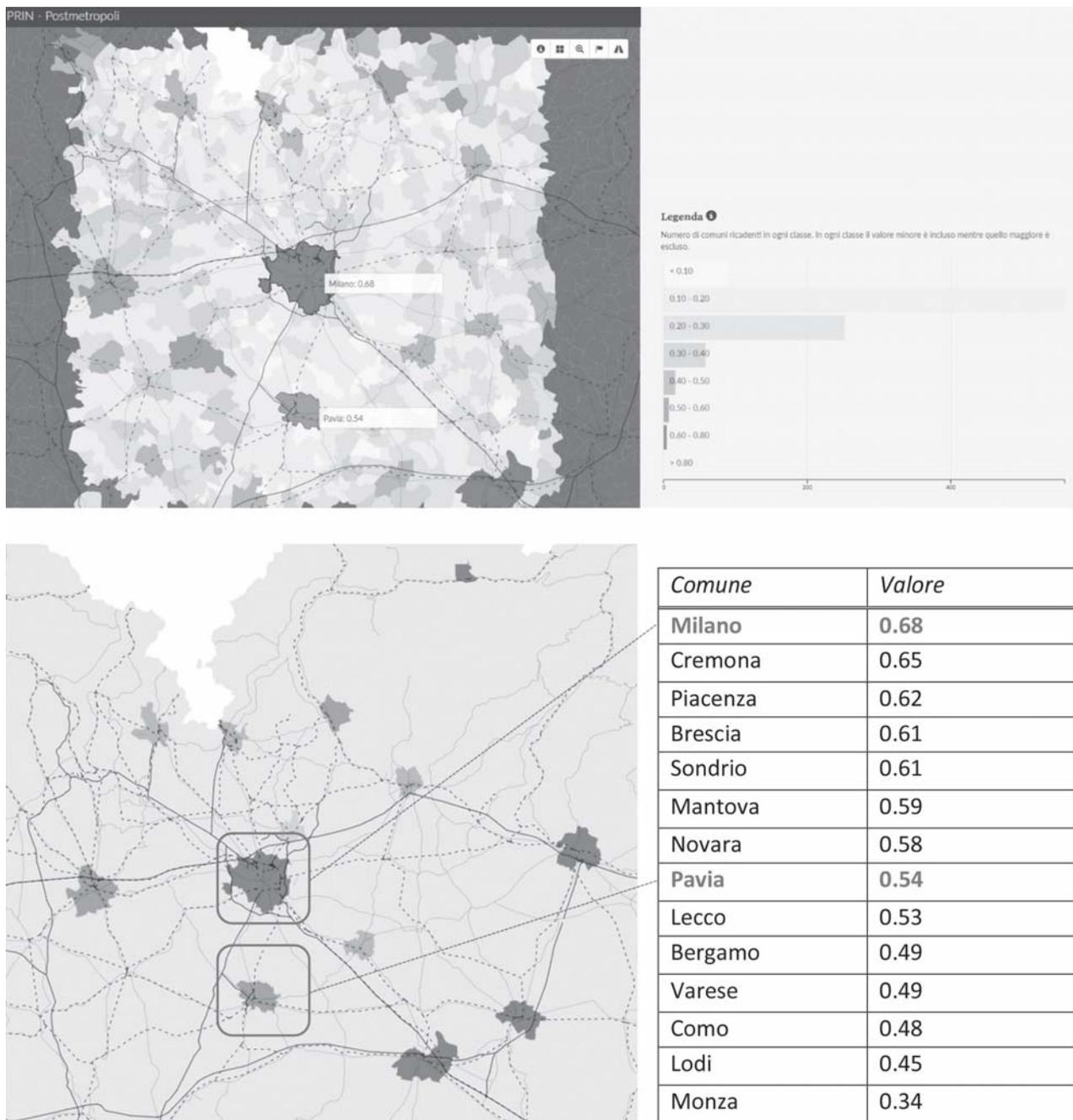


Tavola.7 Indice di autocontenimento 2011

Fonte: Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati Istat

È calcolato come rapporto tra i flussi pendolari per motivi di lavoro interni ad un comune e la popolazione occupata del comune e restituisce il livello di soddisfacimento interno nell'offerta di posti di lavoro da parte di un comune. Tra i capoluoghi lombardi – considerando anche Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – Milano è nettamente quello con valore più elevato con Pavia chi si posiziona a metà classifica. L'autocontenimento pavese risulta infatti più elevato dei capoluoghi del Nord Milano ma più basso di quello di tutti gli altri capoluoghi, ad eccezione di Lodi.

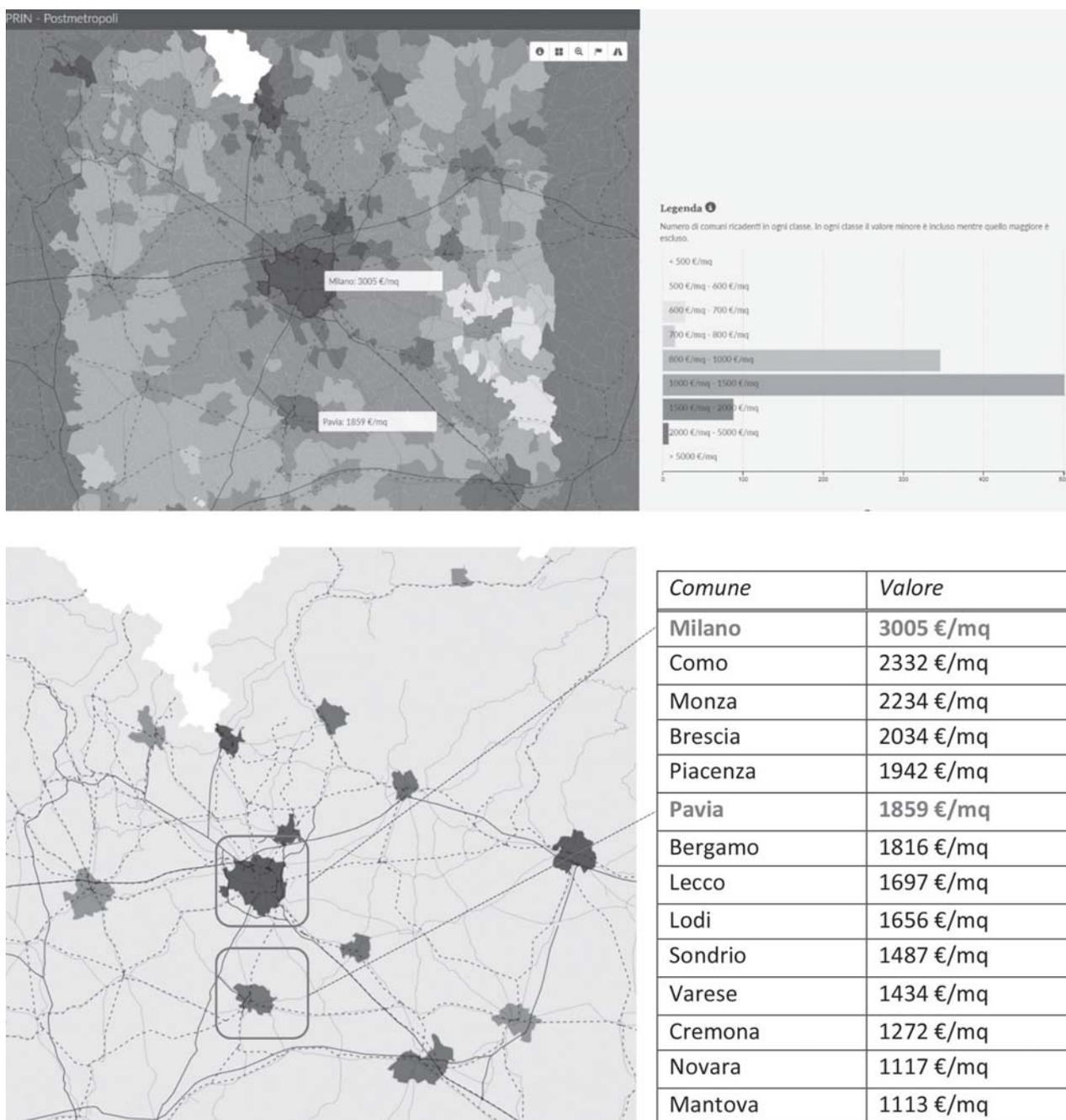


Tavola.8 Prezzo medio di compravendita delle abitazioni 2012

Fonte: Atlante web dei territori post-metropolitani, elaborazioni su dati OMI – Agenzia delle Entrate Tra i capoluoghi lombardi – considerando anche Novara (Piemonte) e Piacenza (Emilia-Romagna) – Milano è nettamente quello con i valori più elevati. Pavia si posiziona al sesto posto della classifica dei 14 capoluoghi esaminati. Tra i capoluoghi lombardi, escludendo Milano, i valori di compravendita registrati a Pavia sono più bassi soltanto di quelli di Como, Monza e Brescia.

PAVIA NEL CONTESTO MILANESE: SPECIFICITÀ, PERFORMANCE E CAPITALE TERRITORIALE.

di Roberto Camagni e Giovanni Perucca

Politecnico di Milano

Introduzione

Questa analisi è prevalentemente rivolta alle specificità economico-territoriali di Pavia e della sua provincia nel contesto vasto dell'area metropolitana milanese. Vengono esplorate specificità e performance recenti, sulla base di statistiche ufficiali ISTAT, Istituto Tagliacarne ed Eurostat, nonché quegli elementi caratterizzanti lo stock di risorse territoriali disponibili che sono state denominate "capitale territoriale" (Camagni, 2009 e 2017; Perucca, 2013 e 2014).

Tali risorse comprendono elementi a carattere sia materiale che immateriale, naturale e artificiale, di natura economica, sociale, cognitiva e identitaria, e rappresentano il potenziale attrattivo e competitivo dei singoli territori. Purtroppo, muovendoci in un ambito comunale e/o provinciale, non sono disponibili molti elementi, soprattutto a carattere immateriale e psicologico, che sono invece presenti in misura sempre più ricca nelle statistiche a livello regionale.

In particolare si è deciso che il confronto diretto venga effettuato fra Pavia (comune e provincia) e le città che nell'area metropolitana allargata sono in più diretta 'competizione' con Pavia, e cioè i capoluoghi delle altre province lombarde (ad esclusione di Milano) e delle province finitime di Novara, Alessandria e Piacenza. Tutte queste città (e province) infatti mantengono rapporti forti con Milano: rapporti che possiamo chiamare di dipendenza per quanto concerne il mercato del lavoro e il mercato dei servizi superiori

ma anche, e in senso assai più interessante, rapporti non gerarchici di complementarità e di sinergia, proprio sulla base delle specificità e delle eccellenze di ciascuna di esse. Chiamiamo quest'area allargata – senza comprendere Milano che data la dimensione e la struttura economica peculiare, falserebbe tutti i confronti – l'“area di riferimento” con cui comparare specificità e performance di Pavia.

Proprio la costruzione di nuovi rapporti di collaborazione, sinergia e complementarità fra Pavia e Milano rappresenta uno degli obiettivi generali del più vasto programma di ricerca in cui questo lavoro si inserisce.

1. Specificità e performance recenti di Pavia nel contesto metropolitano milanese.

Il punto di partenza della ricerca è costituito naturalmente dalla non brillante performance di Pavia e del suo territorio negli anni più recenti, che prosegue un trend già iniziato in precedenza. Vediamo innanzitutto (Fig. 1) che nel quindicennio 2002-2017 la dinamica demografica della città è stata complessivamente piatta, addirittura con una tendenza negativa fino allo scoppio della crisi, successivamente riequilibrata. La provincia al contrario mostra una dinamica assai più sostenuta (+11% contro il +1,8%, nel quindicennio), del tutto simile a quella regionale. Gli altri capoluoghi di provincia dell'area di riferimento mostrano una dinamica demografica di gran lunga superiore a quella pavese (in particolare Lodi, Como, Bergamo, Alessandria e Piacenza), ad eccezione di Varese, Sondrio e Cremona (Tab. 1).

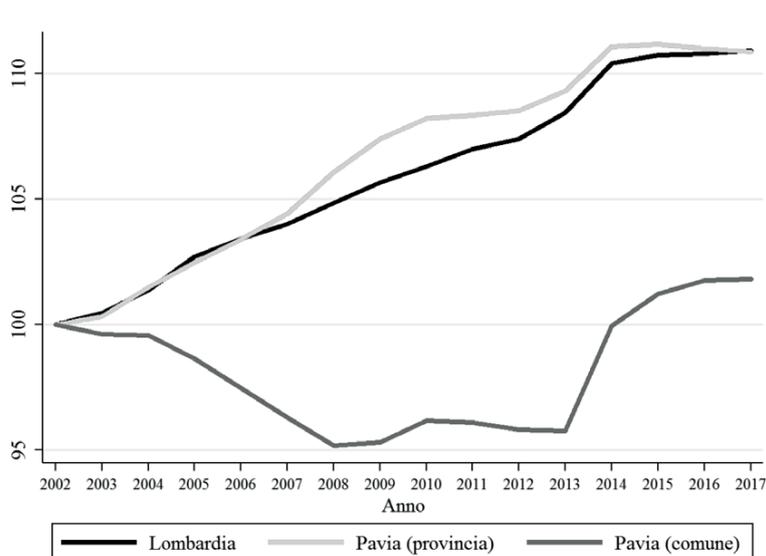


Fig. 1 Variazione della popolazione, comune di Pavia, provincia e regione Lombardia

La struttura demografica per età della popolazione del Comune di Pavia, confrontata con quella degli altri capoluoghi dell'area di riferimento, mostra una minore quota di giovani fino ai 25 anni e una maggiore quota di persone anziane dai 74 ai 90 anni: indicatori questi che segnalano una importante, anche se non eccessiva, debolezza della struttura demografica (Fig 2).

Per quanto concerne il PIL pro capite, i dati 2017 ci restituiscono un quadro preoccupante: la provincia è l'ultima della Lombardia ed è superata anche dalle province extra-lombarde dell'area metropolitana di riferimento (Novara, Alessandria e Piacenza). E' chiaro che questa debolezza deriva dal peso di un saldo pendolare negativo nei confronti del mercato del lavoro milanese, ma questa condizione non riguarda solo Pavia ma tutte le province dell'area di riferimento.

Il tasso di crescita del PIL nel periodo 2003-2017, pur caratterizzato dalla condizione di crisi complessiva negli anni centrali 2008-2014, è estremamente limitato per la provincia di Pavia e di gran lunga il più basso in Lombardia. In regione spiccano Milano e Monza-Brianza, ma tutte le altre province mostrano tassi di crescita che sono da due a tre volte quelli di Pavia. In termini di reddito pro-capite, Pavia nel 2017 mostra un valore negativo di oltre il 4% rispetto

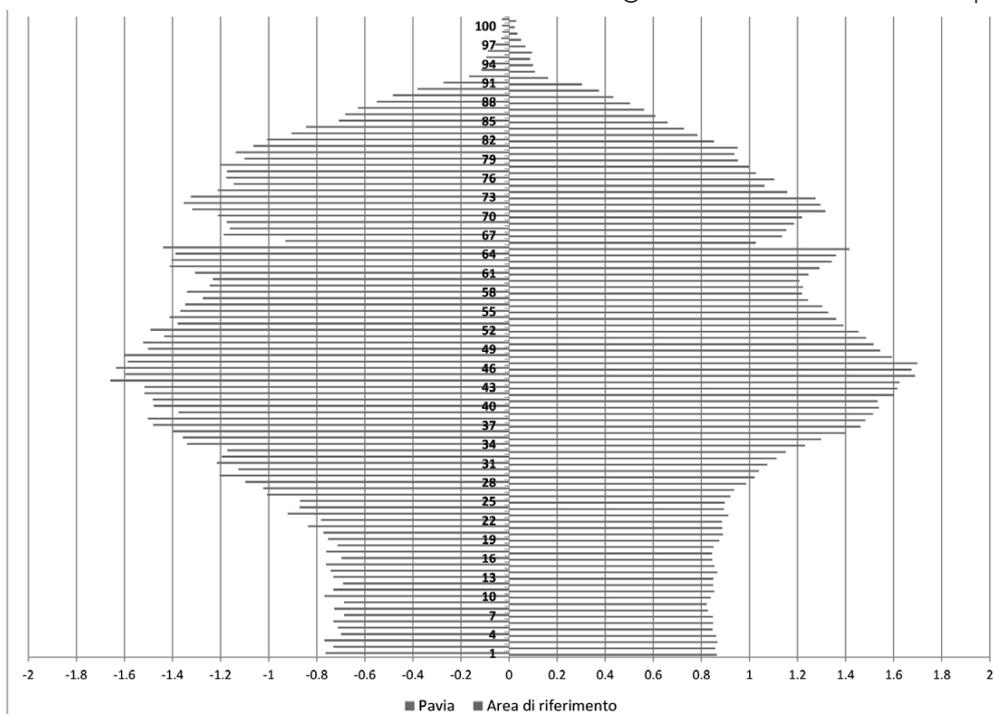


Fig. 2 Piramide della popolazione: comune di Pavia e capoluoghi dell'area di riferimento (esclusa Milano)

al livello del 2003, unica provincia in Lombardia¹. La condizione finale di debolezza che abbiamo indicato ha dunque radici di medio-lungo periodo².

Importanti indicatori di performance economica riguardano esportazioni e importazioni, anch'essi di valenza negativa nel nostro caso. La provincia di Pavia è la più bassa in termini di esportazioni sul PIL all'interno dell'area di riferimento (con l'eccezione di Sondrio) e assai più alta della media in termini di importazioni sul PIL (Tab. 1).

Sul fronte del reddito abbiamo invece una fotografia meno preoccupante: il reddito disponibile ci mostra un'area ricca, Pavia si colloca al 4 posto in Lombardia nel 2015 per reddito disponibile delle famiglie (Fonte: Osservatorio Findomestic), dopo Milano, Sondrio e Cremona. Rispetto alle statistiche del PIL, vi concorrono i redditi guadagnati fuori provincia ma anche i redditi da proprietà (come gli affitti di appartamenti a studenti e utilizzatori delle strutture sanitarie locali).

Buone notizie provengono anche dalla performance sul mercato del lavoro: il tasso di disoccupazione è fra i più bassi dell'area di riferimento (con Bergamo e Lecco), probabilmente – ma non solo – per la facile accessibilità a Milano. E la stessa condizione si ripresenta nel caso della disoccupazione femminile e addirittura come una eccellenza locale nel caso della disoccupazione giovanile (tutti dati provinciali).

Il tasso di occupazione si colloca a un livello leggermente superiore alla media dell'area di riferimento.

In conclusione, abbiamo il quadro di una economia e di una società assai statica, che perde vantaggio competitivo sulle altre province dell'area di riferimento, e con una modesta capacità di attrazione di popolazione. Il reddito disponibile è invece più elevato in termini relativi e assai buone sono le performance sul mercato del lavoro: la forte integrazione col mercato del lavoro milanese supplisce alla mancanza di dinamismo endogeno dell'area.

1 Il risultato è tanto più preoccupante in quanto espresso in euro correnti.

2 In Lombardia, all'inizio degli anni 2000 la Provincia superava in PIL pro capite quelle di Monza e Brianza, Sondrio e Lodi, province che successivamente hanno mostrato uno sviluppo assai più robusto (le prime due in particolare).

2. Il 'Capitale Territoriale'

Come si è detto, il 'capitale territoriale' di una città o di un'area regionale/sub-regionale costituisce la base su cui si costruisce il vantaggio competitivo e l'attrattività delle aree stesse.

Esso è costituito da elementi sia materiali che immateriali, naturali e artificiali, sociali, culturali, cognitivi e identitari.

Abbiamo raggruppato gli indicatori disponibili sulla base di 7 ambiti tematici (Tabella 2):

- Capitale insediativo,
- Accessibilità,
- Capitale naturale,
- Capitale culturale-cognitivo,
- Capitale imprenditoriale,
- Società o capitale sociale,
- Servizi sociali.

Per quanto concerne il capitale insediativo, la dimensione assoluta della popolazione e la sua densità danno una prima idea su quella che gli economisti chiamano 'economie di agglomerazione', e cioè i vantaggi della grande scala urbana. Si ipotizza – ed è possibile dimostrarlo facilmente – che le città più grandi possono fruire di economie di scala nella produzione di servizi pubblici avanzati; di vantaggi costituiti dalla dimensione (e dalla diversificazione) del mercato dei beni, dei servizi e del mercato del lavoro; di vantaggi derivanti dalla presenza di servizi rari ed altamente qualificati, sia pubblici (università, ospedali, teatri d'opera, aeroporti) sia privati (tecnologici, commerciali, organizzativi, di ricerca, ...); di vantaggi dalla presenza di elementi simbolici rilevanti per le attività direzionali; dalla densità di contatti faccia a faccia, interazioni, scambi resi possibili dalla densità di attività presenti.

Tutto ciò in genere si traduce in un livello maggiore di professionalità, di salari unitari, di prodotto interno e di redditi pro-capite.

Orbene, dimensione e densità demografica della città (e della sua provincia) non autorizzano a parlare di rilevanti economie di agglomerazione. Se escludiamo Sondrio, collocata in una condizione di difficile accessibilità, Pavia è con Cremona il più piccolo capoluogo di provincia dell'area di riferimento. La densità provinciale di Pavia, assieme a tutte le province meridionali dell'area, è assai contenuta rispetto a tutte le province settentrionali (tranne Sondrio).

Quanto all'accessibilità generalizzata, essa risulta assai elevata, data la prossimità con Milano, sia in un indicatore di potenziale multimodale di popolazione (fonte Espon: Spiekerman & Wegener) sia di tempi di percorrenza verso i nodi urbani e logistici. In tempi recenti, tale accessibilità al capoluogo regionale è stata ampliata dalla realizzazione della linea suburbana S13, che converge nel passante ferroviario di Milano e consente un accesso indiretto – ma anche diretto – a tutte le zone della città. Essa funziona naturalmente nelle due direzioni (ad esempio accogliendo il pendolarismo studentesco alle università dei due centri), ma i suoi effetti in direzione di Pavia potrebbero essere moltiplicati attraverso la costruzione di una stazione di porta e una continuazione del percorso in direzione delle grandi aree dismesse industriali, favorendone la potenziale riconversione.

La presenza di capitale naturale costituisce una prerogativa della provincia di Pavia in senso paesistico e rurale: area agricola per eccellenza, non risulta attraente per un turismo balneare, escursionistico o invernale di massa, mentre presenta un territorio ad elevata sicurezza idro-geologica.

Al contrario, il capitale culturale e cognitivo risulta caratteristicamente elevato. Da una parte abbiamo un turismo urbano selezionato culturalmente e selettivo, dato dai visitatori attratti dal patrimonio culturale e dagli istituti d'arte, e dalle presenze turistiche nei mesi non estivi; d'altra parte abbiamo il maggiore tasso di laureati sulla popolazione residente dell'area di riferimento (inferiore in Lombardia solo a Milano). Quest'ultimo dato si accompagna a una diffusione della banda larga più elevata della media dell'area di riferimento (superata comunque in modo sensibile da Varese, Novara, Piacenza e Brescia). Sul fronte delle imprese, un indicatore di buona collocazione in ambito cognitivo è dato dalla quota delle esportazioni in settori dinamici, in cui la provincia di Pavia si colloca al di sopra della media, superata solo da Varese, Lodi e Monza.

Una nota negativa viene invece dall'indicatore dei brevetti, in cui la provincia risulta, con Sondrio, la peggiore nell'area di riferimento.

Dunque, un quadro con luci e ombre quello che emerge in questo importante ambito: da un lato abbiamo l'elevato indice di laureati, che può spiegare il basso tasso di disoccupazione dell'area (in presenza di un mercato del lavoro vasto, accessibile e qualificato come quello di Milano); dall'altro abbiamo la debolezza nella brevettazione, che può spiegarsi con la debolezza del

sistema produttivo industriale privato ma che potrebbe essere meglio bilanciato dalla presenza di istituti pubblici di eccellenza quali l'Università, i collegi e gli ospedali.

Il capitale imprenditoriale, di difficile misurazione, mostra una condizione intermedia: una certa debolezza nei confronti delle province a maggiore industrializzazione, collocate nella parte settentrionale dell'area, e superiore – ma non sempre – nei confronti delle province meridionali.

In ambito sociale e civile, non si vedono aree di eccellenza: le attività cooperative non mostrano una densità rilevante, mentre la provincia soffre per la presenza soprattutto di microcriminalità e di un alto tasso di omicidi.

Quanto ai servizi sociali e ambientali, si rileva un basso tasso di raccolta differenziata e una elevata mobilità sanitaria passiva - data la forte accessibilità al polo milanese, nonostante la qualità dei servizi sanitari locali. Quest'ultima qualità è invece associabile all'elevato tasso di ricoveri in day hospital rispetto al totale dei ricoveri (ma può essere anche associata alla mobilità sanitaria passiva per ricoveri di maggiore complessità).

Quanto invece alla bassa qualità dei servizi ambientali, essi si sommano a una bassa qualità dell'aria nel capoluogo. La valutazione assai negativa è effettuata dall'indagine di Ambiente Italia / Il Sole 24 Ore, ripresa dalla Camera di Commercio locale nel suo Rapporto sull'Economia Provinciale di Pavia 2015: "una città ingessata, con performance ambientali statiche e (...) con indici della qualità dell'aria elevati che si attestano sui limiti massimi" (p. 23).

Nella classifica 2017 sulla Qualità della vita del Sole 24 Ore, nell'ambito Ambiente e Servizi Pavia compare ingloriosamente all' 86° posto fra i capoluoghi di provincia italiani.

Complessivamente, le ombre sembrano prevalere sulle luci, e possono spiegare la non eccelsa performance economica e demografica della città e della sua provincia. Tuttavia la forte accessibilità al polo milanese unita alla qualità del capitale umano, culturale e cognitivo, possono suggerire una strategia di più adeguata valorizzazione delle eccellenze presenti, in cooperazione economico-diplomatica-istituzionale col polo milanese.

La qualità della vita rappresenta un ambito in cui le potenzialità non sono rispecchiate dalla realtà: la qualità ambientale (e i suoi servizi) e la crescita

della criminalità (due ambiti che forse hanno punti di contatto).

3. Struttura produttiva e specializzazione.

Nel 2011, secondo il Censimento delle attività produttive extra-agricole nelle imprese, si contavano 22.177 addetti totali a Pavia e 129.900 nell'intera provincia (Tabella 3). Il settore manifatturiero da tempo ha lasciato il capoluogo, in una misura superiore a quanto avvenuto negli altri capoluoghi dell'area di riferimento, mentre è restato relativamente presente nell'hinterland pavese (rispettivamente 1.700 e 33.000 addetti). Il quoziente di localizzazione del settore aggregato rispetto ai capoluoghi dell'area di riferimento è infatti assai limitato a Pavia, mentre si alza ma resta inferiore all'unità nel caso della provincia (ove unità significa uguale presenza relativa rispetto all'area di riferimento).

Nel capoluogo, all'interno del settore manifatturiero resta chiara una specializzazione, interessante ma in un comparto non amplissimo, la fabbricazione di prodotti farmaceutici (360 addetti) che, combinati con l'eccellenza nel comparto ospedaliero-sanitario, possono costituire una polarità integrata rilevante. Al di là di questo, compare una specializzazione, particolarmente in provincia, nell'industria dell'acqua e dello smaltimento rifiuti, con valori assoluti di qualche interesse (Tabella 3).

In provincia, due interessanti specializzazioni si aggiungono: quella nel settore alimentare e delle trasformazioni di prodotti agricoli (interessanti in prospettiva anche per il capoluogo) e quello degli articoli in pelle e pellicceria.

Nel settore edilizio non si vedono specializzazioni, data la sostanziale staticità della popolazione residente, mentre un comparto quantitativamente interessante, sia nel capoluogo che in provincia, è quello dei lavori di costruzione specializzati.

A Pavia, oltre l'80% degli addetti lavora nel settore terziario, ma anche qui non si scorgono vere specializzazioni, fatta eccezione per la vera eccellenza della città costituita dal settore sanitario ospedaliero. In questo caso, ai nostri dati riferiti alle imprese (Tabella 3) vanno aggiunti 7.586 addetti alle istituzioni ospedaliere pubbliche (dato provinciale). Interessante anche la presenza di una specializzazione nel comparto della ricerca e sviluppo, anche se per numeri maggiormente limitati (115 addetti e 234 complessivamente nella provincia), un settore che si aggancia alla tradizione scientifica e tecnologica della città e naturalmente all'eccellenza universitaria (2.359 addetti alle istituzioni universitarie). Iniziative come quella del Polo tecnologico meriterebbero una forte

attenzione in prospettiva.

Negli altri comparti del terziario, che presentano anche dimensioni relativamente interessanti, non compare una specializzazione nei confronti dei capoluoghi dell'area di riferimento, salvo in due casi, potenzialmente anch'essi significativi per una strategia di rilancio: nella logistica e i servizi postali e di corriere (presenti ma con esigenze di razionalizzazione nelle localizzazioni, anche in provincia) e nei servizi di ristorazione (con quasi 2000 addetti), collegabili alla filiera turistica-culturale.

In Provincia, il settore terziario è naturalmente meno presente in senso relativo, salvo che nel settore dei servizi sanitari privati (con circa 3000 addetti).

In conclusione, dall'analisi dei comparti produttivi emerge una più limitata presenza del settore manifatturiero rispetto ai capoluoghi e alle province dell'area di riferimento, e una maggiore specializzazione nei servizi.

Le filiere di riferimento sono quelle note: da una parte, la filiera sanitaria ospedaliera, con attività pubbliche e private e una limitata ma interessante specializzazione nel comparto farmaceutico, e, d'altra parte, la filiera universitaria-tecnologica con connesse attività di ricerca (da potenziare).

Altre filiere di potenziale interesse sono costituite da quella logistica e dei servizi di trasporto, che richiederebbe, soprattutto nella provincia, una razionalizzazione del modello localizzativo, troppo casuale, e quella dei servizi di qualità alla persona, oggi rappresentata soprattutto dalla ristorazione stellata, con rilevanti connessioni con l'industria turistica.

	Popolazione e residente nel comune capoluogo	Popolazione e residente - provincia	Variazione popolazione 2002-2017 nel comune capoluogo	Variazione popolazione 2002-2017 nel comune capoluogo	Variazione e PIL totale 2003-2017 (provinc.)	PIL totale (mln euro) 2017 (provinc.)	PIL procapite 2017 (provinc.)	Reddito disponibili e delle famiglie 2016	Esportazioni in % PIL 2015	Importazioni in % PIL 2015	Tasso disoccupazione 2016	Tasso disoccupazione femminile 2016	Tasso disoccupazione giovanile 2016	Tasso occupazione e 2016
Varese	80694	890162	-0.08	24132	27109.40	18.67	17082	36.85	24.10	8.17	10.97	36.65	65.29	
Como	84326	599780	7.35	15078	25139.40	15.55	16012	33.57	18.44	7.45	7.84	21.45	65.84	
Sondrio	21632	181899	0.20	4761	26171.20	18.87	19881	12.15	8.40	7.21	9.59	23.15	65.48	
Milano	1351562	3202667	7.93	151575	47327.80	38.86	29929	23.47	37.89	7.51	8.07	33.30	68.45	
Bergamo	120287	1108576	6.57	31713	28607.00	21.62	17006	42.79	23.85	5.30	7.18	25.03	64.40	
Brescia	196670	1264591	4.70	36869	29154.80	21.07	16607	36.90	20.60	8.56	10.81	32.92	63.88	
Pavia	72612	548324	1.81	12081	22033.10	6.21	17696	24.99	59.60	6.85	7.54	16.08	65.26	
Cremona	71924	361027	1.36	9494	26298.50	14.08	18195	36.19	31.43	7.43	7.81	26.91	64.61	
Mantova	49308	413894	2.98	11607	28043.40	26.55	17623	49.32	31.76	8.72	10.03	30.64	65.84	
Lecco	48131	339753	5.64	9297	27363.90	16.04	17002	41.73	24.29	5.85	7.42	24.77	68.28	
Lodi	45212	229495	10.47	5349	23307.40	19.97	14386	48.84	78.53	7.42	9.21	28.73	67.03	
Monza e Brianza	122955	865317	2.36	23294	26919.20	35.35		36.87	24.67	7.41	7.99	31.46	65.65	
Novara	104284	370972	3.47					44.78	23.29	9.43	10.48	35.58	62.54	
Alessandria	93839	430356	9.85					47.40	28.54	10.76	12.08	46.22	63.32	
Piacenza	102355	287505	7.18					47.74	40.58	7.53	8.66	25.43	66.27	
Valore area di riferimento	1214229	7891647	4.67	183675*	26999.78*	20.47*	22363**	39.60	25.81	7.69	8.73	30.52	64.98	

* Media province lombarde esclusa MI

** Media province lombarde

Tabella 1. Specificità e performance

	Capitale insediativo		Accessibilità		Capitale naturale			Capitale culturale-cognitivo					
	Popolazione residente nel comune capoluogo (2017)	Densità della popolazione (provincia)	Indice di accessibilità: potenziale popolazione raggiungibile in 1h	Indice di accessibilità: tempi di percorrenza verso i nodi urbani e logistici	% superficie forestale 2014	% popolazione esposta ad alluvioni 2015	Presenze turisti pro capite (notte) 2016	Visitatori istituti d'arte (statali e non) pro capite 2015	% di presenze turistiche nei mesi non estivi 2016	% esportazioni in settori dinamici 2016	Brevetti 2012	Banda larga 2015	Laureati pro capite 2011
Varese	80694	743.04	86746112	50.03	44.89	1.97	2.46	0.73	57.71	38.73	130.08	2.70	7.18
Como	84326	468.94	80649568	56.76	51.09	1.87	4.60	0.67	40.84	19.27	95.77	1.37	6.61
Sondrio	21632	56.91	46851264	101.37	44.33	4.89	14.07	0.33	66.25	16.41	44.22	0.19	5.28
Milano	1351562	2032.15	90081416	37.41	6.30	2.81	4.95	1.49	62.55	39.67	96.53	9.48	10.90
Bergamo	120287	403.71	76904720	53.75	43.03	3.00	1.86	0.36	56.50	33.06	116.21	1.09	5.69
Brescia	196670	264.23	63540676	57.93	33.18	3.70	7.32	1.05	34.73	22.68	75.72	1.42	5.68
Pavia	72612	184.68	73119336	43.16	19.79	1.32	1.03	0.53	61.82	34.93	44.59	1.33	7.87
Cremona	71924	203.97	58761672	45.99	4.34	3.03	0.97	0.41	65.17	19.64	77.51	0.73	6.30
Mantova	49308	176.80	63027792	47.34	3.78	4.62	1.27	1.35	54.82	34.56	55.20	0.23	5.96
Lecco	48131	416.87	75201296	55.49	49.12	3.44	1.57	0.39	42.17	16.69	109.73	0.37	6.62
Lodi	45212	293.10	76925152	41.03	3.41	2.21	0.90	0.06	66.54	69.83	76.00	1.02	5.98
Monza e della Brianza	122955	2136.58	90081416	39.83	0.00	2.14	1.16	0.13	65.90	38.17	102.41	0.73	7.52
Novara	104284	276.84	86894392	44.28	23.88	1.88	2.89	0.23	45.91	30.52	94.28	2.05	6.73
Alessandria	93839	120.92	60337216	41.68	38.72	2.98	1.59	0.49	53.90	26.20	111.58	0.66	6.62
Piacenza	102355	111.18	62826780	50.66	32.81	48.43	1.55	0.60	59.43	25.24	64.40	1.51	7.54
Valore area di riferimento	86731	273.96		51.44	31.77	4.66	3.22	0.58	47.07	30.41	95.53	1.24	6.43
Pavia QL		0.67			0.62	0.28	0.32	0.91	1.31	1.15	0.47	1.08	1.22

Tabella.2 Elementi di capitale territoriale

	Capitale imprenditoriale			Società				Servizi sociali			
	Imprese registrate pro capite 2017	Tasso di iscrizione netto nel registro delle imprese 2017	Tasso di iscrizione netto nel registro delle imprese (media 2008-17)	Peso società cooperative 2014	Microcriminalità 2015	Microcriminalità sul totale delitti 2015	Tasso di omicidi 2016	Raccolta differenziata 2014	Mobilità sanitaria passiva 2015	% ricoveri day hospital sugli ordinari	
Varese	7.71	-1.10	-0.51	3.41	4.78	13.13	0.70	63.94	2.24	0.97	
Como	7.63	-0.07	-0.64	4.57	4.27	13.27	0.30	54.10	1.58	0.87	
Sondrio	6.93	-0.03	-0.75	2.59	0.90	3.37	0.00	44.92	1.44	0.46	
Milano	11.69	1.32	0.35	3.26	19.40	40.95	0.80	54.18	2.86	1.89	
Bergamo	8.14	-0.37	0.32	4.01	6.85	15.97	0.90	60.24	1.57	1.69	
Brescia	8.62	0.04	0.03	5.19	6.72	15.70	0.80	53.62	2.74	0.49	
Pavia	7.45	-0.76	-0.16	3.43	7.36	15.31	1.10	37.57	5.31	1.74	
Cremona	7.03	-0.33	-0.19	3.01	3.33	9.30	0.60	63.15	2.92	0.70	
Mantova	7.94	-1.38	-0.17	4.90	4.54	12.95	0.20	76.48	10.45	0.87	
Lecco	7.36	-1.32	-0.40	4.50	3.88	11.13	0.00	58.49	1.51	1.51	
Lodi	6.71	-0.57	-0.83	4.60	4.19	13.10	0.90	57.87	6.13	0.26	
Monza e della Brianza	8.43	0.40	0.45	4.08	7.69	22.86	0.10	60.12	1.79	1.65	
Novara	7.65	0.01	-0.39	3.18	4.67	11.49	0.80	63.10	15.15	3.52	
Alessandria	8.19	-0.84	-0.36	3.61	4.49	10.66	0.50	50.44	11.03	2.96	
Piacenza	8.50	-0.98	-0.48	4.75	7.66	17.60	0.70	57.83	13.52	17.05	
Valore area di riferimento	7.98			4.24	5.58		0.56	59.03	4.43	1.29	
Pavia QL	0.93			0.81	1.32		1.96	0.64	1.20	1.35	

Tabella.3 Elementi di capitale territoriale

		Pavia (comune) addetti delle ULA	Pavia (comune) % addetti delle ULA	LQ Pavia (comune) rispetto ai maggiori comuni esclusa MI	Pavia (provincia) addetti delle ULA	Pavia (provincia) % addetti delle ULA	LQ Pavia (provincia) rispetto alla Lombardia esclusa MI	% addetti comune sulla provincia
	SETTORE ATECO							
A	agricoltura, silvicoltura e pesca	30	0.02	1.69	475	0.37	2.09	6.32
C	attività manifatturiere	1701	1.31	0.50	32967	25.38	0.74	5.16
10	industrie alimentari	280	0.22	0.82	3964	3.05	1.33	7.06
15	fabbricazione di articoli in pelle e simili	10	0.01	0.43	2149	1.65	5.75	0.47
21	fabbricazione di prodotti farmaceutici di base e di preparati farmaceutici	360	0.28	2.91	1003	0.77	1.74	35.89
28	fabbricazione di macchinari ed apparecchiature nca	202	0.16	0.41	6400	4.93	1.05	3.16
D	fornitura di energia elettrica, gas, vapore e aria condizionata	159	0.12	1.01	472	0.36	1.00	33.69
E	fornitura di acqua reti fognarie, attività di gestione dei rifiuti e risanamento	265	0.20	1.20	1537	1.18	1.72	17.24
36	raccolta, trattamento e fornitura di acqua	245	0.19	4.62	398	0.31	3.05	61.56
38	attività di raccolta, trattamento e smaltimento dei rifiuti recupero dei materiali	20	0.02	0.13	1040	0.80	1.58	1.92
F	costruzioni	1303	1.00	0.91	14509	11.17	1.06	8.98
43	lavori di costruzione specializzati	929	0.72	1.02	9657	7.43	1.06	9.62
47	commercio al dettaglio (escluso quello di autoveicoli e di motocicli)	3029	2.33	1.23	15370	11.83	1.24	19.71
49	trasporto terrestre e trasporto mediante condotte	810	0.62	1.24	4545	3.50	1.41	17.82
53	servizi postali e attività di corriere	374	0.29	1.50	1279	0.98	1.55	29.24
56	attività dei servizi di ristorazione	1936	1.49	1.34	7892	6.08	1.15	24.53
J	servizi di informazione e comunicazione	693	0.53	0.83	2137	1.65	0.88	32.43
K	attività finanziarie e assicurative	1293	1.00	0.93	4155	3.20	1.05	31.12
M	attività professionali, scientifiche e tecniche	2701	2.08	1.10	9218	7.10	1.16	29.30
71	attività degli studi di architettura e d'ingegneria, collaudi ed analisi tecniche	598	0.46	1.22	2689	2.07	1.23	22.24
72	ricerca scientifica e sviluppo	115	0.09	3.08	234	0.18	2.12	49.15
81	attività di servizi per edifici e paesaggio	1110	0.85	1.65	2960	2.28	1.21	37.50
86	assistenza sanitaria	1843	1.42	2.08	4874	3.75	1.61	37.81

Tabella. 4 Addetti extragrignoli 2011 nelle imprese. Valori assoluti e quozienti di localizzazione

Bibliografia

Camagni R. (2009), "Per un concetto di capitale territoriale", in D. Borri e F. Ferlaino (a cura di), *Crescita e sviluppo regionale: strumenti, sistemi, azioni*, Milano, F. Angeli, 66-90.

Camagni R. (2017), "Territorial capital, competitiveness and regional development", in R. Huggins, P. Thompson (eds.), *Handbook of regions and competitiveness*, Edward Elgar, Cheltenham, 232-244

Perucca G. (2013) "A Redefinition of Italian Macro-areas: The Role of Territorial Capital". *Rivista di Economia e Statistica del Territorio*, 2: pp. 35-63, DOI: 10.3280/REST2013-002003.

Perucca G. (2014) "The Role of Territorial Capital in Local Economic Growth: Evidence from Italy". *European Planning Studies*, 22(3): pp. 537-562. DOI: 10.1080/09654313.2013.771626

QUALITÀ URBANA PER IL RILANCIO DEL COMPARTO NORD OVEST DI PAVIA

di Carlo Berizzi

Università di Pavia

1. Introduzione

Dal punto di vista fisico Pavia e Milano sono due città profondamente diverse per caratteristiche storiche, architettoniche e morfologiche; ma soprattutto il loro assetto attuale è connotato dalla differenza delle dinamiche sociali, culturali ed economiche nonché dalla dimensione. Da una parte c'è Milano, una città superstar (Florida, 2017) di circa 1.400.000 abitanti che compete su scala globale sorpassando ampiamente le altre città italiane per reddito, qualità dei servizi e crescita; dall'altra c'è Pavia, una città media di circa 70.000 abitanti fortemente caratterizzata dal suo centro storico e dalla presenza di un sistema economico incentrato sulle attività connesse al sistema universitario e ospedaliero.

È attraverso il confronto delle due città che possiamo individuare i possibili punti di sinergia e rimarcare le specificità con lo scopo di definire orizzonti possibili per lo sviluppo comune della qualità urbana, questione fondamentale per lo sviluppo delle città contemporanee a cui la disciplina architettonica può contribuire in modo sostanziale.

La qualità urbana è un fattore determinante per attrarre capitali economici e umani in un contesto globale in cui le città, e i territori che le circondano, sono sempre più in competizione tra loro. Le persone e le imprese che decidono di localizzarsi in un determinato luogo sono infatti consapevoli che parte del

loro successo può derivare da quello che hanno intorno e del fatto che sarà sempre di più nella città, “come artefatto umano che contribuisce a dare forma ai rapporti sociali, chi si concentreranno le risorse spirituali e cognitive, le infrastrutture tecnologiche, i capitali finanziari, le capacità artistiche e creative migliori” (Magatti, 2018).

La città rappresenta anche il luogo dove le istanze della contemporaneità possono essere più facilmente perseguite in termini di ambiente, inclusione sociale, salute e benessere, garantendo anche quei bisogni che rientrano in quello che viene definito il diritto alla città che “comprende il bisogno di sicurezza e quello di apertura, il bisogno di certezza e quello di avventura, il bisogno di organizzazione del lavoro e quello del gioco, il bisogno di prevedibilità e dell’imprevisto, di unità e di differenza, di isolamento e di incontri, di scambi e d’investimenti, d’indipendenza (o solitudine) e di comunicazione, di immediatezza e di prospettiva di lungo periodo” (Lefebvre, 1970).

Ma la qualità urbana e i diritti non sono più solo condizioni ad uso esclusivo degli abitanti di una città ma anche dei pendolari, dei city users e degli uomini di affari metropolitani, espressione di un’economia basata sul terziario in cui si spostano le persone invece delle merci (Martinotti, 2017).

È chiaro che l’aumento della qualità urbana, e di conseguenza dell’attrattività di una città, è possibile solo laddove ci siano forti trasformazioni in atto come è avvenuto negli ultimi 20 anni a Milano, città che da questo punto di vista deve essere considerata trainante di dinamiche innovative per i territori e le città vicine. Milano ha trasformato negli ultimi 15 anni più di 2 milioni di metri quadrati di aree dismesse in nuovi quartieri in cui si è espressa una nuova idea di urbanità che ruota attorno ai concetti di ecologia, mobilità sostenibile e di aumento della qualità degli spazi aperti. Una crescita generale che scaturisce da una visione d’insieme della dinamica urbana spesso guidata dagli investitori privati ma in cui l’attore pubblico gioca un ruolo determinante nell’indirizzare verso una medesima direzione le diverse forze in campo. Purtroppo le dinamiche degli ambiti metropolitani non sono sempre scalabili e così ad esempio le innovazioni della mobilità milanese, sempre più pubblica, sostenibile e condivisa, sono risultate fallimentari quando sono state riversate in città piccole o medie come Pavia in cui non c’è la densità di spostamenti necessaria per

supportare dal punto di vista economico servizi come, ad esempio, lo sharing di veicoli, scooter e biciclette.

2. Il suolo e la naturalità come elemento strategico per una rinnovata qualità urbana

L'esempio della mobilità non è casuale in quanto opera direttamente sul suolo che rappresenta il luogo ideale per la promozione di nuovi modelli urbani. Negli ultimi anni, infatti, il concetto di performance nel mondo delle costruzioni si è spostato dalla scala del singolo edificio a quella della città interessando più i suoli che i volumi; lo stesso concetto di efficienza è stato traslato dal singolo manufatto (smart building) all'intera città (smart city) attribuendo ai suoli un ruolo strategico per l'ecologia urbana.

Il progetto dei suoli della città rappresenta infatti un elemento determinante per l'innalzamento della qualità ambientale potendo promuovere nuove forme di mobilità, la valorizzazione del patrimonio immobiliare esistente, le attività economiche, il benessere fisico e psicologico e potendo svolgere un ruolo importante di mitigazione ambientale (Berizzi, 2018).

Il rilancio delle aree esterne al centro, ad esempio, parte spesso dal recupero del suolo come elemento di promozione della qualità. A Milano la pedonalizzazione di via Paolo Sarpi, quella della Darsena e le più recenti sperimentazioni di tactical urbanism (urbanistica tattica, ovvero il riuso temporaneo dello spazio della mobilità come luogo collettivo coinvolgendo nella realizzazione e nella gestione la cittadinanza) hanno restituito centralità ai luoghi periferici intercettando il bisogno di spazi pubblici anche in risposta ad alloggi sempre più piccoli e alla necessità di recuperare spazi sicuri per la vita all'aperto. Nel caso pavese le azioni di pedonalizzazione hanno interessato solo le aree del centro storico dove però la presenza di grandi autobus di trasporto pubblico ha un impatto fortemente negativo sulla reale fruizione collettiva di questi spazi. Al di fuori del centro storico gli spazi pubblici sono costituiti quasi esclusivamente da strade e parcheggi destinati al traffico veicolare che interrompono in modo sistematico i percorsi pedonali e le piste ciclabili. Eppure la piccola dimensione dovrebbe favorire la walkability, basti pensare a sistemi potenzialmente già connessi come quello Centro storico - Castello - Borgo Calvenzano - Naviglio - Città Giardino che potrebbe rappresentare un unico insieme di spazi aperti di grande qualità che si estende dal centro della città ai quartieri esterni ricomprendendo al suo interno un parco, il grande sistema porticato del manufatto storico produttivo legato al naviglio, e

la naturalità della via d'acqua. Al suolo può essere facilmente demandata quella capacità di inglobare porzioni di naturalità che rappresenta una delle sfide delle città contemporanee (Boeri, 2018), naturalità che nel caso Milanese è stata in parte recuperata grazie ai nuovi parchi progettati nelle più recenti trasformazioni urbane e dal potenziamento delle infrastrutture ecologiche come i Raggi Verdi e il parco orbitale; sempre sui concetti di qualità urbana e recupero di naturalità si basava il progetto di riapertura dei navigli interni promosso nel 2018.

A Pavia la naturalità è più evidente per la vicinanza alla campagna, la presenza del Ticino e del suo parco e l'attraversamento del Naviglio. Sono però tutti esempi di natura urbana non ancora espressa, in quanto non ancora ricompresa all'interno di strategie ecologiche per il controllo e la qualità ambientale e il contrasto al cambiamento climatico.

3. La trasformazione come atto rigenerativo

Il ritardo di Pavia sulle nuove forme di qualità urbana è fondamentalmente legato al fatto che come città media fa più fatica di un polo metropolitano ad attirare investimenti per le grandi trasformazioni urbane. La città dal punto di vista urbano non ha risposto ai cambiamenti economici e sociali della post industrializzazione con un cambio di paradigma urbano; come dato basti pensare che i circa 600.000 metri quadrati di aree dismesse dei grossi comparti industriali pavese come le ex aree Snia, Arsenale, Necchi e Neca, non hanno avuto fino ad oggi occasione concreta di trasformazione lasciando sul terreno quel tipo di manufatti obsoleti che non consentono una rapida omogeneizzazione dello spazio fisico alle dinamiche sociali quali caserme, capannoni, edifici per uffici, linee ferroviarie (Balducci, 2018). Questa interruzione di continuità urbana non solo non genera occasioni di nuova qualità urbana ma accentua i concetti di periferia e crea nel suo intorno ambiti di degrado.

Nonostante la limitata estensione Pavia ha al suo interno molti junkspaces (Koolhaas, 2006), ovvero aree residuali che non essendo adatte ad essere abitate, né coltivate, rappresentano un terzo-paesaggio, uno spazio dell'indecisione, dell'insicurezza e dello stress individuale e sociale (G. Clément, 2005).

Nel caso milanese la compresenza di attori diversi nelle aree di trasformazione, talvolta pubblici e privati, ha consentito di attuare strategie di rigenerazione dei brownfield attirando investimenti e restituendo nuovi spazi collettivi alla città facendo in molti casi aumentare anche il valore immobiliare delle aree limitrofe

grazie ad un aumento della qualità degli interventi attuati. Ne sono esempio i più famosi progetti di Porta Nuova e CityLife ma anche quelli del Portello, di Bicocca e di interventi più piccoli e periferici legati all'housing sociale come Cenni di Cambiamento e Figino Borgo Sostenibile.

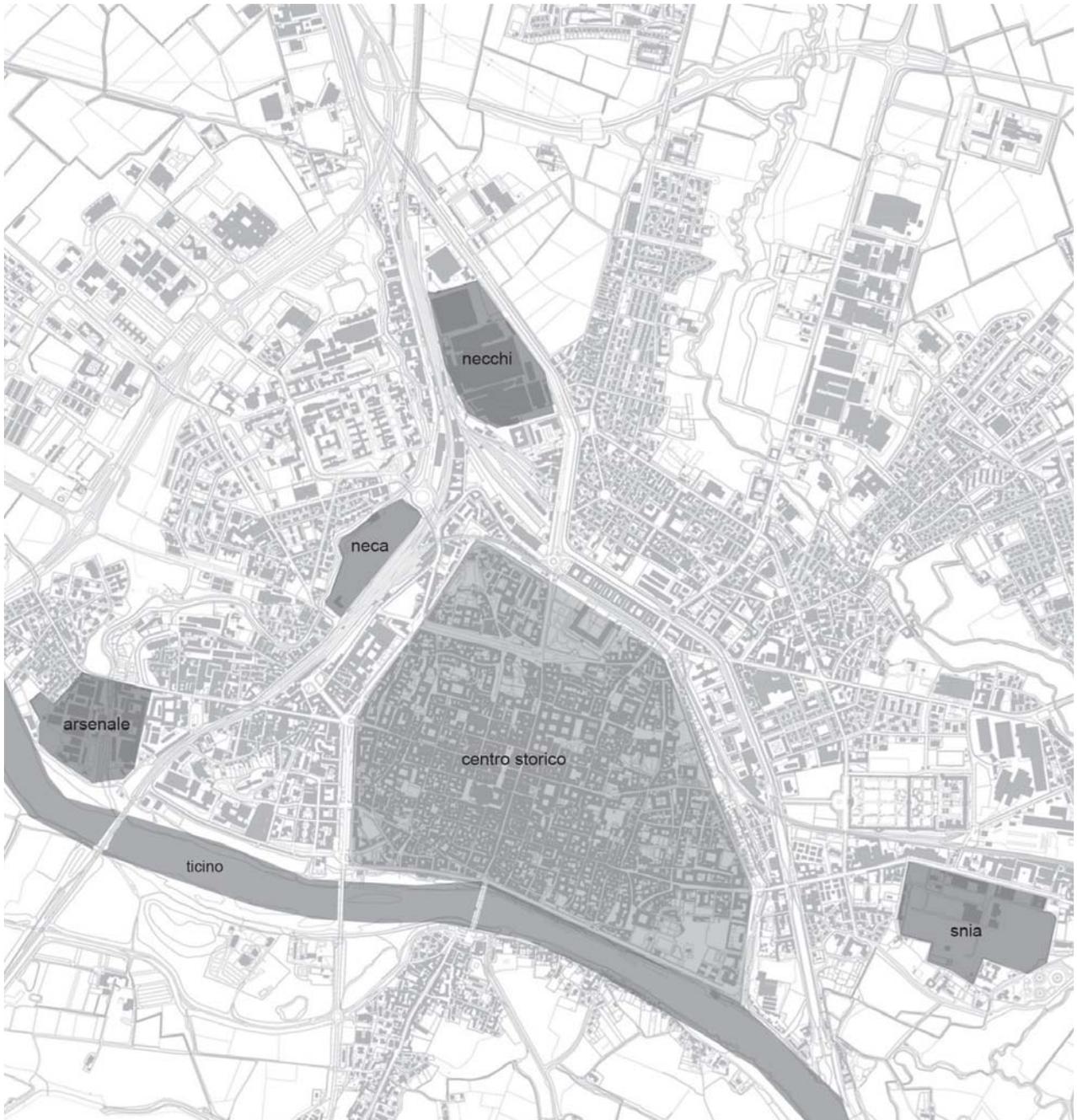


Fig. 1 La città di Pavia con in evidenza il centro storico e le principali aree dismesse

Nel caso pavese i soggetti economicamente in grado di rigenerare edifici e parti di città, come le università e il comparto ospedaliero, si sono trovati nelle condizioni di dover operare all'interno dei propri recinti in autonomia non contribuendo di fatto alla diffusione di qualità urbana.

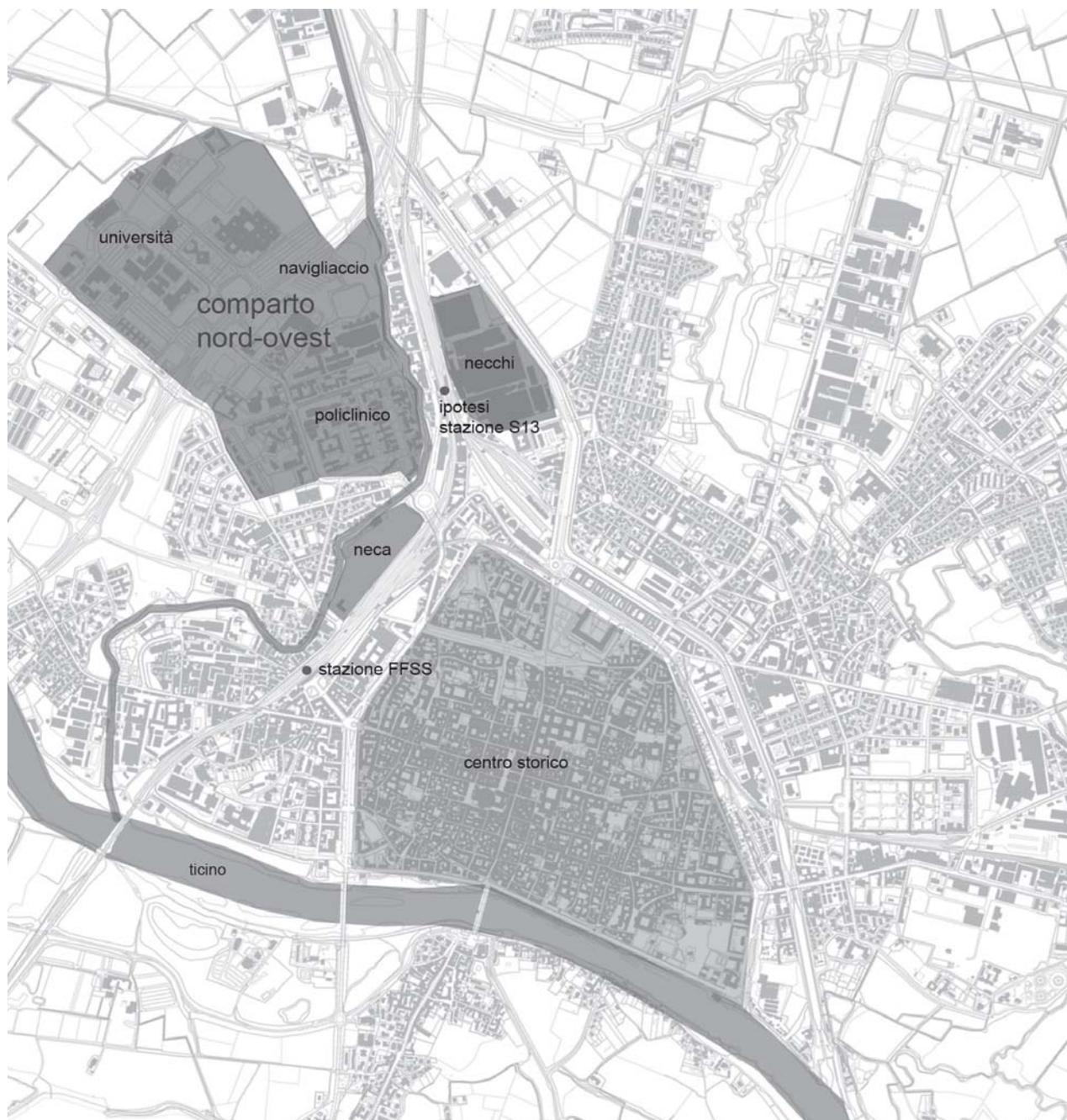


Fig. 2 La città di Pavia con in evidenza il comparto Nord - Ovest, l'ipotesi di nuova stazione S13 e le aree di trasformazione ex Necchi ed ex Neca

4. Il comparto nord-ovest di Pavia, un'occasione di rilancio

Proprio la presenza del recinto come forma escludente di urbanità ha contribuito nella città di Pavia a creare ambiti di degrado attorno alle diverse trasformazioni creando ad esempio nel comparto nord-ovest una vasta area di circa 600.000 metri quadri priva di spazi collettivi di qualità tra le diverse funzioni, quasi tutte pubbliche o a vocazione pubblica.

Questo è l'ambito più strategico di Pavia in cui poter pensare a una nuova centralità capace di rispondere alle esigenze della contemporaneità. Pavia potrebbe ripercorrere a un secolo di distanza l'esempio di Bergamo, città che all'inizio del XX secolo ha sviluppato una seconda centralità attorno alle funzioni pubbliche - in quel caso il teatro, il municipio, le poste e le banche - consentendo alla città di crescere attorno a una rinnovata qualità e immagine urbana. L'ambito pavese è anche quello che può avere maggiori sinergie con il sistema milanese in quanto potenzialmente connesso con la previsione della nuova stazione della linea S13 del Passante Ferroviario, elemento attrattore di più di 15.000 utenti al giorno tra addetti, operatori, studenti, degenti e pazienti, e al centro di importanti investimenti che potrebbero essere portati sulle vicine aree Neca e Necchi. Inoltre l'eccellenza delle attività presenti, legate alla ricerca, alla formazione e alla salute, rappresenta l'opportunità di attirare capitali e di creare sinergie con i grandi investitori che gravitano su Milano. Tra le peculiarità di quest'area vi è la quasi totale assenza di residenzialità, condizione che di fatto consente di liberare il suolo dalle auto private a favore di sistemi di mobilità sostenibile innovativa e di ripensare il ruolo e significato dello spazio aperto in termini ecologici e ambientali. La presenza di un corso d'acqua come il Navigliaccio e la vicinanza al parco del Ticino rappresentano inoltre elementi potenzialmente strategici in chiave ambientale.

In questo contesto Milano potrebbe esportare il know how e le conoscenze sviluppate negli anni per la promozione di nuove forme di trasformazione urbana basata sul modello di città convivio (Magatti 2018) che include nuovi modelli proprietari, nuove dinamiche costruttive, nuove tipologie di quartiere, "delineando nuovi rapporti tra luoghi e tempi di lavoro e di vita; tra socialità e cura; tra individuazione e società".

Il comparto nord-ovest di Pavia potrebbe rappresentare un modello innovativo di smart city per la città media in cui coniugare rivoluzione 4.0 (internet of things, big data, veicoli autonomi, sistemi integrati) e nuove forme di ecologia urbana (cambiamento climatico, biodiversità, inquinamento, economia circolare).

5. Conclusioni

La qualità urbana come detto è un fattore determinante per attirare capitale economico e umano. I rapidi cambiamenti economici e sociali stanno definendo nuovi paradigmi urbani in cui stili di vita vengono resi possibili dalle trasformazioni in atto. Milano, intesa come città che rappresenta il centro di una vasta area metropolitana, potrebbe innescare visioni inclusive verso i poli vicini, come quello pavese, per una crescita complessiva del sistema metropolitano; le città medie, come Pavia, potrebbero al contempo individuare ambiti in cui è realmente possibile attuare trasformazioni in grado di competere su vasta scala territoriale in termini di qualità urbana, servizi, attività e infrastrutture. La difficoltà di scalare le dinamiche della scala urbana dai contesti metropolitani alle città medie suggerisce di agire su aree specifiche caratterizzate da densità di spostamenti, servizi ed economie comparabili alle città più grandi in cui è possibile ritrovare dinamiche comuni.

Un possibile comparto su cui operare nel contesto pavese è quello nord-ovest legato alle attività connesse alla presenza dell'università e del Policlinico San Matteo, in cui il sistema Milano, anche grazie alla presenza del passante ferroviario, può giovare in termini di servizi acquisiti per l'ambito metropolitano. La vicinanza a questo comparto di due aree di trasformazione su cui si stanno muovendo operatori può innescare un aumento di attrattività su Pavia a patto che al suo interno la città collabori con una visione comune. Da questo punto di vista lo scambio con Milano, in termini di nuove forme di residenzialità, servizi e interconnessioni, può risultare vantaggioso per entrambe le città.

Come ricordava Platone nella Repubblica la città può essere assimilata a un pascolo, ovvero un luogo di crescita che condiziona e alimenta lo sviluppo di chi lo abita (Emery 2011). Affinché il pascolo (e quindi la città e i suoi abitanti) sia rigoglioso e in salute bisogna prendersene cura estirpando le erbacce cattive e creando le condizioni più favorevoli per una giusta crescita attraverso operazioni di rigenerazione che ne migliorino le condizioni. Il "pascolo" urbano della contemporaneità può essere rappresentato dai vuoti che non siamo stati in grado di connotare nel recente passato; spazi tra i volumi sacrificati dalla modernità al mito dell'automobile privata attorno ai quali può rinascere la nuova città.

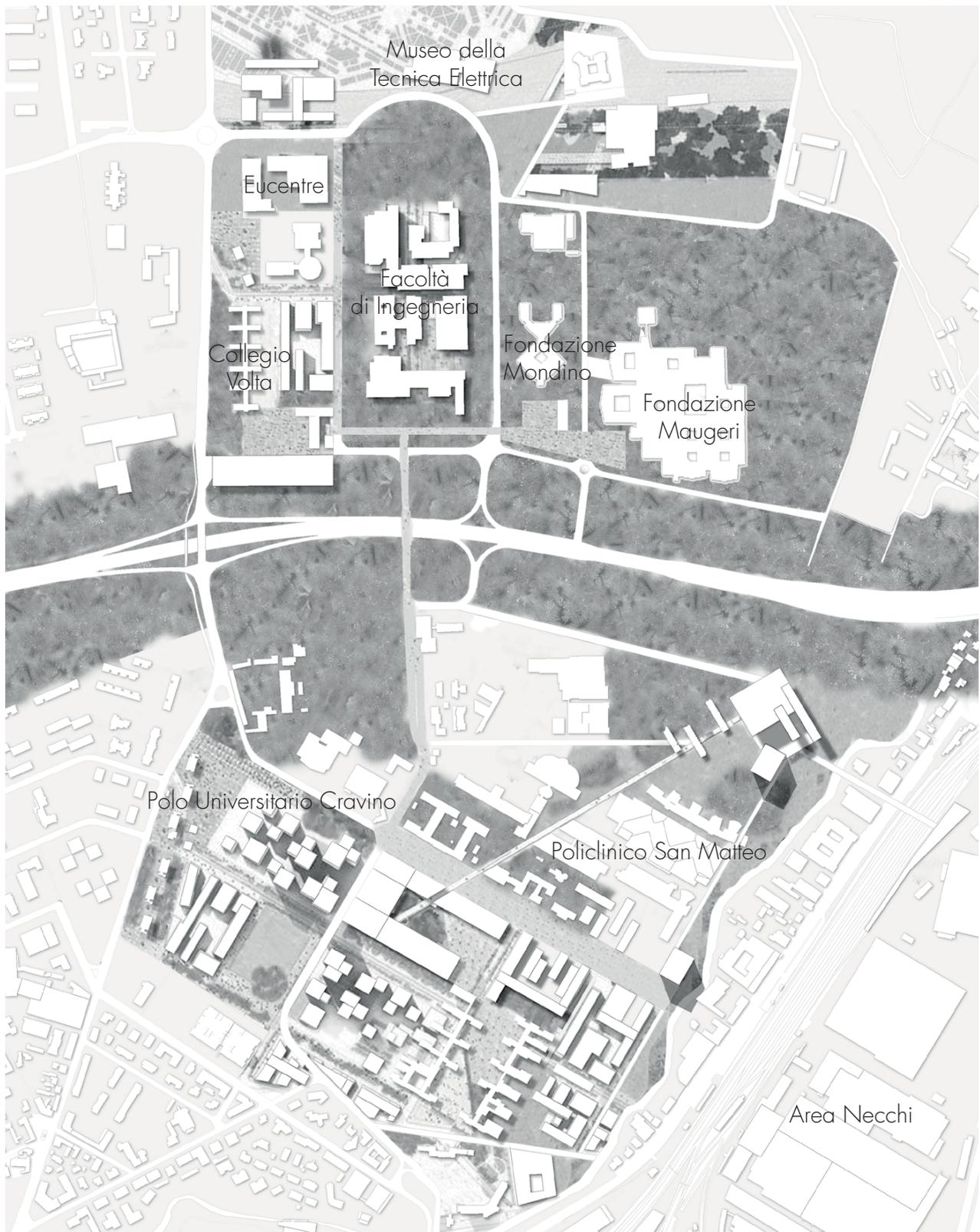


Fig. 3 Simulazione di sviluppo morfologico del comparto Nord-Ovest di Pavia sulle aree di proprietà del Policlinico San Matteo e dell'Università di Pavia. (fonte AUDe - Università di Pavia)

Bibliografia:

Balducci A. (2018) La città mutevole, in Giuliani I., Piscitelli P. (a cura di), Città, sostantivo plurale, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano 2018

Berizzi C. (2018), Piazze e spazi collettivi. Nuovi luoghi per la città contemporanea, il Poligrafo, Padova

Boeri S. (2018) La città ecologica, in Giuliani I., Piscitelli P. (a cura di), Città, sostantivo plurale, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano 2018

Clement G. (2005), Manifesto del terzo paesaggio, Quodlibet, Macerata

Emery N. (2011), Distruzione e progetto. L'architettura promessa, Marinotti

Florida R. (2017) The New Urban Crisis: Gentrification, Housing Bubbles, Growing Inequality, and What We Do about It, Basic Book, New York

Koolhaas R. (2006), Junkspace, quodlibet, Macerata

Lefebvre H. (1970), Diritto alla città, citato in Settis S. (2017), Architettura e democrazia, Giulio Einaudi, Torino

Magatti M. (2018) La città convivio, in Giuliani I., Piscitelli P. (a cura di), Città, sostantivo plurale, Fondazione Giangiacomo Feltrinelli, Milano 2018

Martinotti G. (2017), Sei lezioni sulla città, Feltrinelli, Milano

LA DINAMICA DELLA STRUTTURA SOCIO-DEMOGRAFICA E LA NUOVA MORFOLOGIA SOCIALE DI PAVIA

di Matteo Colleoni e Luca Daconto

Università degli studi
di Milano - Bicocca

Introduzione

La struttura e la dinamica socio-demografica della città di Pavia è influenzata dalla particolarità della provincia in cui è posta, caratterizzata dalla presenza di due poli dominanti, la città capoluogo (di 72.612 abitanti nel 2017) e Vigevano (di 63.305 abitanti) e da un terzo polo di dimensioni inferiori sebbene consistenti, Voghera (di 39.427 abitanti). La policentricità della provincia pavese è l'esito storico della distribuzione della popolazione e delle sue attività nelle tre aree che i fiumi Po, Ticino e Sesia hanno tracciato sul territorio, quella Pavese, la Lomellina e l'Oltrepò. Una policentricità spiegata anche dal consistente peso demografico dei comuni che gravitano attorno ai tre poli, nei quali vivono i due terzi della popolazione, e dalla prossimità della provincia all'area metropolitana milanese, che ne ha influenzato la morfologia degli insediamenti della parte settentrionale (in particolare di Pavia e Vigevano) rispetto al restante territorio provinciale.

La lettura della struttura e della dinamica socio-demografica di breve e di medio periodo di Pavia e della sua provincia è proposta nel presente saggio all'interno di un quadro analitico in cui policentricità e metropolitaneità rappresentano la premessa e nel contempo lo scenario di riferimento dell'analisi. Una lettura che, condotta sui dati del Censimento della popolazione e delle abitazioni (del 1991, 2001 e 2011) e sui dati di fonte amministrativa, si articola in tre fasi.

Nella prima sono indagati i cambiamenti di medio periodo (1991-2011) della struttura socio-demografica del capoluogo e della sua provincia. Nella seconda sezione è dedicata attenzione all'analisi dello status socio-economico della popolazione provinciale e alla sua morfologia sociale. Nell'ultima è indagata la dinamica socio-demografica di breve periodo (2007-2017) sui dati, meno dettagliati ma più recenti, di fonte amministrativa. Nelle conclusioni vengono infine sintetizzate le principali tendenze in atto nelle differenti centralità del territorio pavese, con attenzione agli elementi di similarità e di differenziazione rispetto alla realtà metropolitana milanese.

1. La dinamica di medio periodo (1991-2011) della struttura socio-demografica di Pavia e della sua provincia

Similmente a quanto è successo in altre province lombarde, nel periodo compreso tra il Censimento del 1991 e quello del 2011 il Comune di Pavia ha perso più di un decimo della sua popolazione (-11% circa), mentre il resto della provincia e della regione hanno fatto registrare un incremento demografico del 9% circa. Pari nel 1991 a 76.962 abitanti, nel 2011 la popolazione del capoluogo risultava infatti uguale a 68.280 abitanti (vedi tab. 1). Si tratta di un calo demografico significativo, superiore a quello della città di Milano, esito di un processo di peri-urbanizzazione ancora più marcato di quello fatto registrare dalle altre province lombarde. Come messo in evidenza da diversi autori (Indovina, 2002; Diap, 2006; Burdett e Sudic, 2008; Martinotti, 2011; Vicari Haddock, 2013; Colleoni e Pucci, 2016), la dispersione della popolazione e delle residenze nel peri-urbano è un tratto caratteristico dell'urbanizzazione occidentale contemporanea, laddove l'espressione peri-urbanizzazione identifica il processo di disseminazione degli insediamenti (residenziali, produttivi e commerciali) in territori connotati da bassa densità, discontinuità e separazione dai centri urbani e presenza tra gli abitanti di modi di vita urbani e di elevati livelli di mobilità in uscita per motivi di lavoro e accesso ai servizi (Colleoni e Caiello, 2013). Il fatto che, a Pavia come nelle altre province lombarde, la maggioranza delle persone trasferite nel peri-urbano sia costituito da famiglie giovani con figli (evidentemente alla ricerca di abitazioni più spaziose, economiche e, almeno nei desideri, di ambienti più confortevoli), trova riscontro nell'invecchiamento della struttura demografica del comune capoluogo. Pari nel 1991 a 171 anziani (di 65 anni e oltre) ogni 100 giovani (di età compresa tra 0 e 14 anni), nel 2011 l'indice di vecchiaia di Pavia era pari a circa 246, facendo segnare un incremento di medio periodo

consistente (+74 punti) e superiore a quello della regione (+41) e della città di Milano (+20). Il confronto tra Pavia e Milano, che fino al 1991 presentavano una struttura demografica simile, mette in evidenza la presenza di un processo di invecchiamento più marcato nel capoluogo pavese che in quello lombardo e, viceversa, un più contenuto aumento della popolazione anziana nella provincia pavese che nella città metropolitana milanese.

Il crescente invecchiamento della popolazione, un tratto comune a tutti i territori lombardi, si riflette nei valori contenuti dell'incidenza delle coppie giovani con figli¹, il secondo indicatore preso in esame per analizzare il cambiamento di medio periodo della struttura socio-demografica pavese. Pari nel 1991 al 10% del totale delle famiglie mononucleari, nel 2011 nella città di Pavia l'indicatore presentava un valore uguale a circa il 4% (con una diminuzione di circa 6 punti, più sensibile di quella del comune di Milano, -4 punti, ma inferiore a quella della città metropolitana di Milano, -7 punti).

L'invecchiamento della struttura demografica di Pavia rinvia a cause naturali, la diminuzione dei tassi di natalità e l'aumento della longevità della popolazione, ma anche a ragioni connesse ai flussi migratori. Come noto le popolazioni immigrate, in particolare dai Paesi più poveri, sono più giovani di quelle dei Paesi di accoglienza e, conseguentemente, più feconde. In Italia, nel corso degli ultimi vent'anni, il loro numero è aumentato in modo molto consistente, raggiungendo nel 2011 un valore prossimo a circa 5 milioni di soggiornanti regolari, pari all'8,2% della popolazione, oltre a 400-500.000 soggiornanti stimati in condizione non regolare (Ambrosini, 2013: 202). Nel 2011 la città di Pavia presentava un valore dell'incidenza di stranieri sulla popolazione residente simile a quella nazionale (8,3%) ma inferiore a quella media regionale (pari a 9,8%) e a quella del Comune di Milano (14,2%). Il forte aumento del numero di immigrati fatto registrare da Pavia nel ventennio 1991-2011 (+8 punti, vedi tab. 1), non è stato quindi sufficiente a dare al capoluogo pavese una struttura socio-demografica più giovane e a frenarne la dinamica decrescente. In altri termini, dai dati fin qui presentati e dalla comparazione effettuata con il resto della regione e con Milano, la città di Pavia si profila come un territorio relativamente più statico, meno toccato dall'immigrazione straniera e con una popolazione residente più anziana.

Le differenze tra Pavia e Milano si riducono se si dedica attenzione al livello

¹ L'Istat definisce questo indicatore come il rapporto percentuale tra il numero di famiglie mononucleari (con e senza membri isolati) con figli in cui la donna ha un'età inferiore a 35 anni sul totale delle famiglie mononucleari (con e senza membri isolati).

di istruzione della popolazione residente. Secondo il Censimento del 2011, nel comune di Pavia l'incidenza di residenti con un alto titolo di studio² è del 52%, la stessa del comune di Milano. Come spesso accade, la popolazione provinciale è meno istruita di quella del capoluogo, sebbene l'incidenza di residenti con un alto titolo di studio sia in linea con quella regionale. Nel medio periodo, l'incidenza di coloro che possiedono un diploma superiore o una laurea è aumentata in tutti i territori presi in esame, anche se è la città di Pavia a far registrare l'incremento percentuale più elevato (+19 punti).

Uno degli effetti positivi del miglioramento del livello di istruzione di una popolazione è l'aumento dell'incidenza dei residenti che svolgono professioni di medio-alta specializzazione³. I dati di Censimento ne forniscono un'ulteriore conferma, mostrando tassi di incremento positivi delle professioni di medio-alta specializzazione in tutti i territori considerati nella comparazione. È ancora Pavia a far registrare la più marcata incidenza di queste professioni nel 2011 (il 53% del totale della forza-lavoro, superiore persino a quella della città di Milano, pari al 47%), così come il più sensibile aumento di medio periodo (+12 punti). Si tratta di un dato di estremo interesse che se confermato, come plausibile, dall'andamento dell'istruzione e del mercato del lavoro dei prossimi anni, pone Pavia e il suo sistema produttivo tra i centri di eccellenza per attività e professioni ad elevato livello di specializzazione e innovazione all'interno di una regione come quella lombarda che, nonostante la crisi economica, continua a svolgere un ruolo dominante nel sistema produttivo nazionale (Istat, 2014; Assolombarda, 2015).

L'ultima variabile considerata nella descrizione della dinamica di medio periodo della struttura socio-demografica pavese è la dimensione abitativa dei residenti (rilevata dal numero di metri quadri di abitazione per residente). L'indicatore viene utilizzato sia per avere un ulteriore riscontro del cambiamento della struttura socio-demografica pavese e lombarda sia per verificare la tenuta empirica delle tesi sulla maggiore dimensione delle abitazioni poste nelle aree sub e peri-urbane (a sua volta, presupposta alla base delle scelte delle famiglie di vivere fuori città). I dati dei Censimenti mostrano che nel medio periodo in Lombardia, a Milano e a Pavia la disponibilità di spazio abitativo è aumentata (con i valori più elevati nella città di Pavia, che registra un aumento del 33%). Il dato è spiegato non tanto dall'aumento reale della dimensione delle

2 Diploma superiore o laurea.

3 Secondo la classificazione Istat rientrano in questa categoria i legislatori, gli imprenditori, l'alta dirigenza, le professioni intellettuali e scientifiche e di elevata specializzazione e le professioni tecniche.

abitazioni (che, al contrario, negli ultimi vent'anni in Italia ha visto un leggero calo, Agenzia delle Entrate e Osservatorio del Mercato Immobiliare, 2016) quanto dalla riduzione del numero di famiglie e di componenti al loro interno. In definitiva, a Pavia come nel resto d'Italia si gode di più spazio in abitazioni, mediamente più piccole rispetto al passato, poiché si vive in famiglie meno numerose. La maggiore disponibilità di spazio delle abitazioni dei capoluoghi (sia di Pavia sia di Milano) rispetto a quelle del resto della provincia è spiegata dalla succitata minore dimensione delle famiglie che vivono in città ma anche

Indicatore	Territorio	1991	2001	2011	Var. '91-'11
<i>Popolazione residente</i>	Comune di Pavia	76.962	71.214	68.280	-11,3
	Provincia di Pavia	490.898	493.753	535.822	+9,1
	Comune di Milano	1.369.295	1.256.211	1.242.123	-9,3
	Città metropolitana di Milano	3.009.338	2.940.579	3.038.420	+1
	Regione Lombardia	8.856.074	9.032.554	9.704.151	+9,6
<i>Indice di vecchiaia</i>	Comune di Pavia	171,3	233,2	245,6	+74,3
	Provincia di Pavia	170,8	199,5	182,6	+11,8
	Comune di Milano	176,3	212,2	196,3	+20,0
	Città metropolitana di Milano	105,1	143,5	159,3	+54,2
	Regione Lombardia	104,4	138,1	145,9	+41,5
<i>Incidenza di coppie giovani con figli</i>	Comune di Pavia	10,4	6,3	4,2	-6,2
	Provincia di Pavia	12,8	8,8	7,0	-5,8
	Comune di Milano	9,1	6,6	5,5	-3,6
	Città metropolitana di Milano	12,6	8,4	5,9	-6,7
<i>Incidenza residenti stranieri</i>	Comune di Pavia	0,6	2,3	8,3	+7,7
	Provincia di Pavia	0,4	2,2	8,6	+8,2
	Comune di Milano	1,9	7,0	14,2	+12,3
	Città metropolitana di Milano	1,2	4,4	10,7	+9,5
	Regione Lombardia	0,9	3,5	9,8	+8,9
<i>Incidenza alto titolo di studio</i>	Comune di Pavia	33,5	44,9	52,5	+19,0
	Provincia di Pavia	21,3	31,5	39,1	+17,8
	Comune di Milano	35,6	46,2	52,3	+16,7
	Città metropolitana di Milano	27,3	37,7	45,6	+18,3
	Regione Lombardia	23,0	32,8	39,8	+16,8
<i>Incidenza professioni medio-alta specializzazione</i>	Comune di Pavia	40,9	54,2	53,0	+12,1
	Provincia di Pavia	24,4	37,9	32,7	+8,3
	Comune di Milano	42,9	52,2	46,8	+3,9
	Città metropolitana di Milano	33,9	44,3	39,1	+5,2
<i>Metri quadri di abitazione per abitante</i>	Comune di Pavia	34,1	39,9	45,3	+32,8
	Provincia di Pavia	37,5	42,0	45,1	+20,3
	Comune di Milano	34,0	37,6	41,5	+22,1
	Città metropolitana di Milano	32,5	36,0	39,4	+21,2
	Regione Lombardia	.	37,8	41,3	(+9,3)

Fonte: elaborazione degli autori su dati del Censimento della popolazione e delle abitazioni (Istat, 1991; 2001; 2011) e su dati anagrafici (Istat 2017)

Tabella 1. Indicatori della struttura socio-demografica della popolazione, per tipo di territorio nel 1991, 2001 e 2011 (fonte elaborazione degli autori su dati del Censimento della popolazione e delle abitazioni (Istat, 1991; 2001; 2011) e su dati anagrafici (Istat 2017))

dal fatto che nei centri storici delle città le abitazioni continuano a presentare una metratura superiore a quella dei quartieri periferici e delle zone sub e peri urbane (Colleoni, 2017). Poiché i primi continuano ad essere abitati dai ceti sociali abbienti, è possibile affermare che possedere un'abitazione spaziosa nel centro storico sia ancora un indicatore di elevato status socio-economico, come si vedrà nel prossimo paragrafo in cui si approfondirà la geografia sociale di Pavia in termini di status.

2. La morfologia sociale di Pavia e della sua provincia

Dopo aver descritto i principali cambiamenti avvenuti nella struttura socio-demografica di Pavia e della sua provincia nel periodo intercensuario 1991-2011, in questo paragrafo viene dedicata attenzione all'analisi della morfologia sociale di Pavia e della sua provincia, ovvero al modo in cui la popolazione residente si distribuisce nelle sotto-aree che le compongono secondo le principali variabili di status. Lo studio rinvia ad un presupposto della teoria sociologica urbana (Park et al., 1925) secondo il quale, lungi dall'essere un'entità omogenea, la città rappresenta la sintesi di aree territoriali

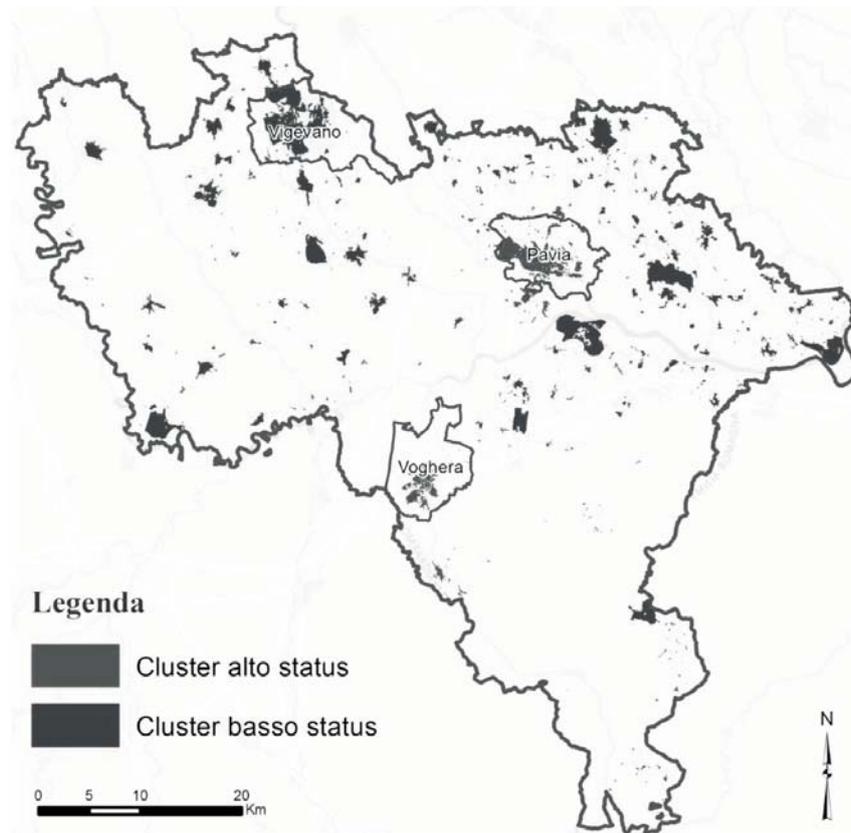


Fig. 1 La distribuzione dello status socio-economico in provincia di Pavia

che presentano una diversa struttura e dinamica socio-economica (Knox e Pinch, 2014). In questa sede la morfologia sociale di Pavia è stata analizzata costruendo un indice di status socio-economico (Boffi e Tornaghi, 2007; Daconto, 2017) e osservandone la distribuzione spaziale con attenzione ai dati censuari del 2011⁴. Al fine di individuare i raggruppamenti significativi di sezioni di censimento ad alto o a basso status e di far emergere con maggior chiarezza le peculiarità della morfologia sociale di Pavia, è stata applicata la tecnica dell'autocorrelazione spaziale⁵ (Daconto, 2017).

La figura 1, riferita alla provincia di Pavia, evidenzia la presenza di una netta demarcazione socio-territoriale, in cui i residenti di Pavia, di alcuni comuni ad essa confinanti e di Voghera si caratterizzano per un più alto status socio-economico rispetto a quelli di Vigevano e del restante territorio provinciale. Se la divisione socio-economica tra il capoluogo e il resto della provincia è in linea con le evidenze emerse nel paragrafo precedente e con i risultati degli studi sulla maggiore attrattività delle centralità urbane per le popolazioni più abbienti, è interessante notare che lo stesso discorso può essere fatto per la centralità dell'Oltrepò, Voghera, ma non per quella della Lomellina, Vigevano. Ciò può essere spiegato sia dalla vocazione industriale di Vigevano e, quindi, dalla maggior incidenza delle popolazioni con un più basso status socio-economico, sia dalla sua maggior prossimità all'area urbana di Milano, di cui potrebbe rappresentare una periferia spaziale e sociale.

La figura 2 rappresenta la distribuzione dei valori dell'indice all'interno della città di Pavia e, come nella mappa provinciale, individua i cluster di sezioni di censimento di status socio-economico elevato o basso. Come è possibile notare, le sezioni con i più alti valori dell'indice di status sono presenti soprattutto nei quartieri Centro Storico e Borgo Ticino (a sud del fiume) – mentre le aree con uno status più basso si localizzano soprattutto nella zona settentrionale (in particolare nel quartiere Mirabello) e orientale (nei quartieri San Pietro in Verzolo). Nelle restanti aree della città la situazione è caratterizzata da una maggiore mescolanza sociale, non lasciando emergere la presenza di cluster spaziali significativi. Come la provincia, anche il capoluogo appare quindi

4 L'indice di status socioeconomico è stato calcolato mediante la tecnica statistica dell'analisi delle componenti principali e si basa sulla composizione della popolazione in base al titolo di studio (incidenza diploma superiore e laurea), alla condizione occupazionale (tasso di disoccupazione) e professionale (incidenza professioni ad alta-media specializzazione), alla condizione abitativa (mq di superficie abitativa per occupante) ed economica (incidenza famiglie con potenziale disagio economico) alla data del Censimento 2011.

5 La tecnica di autocorrelazione spaziale utilizzata è la Anselin Local Moran's I.

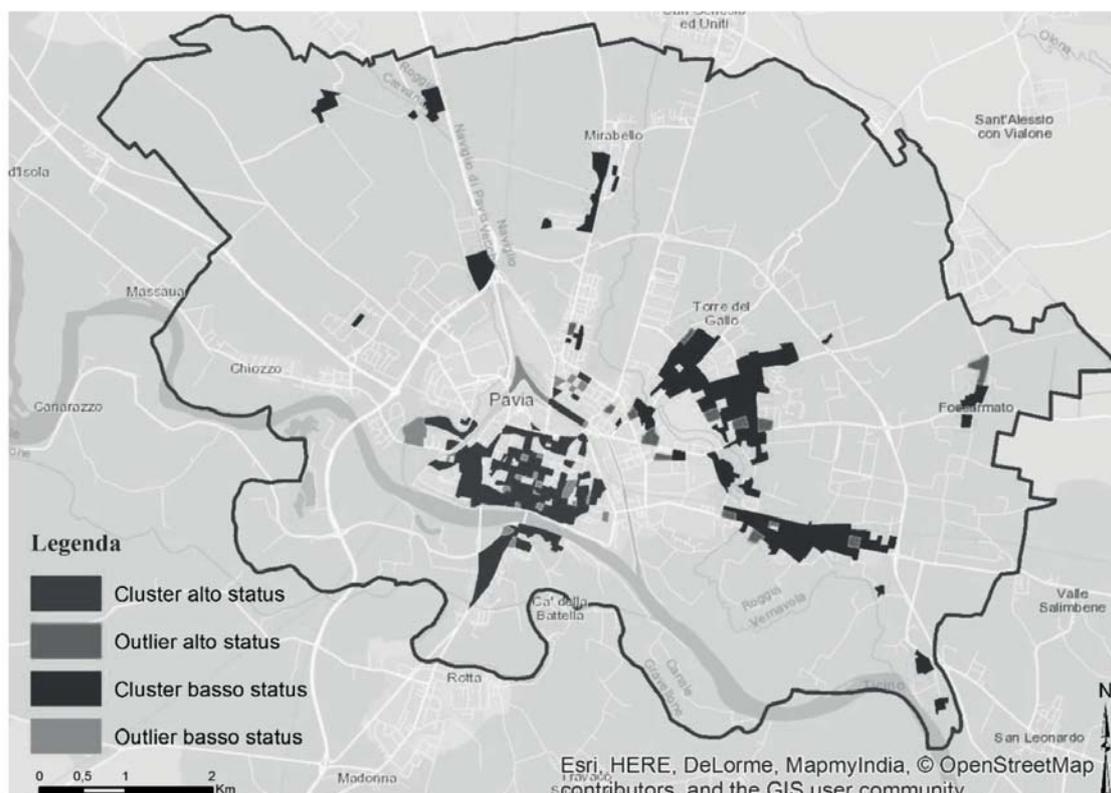


Fig. 2 La distribuzione dello status socio-economico nel comune di Pavia

caratterizzato da una significativa demarcazione tra centro e periferie spaziali e sociali, laddove nel centro continuano ad abitare i gruppi di più elevato status socio-economico. È tuttavia interessante evidenziare la presenza di aree che presentano valori anomali rispetto al livello di status del cluster al quale sono prossime, i cosiddetti outlier. Li si può vedere nei quartieri centrali, in prossimità della stazione ferroviaria ma anche nel centro storico, dove rispetto al resto del territorio presentano valori di status socio-economico basso. Oppure nelle periferie orientali della città dove, in zone di livello socio-economico complessivamente basso, delle enclave di più elevato status sociale hanno posto le proprie residenze in ex aree agricole e industriali interessate dagli interventi di riqualificazione urbana. Si tratta, in generale, di popolazioni giovani e di collocazione professionale medio-alta, che ricercano abitazioni di classe energetica migliore e ambienti urbani attrezzati e connessi alle reti delle comunicazioni e della mobilità (e, per questo motivo, più dipendenti dall'automobile, Dupuy, 1999).

È possibile concludere questa sezione affermando che sia nel capoluogo che in provincia sussistono le divisioni spaziali di appartenenza di status socio-economico della precedente fase industriale. Tuttavia, come in altre città

dell'occidente europeo (e a differenza di quelle nord-americane, Musterd et al., 2006), tendono a prevalere le aree connotate da una buona mescolanza sociale. La formazione dei nuovi cluster ad elevato status socio-economico nelle zone periferiche di Pavia ricorda poi, come già evidenziato da alcuni autori (Zajczyk et al. 2005), che nella città contemporanea centro e periferia non sono più categorie determinate dalla sola posizione geografica, ma il risultato di complessi processi socio-territoriali che trasformano le aree urbane in spazi dotati di diversi livelli di attrattività.

3. Significative inversioni di tendenza della dinamica socio-demografica nel breve periodo (2011-2017)

Negli ultimi quindici anni le città di grandi e di medie dimensioni, soprattutto, del centro e nord Italia, sono state interessate o dalla riduzione del calo o persino dall'aumento della popolazione residente. Nel decennio intercensuario 2001-2011, Torino, Firenze e Roma hanno fatto registrare un lieve incremento demografico e nel periodo 2011-2017 la popolazione di Milano è aumentata del 9%. Forse è presto per parlare di ri-urbanizzazione demografica, tuttavia si scorgono i primi segni di un fenomeno, già osservato in altre città europee (Buzar et al., 2007; Nadja e Dagmar, 2011; Rérat, 2012), di aumento dell'attrattività dei centri urbani nei confronti dei ceti sociali elevati che hanno tratto i maggiori benefici dalla globalizzazione economica.

Questi segni si riscontrano anche nella città di Pavia che, nel periodo compreso tra il 2011 e il 2017, ha visto aumentare la sua popolazione del 6% e invertire la tendenza storica che ne riduceva la popolazione a vantaggio dei comuni confinanti. Il fatto che il territorio provinciale continui a guadagnare popolazione, sebbene a tassi inferiori del capoluogo, ricorda poi che le fasi di ri-urbanizzazione e di peri-urbanizzazione possono coesistere all'interno del processo più generale di urbanizzazione della città contemporanea (van de Berg et al., 1982; Nadja e Dagmar, 2011; Morelli et al., 2014).

Le nuove dinamiche socio-demografiche sono evidenti se si osservano i cambiamenti nella struttura per età della popolazione degli ultimi dieci anni. Mentre la popolazione dei comuni capoluogo, sia di Pavia che di Milano, è ringiovanita quella della provincia pavese, della città metropolitana milanese e della regione Lombardia è invecchiata (vedi tab. 2). Il dato è spiegato innanzitutto dalla crescita dei residenti stranieri, generalmente più giovani, nei comuni capoluogo (Pavia +6 punti, Milano +4 punti). Inoltre, come rilevato da altri studi (Buzar et al., 2007), i nuclei urbani centrali hanno visto aumentare

Indicatore	Territorio	2011	2017	Var. '11-'17
<i>Popolazione residente</i>	Comune di Pavia	68.280	72.612	+6,3
	Provincia di Pavia	535.822	547.251	+2,1
	Comune di Milano	1.242.123	1.351.562	+8,8
	Città metropolitana di Milano	3.038.420	3.218.201	+5,9
	Regione Lombardia	9.704.151	10.019.166	+3,2
<i>Indice di vecchiaia</i>	Comune di Pavia	245,6	237,6	-8,0
	Provincia di Pavia	182,6	193,3	+10,7
	Comune di Milano	196,3	178,8	-17,5
	Città metropolitana di Milano	159,3	163,1	+3,8
	Regione Lombardia	145,9	162,0	+16,1
<i>Incidenza residenti stranieri</i>	Comune di Pavia	8,3	13,9	+5,6
	Provincia di Pavia	8,6	11,0	+2,4
	Comune di Milano	14,2	18,7	+4,5
	Città metropolitana di Milano	10,7	13,9	+3,2
	Regione Lombardia	9,8	11,4	+1,6

Tabella 2. Indicatori della struttura socio-demografica della popolazione, per tipo di territorio nel 2011 e 2017 (fonte elaborazione degli autori su dati del Censimento della popolazione e delle abitazioni (Istat 2011) e su dati anagrafici (Istat 2017))

la presenza di giovani professionisti, di studenti e di famiglie all'inizio della propria carriera residenziale. L'aumento dell'invecchiamento delle aree esterne ai comuni capoluogo può essere invece letto come l'esito di due fenomeni: la presenza più contenuta di famiglie immigrate giovani e l'avanzamento anagrafico delle famiglie italiane che nei decenni passati hanno trasferito la propria residenza nelle aree peri-urbane (Buzar et al., 2007).

In sintesi, i dati sulla prima fase dell'ultimo decennio intercensuario mettono in evidenza la presenza di una significativa inversione di tendenza rispetto alle fasi precedenti, nella quale l'immagine statica di Pavia sta lasciando il posto ad una più dinamica (più giovane, più straniera e più professionalmente qualificata) che sembra riavvicinare la città a Milano e alle zone più dinamiche della sua area metropolitana.

Conclusioni

L'analisi della struttura e della dinamica socio-demografica di medio e di breve periodo di Pavia e della sua provincia proposta nelle pagine precedenti ha permesso di rilevare alcune tendenze, che sono di seguito sintetizzate con attenzione agli elementi di similarità e di diversità rispetto a quelle che hanno caratterizzato altri contesti socio-territoriali. Il primo elemento di similarità ha riguardato il processo di peri-urbanizzazione che Pavia, come molte altre

città italiane ed europee, ha conosciuto tra gli anni '90 del secolo scorso e l'inizio del nuovo millennio e i cui segni sono evidenti nella dispersione degli insediamenti (residenziali, produttivi e commerciali) e nella perdita di popolazione giovane a vantaggio dei comuni della provincia. La comparazione con Milano e con il resto della regione ha permesso di osservare che a Pavia il calo demografico è stato più forte che altrove, all'interno di un territorio provinciale policentrico che ha saputo attrarre popolazione più giovane e straniera. Nel medio periodo, la perdita di popolazione ha dato al capoluogo una struttura demografica più anziana e statica di quella provinciale, sebbene la città abbia continuato ad accogliere quote più consistenti di residenti istruiti e impiegati in professioni di medio-alta specializzazione. La loro presenza sul territorio è risultata evidente nelle centralità urbane della provincia, tranne che a Vigevano, e nei quartieri centrali del capoluogo in cui vivono i gruppi sociali di status socio-economico più elevato. Negli ultimi dieci anni la tendenza è però cambiata, Pavia più di altri capoluoghi della regione ha visto aumentare in modo significativo la sua popolazione, avviando un processo di ri-urbanizzazione che sembra convivere con le fasi finali di quello di peri-urbanizzazione (ancora evidente nella crescita della provincia). Come e più di Milano, Pavia ha visto la sua struttura socio-demografica diventare più giovane, più straniera e verosimilmente più ricca e professionalizzata.

Non conosciamo ancora l'effettiva portata di questo cambiamento e le conseguenze che avrà sulla morfologia sociale della città e sulla sua distribuzione territoriale. Alcuni segni sono però già visibili nella trasformazione delle funzioni di alcuni quartieri semi-centrali e periferici e nel rinnovamento delle popolazioni che li abitano. Altri si intravedono avendone visto lo sviluppo e gli esiti nella città di Milano, alla cui morfologia quella di Pavia, come quella di altre città lombarde, tende sempre più ad assomigliare. Una somiglianza che alcuni autori hanno assunto in modo critico, mettendone in evidenza più le sfumature e le ambivalenze che le similarità (tipiche dell'urbanizzazione contemporanea). Nel libro *La production de l'espace* del 1974 Lefebvre scriveva che la città rende la società visibile, suggerendo, in tal modo, di guardare la città per cercare i caratteri della società che nel tempo l'ha costruita e abitata. La nuova morfologia di Pavia, come quella di altre città contemporanee, parla di società urbane in trasformazione, delle quali occorre comprendere meglio la struttura al fine di capirne la forma e le delimitazioni che oggi, come in passato, ne caratterizzano l'identità.

Bibliografia

Agenzia delle Entrate e Osservatorio del Mercato Immobiliare (2016). Rapporto immobiliare 2016.

Ambrosini M., (2013), Immigrazione e territorio. In Vicari Haddock S. (a cura di), *Questioni urbane. Caratteri e problemi della città contemporanea*. Il Mulino, Bologna.

Anselin L. (1995). Local Indicators of Spatial Association—LISA. *Geographical Analysis*, 27, pp. 93-115.

Assolombarda (2015), *Il lavoro a Milano 2015 – X edizione*. Milano.

Boffi M., Tornaghi C. (2007), *Atlante sociale di Milano. Il contributo sociologico alla costruzione del Piano dei Servizi del Comune di Milano*. Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale - Università di Milano-Bicocca, Milano.

Burdett R., Sudjic D. (2008), *The Endless City*. Phaidon Press, Londra.

Buzar S., Ogden P., Hall R., Haas A., Kabish S., Steinführer A. (2007). Splintering Urban Populations: Emergent Landscapes of Reurbanisation in Four European Cities, *Urban Studies*, 44(4), pp. 651-677.

Colleoni M., (2017), La dinamica temporale della localizzazione territoriale delle abitazioni in Italia in tempo di crisi. *Sociologia Urbane e Rurale*, 112, pp. 41-51.

Colleoni M., Caiello S. (2013), Il peri-urbano e i suoi caratteri socio-territoriali. Una proposta analitica e empirica in Lombardia, *Sociologia Urbana e Rurale*, 102, pp. 97-115.

Colleoni M., Pucci P., (eds) (2016), *Understanding Mobilities for Designing Contemporary Cities*. Springer Editor, Cham.

Daconto L. (2017), *Città e accessibilità alle risorse alimentari. Una ricerca sugli anziani a Milano*. Franco Angeli, Milano.

Diap (2006), *La città di città. Un progetto strategico per la città milanese*. *Territorio*, 37, pp. 87-96.

Dupuy G. (1999), *La dépendance automobile: Symptômes, analyses, diagnostic, traitements*. Anthropos, Paris.

Indovina F. (2002), *La città diffusa*. In Indovina F., Matassoni F., Savino M., Sernini M., Torres M. (a cura di). *La città diffusa*, IUAV, Venezia.

Istat (2014), *9° Censimento dell'industria e dei servizi e Censimento delle istituzioni non profit. Principali risultati e processo di rilevazione*. Lombardia. Roma

Knox P., Pinch S. (2014). *Urban Social Geography: An Introduction*. Pearson Education Ltd, Essex.

Lefebvre H. (1974), *La production de l'espace* (trad. it. *La produzione dello spazio*, Moizzi, Milano, 1978).

Martinotti G., (2011). *Dalle metropoli alla meta-città. Le trasformazioni urbane all'inizio del secolo XXI*. In Dematteis G. (a cura di), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Marsilio, Venezia.

Morelli V.G., Rontos K., Salvati L. (2014), *Between Suburbanisation and Re-urbanisation: Revisiting the Urban Life Cycle in a Mediterranean Compact City*. *Urban Research & Practice*, 7(1), pp. 74-88.

Musterd S., Murie A., Kesteloot C. (eds) (2006), *Neighbourhoods of Poverty. Urban Social Exclusion and Integration in Comparison*. Palgrave MacMillan, Bristol.

Nadja K., Dagmar H. (2011). *Diversifying European Agglomerations: Evidence of Urban Population Trends for the 21st Century*, *Population, Space and Place*. 17(3), pp. 236-253.

Park R.E., Burgess E.W., Mckenzie R.D. (1925) *The City* (trad. it. *La Città*, Edizioni di Comunità, Milano, 1967).

Rérat P. (2012). *The New Demographic Growth of Cities: The Case of Reurbanisation in Switzerland*, *Urban Studies*, 49(5), pp. 1107-1125.

van de Berg L., Drewett R., Klaasen L.H., Rossi A., Vijverberg C.H.T. (1982), *Urban Europe: A Study of Growth and Decline*. Pergamon Press, Oxford.

Vicari Haddock S. (a cura di) (2013). *Questioni urbane. Caratteri e problemi della città contemporanea*. Il Mulino, Bologna.

Zajczyk F., Mugnano S., Memo F., Borlini B. (2005). *Milano. Quartieri periferici tra incertezza e trasformazione*. Mondadori, Milano.

VALORI E TREND DEL MERCATO IMMOBILIARE DI PAVIA

Scenari Immobiliari

di Mario Breglia e Massimiliano Tiano

1. Principali indicatori demografici ed economici

Il territorio pavese ha attraversato la recente crisi dimostrando una buona resilienza, anche se sono osservati segnali di incertezza nel mercato del lavoro. Il reddito imponibile pro capite del capoluogo (superiore ai 26.400 euro) e del territorio provinciale (21.700 euro) si posizionano al di sopra della media nazionale, mentre il tasso di disoccupazione nel 2016 si posizionava attorno al 6,9 per cento, ampiamente al di sotto del tasso italiano, ma leggermente al di sopra di quello regionale. In particolare, secondo gli ultimi dati Irs-Unioncamere Lombardia, il tasso di disoccupazione del 2017 risulta stabile, pari al 6,8 per cento, ma con un divario che si amplia tra il tasso di disoccupazione maschile (5,8 per cento), e quello femminile (8 per cento), dinamica che ricalca un andamento di genere contrapposto anche per quanto riguarda il tasso di occupazione. Nell'ultimo trimestre 2017 risulta più che dimezzato il ricorso alla cassa integrazione (meno 62 per cento rispetto allo stesso trimestre dell'anno precedente), una riduzione più marcata rispetto a quella regionale, dove il calo è stato del 28,6 per cento. Il numero di attività commerciali in sede fissa continua a calare, in linea con le contrazioni rilevate in Italia tra il 2010 e il 2016, così come il numero di addetti in commercio, servizi e industria, delineando un panorama di instabilità per la domanda di immobili ad uso commerciale e terziario.

Nel corso del 2017 si è consolidato l'andamento favorevole per l'industria manifatturiera pavese, dal punto di vista della produzione industriale, con performance al di sotto della media regionale e con un profilo di risalita del ciclo congiunturale, seppure a ritmi modesti.

Comune di Pavia		Provincia di Pavia	
Popolazione residente	72.612	Popolazione residente	547.251
Saldo naturale 2011-2016	-1.775	Disoccupazione	6,9%
Saldo migratorio 2011-2016	+3.159	<i>Italia</i>	11,2%
Saldo totale 2011-2016	+1.384	Occupazione	65,4%
Crescita popolazione 2011-2016	+1,9%	<i>Italia</i>	67,1%
n. famiglie 2016	35.814	Variatione n. attività commerciali in sede fissa 2010-2016	-8,28%
n. componenti per famiglia 2016	2,00	<i>Italia</i>	-3,08%
<i>Italia</i>	2,33	Reddito imponibile pro cap	€ 21.700
Reddito imponibile pro capite 2016	€ 26.414	<i>Italia</i>	€ 20.212

Tabella. 1 Provincia di Pavia: indicatori demografici e macroeconomici

Fonte: Scenari immobiliari, Istat, Osservatorio Nazionale del Commercio, Osservatorio sullo Sviluppo Economico

Pavia si dimostra città attrattiva per alcune tipologie di servizi, in particolare quelle legate alle eccellenze rappresentate dal sistema universitario e dal sistema sanitario, che rappresentano i principali attrattori dei flussi migratori. Il trend demografico della città ha mostrato un costante declino a partire dalla metà degli anni '70, ma nel corso dell'ultimo decennio si è assistito a una certa stabilizzazione della popolazione, con qualche piccolo recente incremento, grazie a un saldo migratorio positivo in grado di compensare il saldo naturale negativo, su cui pesa in modo rilevante il calo della natalità unito all'invecchiamento della popolazione. Nel dettaglio, il saldo migratorio positivo

Comune di Pavia :

72.612 abitanti

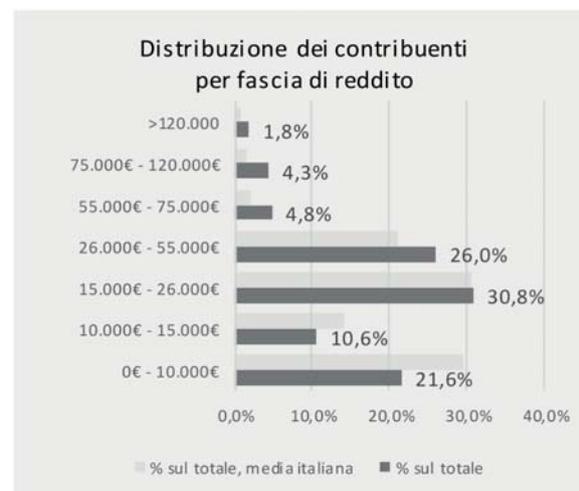
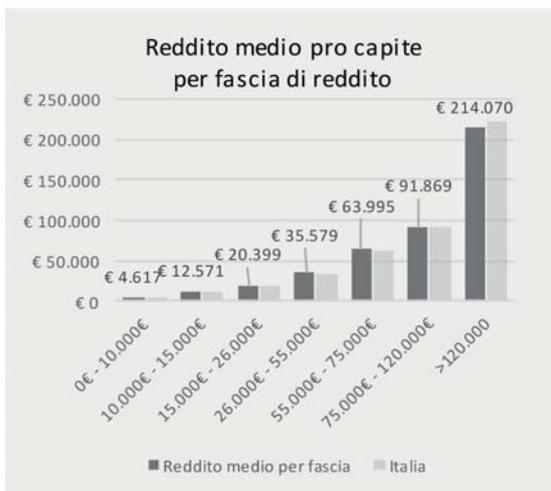
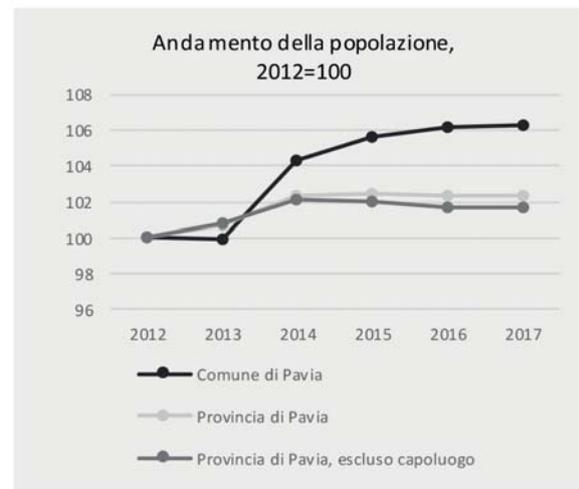
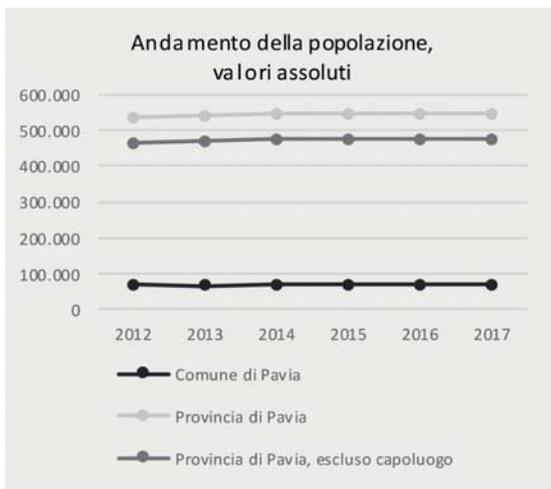
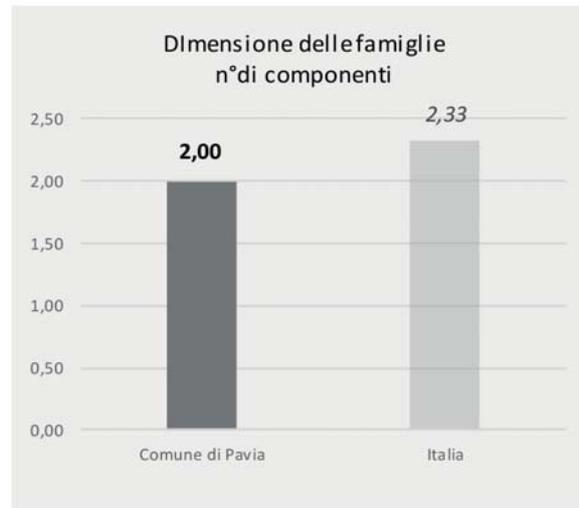
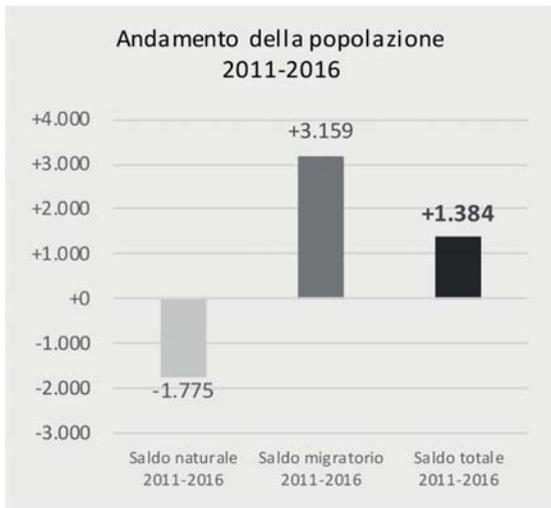


Tabella. 2 Comune di Pavia: indicatori demografici e macroeconomici
 Fonte: Scenari Immobiliari, Istat, Ministero delle Finanze

proviene prevalentemente dai paesi dell'Est europeo, dal Nord Africa e dalla Repubblica Popolare Cinese.

La dimensione media delle famiglie è tra le più piccole fra le principali città italiane ed è andata progressivamente riducendosi negli ultimi anni. L'analisi per composizione dei nuclei familiari evidenzia la tendenza alla crescita della struttura mono-componente, così come della popolazione straniera, corrispondente a poco meno del dieci per cento della popolazione totale. Le previsioni demografiche, così come indicate dagli strumenti urbanistici, rivelano un potenziale incremento degli abitanti per i prossimi anni, anche sulla base delle previsioni insediative del Piano di governo del territorio, che prevedono oltre 600mila metri quadrati di nuova Slp, di cui 350mila per funzioni residenziali, con previsioni insediative pari a circa 8.600 nuovi abitanti e quasi 5.000 nuovi addetti. Questi nuovi insediamenti sono previsti nelle aree di trasformazione ex produttive e demaniali: Arsenale, Necchi ed ex Scalo FS, Dogana, piazzale Europa e Gasometro, Snia e Neca. A questi ambiti si affiancano tre aree di riqualificazione e ricomposizione morfologica dei margini, oltre a un'area di compensazione per servizi.

2. Il mercato immobiliare

Sul fronte del mercato immobiliare l'Italia si trova in una fase di lenta ripresa, nonostante i volumi degli scambi e degli investimenti si collochino ancora al di sotto di quanto osservato nel periodo 2004-2010.

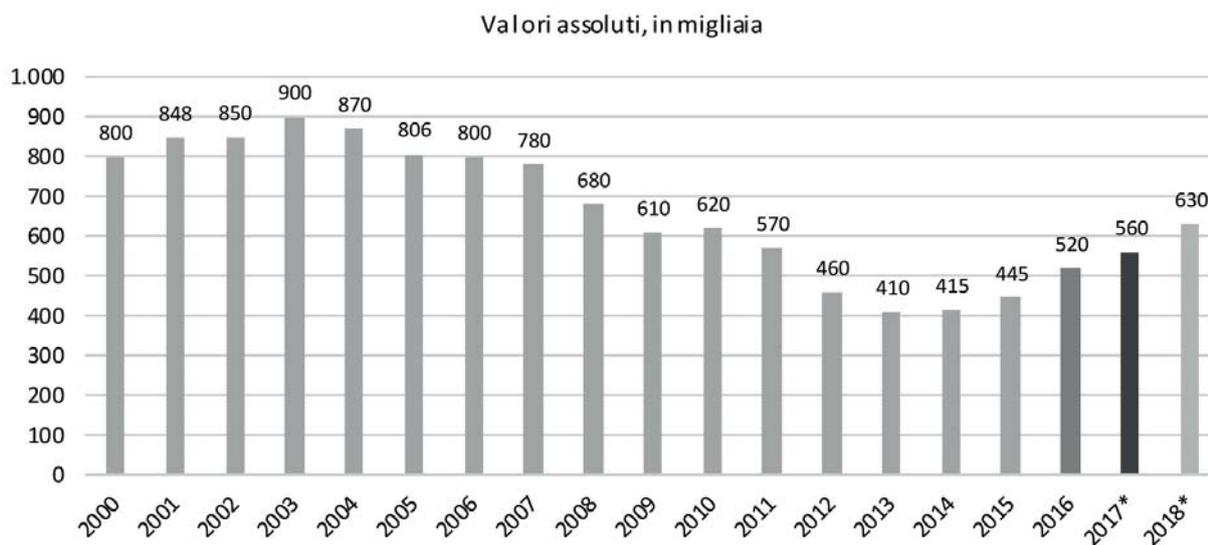
Le stime del fatturato del mercato immobiliare italiano per il 2017 sono di 118 miliardi, con un incremento del 4 per cento rispetto all'anno precedente. Non mancano sviluppi innovativi in tutti i comparti, a partire dal residenziale, per il quale si torna dopo decenni a parlare di locazioni, nel terziario, che inizia a confrontarsi con il tema del co-working, e in ultimo nella logistica, investita dalla rivoluzione dell'e-commerce. La ripresa sta premiando l'innovazione del prodotto e del servizio, con una sempre maggiore concentrazione della domanda di nuovo e degli edifici con elevate prestazioni energetiche.

Grandi attese anche sui fondi immobiliari, strumento di investimento che in Italia ha raggiunto un patrimonio di 46 miliardi di euro a fine 2016, con una crescita stimata a 50 miliardi di euro nel 2017 per un totale di oltre quattrocento fondi. Si consolida l'attività degli investitori nazionali ed esteri, istituzionali e non, grazie ad una forte liquidità, ai bassi tassi di interesse e all'ampliamento delle opportunità di investimento presenti sul territorio. L'andamento degli investimenti core in Italia è tornato a crescere a partire dal 2014 e si avvicina ora a quota

dieci miliardi. Per il 2018 si prevede un incremento degli investimenti, anche domestici, concentrati per circa la metà nella città di Milano e per il 15 per cento circa a Roma.

2.1 Il mercato immobiliare residenziale in Italia

Nel 2017 è proseguita la ripresa del mercato immobiliare residenziale italiano, con un numero di transazioni stimato in 560mila unità, con un incremento del 7,7 per cento rispetto all'anno precedente. Si osservano anche alcuni segnali di stabilizzazione delle quotazioni immobiliari, con un andamento che però osserva ancora un divario tra le grandi città, in particolare le zone di pregio delle città maggiori, dove si registrano alcuni aumenti, mentre le quotazioni nei piccoli centri fanno registrare ancora variazioni negative.

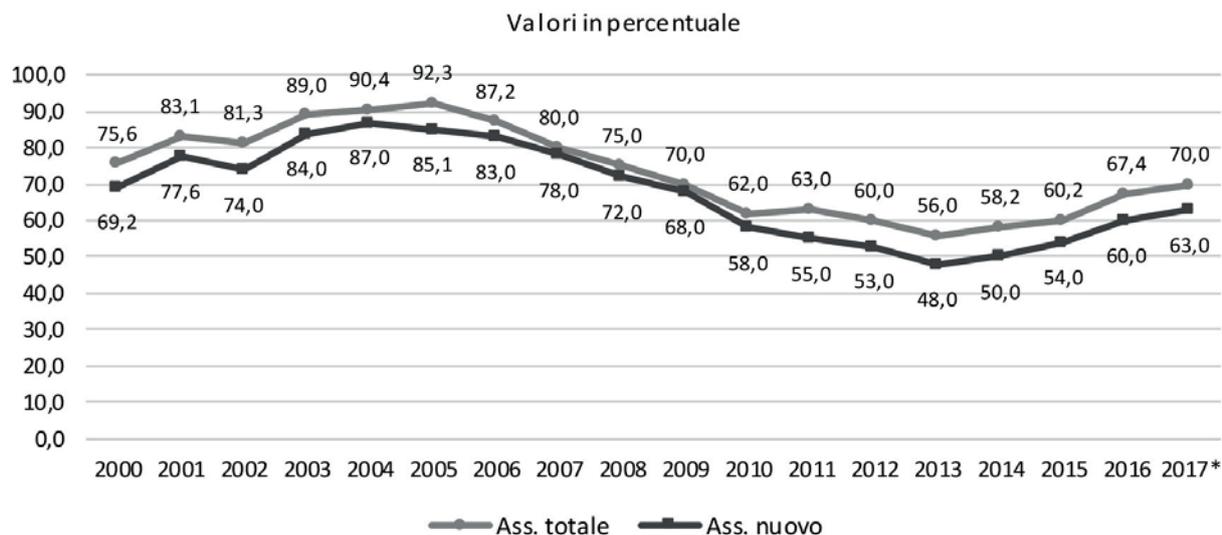


° Stima

* Previsione

Fig. 3 Compravendite di immobili residenziali in Italia
Fonte: Scenari Immobiliari

Nell'ultimo biennio le famiglie italiane si sono trovate di fronte a maggiori risorse per affrontare investimenti in abitazioni, supportate dal mantenimento di condizioni favorevoli dei prestiti mediante mutuo ipotecario. Il tasso di interesse medio (calcolato sulla prima rata del mutuo) si è infatti costantemente ridotto, passando dal 2,75 per cento medio del 2015 al 2,31 per cento del 2016, arrivando al minimo storico di 1,90 per cento a dicembre 2017.



* Stima

Fig.4 Tasso di assorbimento del mercato residenziale in Italia
Fonte: Scenari Immobiliari

Un ulteriore elemento di incoraggiamento all'acquisto di un'abitazione è da ricercarsi nel raggiungimento dei valori minimi delle quotazioni degli immobili residenziali. Le famiglie italiane, sempre più scrupolose nell'affrontare un investimento in seguito alla crisi economica, stanno cogliendo l'opportunità di una situazione di contesto attualmente favorevole all'acquisto di una abitazione, determinata dall'accostamento di prezzi bassi e tassi moderati. Tuttavia, la relativa anelasticità della domanda di abitazioni, assimilabili a tutti gli effetti a beni di prima necessità, non consentirà in futuro il mantenimento di condizioni altrettanto vantaggiose. I prezzi di vendita sono infatti destinati ad aumentare progressivamente a fronte di una ulteriore crescita della domanda.

Anche nel mercato della locazione la domanda è in aumento rispetto agli anni scorsi, soprattutto per gli alloggi di piccole dimensioni situati nelle grandi città, in particolare da parte delle fasce più giovani della popolazione. Questo fenomeno è riconducibile sia alla crescente mobilità dei nuclei familiari, legata alla ricerca di posizioni lavorative in realtà diverse dalla propria residenza originaria, sia alla minore disponibilità economica dovuta alla progressiva precarizzazione degli impieghi e ad un sempre più tardivo ingresso nel mercato del lavoro. Nonostante la domanda in crescita, i canoni rimangono ancora in lieve calo. La tassazione dei redditi di locazione favorisce tale andamento rendendo vantaggiosa sia per il proprietario che per il conduttore, la stipula

di contratti a canone concordato. La diffusione delle locazioni ultra-brevi sta assistendo ad una continua crescita, legata soprattutto ai fini turistici.

Va maturando un contesto in cui per gli acquisti si predilige un prodotto innovativo, di classe energetica elevata, localizzato in zone centrali. Tali immobili manterranno il proprio prezzo invariato o assisteranno a moderati incrementi, mentre l'usato registrerà ulteriori contrazioni dei valori se non sottoposto a adeguata manutenzione straordinaria o ad interventi di riqualificazione energetica. Nel 2016 il tasso di assorbimento del nuovo era infatti già cresciuto del 6 per cento rispetto al 2015, mentre le stime relative al 2017 mostrano un incremento medio del 3 per cento.

Nonostante la Legge di Stabilità 2017 abbia apportato diverse misure a sostegno dell'edilizia, il numero dei nuovi sviluppi residenziali si è sensibilmente ridotto. Tali operazioni rappresentano attualmente il 16 per cento del fatturato totale delle costruzioni. A trainare il comparto rimangono gli interventi di carattere manutentivo straordinario, che rappresentano invece quasi il quaranta per cento del fatturato edilizio, per un totale di 46 miliardi di euro.

2.2 Il mercato immobiliare residenziale a Pavia

Il mercato immobiliare residenziale del Comune di Pavia nel 2017 ha consolidato i risultati positivi del 2016 con un ulteriore aumento del numero di compravendite su base annua, segnando per la prima volta dal 2007 due anni consecutivi di crescita delle transazioni. Questa crescita è stata accompagnata anche da una maggiore tenuta delle quotazioni immobiliari nelle zone centrali e semicentrali della città, nelle quali prezzi e canoni si trovano comunque ancora al di sotto dei valori rilevati ad inizio periodo.

È importante sottolineare che, nonostante la ripartenza del mercato immobiliare locale inizi a mostrare segnali incoraggianti, si tratta comunque di trend positivi avviati da breve tempo e che partono dal conseguimento dei minimi storici, sia in termini di volumi delle compravendite che in termini di valore delle quotazioni immobiliari, conseguiti nel corso del 2015. Questi dati suggeriscono quindi un progressivo riassetto del mercato locale, che difficilmente potranno ritornare ad eguagliare i risultati inflazionati del 2007.

Il numero di compravendite di immobili ad uso residenziale rilevato nel 2017 è stato pari a 940 unità, con una crescita del 10,6 per cento rispetto all'anno precedente. Questo risultato è stato accompagnato anche da una moderata

Andamento dei prezzi e dei canoni medi al metro quadrato in Italia

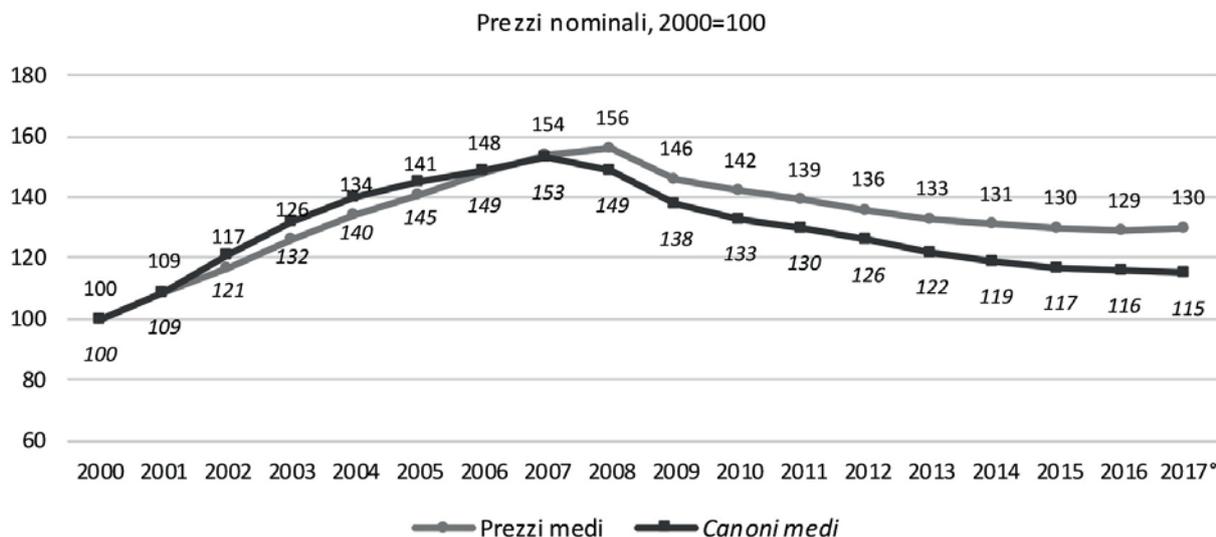
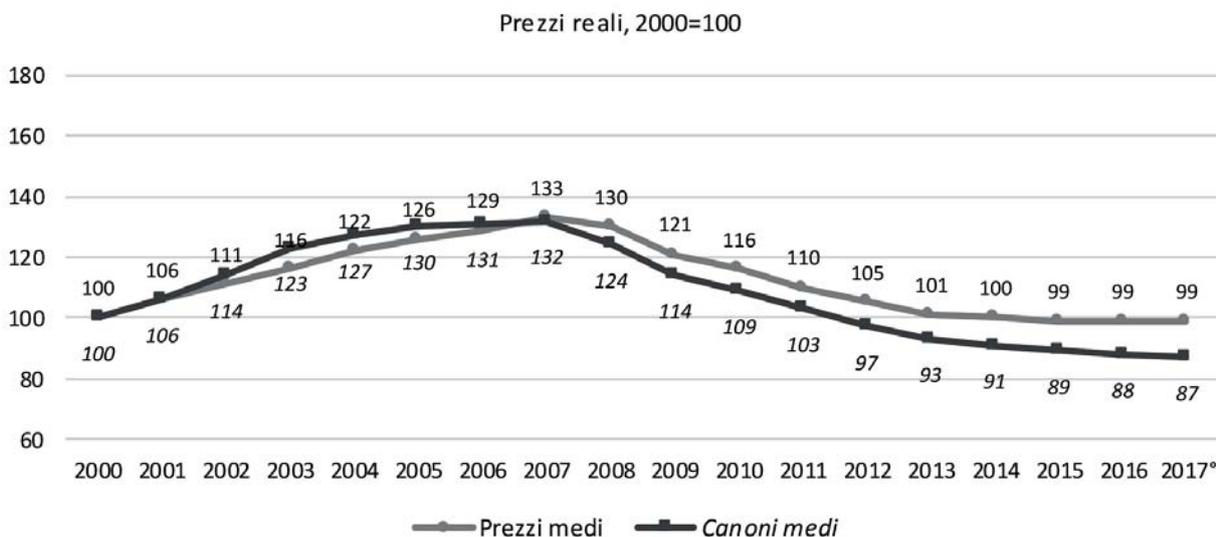


Fig.5 Andamento dei prezzi e dei canoni al metro quadro in Italia, prezzi normali
Fonte: Scenari Immobiliari



*Stima

Fig.6 Andamento dei prezzi e dei canoni al metro quadro in Italia, prezzi reali
Fonte: Scenari Immobiliari

crescita dell'offerta (2,9 per cento), che si attesta a 1.420 unità. L'assorbimento risulta quindi in risalita, anche se ancora al di sotto della soglia del 70 per cento. La crescita del numero di compravendite osservata nel corso dello scorso anno ha portato anche ad una crescita del fatturato, salito a 146 milioni di

euro, favorita dall'andamento positivo delle quotazioni immobiliari nelle zone centrali e semicentrali della città.

La timida ripresa del mercato immobiliare residenziale di Pavia è evidenziata dal conseguimento di valori superiori alla media nazionale in termini di compravendite rispetto allo stock e al numero di nuclei familiari. Sono state infatti rilevate circa 1,9 compravendite ogni 100 unità immobiliari uniche (contro una media italiana di 1,6) e 2,6 compravendite ogni 100 nuclei familiari (rispetto alle 2,2 a livello nazionale). Il comune di Pavia consegue anche risultati superiori anche a quanto osservato rispetto al resto della provincia, dove questi ultimi due indicatori si collocano ancora al di sotto dei valori medi nazionali. Occorre tuttavia precisare che si rilevano trend simili nella maggior parte delle realtà provinciali della Penisola e che Pavia in base a questi parametri continua a discostarsi dai trend delle realtà più dinamiche con analoghe caratteristiche in termini di dimensione e peso economico.

Indicatori	2016	var. % annua 2015/2016	2017°	var. % annua 2016/2017°
Offerta (unità)	1.380	3,0	1.420	2,9
n. compravendite	850	6,3	940	10,6
Fatturato (mln €)	135	5,5	146	8,1
Assorbimento (%)	61,6	3,2	66,2	7,5

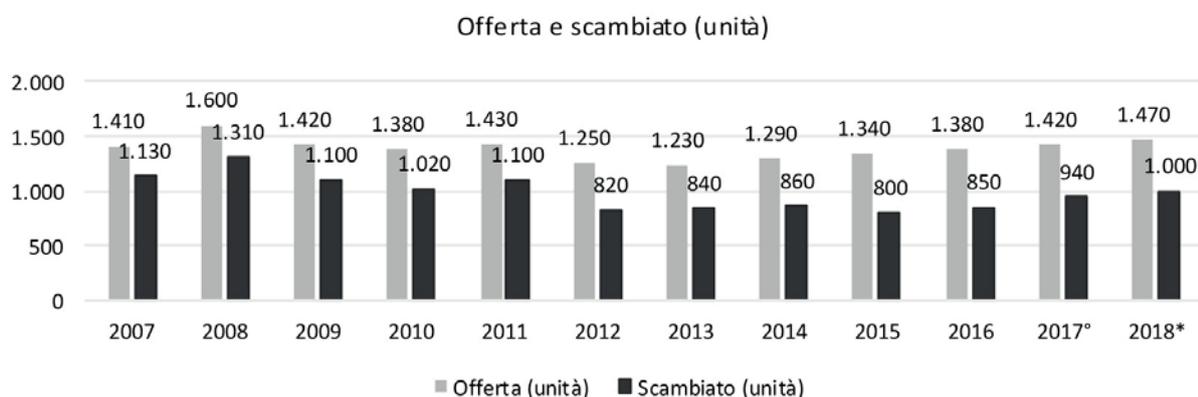
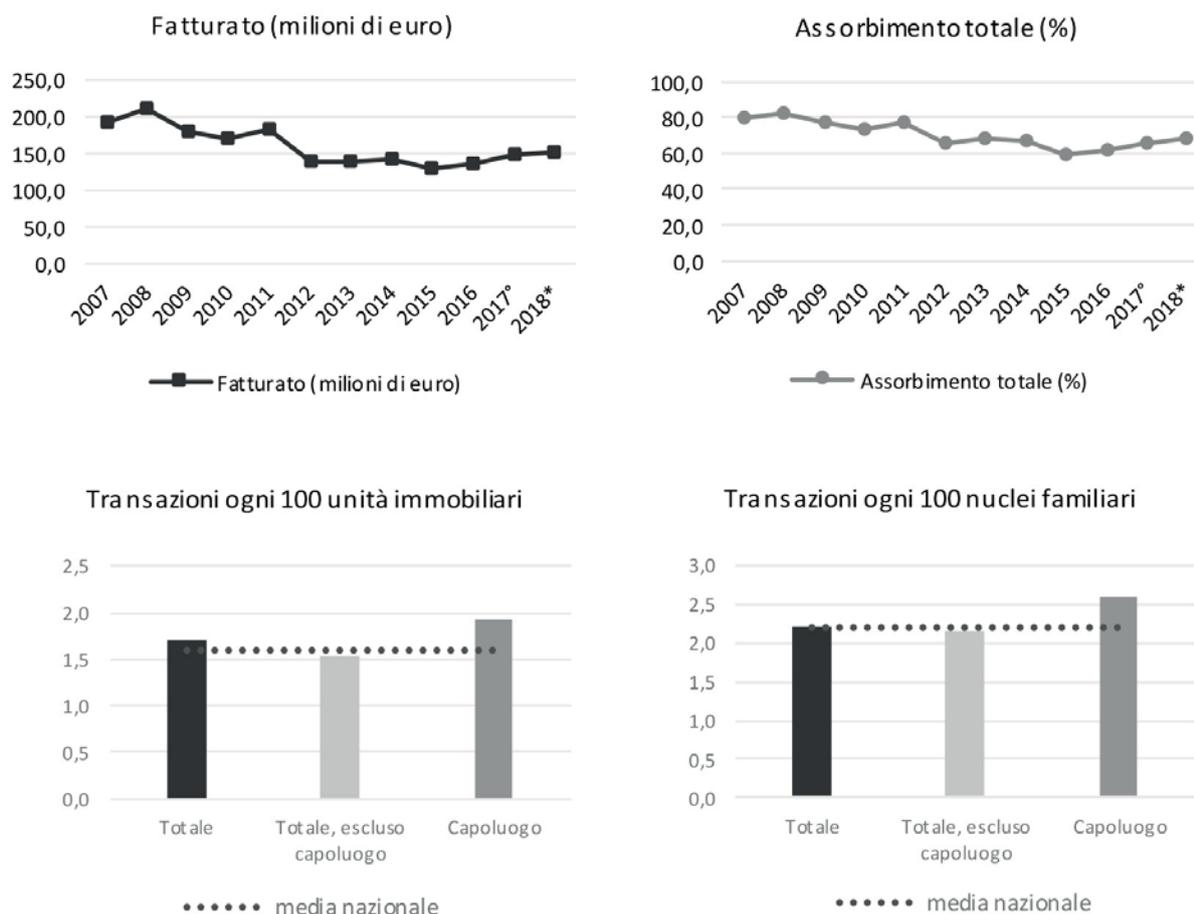


Fig. 7 Comune di Pavia - mercato immobiliare residenziale
Fonte: Scenari Immobiliari



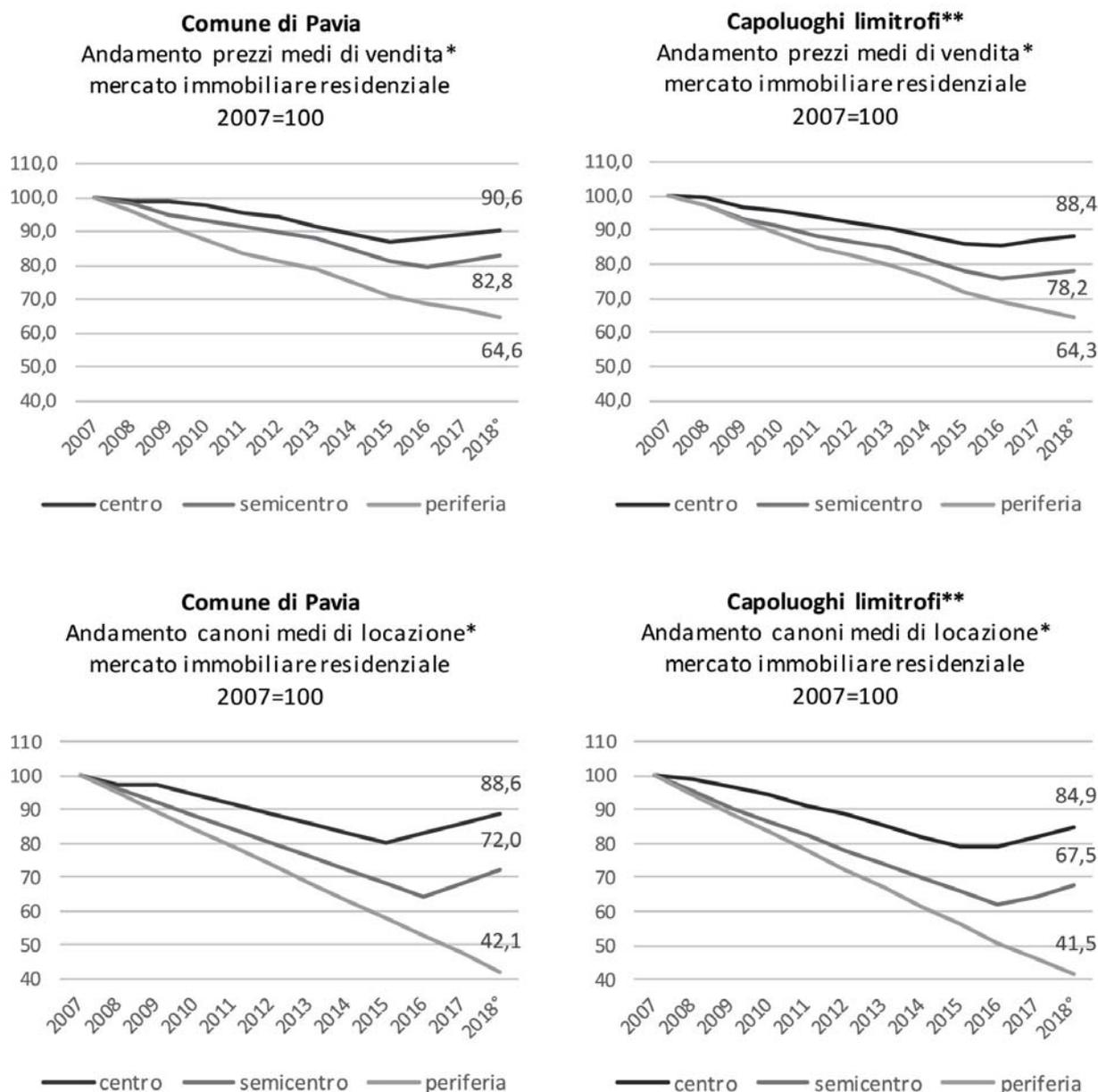
° Stima
* Previsioni

Fig. 8 Comune di Pavia - mercato immobiliare residenziale
Fonte: Scenari Immobiliarti

Il territorio pavese è caratterizzato dalla prossimità con la città di Milano, polo attrattore che tende a concentrare la gran parte degli investimenti della principale regione urbana del Nord Italia. Tale caratteristica è condivisa con gli altri capoluoghi limitrofi a Milano, che risentono della presenza del capoluogo lombardo in termini di attrattività, strutturazione del mercato del lavoro, offerta infrastrutturale e di servizi. In particolare, nell'analisi comparata con Pavia, sono stati considerati i capoluoghi confinanti con Milano: Bergamo, Cremona, Lodi, Monza, Pavia, Piacenza e Novara, quest'ultime due situate in Piemonte e Emilia Romagna, ma con relazioni molto strette con Milano.

Quello che emerge dall'analisi è un andamento simile caratterizzante i vari capoluoghi, che hanno attraversato l'ultimo decennio vivendo le difficoltà comuni con il resto del Paese e in particolare con le città di medie dimensioni.

La crisi si è fatta sentire subito, a partire dal 2008, e i cali nelle quotazioni sono stati consistenti con particolare riferimento ai canoni di locazione, che in dieci hanno subito diminuzioni che superano il 50 per cento nelle zone periferiche.



° Stima

* Valori nominali unitari per macrozona

** Comuni di Bergamo, Como, Cremona, Lodi, Monza, Novara, Pavia, e Piacenza

Fig.9 Comune di Pavia - mercato immobiliare residenziale
Fonte: Scenari Immobiliari

In termini di valori assoluti, il Comune di Pavia presenta prezzi nel centro storico variabili tra un minimo di 2.200 e un massimo di 5.800 euro, con valori medi che si attestano attorno a 3.850 euro/mq. Nelle zone semi-centrali i prezzi medi si assestano attorno ai 2.400 euro/mq, con un minimo di 1.600 e un massimo di 3.500. Nelle zone periferiche si registrano valori medi di 1.550 euro/mq, con minimi che scendono sotto quota 1.000 euro/mq e valori massimi nelle zone di Borgo Ticino e Torretta. I canoni medi variano dai 155 euro/mq/anno in centro a circa 40 in periferia.

	Prezzi (€/mq)	Canoni (€/mq/anno)
centro	3.850	155
semicentro	2.400	90
periferia	1.550	40

Fig. 10 Comune di Pavia: prezzi e canoni medi per macroaree - 2018
Fonte: Scenari Immobiliari

Prezzi e canoni di Pavia sono stati confrontati con i principali comuni a nord della città e prossimi all'area di influenza di Milano: Binasco, Rozzano, Lacchiarella e Pieve Emanuele. Si nota che i valori del capoluogo pavese sono comunque superiori a quelli riscontrabili nei centri della cintura sud milanese. Rozzano e Pieve Emanuele sono i comuni con i prezzi e i canoni più alti, sia per la vicinanza con Milano che per le dimensioni e la relativa offerta di servizi. Al contrario Binasco e Lacchiarella sono due comuni più piccoli con quotazioni decisamente inferiori.

2.3 Residenze temporanee

Il Piano di governo del territorio identifica sei grandi aree di trasformazione, all'interno delle quali è previsto un mix funzionale in grado di rendere tali aree dismesse dei nuovi poli attrattori che possano rivitalizzare l'intera città. Tra le funzioni previste, una grande importanza viene data alla residenza, con una quota da destinare anche a residenze per studenti.

Il tema delle residenze temporanee riveste un'importanza particolare, soprattutto per il fatto che le eccellenze di Pavia, ovvero il sistema universitario e il sistema

Lacchiarella			Rozzano		
	Prezzi (€/mq)	Canoni (€/mq/anno)		Prezzi (€/mq)	Canoni (€/mq/anno)
centro	1.750	50	centro	3.000	135
semicentro	1.500	25	semicentro	2.300	75
periferia	1.250	25	periferia	2.050	55

Pieve Emanuele			Binasco		
	Prezzi (€/mq)	Canoni (€/mq/anno)		Prezzi (€/mq)	Canoni (€/mq/anno)
centro	2.600	130	centro	1.600	68
semicentro	1.750	50	altre zone	1.200	44
periferia	1.450	30			

Fig. 10 Prezzi medi per macroaree - 2018. Principali comuni tra Pavia e Milano

Fonte: Scenari Immobiliari

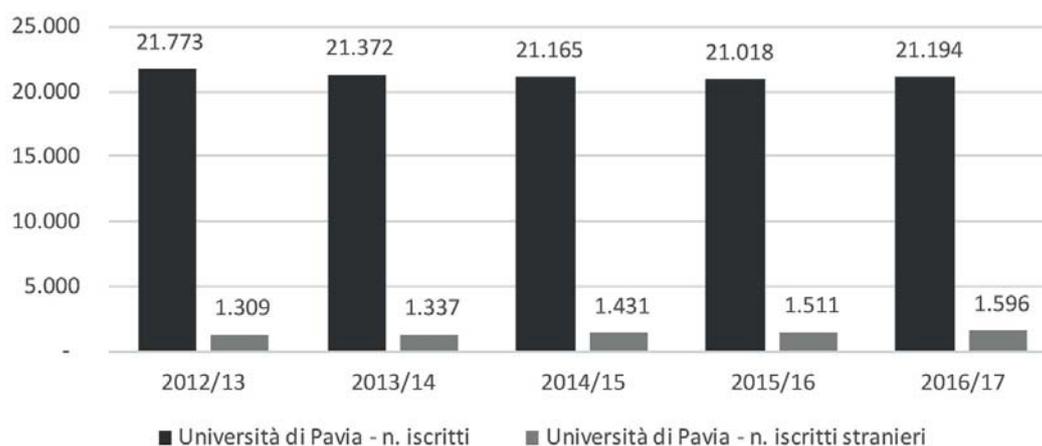
ospedaliero, oltre ad offrire servizi tali da inserire le città in una rete di relazioni di livello nazionale ed internazionale, hanno anche ricadute sul mercato immobiliare locale.

Il sistema universitario, costituito dall'insieme delle Facoltà dell'Università di Pavia, dall'Istituto universitario di Scuola superiore (Iuss) e dai numerosi collegi presenti in città, è caratterizzato da una presenza storica, con una elevata qualità degli istituti e dei servizi.

Il sistema ospedaliero comprende invece il Policlinico San Matteo, i tre IRCCS San Matteo, Fondazione Maugeri e Fondazione Mondino oltre alle cliniche Città di Pavia e Morelli. Tali strutture offrono funzione ospedaliere e di ricerca di livello nazionale.

L'andamento degli iscritti dell'Università di Pavia, dopo una flessione registrata negli anni '90, si è stabilizzato negli ultimi anni attestandosi attorno ai 21 mila iscritti. Gli studenti fuori sede, ovvero quelli non residenti nella provincia di Pavia, sono poco meno del 70 per cento degli iscritti; di questi, circa 1.600 sono gli stranieri, una percentuale che supera il sette per cento del totale, ben

al di sopra del valore medio nazionale. Questi numeri confermano la capacità attrattiva dell'ateneo pavese, nonostante la competizione con le diverse sedi universitarie, in particolare quelle milanesi.



Studenti fuorisede sul totale degli iscritti

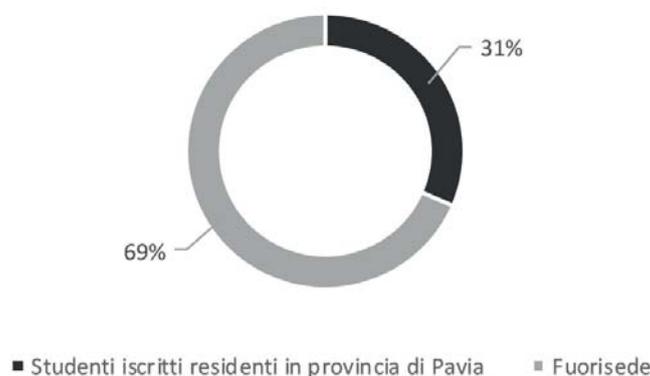


Fig. 11 Università di Pavia - n. iscritti
Fonte: Scenari Immobiliari

La domanda di residenze temporanee che ne deriva trova oggi una risposta nella composita offerta di residenze universitarie: strutture pubbliche e private e un'importante presenza di collegi, i quali offrono servizi come biblioteche, sale studio, strutture sportive e organizzano iniziative culturali aggiuntive rispetto a quelle universitarie.

Il numero di posti letto presso studentati, secondo i numeri pubblicati dal portale statistico di Regione Lombardia, è di 2.170, per una copertura del 14,5 per cento in relazione agli studenti fuori sede, un numero ampiamente al di sopra

della media nazionale. Nonostante questa offerta relativamente elevata, restano ampi margini di crescita per favorire l'attrattività e la competitività del sistema universitario pavese, anche oltre i confini nazionali.

In base al campione di dati disponibili all'interno dei dati pubblicati da Regione Lombardia e rielaborati da Scenari Immobiliari, risulta che i prezzi medi per posto letto a Pavia sono compresi tra 340 e 400 euro, con delle punte nei monolocali che in ogni caso non superano la soglia dei 500 euro. Un confronto con Milano mette in evidenza un ampio scarto, in particolare se consideriamo i prezzi massimi delle stanze singole, che nel capoluogo lombardo possono superare i 660 euro a posto letto.

Pavia, studentati
prezzi medi per posto letto

Tipologia	Min	Max
Stanze singole	€ 378	€ 378
Stanze doppie	-	-
Monolocali	€ 380	€ 460
Appartamenti	€ 240	€ 373
Altro	€ 370	€ 370
Media	€ 342	€ 395

Fonte: Open Data Regione Lombardia, rielaborazione Scenari Immobiliari

Milano, studentati
prezzi medi per posto letto

Tipologia	Min	Max
Stanze singole	€ 593	€ 664
Stanze doppie	€ 401	€ 437
Monolocali	€ 361	€ 535
Appartamenti	€ 358	€ 504
Altro	€ 397	€ 435
Media	€ 422	€ 515

Fonte: Open Data Regione Lombardia, rielaborazione Scenari Immobiliari

Pavia, studentati
n. di posti letto per tipologia di alloggio



Milano, studentati
n. di posti letto per tipologia di alloggio

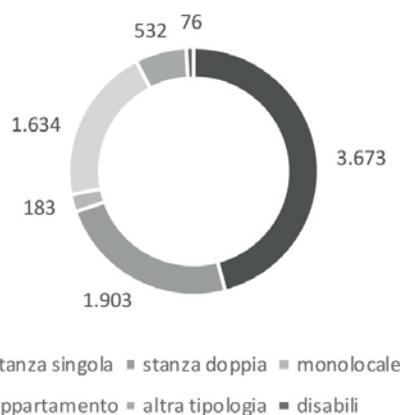


Fig. 12 Mercato immobiliare - Università di Pavia
Fonte: Open Data Regione Lombardia, rielaborazione Scenari Immobiliari

2.4 Il mercato immobiliare terziario

Nonostante la fase più critica della recente crisi economica sembra essersi ormai conclusa, il mercato immobiliare terziario della provincia di Pavia continua a presentare alcuni elementi di debolezza. In particolare, nel corso degli ultimi anni si osserva un andamento erratico del numero di compravendite su base annua, unito ad una persistente caduta delle quotazioni immobiliari, che solo a partire dal 2017 hanno iniziato a mostrare alcuni segnali positivi, limitatamente alle zone centrali e semi-centrali del capoluogo.

Nel corso del 2017 il numero di compravendite rilevate all'interno della provincia di Pavia ha segnato un'altra riduzione rispetto ai risultati dell'anno precedente, perdendo circa il 12,5 per cento. All'interno del capoluogo il volume complessivo delle superfici scambiate ad uso terziario (locazioni e compravendite) nel corso del 2017 ha raggiunto i 12.500 mq, con una ripresa (+31,6 per cento) rispetto all'anno precedente.

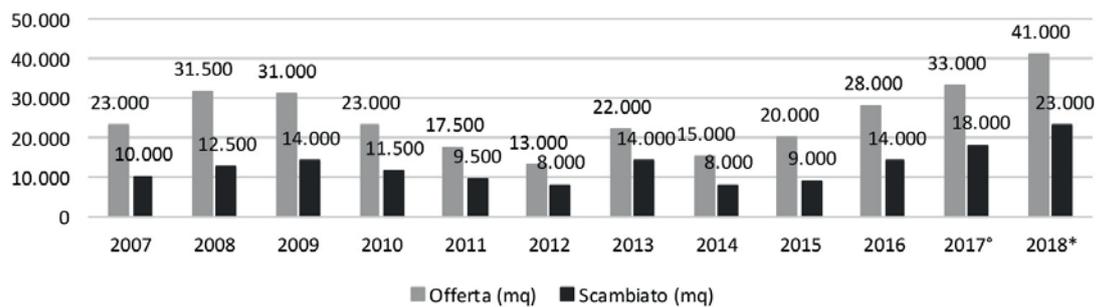
L'incremento dei volumi scambiati sta contribuendo alla riduzione della forbice tra offerta e transato, determinando un progressivo recupero del tasso di assorbimento, sceso ai minimi dell'ultima decade durante il 2008. L'assorbimento per il 2017 si è attestato al 33 per cento, ancora al di sotto della media degli ultimi dieci anni, a causa di un'offerta ancora molto consistente, pari a 21.000 mq (+23,5 per cento rispetto al 2016).

Anche il fatturato torna a registrare buoni risultati (+28,7 per cento), sostenuto per la prima volta da una maggiore tenuta delle quotazioni immobiliari, arrivando a quota 32,7 milioni di euro ed eguagliando i risultati pre-crisi.

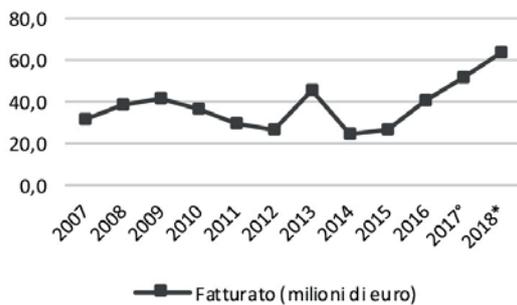
L'andamento delle quotazioni inizia a mostrare alcuni segnali di ripresa a partire dalle zone centrali della città, dove prezzi e canoni sono tornati a salire, mentre in periferia e nelle zone semi-centrali occorrerà attendere almeno la fine del 2018 prima di una inversione di tendenza. I prezzi medi di vendita per il 2017 sono stati pari a 3.300€/mq nelle zone centrali, 2.400 €/mq nelle zone semi-centrali e 1.500 €/mq nelle zone periferiche. I canoni di locazione si attestano a 185 €/mq/anno nelle zone centrali, 145 €/mq/anno nel semi-centro e 95 €/mq/anno in periferia.

Indicatori	2016	var. % annua 2015/2016	2017°	var. % annua 2016/2017°
Offerta (mq)	28.000	40,0	33.000	17,9
Scambiato (mq)	14.000	55,6	18.000	28,6
Fatturato (mln €)	40,1	53,6	50,8	26,7
Assorbimento (%)	50,0	11,1	54,5	9,0

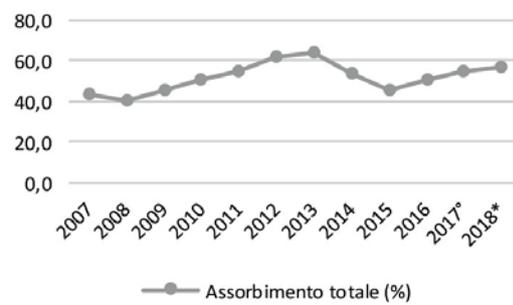
Offerta e scambiato (mq)



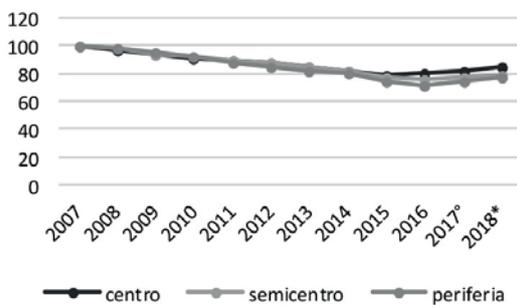
Fatturato (milioni di euro)



Assorbimento totale (%)



Prezzi medi di nominali (2007=100)



Canoni medi nominali (2007=100)

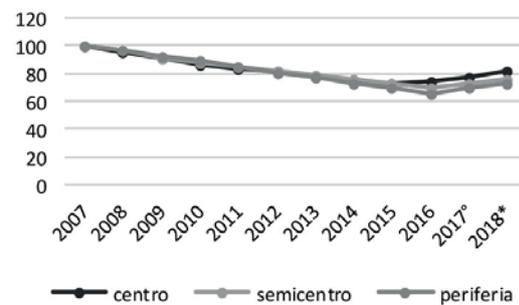


Fig. 13 Comune di Pavia - mercato immobiliare terziario
Fonte: Scenari Immobiliari

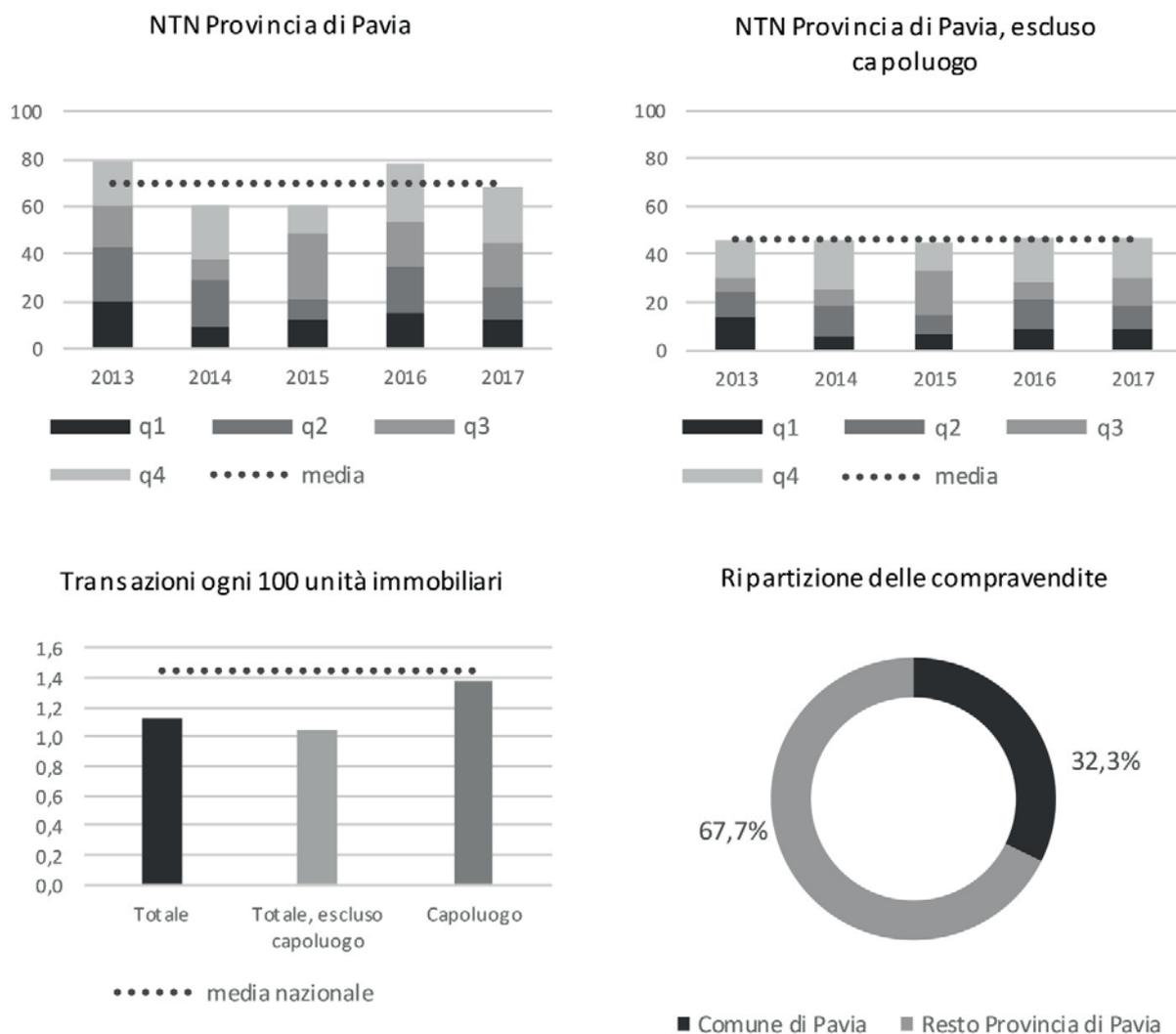


Fig. 14 Mercato immobiliare terziario della Provincia di Pavia
Fonte: Scenari Immobiliari

PAVIA: IMMAGINE E PROSPETTIVE. UN'INDAGINE TRA LE ELITES URBANE

Università degli Studi
di Milano Bicocca

di Alberta Andreotti e Simone Caiello

Introduzione

L'ultimo rapporto sulle città europee curato dalla Commissione Europea (2017) evidenzia come la maggior parte delle grandi città del continente godano di buona salute. Esse hanno incrementato il numero di residenti, sono diventate polo di attrazione per forza lavoro immigrata, non solo a bassa qualifica, concentrano elevati tassi di capitale umano, hanno un reddito più elevato rispetto alla media nazionale e livelli di occupazione maggiori. Queste città registrano inoltre tassi di innovazione, misurati con numero di start-up e brevetti, che superano quelli medi, ed hanno ampliato la loro sfera di influenza sul territorio circostante, estendendola ben oltre l'area metropolitana.

Il rapporto evidenzia insomma che sono le grandi città i motori dello sviluppo economico nazionale, perché è qui che si produce valore aggiunto e crescita, nonostante molte questioni restino irrisolte come l'acuirsi del problema abitativo, la segregazione, la povertà e i fenomeni di inquinamento ambientale.

Il rapporto sottolinea un secondo elemento importante che riguarda gli insediamenti urbani limitrofi alle grandi città: queste ultime hanno propagato effetti positivi sui piccoli e medi centri circostanti, innescando un circolo virtuoso di crescita, "pur non essendo ancora chiaro il meccanismo per cui questo avviene". L'invito è a indagare le condizioni alle quali tale processo positivo può innescarsi.

Milano, all'interno del rapporto della Commissione Europea, è agganciata al gruppo di testa delle città che crescono, se pur con qualche distinguo rispetto ad altre città europee. Pavia potrebbe, secondo questa ipotesi, godere degli effetti di tale vivacità milanese, e difatti qualche segnale in questa direzione lo si riscontra. Tuttavia, tali indicatori di dinamicità, ancora molto deboli, sembrano essere più subiti che governati e incanalati in un progetto condiviso di crescita relazionale con Milano, cuore di quella città regione globale che copre gran parte della pianura padana, ed oltrepassa i confini regionali (Perulli, 2012; Turri, 2005).

Da questo punto di vista, un contratto Urbano tra Pavia e Milano potrebbe rappresentare un interessante strumento di sviluppo innescando sinergie per entrambe le città, in un contesto in cui, a livello nazionale, la riorganizzazione metropolitana non fornisce strumenti adeguati ad affrontare le sfide dell'urbanizzazione contemporanea (Martinotti 2013; Calafati 2014; Balducci et al. 2016; Perulli 2017; Del Fabbro 2017).

Nelle ultime decadi Pavia ha conosciuto un lento declino come evidenziano tutti i rapporti sulla città (Camera di Commercio di Pavia 2016; Garofoli 2017; Brusa 2000), divenendo e, soprattutto, percependosi come "periferia" della regione Lombardia, nonostante la propria vicinanza con Milano, e nonostante le sue numerose, ma forse poco conosciute, eccellenze. Le narrative su Pavia la definiscono città "eccellente ma dormiente", "immobile nel suo indecisionismo" e ancora "senza iniziativa e apatica".

In questo breve contributo proviamo a delineare le dinamiche dell'élite locale nelle ultime decadi, quindi a comprendere l'immagine che della città hanno le sue élite, quali siano gli aspetti di forza e debolezza. A tale fine abbiamo condotto una serie di interviste con rappresentanti di alcune istituzioni della città, componenti dell'élite locale (Camera di commercio, Confindustria, Polo Tecnologico, Università, Collegi, Comune). L'obiettivo del lavoro non è fornire un'analisi esaustiva dell'immagine di Pavia, ma segnalare elementi interessanti e condivisi nella costruzione della sua identità. Il presente contributo si articola in tre paragrafi: il primo individua i cambiamenti nella composizione dell'élite pavese; il secondo identifica la/le visioni di città che l'élite esprime; il terzo fornisce alcuni elementi sul rapporto con Milano. Brevi considerazioni sulle questioni aperte concludono il contributo.

1. Un'interpretazione delle dinamiche delle élite urbane pavesi

Il costante processo di deindustrializzazione iniziato negli anni Settanta può essere considerato un vero e proprio spartiacque per il contesto locale. Negli anni del miracolo economico Pavia era la prima città industriale dopo Milano, ora possiede un tasso di industrializzazione inferiore a quello di Sondrio (Garofali 2017). Questo processo è comune ad altre aree della regione, per esempio l'Alto Milanese, un tempo sede di industrie manifatturiere che oltre a produrre occupazione diretta garantivano lo sviluppo di un indotto di servizi e commercio rilevante (Tosi, Vitale 2011). Anche in quei contesti la perdita delle grandi attività manifatturiere e il "disancoramento delle grandi famiglie industriali dalla produzione" (p.87) ha dato come risultato la creazione di "vuoti urbani" (Vicari, Moulaert, 2009) e le conseguenti "lacerazioni identitarie".

Il processo di terziarizzazione della città ha visto come protagonisti due grandi attori pubblici, l'Università e la sanità con i suoi ospedali e le fondazioni a loro legate. Questi attori hanno avuto il grande merito di garantire sostegno economico e culturale al tessuto sociale cittadino, che su di essi ha centrato la propria identità collettiva e da essi ha tratto le principali risorse economiche e redistributive. Università e ospedali sono due grandi eccellenze che hanno modificato profondamente la struttura delle classi medie e dell'élite pavese nelle ultime decadi. Oggi queste ultime sono molto più orientate al settore pubblico e in parte alla rendita rispetto agli anni del boom industriale. La grande presenza di studenti ha permesso a una parte delle classi medie di trarre una rendita "pur modesta ma garantita" attraverso la locazione immobiliare. D'altro canto, Garofoli (2017) sottolinea le tensioni tra produzione e università: emblematico il contrasto del piano de Carlo che ampliava i terreni a disposizione di quest'ultima e riduceva drasticamente le destinazioni a uso industriale, o, come hanno riportato alcuni nostri intervistati, l'ostilità nei confronti dell'insediamento accanto alle facoltà scientifiche della fabbrica stampanti Hewlett-Packard, localizzatasi poi a Bergamo. Università, ricerca scientifica e sanità sono stati dunque gli strumenti per sostenere e affrontare la crisi del territorio cittadino, che non è riuscito però a tradurli in leve per un rilancio in chiave espansiva della città, nonostante alcuni meritevoli tentativi in questa direzione (ivi).

Pur con le dovute precauzioni e le mutate condizioni storiche, sembra oggi prevalere una descrizione della borghesia pavese simile a quella che Lombardi (2000) identifica a fine Ottocento. Essa però all'epoca seppe trasformarsi in

quella borghesia industriale che ha poi caratterizzato Pavia e la sua provincia per gran parte del secolo scorso:

“una borghesia che potremmo definire “terziaria” non imprenditoriale, una borghesia fatta di ceti medi urbani che vivono anche, ma non solo, delle loro grandi o piccole proprietà fondiarie, che sanno come si compila un contratto d’affitto, una borghesia fatta di professionisti, di notabili e di pubblici funzionari in vario modo attratti dalle risorse pubbliche municipali, attivate dalla riorganizzazione dei poteri locali, attenti a conciliare dominio e integrazione, ricchezza e consenso” (Lombardi 2000: 237)

“Tra Università e sanità è diventato tutto un po’ troppo pubblico. E quindi si affievolisce un po’ la spinta...e quindi ora servirebbe una strategia un po’ diversa di sviluppo economico territoriale. La politica è ancora molto legata a quella visione tradizionale di impiego pubblico e rendita che da esso può derivare se si adotta una via bassa” (Dirigente Confindustria Pavia)

Così come alla fine dell’Ottocento, a partire dagli anni Duemila e con la crisi del 2008 in modo ancora più evidente, vi sono stati importanti cambiamenti economici e politici che hanno modificato la capacità di tenuta dei due più importanti soggetti pubblici, aprendo nuovi spazi per attori diversi, già presenti sul territorio, ma che non hanno trovato (ancora) la forza di emergere. Da questo punto di vista, il territorio pavese appare piuttosto ricco di potenziale capitale sociale (à la Putnam) che può contribuire a innescare un circolo virtuoso di sviluppo locale. Resta un problema, non secondario, di coordinamento di tali attori e orientamento verso un obiettivo comune. La città possiede importanti risorse di capitale sociale, che in diversi casi, solitamente in maniera spontanea, hanno dimostrato un potenziale di sviluppo rilevante.

Com’è noto, però, il capitale sociale non è solo il prodotto della mobilitazione spontanea del territorio, è anche l’esito di uno stimolo e un’azione esterni, di natura politica (Bagnasco 2006; Trigilia 2001). In questo senso i meccanismi della governance sono utili a “convincere a investimenti convergenti attori diversi” (Bagnasco 2006: 421), i cui interessi particolari possano essere orientati verso un comune obiettivo, facendo leva proprio sulle reti cooperative. Soprattutto oggi, in un contesto in cui le istituzioni locali sembrano perdere la capacità di governo e autorità di un tempo a causa della mancanza di risorse

da mobilitare direttamente, il CS, nelle sue diverse forme, risulta importante (Andreotti, 2009).

Uno degli elementi centrali per l'attivazione del CS in relazione allo sviluppo locale, afferma Bagnasco, è l'individuazione di "una immagine relativamente condivisa delle possibilità di un'area e di creare un contesto attrezzato di interazioni cooperative sul più lungo periodo": servono dunque a) una visione del territorio e b) gli strumenti organizzativi per assicurarla, producendo quel clima di fiducia reciproca necessario alla mobilitazione degli attori (Bagnasco 2006).

Nel prossimo paragrafo vedremo dunque quale immagine condivisa emerge della città di Pavia.

2. L'immagine della città

Benché tutti gli attori associno a Pavia la definizione di "città dei saperi", il significato e la declinazione che il concetto di "sapere" assume varia, anche in base agli interessi coinvolti. Un po' semplificando sono emerse due visioni di città dei saperi non contrapposte ma complementari: la prima è quella di Pavia città dei saperi riferiti a cultura, arte e turismo; la seconda è quella di una città dei saperi che deve recuperare la sua vocazione produttiva, non certo con la manifattura tradizionale, ma nella microelettronica e nel digitale, saperi tecnici di elevata qualifica. Quello su cui tutti concordano è la spiccata vocazione all'alta formazione dalla quale si dirama una serie di eccellenze in ambito di ricerca, non solo nel comparto della sanità, ma anche dell'agroalimentare e delle tecnologie.

L'immagine di città dei saperi con riferimento alla cultura e all'arte è certamente radicata tra i membri del corpo accademico e nei collegi, circa una ventina tra pubblici e privati, che contribuiscono fattivamente all'immagine di Pavia città della cultura attraverso una ricca offerta di conferenze, dibattiti pubblici, mostre, concerti,...

La consapevolezza di una simile vocazione è radicata e sostenuta dai rappresentanti del commercio, soprattutto nell'area centrale della città. I commercianti infatti traggono notevole vantaggio dalla presenza degli studenti, una popolazione che con le sue circa 20.000 unità (su una popolazione residente di poco più di 72.000 abitanti nel 2017) costituisce una delle principali risorse economiche locali. Tale categoria, non disdegnerebbe neppure un maggior turismo, non solo legato alla convegnistica universitaria e sanitaria,

ma anche allo slow food, e alle narrative legate alla qualità della vita delle piccole città. Proprio in virtù delle sue dimensioni e della sua peculiare storia, che si manifesta in una dotazione di monumenti ed opere d'interesse artistico, alcuni attori locali (Università, Collegi e Camera di Commercio) ne sottolineano la debole valorizzazione. Mantova è l'esempio maggiormente citato come capacità di mettere a sistema, dentro un progetto condiviso, gli eventi culturali proposti, mentre a Pavia, le pur lodevoli manifestazioni come la mostra sui Longobardi, il Festival dei Saperi, i cicli musicali avviati dal Collegio Ghislieri tramite il programma "Pavia Barocca", sono considerati segnali di vitalità e dinamismo interessanti, ma non legati da una progettualità più ampia che permetta la continuità e la strutturazione degli eventi.

Accanto a una simile visione si affianca (a volte si contrappone) quella dei saperi tecnologici e produttivi di eccellenza. Quest'ultima è indubbiamente condivisa dagli attori che più rappresentano i settori produttivi manifatturieri, ma anche dal corpo accademico. L'ateneo infatti è considerato un importante attore capace di innovazione, dalle ricadute industriali e produttive, grazie alle relazioni sempre più forti che intrattiene con le aziende private e i suoi legami internazionali. Il caso del Polo Tecnologico pavese è emerso quale esperienza di grande successo, emblema delle potenzialità, espresse ancora in misura limitata, della città e del suo tessuto sociale, economico e culturale. Diverse aziende, anche di scala internazionale, sono nate da spin-off universitari per esempio Funambol e SEA Vision.

Il ruolo dell'Università emerge come dirimente e cruciale in questa fase, per via della sua posizione da intermediatore, da broker, tra attori dei servizi, della produzione e pubblici. Questo la rende una "catena di trasmissione" delle risorse o catalizzatore delle stesse tra i diversi ambienti presenti nel tessuto cittadino. Come evidenziano Rostan e Vaira: "le politiche volte a incentivare le collaborazioni tra università e imprese hanno contribuito ad attivare un processo di strutturazione di un campo organizzativo che vede l'aumento delle interazioni tra stato, amministrazioni locali, università, industrie e organizzazioni imprenditoriali, con l'obiettivo di creare collaborazioni a fini di sviluppo di nuova conoscenza e, quindi, di prodotti e servizi innovativi con cui accrescere la competitività del sistema economico". (2009: 188).

Casi di successo sono riscontrabili in diversi contesti (Palermo, Ferrara, Pisa), dove cruciale è la strutturazione di questo "campo", da fondarsi sul dialogo

tra tessuto economico e accademico, che permetta di conoscere al meglio le rispettive caratteristiche e i conseguenti spazi di collaborazione potenziale. Queste due visioni della città concordano sul ruolo cruciale delle aree dismesse per lo sviluppo locale, ognuna dal proprio punto di vista, in una dinamica di complementarità degli sguardi. In questo senso la visione della mancata riqualificazione del milione circa di metri quadrati di aree dismesse sembra pesare molto sullo spirito d'innovazione e sulla fiducia locale nelle potenzialità della città. Tuttavia è chiaro a tutti gli osservatori come proprio queste aree potrebbero costituire, una volta recuperate, il nuovo motore per la crescita della città.

Un secondo elemento comune alle due visioni è la necessità di considerare Pavia nel suo più ampio contesto territoriale, pur con le difficoltà che questo comporta, e in relazione con Milano. Tutti gli interlocutori confermano una separazione tra le tre aree che compongono la provincia stessa: Pavese, Oltrepò e Lomellina. Tale differenziazione è radicata nell'identità della popolazione e ha una sua rilevanza nelle relazioni tra i maggiori centri che ne costituiscono il capoluogo, ovvero Pavia, Voghera e Vigevano. Se da un lato questa rappresenta una ricchezza dal punto di vista delle risorse dall'altro può produrre ostacoli alla costruzione di una visione provinciale unitaria, utile a costituire una maggiore organicità nel confronto con altri territori, per esempio Milano.

3. Distanza e prossimità

Il rapporto con Milano emerge come cruciale in tutte le interviste. Relazione importante, ma in costante tensione, in un "gioco" continuo di distanza e prossimità, di vantaggi e svantaggi che vanno a costituire due facce della stessa medaglia. Tutti gli attori pavesi hanno ampia frequentazione della metropoli milanese, meta sia di affari che di svago.

Milano è percepita come realtà dalla grande capacità innovativa, con un potenziale attrattivo non paragonabile a quello pavese per ovvie ragioni, considerata un modello che offre spunti e idee da provare a replicare. Tutti gli attori intervistati concordano che Pavia può risentire positivamente della vicinanza con Milano, proprio come ipotizzato dallo studio della Commissione Europea, anche se non mancano gli accenni alla riduzione di alcune attività nel pavese dovute proprio alla maggiore attrattività di Milano.

La distanza relativamente breve che separa le due città permette di vedere in Pavia un'alternativa commerciale e residenziale, dai costi più bassi rispetto al capoluogo di regione, fattore di competitività potenziale e in parte già fattuale. Tale aspetto è visto come centrale in prospettiva del recupero delle aree industriali dismesse, le quali possono offrire spazi di insediamento produttivo a costo più basso rispetto ai prezzi elevati di Milano, particolarmente attrattivi anche per via della facilità di collegamento tra le città. Il sistema di trasporti, in particolar modo la linea ferroviaria suburbana S13, permette ottime interconnessioni, seppur ancora molto potrebbe essere fatto. Esiste infatti una domanda di un più rapido collegamento, che possa accorciare ulteriormente le distanze temporali (e.g. una metropolitana leggera).

Tuttavia questa prossimità fisica, ma anche funzionale, con Milano a volte sembra più subita e temuta che valorizzata. Gli attori pavesi cercano di comprendere e stabilire la propria posizione all'interno di questo rapporto evidentemente sbilanciato, preoccupati di essere completamente "risucchiati" dalla grande città e di perdere la propria capacità di "voice". Un esempio è il riaccorpamento delle Camere di Commercio: nel disegno di riorganizzazione delle Camere di Commercio regionali, Pavia, si è fusa con Cremona e Mantova e non con Milano per paura di trovarsi all'interno di rapporti di forza troppo sfavorevoli.

"Certo che Milano per noi è il punto di riferimento, però Milano ha fatto la fusione con Lodi e con Monza...se noi ci aggiungevamo forse avremmo avuto un consigliere camerale su 33, e siccome in Giunta sono 8 non saremo riusciti a portare...cosa andavamo a fare? [...] Ci abbiamo provato con Lodi, che era la soluzione migliore perché noi facevamo la Camera di Commercio Pavia-Lodi e poi si dialogava con Milano e trovavamo gli accordi con Milano, perché gravitiamo più o meno nello stesso modo con Milano". (Dirigente, Confindustria Pavia)

Il quadro generale non è semplice, ma le potenzialità su cui lavorare esistono agli occhi degli attori pavesi, si tratta di connetterle al meglio e valorizzarle.

Conclusioni

Il caso del recupero delle aree dismesse è emblematico delle difficoltà di coordinamento che vive la città: se problematiche nel reperimento dei finanziamenti esistono, esse non sembrano rappresentare la causa principale dell'immobilismo:

“Oggi capitali ce ne sono molti in cerca di impieghi profittevoli. Io credo che ci voglia un po' di iniziativa da parte delle istituzioni, e questa non la vedo per ora. Quindi un accordo Milano con Pavia, che individui diciamo un masterplan, una visione dello sviluppo territoriale e aiuti a creare degli investimenti, sarebbe proprio quello che serve”. (Dirigente Confindustria Pavia)

“La cosa incredibile è che uno crede che le difficoltà principali siano quelle economiche, in realtà sono le ultime. Nel senso che ci sono in giro tanti di quei soldi... ci sono i fondi che vogliono investire, ci sono i privati,... i soldi ci sono in giro, ma mancano idee e bisogna creare processi di semplificazione perché i privati investano. Quindi l'ente pubblico deve generare le condizioni perché i privati investano. Se c'è questa cosa qui, se c'è una direzione, una città che dice “sì, la priorità è questa” poi i soldi si trovano, si trovano le risorse, si riesce a fare tutto”. (Dirigente Polo Tecnologico).

Quello che sembra mancare sono due elementi, tra loro connessi, che abbiamo visto essere centrali per lo sviluppo locale: 1) la costruzione di una visione della città; 2) una maggiore capacità di coordinamento tra gli attori e il ruolo del pubblico “che si incarichi di fare da guida”.

La capacità progettuale, secondo gli attori locali, richiede una collaborazione forte tra pubblico e privato con l'obiettivo di portare Pavia ad attrarre attività ad alto valore aggiunto. Alcuni casi positivi di città straniere nominate dagli intervistati per la loro capacità di essere economicamente dinamiche dopo un periodo di crisi sono: Brighton e Gent. Pur nella diversità, queste due città hanno un importante elemento comune, essere sede di importanti università. Tutti gli attori intervistati concordano e, forse confidano, nell'Università come attore capace di (inter)mediare tra pubblico e privato, anche nella capacità di mediare e rendere sinergiche le due visioni di città che come si è più volte evidenziato, sono complementari piuttosto che antagoniste. Il secondo elemento sottolineato è la mancanza di un ruolo forte delle istituzioni, principalmente quelle pubbliche, Comune, Provincia e Regione, capace di catalizzare le

potenzialità presenti sul territorio, quel capitale sociale locale presente, ma non attivato in modo sinergico. La stessa amministrazione comunale lamenta questa mancanza di coordinamento sottolineando la differenza tra avere relazioni e fare rete; raccontando di ottime relazioni personali e/o diadiche tra gli attori, ma poca capacità di fare rete. La stessa amministrazione racconta però anche di una disponibilità a costruire questa rete.

“Si riesce a fare poca rete...io distinguerei tra interazioni e rete: si riesce a interagire ma non è sempre semplice fare sinergie [...] forse è la credibilità dell'interlocutore: la classe politica in questo periodo non è proprio il top [...] ognuno poi ha i suoi tempi [...]. C'è la volontà di agire [...] Può essere che manchi un disegno condiviso... malgrado si tenti di interagire e di condividere, manca una sinergia di intenti...manca una regia. Oppure forse manca un'iniziativa che sia veramente dirimpente e che faccia emergere queste energie sommerse [...] Certi processi sono così complessi che il Comune non riesce ad agire in maniera determinante...serve che sia Regione Lombardia ad intervenire [...] però poi serve il privato che ci lavori, perché il pubblico [...] può dare un finanziamento iniziale, sbloccare certi processi, [...]. C'è un percorso, tanti condividono questa visione [...] siamo pronti, bisogna un po' trovare il meccanismo che sblocca”. (Assessore Comune di Pavia)

Riprendendo un concetto proposto da Casavola e Trigilia (2011), se pur in altro contesto territoriale, possiamo dire che sembra esservi una mancanza di capacità di attivazione delle risorse. Il caso di Palermo, pur con le dovute differenze, è interessante perché mostra similitudini rispetto a quello pavese per il ruolo assunto dall'Università, che gioca un ruolo da protagonista nel mobilitare quelle capacità utili a creare spazi per l'implementazione di esperienze produttive legate alle alte tecnologie, ma si ritrova poco sostenuta dalle altre istituzioni in questo sforzo di attivazione (Casavola, Trigilia, 2011: 375). Il ruolo dell'Università emerge nuovamente con forza, sia come driver fattivo del cambiamento grazie alle innovazioni tecnologiche e alla start up che vi collaborano, sia come soggetto riflessivo che coglie i segnali che arrivano dal territorio, benché ancora di carattere spontaneo e non strutturato. Ma certo, l'Università da sola non può bastare. Tutti gli attori in gioco concordano nella necessità di un lavoro condotto dalle istituzioni pubbliche, che possa trovare quella valorizzazione anche produttiva, necessaria alla rinascita della città.

Garofali scrive che nel pieno della crisi da de-industrializzazione, Pavia aveva *“avviato una fase di sistematici confronti tra istituzioni, mondo produttivo e parti sociali in una riflessione congiunta e inter-istituzionale, di una ricerca partecipata, di tentativi di avviare piani e progetti di sviluppo condivisi, di cui l’Università si era fatta promotrice [...] ma sfortunatamente senza esiti positivi [...] progetti che si sono arenati nei meandri dell’intermediazione burocratica (regionale ed europea) e che ha sofferto un blocco generato dal conformismo diffuso in gran parte della classe dirigente locale dell’epoca, cui si è aggiunto il mancato coraggio da parte delle imprese – non solo dell’area pavese, ma più in generale dell’area milanese e lombarda”* (2017: https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS_ITEM:4111)

Oggi, l’Università si è fatta nuovamente promotrice di una riflessione sistematica sulla città e forse i tempi sono maturi per nuovi progetti, questa volta in una rete sinergica che coinvolga gli attori locali pavesi, ma che necessariamente guarda fuori dalla provincia e in particolare a Milano per mettere in moto processi di cambiamento a vantaggio di entrambe le città.

Bibliografia

Andreotti, A. (2009) *Che cos’è il capitale sociale*, Roma, Carocci.

Bagnasco, A. (2006), *“Imprenditorialità e Capitale Sociale: il tema dello sviluppo locale”*, *Stato e Mercato*, 78, pp.403-425.

Balducci, A., Curci, F., Fedeli, V., & Pucci, P. (2016), *“Milano, post-metropoli?”*, *Territorio*, v.76, 35-45.

Brusa G., (2000), *“L’industria pavese. Storia, economia, impatto ambientale”*, *Annali di Storia Pavese*, n.28, Pavia

Calafati, A. G. (a cura di). (2014). *“Città tra sviluppo e declino: un’agenda urbana per l’Italia”*, Donzelli Editore.

Camera di Commercio di Pavia (2016), *Rapporto sull’Economia Provinciale 2015*, 14 Giornata dell’Economia 20 maggio 2016, Pavia.

Casavola, P., & Trigilia, C. (a cura di), (2012), *La nuova occasione: Città e valorizzazione delle risorse locali*, Donzelli Editore, Roma.

Del Fabbro, M. (2017) "Concettualizzazioni e rappresentazioni dell'area urbana di Milano (1986-2016)". *Archivio di studi urbani e regionali*, 120.

Dijkstra, L., Maseland, J., Europäische Kommission, & Centre for Human Settlements (eds.). (2016). *The state of European cities 2016: cities leading the way to a better future*. Publications Office of the European Union, Luxembourg.

Garofoli, G. (2017), *Viaggio in Italia. Pavia*, Il Mulino, Rivista web, 14 settembre 2017. Reperibile all'indirizzo: https://www.rivistailmulino.it/news/newsitem/index/Item/News:NEWS_ITEM:4111, ultimo accesso 14/05/2018

Lombardi, P. (2000), "Borghesia urbana e borghesia rurale a Pavia tra Otto e Novecento", p. 233, *Annali di Storia Pavese*, n. 28, Pavia.

Martinotti, (2013), *Prolegomeni a ogni futura definizione di area metropolitana*, ArcipelagoMilano.it, 24/07/2013, <http://www.arcipelagomilano.org/archives/26632>

Perulli, P. (2012) *Nord: una città regione globale*, Il Mulino, Bologna.

Perulli, P. (2017) *The Urban Contract*, Routledge, Londra.

Rostan, M. e Vaira, M. (2009), "La collaborazione università/industria tra vincoli e opportunità", pp. 187-213, in R. Moscati e M. Vaira (a cura di), *L'università di fronte al cambiamento. Realizzazioni, problemi, prospettive*, Il Mulino, Bologna.

Tosi, S., Vitale, T. (a cura di) (2011), *Piccolo Nord. Scelte pubbliche e interessi privati nell'alto milanese*, Bruno Mondadori, Milano.

Trigilia, C. (2001), "Social capital and local development", *European Journal of Social Theory*, 4(4), 427-442.

Turri, E. (2000), *La megalopoli padana*, Marsilio, Venezia.

Vicari-Haddock, S., Moulaert, F. (a cura di) (2009), *Rigenerare la città*, Il Mulino, Bologna.

L'IMMAGINE CHE I MILANESI HANNO DI PAVIA

Università degli studi
di Pavia

di Monia Anzivino e Michele Rostan

Introduzione

Alla fine della primavera è stata condotta per conto dell'Università di Pavia un'indagine sull'immagine che i milanesi hanno della città di Pavia. Nel corso della rilevazione è stato intervistato un campione rappresentativo di 1.020 cittadini milanesi di età superiore ai 14 anni, tramite un breve questionario contenente quindici domande (vedi Nota metodologica). Il presente rapporto riassume i risultati emersi dall'indagine.

1. Principali risultati

La grande maggioranza degli intervistati colloca correttamente la città di Pavia nello spazio intorno a Milano e ha una conoscenza diretta della città per esserci stata una o più volte (Tab. 1, 2 e 3).

	Frequenza	Percentuale valida
Nord	113	11,1
Sud	675	66,2
Est	60	5,8
Ovest	86	8,4
Non so	86	8,4
Totale	1020	100

Domanda: Rispetto a Milano, Pavia si trova a ...

Tabella. 1 Posizione di Pavia rispetto a Milano

	Frequenza	Percentuale valida
20 km	122	12,0
40 km	585	57,4
60 km	162	15,9
80 km	40	3,9
100 km	18	1,8
Non so	93	9,1
Totale	1020	100

Domanda: Quanto dista Pavia da Milano?

Tabella.2 Distanza di Pavia rispetto a Milano

	Frequenza	Percentuale
Sì, una volta	115	11,2
Sì, più volte	747	73,3
No, mai	158	15,5
Totale	1020	100

Domanda: Lei è mai stato/a a Pavia?

Tabella.3 Esperienza diretta Pavia

I cittadini milanesi descrivono Pavia soprattutto come una città universitaria, una città facilmente raggiungibile da Milano e come una bella città (Tab. 4).

	Sì	No	Non so	Totale
Una città universitaria	95,1	2,2	2,7	100
Una città facilmente raggiungibile da Milano	95,0	2,7	2,3	100
Una bella città	91,6	2,2	6,2	100
Una città che si può girare a piedi o in bici	86,0	1,8	12,2	100
Una città d'arte	80,1	8,8	11,1	100
Una città nebbiosa	72,7	16,9	10,3	100
Una città umida	71,6	13,6	14,9	100
Una città con ottimi ospedali	68,1	3,5	28,4	100
Una città giovane	64,8	15,8	19,3	100
Una città piena di bei negozi	56,0	10,3	33,7	100
Una città con tanti spettacoli, concerti e mostre	38,6	11,8	49,6	100
Una città con molte occasioni di divertimento	27,5	15,6	57,0	100
Una città con molto traffico	24,5	43,9	31,5	100
Una città molto inquinata	24,5	46,2	29,3	100
Una città industriale	21,5	57,4	21,1	100
Una città poco sicura	6,4	56,9	36,7	100

Domanda: Secondo lei Pavia può essere descritta come ...?

Tabella. 4 La città di Pavia può essere descritta come...

L'importanza dell'Università nell'immagine che i cittadini milanesi hanno di Pavia è confermata da due altri risultati. Infatti, poco più della metà degli intervistati ritiene che la presenza dell'Università sia l'elemento che caratterizza maggiormente la città di Pavia e circa il 40% considera l'Università come ciò che rappresenta meglio l'immagine che ha di Pavia. Solo la Certosa è scelta come elemento più rappresentativo da una percentuale maggiore d'intervistati, circa la metà.

	frequenza	percentuale valida
Una città universitaria	559	55,0
Una città d'arte	107	10,5
Una città con ottimi ospedali	87	8,6
Una bella città	85	8,3
Una città che si può girare a piedi o in bici	57	5,6
Una città facilmente raggiungibile da Milano	44	4,4
Una città nebbiosa	17	1,7
Una città giovane	15	1,5
Una città piena di bei negozi	13	1,3
Una città industriale	9	0,9
Una città umida	8	0,8
Una città con tanti spettacoli, concerti e mostre	6	0,5
Una città molto inquinata	4	0,4
Una città con molto traffico	4	0,4
Una città con molte occasioni di divertimento	3	0,3
Totale	1017	100

Domanda: Fra gli elementi che ha appena selezionato può dirci quale è secondo lei il più importante? Cioè quello che a suo parere caratterizza maggiormente la città di Pavia?

Tabella. 5 Elemento che caratterizza al meglio la città di Pavia

	%
La Certosa	51,0
L'Università	40,8
Il Ponte Coperto	24,4
Il Policlinico e gli altri Ospedali	15,1
Il Fiume	14,9
Il Castello	13,8
Il Naviglio	5,8
Il Riso	5,5
I collegi universitari	3,4
La Pellicceria Annabella	3,3
Il Teatro Fraschini	2,3

Domanda: Quali tra le seguenti cose rappresentano meglio l'immagine che lei ha di Pavia? Ne scelga al massimo due tra quelle che ora le elenco.

Tabella.6 Immagini che rappresentano meglio Pavia (risposte multiple)

Giacché i milanesi considerano Pavia soprattutto come una città universitaria, è importante sapere quale immagine essi hanno della sua Università. La maggior parte degli intervistati descrive l'Università di Pavia come un'università antica, rinomata, con tanti studenti e come una tra le migliori d'Italia (Tab. 7). Per una piccola parte di milanesi (3%), l'immagine di Pavia è rappresentata nel modo migliore dai collegi universitari (Tab. 6).

	Non so			
Antica	83,1	10,3	6,6	Recente
Sconosciuta	5,5	9,9	84,6	Rinomata
Con una scelta ridotta di corsi di studio	8,8	45,6	45,6	Con un'ampia scelta di corsi di studio
Con pochi studenti	5,7	25,7	68,6	Con tanti studenti
Una università come le altre	18,4	25,8	55,8	Una tra le migliori università d'Italia
Più adatta a studi umanistici	27,9	35,9	36,2	Più adatta a studi scientifici

Domanda: Le leggerò ora alcune coppie di caratteristiche che possono descrivere una università. Per ciascuna coppia, mi dovrebbe dire quale termine si avvicina di più all'idea che lei ha dell'Università di Pavia.

Tabella. 7 Immagini dell'Università di Pavia

Data l'importanza delle strutture sanitarie pavesi, non solo per la città ma anche per la Regione, l'indagine ha sondato la conoscenza che i milanesi hanno di queste strutture. È risultato che un'ampia maggioranza d'intervistati conosce l'Ospedale policlinico San Matteo e la Fondazione Salvatore Maugeri (Tab. 8).

	Frequenza	%
Ospedale Policlinico San Matteo	769	75,4
Fondazione Salvatore Maugeri	596	58,4
Fondazione Mondino Istituto Neurologico Casimiro Mondino	326	31,9
Istituto di cura Città di Pavia	213	20,8

Domanda: Quali strutture sanitarie conosce a Pavia?

Tabella. 8 Conoscenza delle strutture sanitarie di Pavia

È utile distinguere l'immagine che i cittadini milanesi hanno di Pavia dall'esperienza diretta che ne possono avere. Come si è visto, solo una piccola minoranza d'intervistati non è mai stata a Pavia mentre una larga maggioranza si è recata in città più volte (Tab. 3). Per quali motivi? La maggioranza degli intervistati che hanno un'esperienza diretta della città – poco più dei due terzi – è stata a Pavia per turismo. Una percentuale consistente, ma molto inferiore, si è recata in città per visitare amici e parenti. Altri motivi – lavoro, studio, salute – hanno portato a Pavia percentuali più ridotte di milanesi (Tab. 9).

	Frequenza	%
Per motivi di lavoro o per affari	109	12,6
Per motivi di studio	76	8,9
Per motivi di salute	95	11,1
Per turismo	606	70,3
In visita ad amici o parenti	213	24,7
Per mostre, concerti, spettacoli teatrali ecc...	56	6,5
Per andare al ristorante	34	4
Per fare sport	12	1,4

Domanda: Per quale motivo è stato/a a Pavia?

9 - Tab. 9, Motivi per venire a Pavia (n=862) (risposte multiple)

I cittadini milanesi non solo frequentano Pavia ma dimostrano anche una notevole propensione a tornarci o ad andarci per la prima volta. Circa un terzo degli intervistati dice che andrà sicuramente a Pavia nel prossimo futuro e quasi la metà lo ritiene probabile. Si può, quindi, affermare che la città di Pavia esercita una forte attrazione nei confronti dei cittadini milanesi (Tab. 10).

	Frequenza	Percentuale
Sicuramente sì	323	31,6
Probabilmente sì	492	48,2
Probabilmente no	111	10,9
Sicuramente no	63	6,2
Non so	31	3,0
Totale	1020	100

Domanda: Ritiene che in futuro le capiterà di andarci?

10 - Tab. 10, Ritiene che in futuro le capiterà di andare a Pavia?

2. Temi di approfondimento

1) L'immagine che i cittadini milanesi hanno di Pavia è strettamente associata alla sua Università. Il 95% descrive Pavia come una città universitaria. Il 55% ritiene che l'Università sia l'elemento che caratterizza maggiormente la città. Il 40% pensa che l'Università sia ciò che rappresenti nel modo migliore l'immagine che ha di Pavia. L'immagine che essi hanno dell'Università è molto positiva. Più dell'80% la descrive come un'università antica e rinomata, quasi il 70% come un'università con tanti studenti e quasi il 60% come una tra le migliori università del Paese. Tuttavia, quando la descrizione richiede qualche elemento di conoscenza in più la percentuale d'intervistati che non è in grado di esprimere un parere cresce. Di fronte alla scelta tra l'immagine di un'università con una scelta ridotta di corsi di studio e una con un'ampia scelta di corsi di studio, il

45% degli intervistati non sa esprimersi mentre un altro 45% sceglie la seconda possibilità. Anche di fronte alla scelta tra un'università più adatta a studi umanistici e una più adatta a studi scientifici, il 36% degli intervistati non sa scegliere. Tra gli altri, prevale leggermente l'immagine di un'università più adatta agli studi scientifici. Infine, anche quando si tratta di valutare la qualità dell'Università scegliendo tra indicarla come una tra le migliori università d'Italia, o una come le altre, il 26% degli intervistati non sa esprimersi, il 18% la ritiene equivalente ad altre mentre il 56% ne dà un giudizio molto positivo. Concentrando l'attenzione sulla parte del campione che dovrebbe essere più attenta agli studi universitari – quella composta di genitori di studenti, studenti di scuola media superiore e insegnanti di scuola media superiore – emergono alcuni risultati interessanti. In questo gruppo di intervistati, infatti, è minore la proporzione di quanti non sono in grado di esprimere un parere sull'Università di Pavia e la loro maggiore propensione a rispondere si traduce in una percezione un po' più netta dell'Ateneo come un'università con tanti studenti, con una variegata scelta di corsi di studio e più adatta a studi scientifici. Tuttavia, in questa parte del campione, la quota di quanti ritengono che l'Università di Pavia non si distingua per essere tra le migliori università d'Italia, bensì sia un ateneo come gli altri, è superiore alla media (26,3%). Un ultimo risultato che occorre evidenziare è che sebbene i milanesi conoscano e apprezzino l'Università di Pavia, solo il 9% degli intervistati va a Pavia per motivi di studio.

2) Oltre l'80% degli intervistati è stato a Pavia una o più volte. Il 70% di chi c'è stato l'ha fatto per turismo. Ciò significa che poco più della metà dei milanesi considera Pavia come una meta turistica. Non stupisce pertanto che essa sia considerata una città facilmente raggiungibile da Milano (dal 95% degli intervistati), una bella città (92%), una città che si può girare a piedi o in bici (86%) e una città d'arte (80%). Anche l'offerta commerciale della città sembra essere apprezzata dai milanesi che in maggioranza (56%) la descrivono come una città piena di bei negozi. Una consistente minoranza (39%), inoltre, ne apprezza l'offerta culturale descrivendola come una città con tanti spettacoli, concerti e mostre. Fa, tuttavia, riflettere che la metà dei milanesi non conosca l'offerta culturale pavese e che un terzo non ne conosca l'offerta commerciale. In particolare, solo il 6% degli intervistati è stato a Pavia per andare a mostre, concerti o spettacoli teatrali, e solo il 4% per andare al ristorante. Inoltre, solo il 5% degli intervistati indica la Pellicceria Annabella e il Teatro Fraschini come elementi capaci di rappresentare al meglio la città. Si tratta di segnali che indicano che

esiste un notevole spazio per far crescere la visibilità della città nei confronti del capoluogo lombardo.

3) L'immagine di Pavia come "città della salute" merita un approfondimento. Quasi il 70% degli intervistati considera Pavia una città con ottimi ospedali. Il 75% afferma di conoscere il San Matteo, quasi il 60% dice di conoscere la Maugeri, quasi un terzo il Mondino e un quinto la Città di Pavia. D'altra parte, l'11% degli intervistati è stato a Pavia per motivi di salute, ragionevolmente per curarsi in una delle strutture sanitarie della città. Si conferma così l'importanza che il comparto sanitario pavese ha per i cittadini milanesi.

4) L'importanza economica di Pavia per i milanesi è più incerta. Quasi il 60% degli intervistati non la riconosce (o non la riconosce più) come una città industriale e il 20% non è in grado di dire se essa possa essere descritta come tale. Se i milanesi che vanno a Pavia per turismo sono molti, quelli che ci vanno per motivi di lavoro e per affari sono molti di meno (il 13%). E il riso – prodotto tipico locale – è scelto come simbolo capace di rappresentare l'immagine di Pavia nel modo migliore solo dal 5% dei milanesi.

5) Quando si tratta di valutare gli aspetti negativi della città, il giudizio dei milanesi si concentra sui difetti climatici e appare un po' scontato. Poco più del 70% degli intervistati considera Pavia una città umida e nebbiosa. Rispetto ad altri possibili aspetti negativi – traffico, inquinamento e insicurezza – va osservato che circa un terzo degli intervistati non ne sa abbastanza per esprimere un parere e che chi si esprime lo fa in termini più positivi che negativi. Solo un quarto degli intervistati ritiene che Pavia sia una città molto inquinata e con molto traffico e solo il 6% la ritiene una città poco sicura.

6) Che cosa lega Pavia a Milano, secondo i milanesi? In primo luogo, un'identità facilmente riconoscibile, quella della città universitaria. Quasi tutti i milanesi vedono in Pavia una città universitaria. Molti percepiscono la fama e il radicamento storico dell'Università. Una proporzione inferiore – ma pur sempre maggioritaria – ne apprezza la qualità mentre solo una minoranza – anche se consistente – è in grado di esprimersi sulle caratteristiche della sua offerta formativa. Infine, una piccola parte ne ha esperienza diretta perché ha studiato a Pavia e – in alcuni casi – è stato in collegio. L'Università, dunque, costituisce un "ponte" che collega le due città. Tuttavia, questo collegamento è costituito di

elementi diversi per estensione e intensità dei rapporti che favoriscono. I milanesi che hanno un'immagine positiva ma superficiale dell'Università di Pavia sono tanti. I milanesi che hanno un'esperienza diretta e approfondita di essa sono pochi. Per rafforzare il legame tra le due città occorre operare su più livelli in modi diversi. In secondo luogo, le due città sono legate dal fatto che Pavia costituisce una meta turistica per molti milanesi. In questo caso, l'immagine della città d'arte e della città bella e facile da girare ha molto probabilmente un fondamento nell'esperienza diretta. Alla finalità turistica sembra associarsi anche un apprezzamento per l'offerta commerciale della città ma meno la conoscenza, la fruizione e l'apprezzamento della sua offerta culturale. Il turismo, dunque, costituisce un secondo "ponte" di collegamento tra le due città. Molto, però, resta da fare – anche utilizzando la leva del turismo – per valorizzare agli occhi dei milanesi l'offerta culturale pavese. Infine – come si è visto – la cura della salute rappresenta un terzo legame che unisce le due città.

3. In sintesi

Gran parte dei milanesi conosce Pavia, ne conosce la posizione geografica rispetto a Milano, sa che può raggiungerla facilmente e ci è stata una o più volte, in particolare per turismo. Pavia è percepita soprattutto come una città universitaria, e in secondo luogo come una città d'arte, bella, giovane e a misura d'uomo. Anche l'immagine di una città umida e nebbiosa è piuttosto diffusa. Le sue strutture sanitarie sono conosciute e apprezzate e una parte dei milanesi si rivolge a esse per curarsi. Anche l'offerta commerciale sembra essere apprezzata mentre quella culturale e d'intrattenimento è poco conosciuta dai milanesi. L'Università, il turismo e la cura della salute sembrano essere tre canali utili per rafforzare il legame tra Milano e Pavia.

LA LOGISTICA NELLA PROVINCIA DI PAVIA

di Sergio Curi

Università Cattaneo
LIUC

1. Il quadro d'insieme

Container ed informatica hanno completamente rivoluzionato, non solo il nostro agire quotidiano (l'informatica), ma tutti i settori economici, compreso quello dei trasporti e della logistica (il container).

Una trasformazione rapidissima, che in questi ultimi anni sembra subire ulteriori accelerazioni con lo sviluppo di nuove tecnologie, dall'Internet delle cose (IoT-Internet of Things), all'utilizzo dell'Rfid (Radio-Frequency Identification), alle più diverse soluzioni IT per la logistica dell'ultimo miglio (si parla di Logistics APP), sempre più decisiva con il diffondersi dell'e-commerce.

L'importanza della logistica nell'economia Mondo è così cresciuta in modo esponenziale e i motivi di ciò sono facilmente intuibili; vanno dall'importanza che essa ha assunto nell'orchestrare i complessi sistemi organizzativi che alimentano le catene produttive e distributive delle aziende, all'impatto che essa assume nel quotidiano delle persone, strette ad esempio tra il desiderio di disporre in breve tempo degli oggetti acquistati su Internet e le conseguenze materiali che questo comporta: dall'intensificazione del traffico urbano, al suolo consumato per nuovi magazzini, agli effetti delle emissioni dei veicoli commerciali sulla qualità dell'aria.

La logistica svolge un ruolo fondamentale nell'ottimizzazione delle risorse aziendali, nella riduzione degli sprechi, nel contenimento dei costi e nel

miglioramento dei livelli del servizio e della distribuzione. Soprattutto lega ed organizza i flussi materiali ed informativi tra stabilimenti produttivi, centri di distribuzione, nodi delle reti di trasporto, punti di vendita, il cui insieme forma le complesse supply chain dell'economia globale.

In questo quadro, oltre a quelle informatiche, le infrastrutture materiali di rete e di nodo (strade, autostrade, ferrovie, interporti, terminal ferroviari, aeroporti e porti), unite alle aziende ed alle risorse umane ad esse dedicate, rappresentano una delle condizioni principali per favorire la crescita socioeconomica e produttiva di un territorio.

Nel caso delle merci, il grado di accessibilità di un dato territorio è infatti garantito dalla possibilità per esse di raggiungere i diversi luoghi di origine/destino in tempi e costi ragionevoli, con un adeguato livello di sicurezza e riducendo al minimo le cosiddette esternalità negative (generalmente misurate dall'inquinamento atmosferico ed acustico, dal grado di congestione, dal tasso di incidentalità, ecc.).

È stato il processo di globalizzazione e lo sviluppo delle tecnologie informatiche a modificare le catene di fornitura dell'industria e della distribuzione, coinvolgendo nella revisione delle strategie logistico-produttive l'insieme del sistema produttivo/distributivo nazionale, inclusa la piccola/media impresa. Le conseguenze sul settore della logistica e dei trasporti sono state evidenti: da una parte l'aumento delle quantità trasportate sulle rotte internazionali, dall'altra la necessità di un coordinamento più sofisticato dei flussi in ingresso e in uscita dai "nodi logistici" dei diversi attori della stessa supply chain. Il tutto in un quadro di ricerca crescente di efficienza e di contenimento dei costi.

Il ricorso alla standardizzazione delle unità di carico impiegate per il trasporto delle merci (casse mobili e container) è stata la risposta a tali bisogni da parte di quegli operatori in grado di configurare servizi nazionali e internazionali door-to-door e non, avvalendosi di più modalità di trasporto (mare, ferrovia e strada) e con operazioni di carico/scarico semplificate.

Questo processo ha favorito lo sviluppo e la selezione dei "nodi" della rete trasportistica, intesi come gateway che danno accesso ad un territorio, o permettono di lasciarlo (es. un porto, un interporto, un aeroporto), e nei quali siano possibili, non solo il coordinamento di più modi di trasporto, ma anche attività di consolidamento/deconsolidamento della merce. Nodi la cui organizzazione è finalizzata al più rapido attraversamento possibile, al minor

costo possibile.

Se in linea di principio è la geografia della produzione e dei consumi a dettare quella delle piattaforme logistiche, la localizzazione dei nodi, soprattutto quelli d'interscambio modale, è fortemente condizionata dalla qualità del tessuto infrastrutturale (strade, ferrovie, ecc.) e dei servizi offerti in termini di rapidità e affidabilità, che a loro volta condizionano le scelte localizzative delle grandi piattaforme distributive, in una sorta di percorso circolare, che attraverso economie di scala e di scopo, attiva processi di selezione e concentrazione geografica.

L'organizzazione delle supply chain nazionali e globali si avvale dei vantaggi comparativi dei territori per assicurarsi i migliori accessi ai mercati di approvvigionamento/distribuzione.

In questo modo la logistica ricopre un ruolo fondamentale nella valorizzazione di un territorio. Può condizionarne lo sviluppo, influenzando la qualità e la sostenibilità delle attività produttive e del sistema delle infrastrutture di trasporto e di mobilità.

La possibilità per un ambito territoriale locale di poter fornire buone infrastrutture d'accesso ai circuiti internazionali di comunicazione, nonché servizi logistici avanzati, rappresenta pertanto un vantaggio nella competizione territoriale e fattore d'innescio di processi di sviluppo locale.

Ne consegue che la logistica è anche un problema di politica economica in quanto le sue inefficienze arrecano gravi danni all'economia, sia per i costi sociali che generano (congestione, inquinamento, etc.), sia per l'incapacità di "attrarre traffici" capaci di produrre valore aggiunto ed occupazione per il territorio di riferimento.

Si tratta in ultima istanza di valorizzare la "risorsa distributiva", vale a dire il sistema integrato di servizi di trasporto, manipolazione, stoccaggio e deposito delle merci, quale fattore di crescita autonoma, ossia "risorsa" che determina la competitività e l'efficienza di un territorio rispetto ad altri.

2. La Regione Logistica Milanese in sintesi

Trasporti e logistica sono servizi richiesti massimamente dalle aziende manifatturiere e della distribuzione, ne consegue che la presenza di un fitto tessuto industriale e distributivo, associato ad alti redditi delle famiglie e ad una buona infrastrutturazione complessiva, crei le condizioni migliori per lo sviluppo

di un forte e variegato sistema di offerta logistica, come accaduto in Lombardia. In uno studio del 2010, realizzato dalla LIUC-Università Cattaneo per la CCIAA di Milano¹, venne introdotto e sviluppato per la prima volta, il concetto di "Regione Logistica Milanese" (RLM), intesa come quell'area geografica le cui infrastrutture logistiche materiali (strade, aeroporti, interporti, terminal ferroviari, magazzini, ecc.), imprese del settore dei trasporti e della logistica e risorse umane con il loro know-how, sono a prevalente servizio dell'economia lombarda e più in generale di quella dell'intero Nord Ovest.

La RLM, nella sua versione ristretta, comprende le province di Milano, Monza e Brianza, Lodi, Pavia, Como, Varese e Bergamo e si estende oltre i confini lombardi, includendo Novara e Piacenza, territori le cui attività logistiche sono strettamente connesse e funzionali al sistema economico lombardo.

In una visione più allargata, la RLM si estende fino all'Interporto di Verona, il principale nodo infrastrutturale sull'asse del Brennero, a servizio del traffico

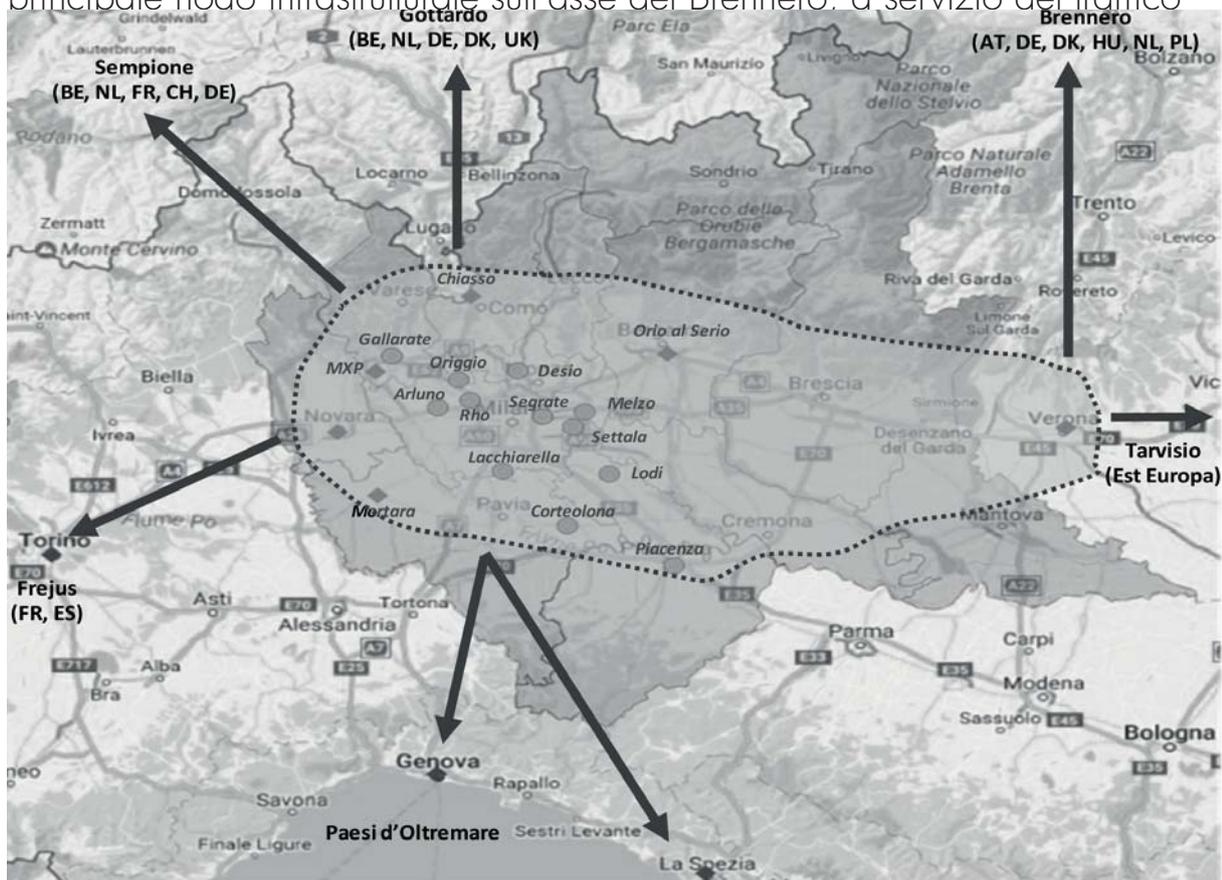


Fig. 1 I confini della regione della regione logistica milanese estesa, i corridoi di attraversamento e i suoi principali nodi e gateway. (Fonte: LIUC Università Cattaneo)

¹ S. Curi, F. Dallari, Network Milano. Morfologia dei flussi logistici internazionali, Bruno Mondadori (2010)

Un'area, quella della RLM, che concentra più del 30% del PIL Italiano, il 40% dell'export nazionale, il 44% dell'import, il 37% circa degli occupati dell'industria, il 30% circa dei consumi delle famiglie.

Proprio in ragione del suo posizionamento e della sua forza economica, la RLM è diventata il principale polo logistico nazionale, punto di snodo e di governo dei maggiori flussi di traffico internazionale, in particolare da/verso l'Europa, i cui paesi assorbono quasi il 70% del nostro commercio estero.

La connessione con i mercati esteri è garantita da una serie di gateway (passaggi), che collegano il mercato nazionale con quelli internazionali (europei e d'oltremare), rappresentati dai vari terminal ferroviari, dagli aeroporti di Malpensa (VA) e Orio al Serio (BG), nonché dai porti di Genova e Spezia, i cui traffici hanno come origine/destinazione (O/D) soprattutto la RLM. Chiasso Desio Rho Segrate Melzo Settala Lacchiarella Corteolona Lodi Piacenza Mortara Orio al Serio Sempione (BE, NL, FR, CH, DE) Gottardo (BE, NL, DE, DK, UK) Tarvisio (Est Europa) Frejus (FR, ES) Paesi d'Oltremare Brennero (AT, DE, DK, HU, NL, PL)

2.1 Le infrastrutture della RLM

Una descrizione dettagliata della dotazione infrastrutturale del territorio lombardo esula dai compiti di questa relazione; ci limiteremo pertanto ad una sintetica descrizione delle infrastrutture presenti e alla loro localizzazione, per rendere conto della situazione attuale e delle prospettive di sviluppo.

Per quanto riguarda le autostrade, la Lombardia può contare su una rete superiore ai 700 km, di cui una parte di recente costruzione, come ad esempio la A25 (Brebemi), la Pedemonta, che collega Como e Varese, e la Tangenziale Est Esterna di Milano (TEEM) bretella di collegamento dell'autostrada A1 (Milano-Napoli) con l'A4 (Torino-Trieste).

La provincia di Pavia è attraversata da due assi autostradali: l'A7 Milano-Genova e l'A21 Torino-Brescia, che passa per Alessandria, Tortona, Voghera e Piacenza, mentre è prossima all'A1 (MI-BO-RM), che a Bologna incontra l'A14 (BO-AN-BA-TA) e alla A26 Genova-Gravellona Toce, sulla direttrice del Sempione (SS 33) e del Gottardo (bretella di collegamento con l'A8 Milano-Varese). Quest'ultima particolarmente importante perché finisce a Voltri, sede del principale terminal container del porto di Genova (VTE-Voltri Terminal Europa).

Ulteriori interventi di potenziamento sono in fase di progettazione, o di approfondimento, come illustrato nella tabella seguente, con l'avvertenza però

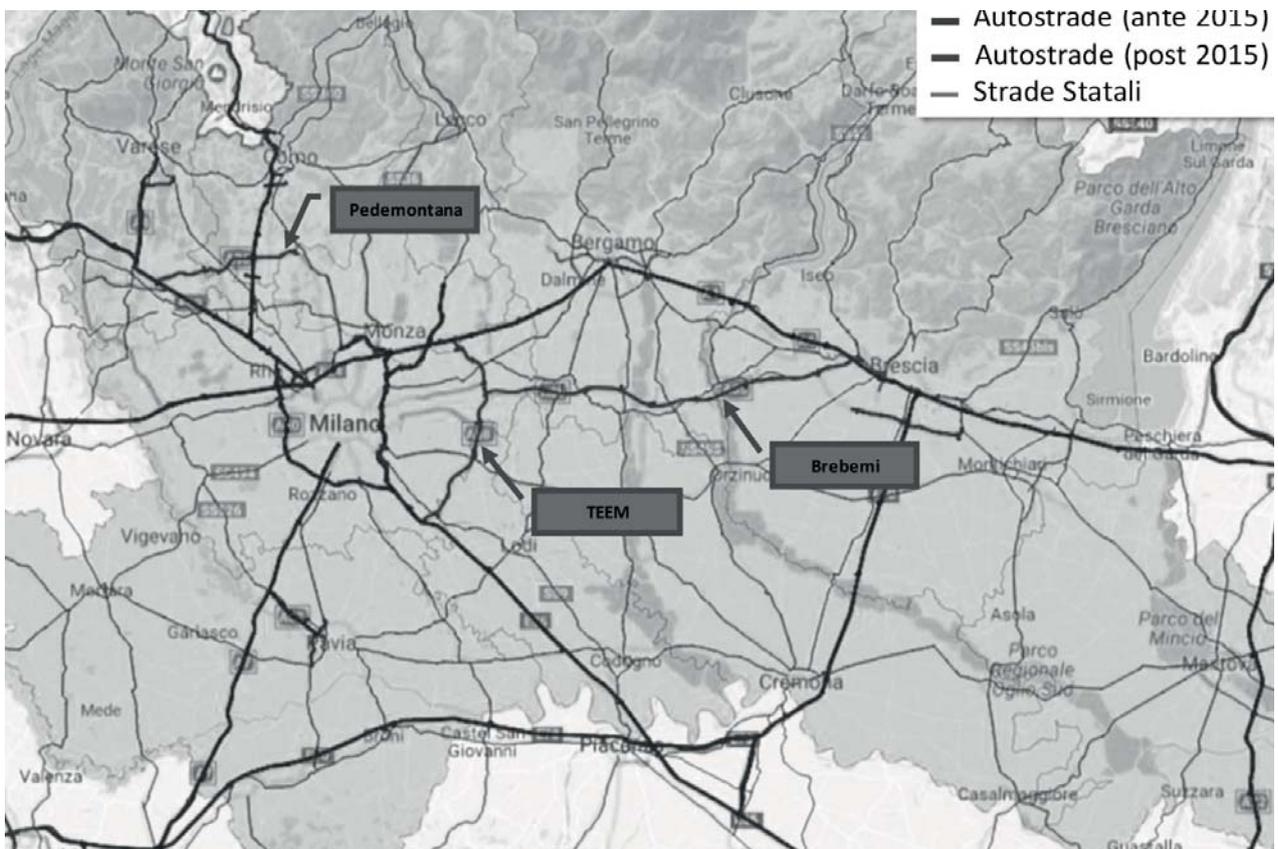


Fig. 2 Lombardia: la rete autostradale (Fonte: LIUC Università Cattaneo)

che in alcuni casi i progetti sono fortemente osteggiati dalle comunità locali. Di conseguenza la loro realizzazione potrebbe risultare piuttosto aleatoria, non considerando il problema della loro effettiva utilità, da valutare caso per caso, e delle risorse finanziarie necessarie.

La rete ferroviaria lombarda si estende per circa 2.000 km ed è gestita da due società: RFI (Gruppo Ferrovie dello Stato) e Ferrovie Nord Milano (Regione Lombardia).

Per elevare le performance dell'infrastruttura ferroviaria e adeguarla agli standard previsti dall'Unione Europea per la rete Core (modulo di 750 m), RFI, sulla base dei Contratti di Programma siglati con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti a livello nazionale (aggiornamento 2016 del Contratto di Programma, parte investimenti) e di concerto con le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, prevede una serie di interventi sulle linee di adduzione ai valichi del Sempione e del Gottardo:

- l'adeguamento al modulo di 750 m delle linee verso il Sempione via Arona e Borgomanero, della Chiasso-Luino e della Milano/Novara-Genova, nonché l'adeguamento alla sagoma P/C 80 della linea Chiasso-Luino;

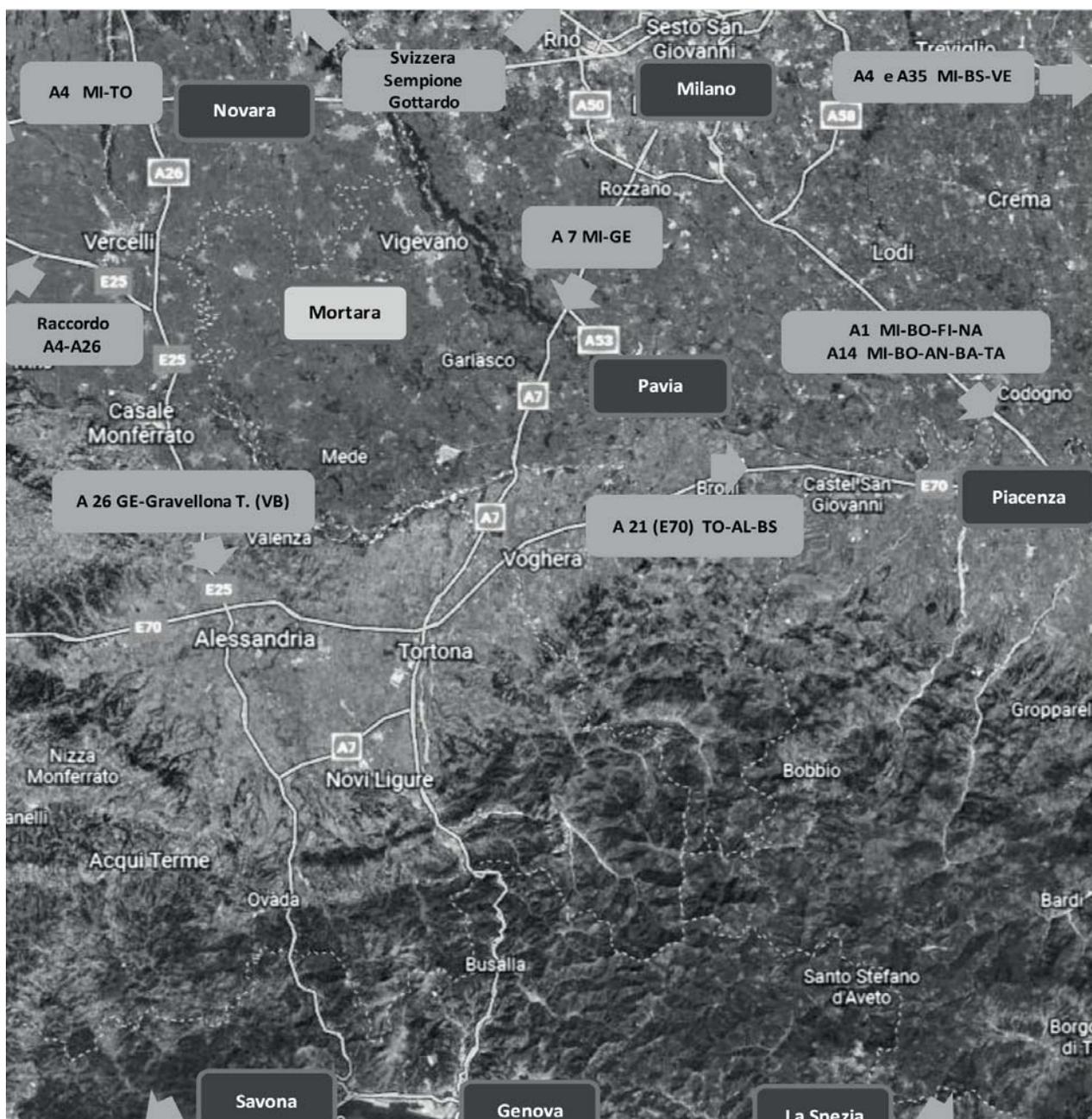


Fig. 3 Il sistema autostradale intorno a Pavia (Fonte: elaborazione su Google Maps)

- il raddoppio della Vignale-Oleggio-Arona (direttrice del Sempione);
- il raddoppio della Laveno-Luino (gronda merci Ovest di Milano).

Le altre infrastrutture fondamentali per il combinato terrestre sono i terminal ferroviari. Nella RIM ne sono presenti 14 (le caratteristiche tecniche principali sono indicate nella Tab. 5) che offrono un'ampia gamma di servizi ferroviari. A tale proposito va ricordato che l'Italia è il paese leader a livello europeo per

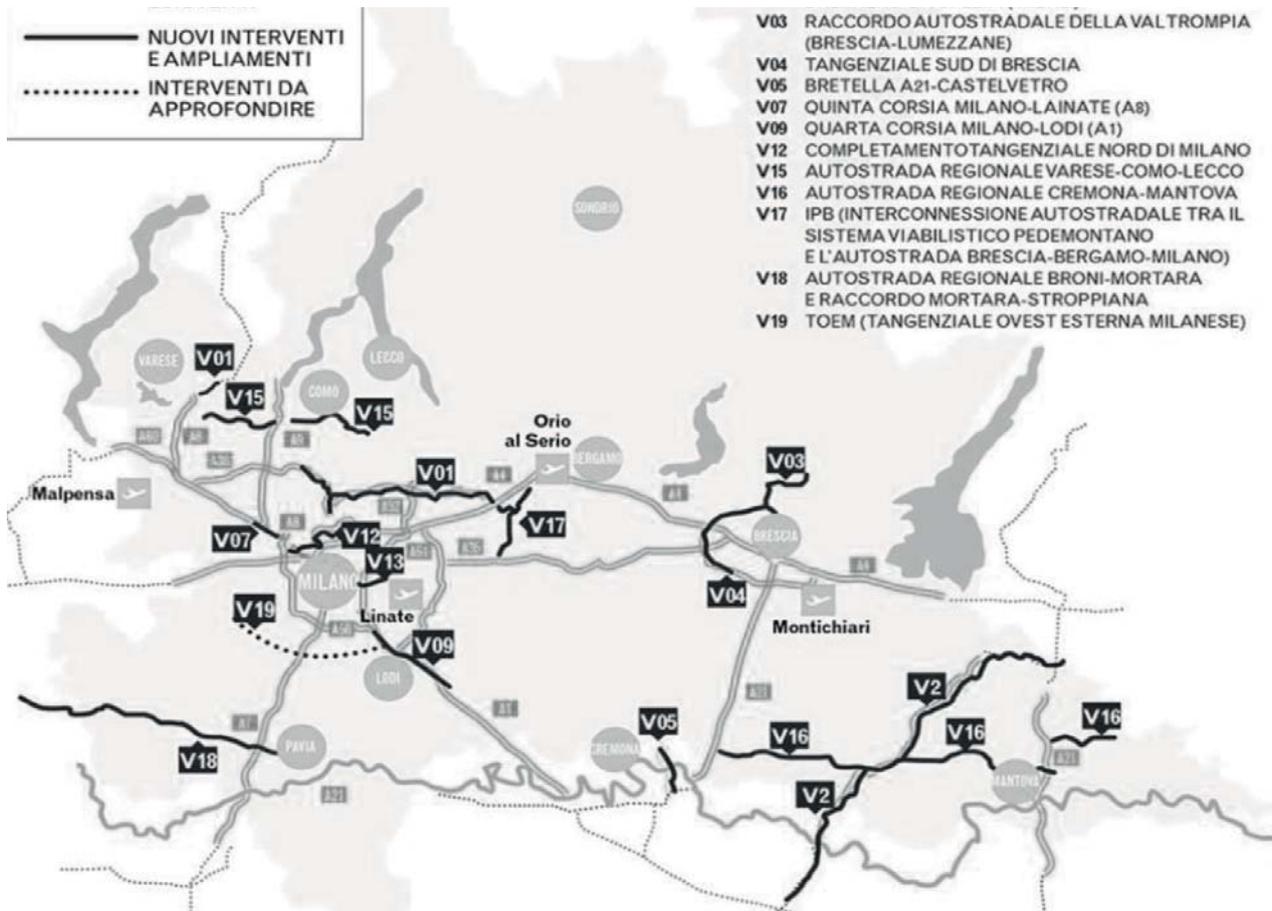


Fig. 4 Lombardia: progetti di nuove tratte autostradali (Fonte: Altraeconomia.it da dati della Regione Lombardia)

quanto riguarda il combinato strada-ferro.

I soli terminal della RLM offrono infatti più di 350 treni/settimana da/verso i principali terminal e porti del Centro-Nord Europa.

Sull'asse ferroviario che da Genova, passando per Alessandria, raggiunge Novara e da qui i valichi del Sempione (direttrice Borgomanero, Domodossola) e del Gottardo (direttrice Sesto Calende, Varese, Mendrisio, Lugano), è localizzato l'Interporto di Mortara, il cui terminal si estende su un'area di 110.000 mq, con 3 binari operativi di 650 m e 4 binari elettrificati di presa/consegna anch'essi da 650 a 700 metri. La superficie complessiva dell'interporto è pari a 700.000 mq.

Il terminal è raccordato alla linea Mortara-Novara, linea elettrificata, a doppio

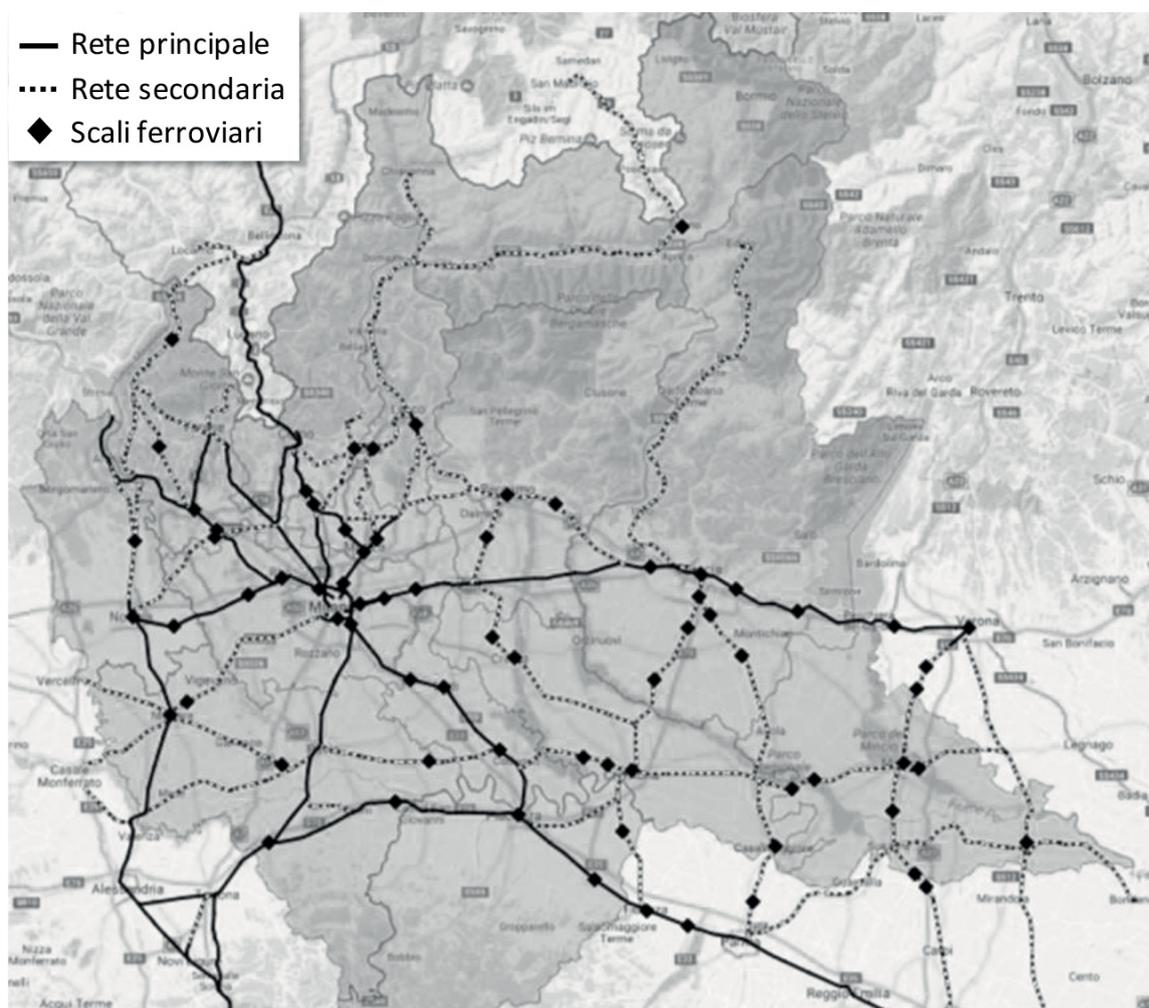


Fig. 5 Lombardia: rete ferroviaria e principali scali merci (Fonte: elaborazione su dati RFI)

binario, con una sagoma limite² P400 e massa assiale D4 (22,5 tonnellate per asse), la massima prevista in Italia. Le caratteristiche della linea sono tali pertanto da garantire il passaggio, non solo dei container high cube (altezza 2896 mm), ma anche dei semirimorchi su carri Poche³.

Le linee a Nord del nodo di Novara hanno già le codifiche massime (P410/

² Con sagoma limite, o gabarit, è indicata la dimensione massima di larghezza e di altezza sul piano del ferro che deve essere rispettata da qualunque tipo di rotabile ferroviario perché possa liberamente circolare. La codifica delle linee è costituita da una lettera C (casse mobili), P (semirimorchi su carri Poche) e da un numero variabile da 00 a 80 per unità di larghezza inferiore a 2500 mm e da 330 a 410 per quelle di larghezza compresa tra 2500 e 2600 mm. Es. P/C80= unità di larghezza max di 2500 mm, altezza di 3300+800=4100 mm; P/C365= unità di larghezza compresa tra 2500 e 2600 mm e altezza di 3650 mm.

³ Carro ferroviario provvisto di una tasca (francese poche) all'interno della quale si posizionano gli assi e le ruote del semirimorchio. È utilizzabile anche per il trasporto di casse mobili e container.

Terminal	Gestore	Dimensione (mq)	n. binari e lunghezza (m)	Volume (UTI/anno)	Capacità Massima (UTI/anno)	Accessibilità autostradale (km)
Brescia	Terminali Italia	72.400	3 da 460 m.	65.000	78.500	4
Busto Arsizio (VA)	Hupac	243.000	2 di 550 m. 2 di 630 m. 3 di 710 m. 3 di 750 m.	428.000	455.000	1
Cavatigozzi (CR)	Siderlogistics Consorzio	22.000	3 da 400 m. 4 da 550 m. 4 da 430 m.	18.000	65.000	10
Gallarate (VA)	Ambrogio Trasporti	100.000	2 da 580 m. 2 da 750 m.	40.000	60.000	1
Lodi	Vetra	10.000	2 da 300 m.	5.000	20.000	7
Melzo (MI)	Gruppo Contship Italia	260.000	3 da 500 m. 4 da 730 m.	202.000	212.000	6
Milano Smistamento	Terminali Italia	46.000	4 da 550 m.	60.000	85.000	6
Milano Smistamento	Ignazio Messina & C.	50.000	2 da 550 m.	3.600	45.000	7
Mortara (PV)	Ti.Mo. S.p.A.	110.000	3 da 680 m.	51.000	83.000	22
Novara Boschetto	Eurogateway	50.000	4 da 600 m.	30.000	145.000	3
Novara CIM	Eurogateway	170.000	7 da 620 m.	263.000	300.000	1,5
Piacenza Intermodale	Terminal Piacenza Intermodale	180.000	3 da 750 m.	114.000	124.000	1
Segrate (MI)	Terminali Italia	75.000	8 da 560 m.	174.000	221.000	5
Vittuone Arluno (MI)	Gruppo Spinelli	65.000	3 da 200 m.	5.000	n.d.	4
				1.458.600	1.893.500	

Tabella. 1 I terminal intermodali della RLM: caratteristiche tecniche e loro localizzazione (Fonte: elaborazioni LIUC Università Cattaneo su dati aziendali)

C80), pertanto anch'esse non pongono alcun problema di sagoma ammissibile. Maggiori le problematiche nel traffico ferroviario verso la Liguria, che trova limitazioni in una codifica di linea (P/C22 nel punto di valico) che permette il transito dei soli container standard, ma non di quelli high cube e dei semirimorchi. Limitazioni che saranno risolte a compimento dei lavori per il cosiddetto Terzo Valico, che dovrebbe consentire al porto di Genova di svolgere un ruolo di gateway anche per i traffici marittimi container destinati ai paesi d'Oltralpe, in particolare Svizzera e Sud Germania.

Oltre alle infrastrutture di base, quali strade, ferrovie, terminal, il fare logistica richiede la presenza di un'altra infrastruttura: il magazzino, tipicamente gestito da aziende che offrono servizi di logistica, quali ad esempio stoccaggio, movimentazione e distribuzione delle merci.

Mentre le infrastrutture di base sono gestite in genere da operatori pubblici, o

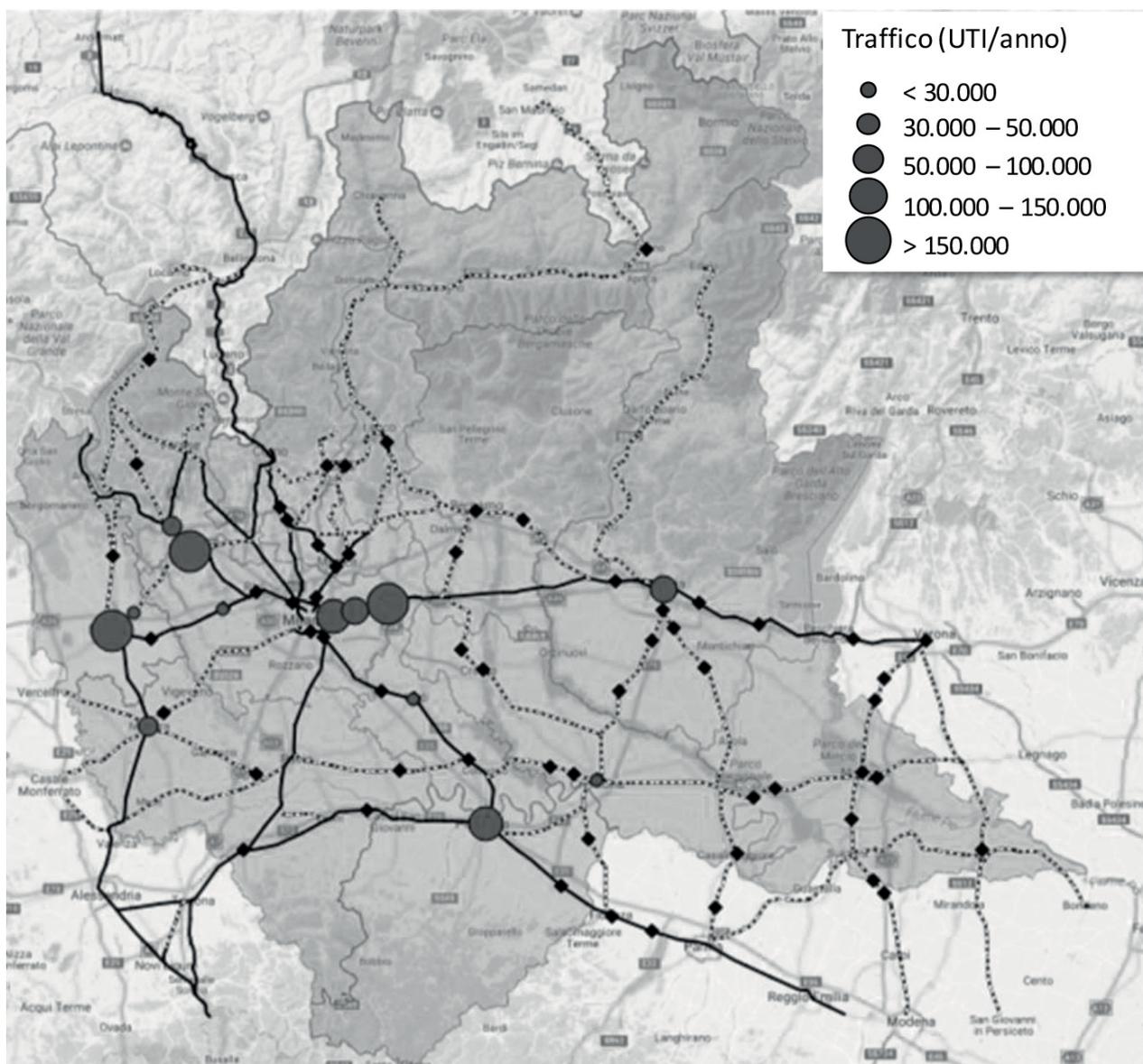


Fig. 6 I terminal intermodali della RLM: caratteristiche tecniche e loro localizzazione (Fonte: elaborazioni LIUC Università Cattaneo su dati aziendali)

legati al settore pubblico (tranne i terminal ferroviari, in cui forte è la presenza dei privati), le piattaforme logistiche sono gestite da società private, che in base a loro valutazioni di convenienza di mercato e di razionalizzazione della rete decidono dove localizzarle, in modo da ottimizzare i costi di trasporto. Proprio per seguire il mercato dell'immobiliare della logistica, la LIUC-Università Cattaneo, in collaborazione con la società World Capital (società italiana di consulenza immobiliare), ha avviato da alcuni anni un lavoro di mappatura, a livello nazionale, dei magazzini logistici in conto terzi (> 2.500 mq).



Fig. 7 L'interporto di Mortara e le sue dotazioni (Fonte: LIUC Università Cattaneo)

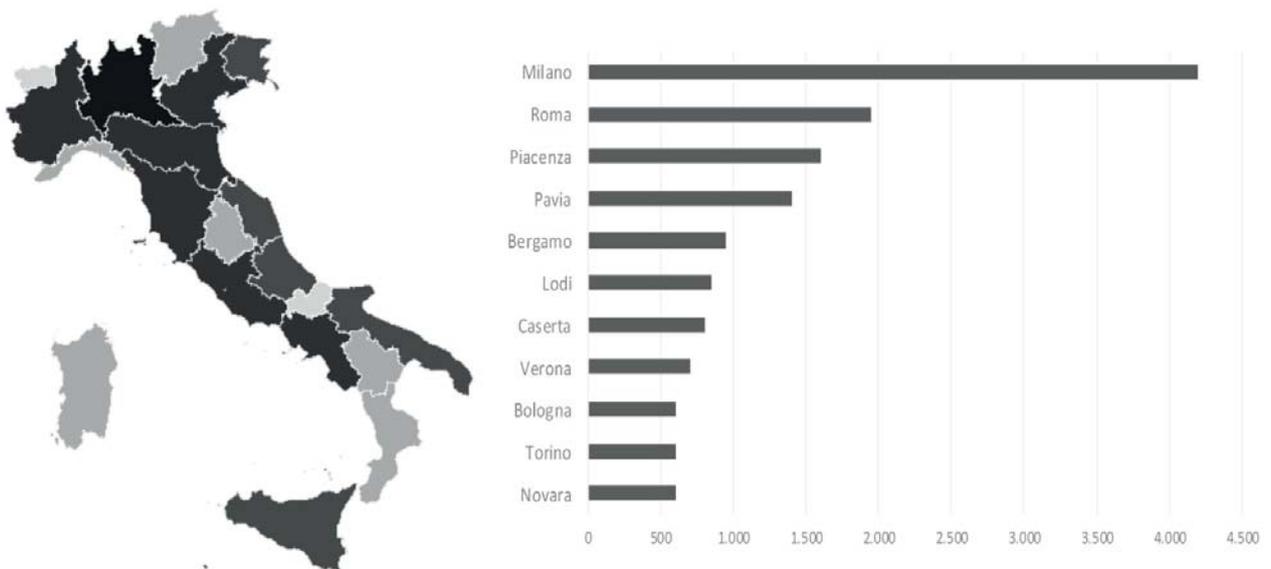


Fig.8 Stock di immobili logistici per Regione e nelle prime 10 province (x1000 mq), 2017
Fonte: elaborazioni su dati World Capital

In Italia lo stock totale disponibile è di circa 26 milioni di mq, di cui 9,072 milioni in Lombardia (34,4%). Seguono in ordine d'importanza l'Emilia-Romagna (3,5 milioni mq), il Lazio (2,5 milioni mq), il Piemonte (2,4 milioni mq) e il Veneto (2,2 milioni mq).

A livello di province, in una classifica di gran lunga guidata da Milano (più di 4 milioni di mq di stock), Pavia si colloca al 4° posto, con uno stock disponibile prossimo a 1,5 milioni di mq. In termini di unità, nel territorio della RLM sono stati censiti 860 magazzini, compresi 70 Ce.Di. della Grande Distribuzione, per una superficie totale prossima ai 12 milioni di metri quadri (media 14.000 mq) e la presenza delle più grandi aziende logistiche operanti in Italia, da DHL e Geodis, da Fercam a Italsempione, da Amazon a Ikea, oltre a quelle della GDO come Esselunga e Coop Italia.

Osservando la distribuzione dei magazzini sul territorio, si notano significativi fenomeni di agglomerazione intorno ai grandi centri urbani, in particolare Milano, e lungo gli assi autostradali, in un continuum che configura un'unica regione metropolitana, fortemente integrata, da Novara verso Brescia e da Milano verso Piacenza. Inoltre, la costruzione di nuovi assi viari (es. la Brebemi), conferendo attrattività logistica ai territori attraversati, definisce le potenziali direttrici di sviluppo futuro. Un esempio di tale logica di espansione la troviamo

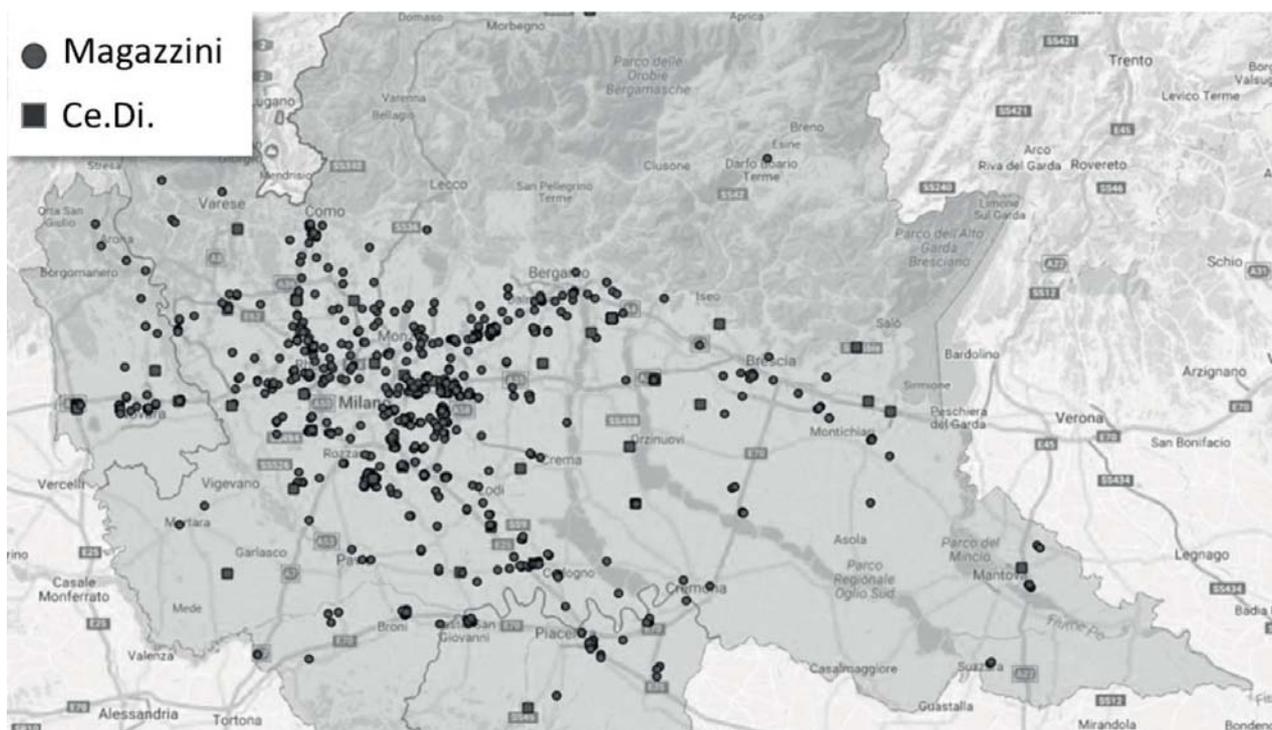


Fig. 9 I magazzini conto terzi della RLM, 2017 (Fonte: elaborazioni su dati World Capital)

anche nella provincia pavese. Infatti, lungo le due autostrade che l'attraversano, si sono insediate alcune delle maggiori piattaforme logistiche presenti nella RLM.

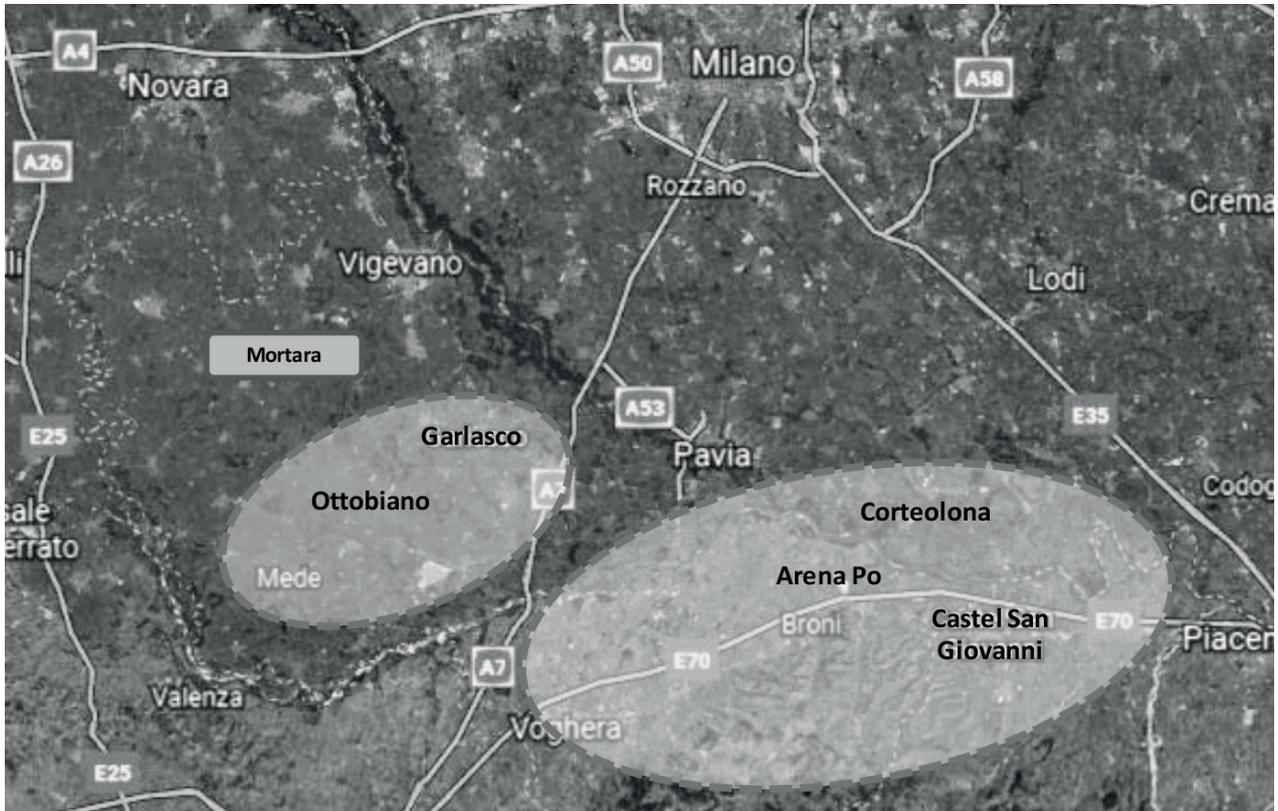


Fig. 10 Le aree di addensamento logistico nel pavese, 2017 (Fonte: LIUC Università Cattaneo)

Ne sono un esempio quella di 110.000 mq, localizzata a Corteolona, gestita da DHL, o il grande polo logistico dell'auto di Arena Po (224.000 mq), gestito da F.lli Elia.

In effetti, nell'area a cavallo tra le province di Piacenza e Pavia, all'interno di quella sorta di grande triangolo compreso tra Milano, Pavia, Piacenza e i cui lati sono le autostrade A1, A21 e A7, si è formato nel tempo, all'intersezione delle prime 2, una sorta di distretto logistico, la cui nascita è stata favorita:

- dalla presenza delle autostrade citate (A1, A21);
- dai costi relativamente più bassi dei magazzini e/o dei terreni, nel caso di locazione, o di vendita, rispetto a quelli che si registrano a Milano e nel suo hinterland immediato;
- dalla facilità con cui è possibile raggiungere sia l'area metropolitana di Milano, la "spugna" che assorbe una parte rilevante dei consumi lombardi, sia le zone industriali verso Bergamo e Brescia e a Nord verso Gallarate, Varese, Como. Questa tendenza delle aziende logistiche ad addensarsi in alcuni luoghi

con determinate caratteristiche, favorisce lo sviluppo di specifiche economie di agglomerazione, che possono facilitare l'attività stessa delle imprese (es. offerta di lavoro specializzata), innescando processi virtuosi di crescita.

Oltre alle due aree individuate, l'altro polo logistico del pavese è l'Interporto di Mortara, importante, al momento attuale, soprattutto per i traffici intermodali diretti a:

- Rotterdam (NL), 5 servizi A/R settimana;
- Krefeld (DE), 5 servizi A/R settimana;
- Gent (BE), 6 servizi A/R settimana.

Nel 2017 dall'Interporto è partito anche il primo treno merci Italia-Cina (stazione di Chengdu, capoluogo della regione interna del Sichuan), via Austria, Repubblica Ceca, Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan.

Il treno, della cui trazione si è occupata la società cinese Chengdu International Railway Services Co. Ltd, ha impiegato 19 giorni per coprire i 10.800 km del percorso. Un tempo molto contenuto, considerando che la sola tratta marittima, da un porto italiano ad uno cinese, è intorno ai 23-25 giorni a seconda dei servizi. Al momento attuale non sono previste ulteriori partenze, o la ripresa del servizio, che dipenderà dalle scelte della società cinese Changjiu Logistics, leader nel settore della logistica dell'automotive, che ha organizzato il treno. Per quanto riguarda l'attività più strettamente logistica, i magazzini operativi sono due, ma vi è ampia disponibilità di aree per ulteriori espansioni.

L'Interporto di Mortara trova però un ostacolo al suo sviluppo, in ambito logistico, nella limitata accessibilità stradale. Esso infatti è abbastanza lontano dai principali assi autostradali, da cui dista alcuni chilometri: 20 km, a seconda del percorso, dalla A26 (Gravellona Toce-Genova Voltri), circa 25 dalla A7 (Milano-Genova).

Tali problemi potevano essere risolti dalla costruzione dell'autostrada regionale Broni-Pavia-Mortara (circa 50 km), che avrebbe dovuto collegare la A21, all'altezza di Broni, con la A7 e Mortara, per poi continuare (30 km) verso la A26, che sarebbe stata incrociata all'altezza del casello di Stroppiana (VC).

Problemi di natura ambientale, forti resistenze da parte delle popolazioni locali e delle loro amministrazioni, sembrano aver fatto accantonare il progetto.

Il tracciato autostradale avrebbe in effetti comportato un grande consumo di suolo, in un territorio vocato all'agricoltura, al turismo e di grande pregio paesaggistico.

In sintesi, si può dire che l'Interporto di Mortara si configura, allo stato attuale,

più come nodo di traffico intermodale, con interessanti prospettive future, che come piattaforma logistica.

Come accennato in precedenza, il costo di locazione/acquisto di magazzini o terreni è uno dei fattori di scelta localizzativa da parte delle società di logistica. Non ci sono rilevazioni dirette sui valori di mercato nella provincia pavese, ma da informazioni raccolte, essi non si discostano, in modo sensibile, da quelli presenti nel piacentino e indicati nella Tab. 10.

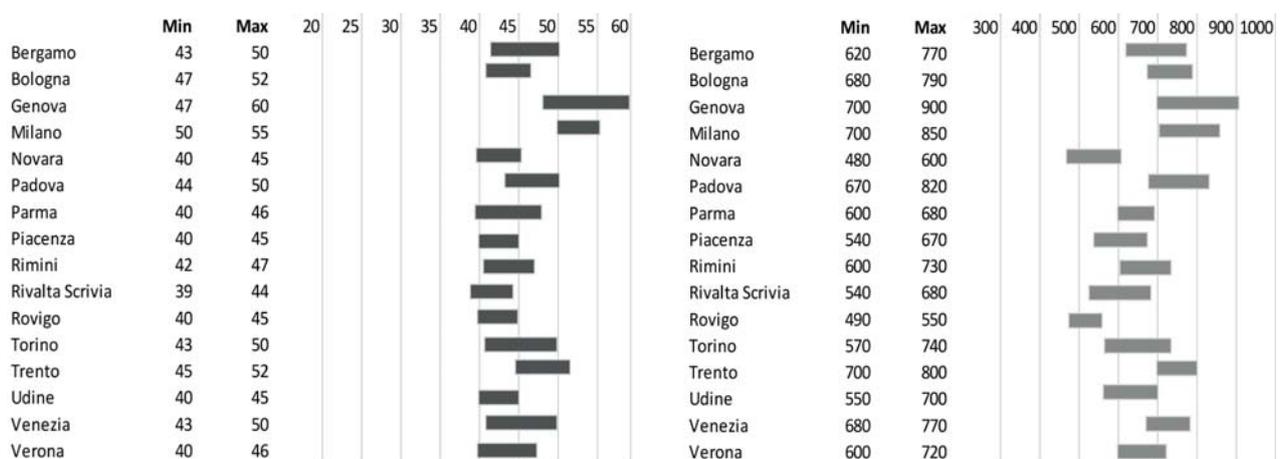


Tabella.2 *Canoni di locazione e prezzi di vendita magazzini nuovi in alcune province del Nord Italia, 2017 (Fonte: elaborazioni su dati World Capital)*

2.2 La logistica nella provincia di Pavia

La provincia di Pavia solo negli ultimi anni ha trovato nella logistica un fattore di potenziale crescita economica e di sviluppo territoriale.

Forse per capire il ruolo logistico di Pavia, attuale e futuro, sarebbe necessario partire da lontano, da quella sorta d'impronta storica, che caratterizza le varie aree del territorio lombardo, prodotto di secolari vicende economiche e delle sue caratteristiche orografiche.

Come noto, infatti, la Lombardia è divisa lungo l'asse Est-Ovest (Milano-Brescia) da una sorta di linea rossa, che definisce due aree: una a Nord, più caratterizzata storicamente da attività industriali (tessile, seteria, metallurgia, meccanica) ed una a Sud, maggiormente vocata all'agricoltura e all'allevamento, attività favorite dalla fertilità del terreno pianeggiante e dall'abbondanza delle acque.

L'area al cui centro si colloca Milano è quella di maggiore addensamento demografico, quella dove più si sono raggruppate e sovrapposte nel tempo le

attività produttive, distributive e logistiche, favorite dalla presenza di importanti infrastrutture stradali, aeroportuali e ferroviarie.

La provincia di Pavia, posta a Sud di quest'asse immaginario, ha avuto traiettorie di sviluppo diverse, più simili a quelle di aree quali il cremonese o il mantovano, nelle quali vi è una maggiore presenza delle attività legate ai servizi e al settore primario (agricoltura, allevamento, ecc.). Il tessuto manifatturiero è invece meno numeroso rispetto a quello delle altre province lombarde più industrializzate e composto soprattutto di piccole-medie imprese. Queste, per le loro caratteristiche dimensionali, cultura d'impresa, sviluppo manageriale, tradizionalmente esprimono una modesta domanda di servizi logistici, spesso limitati alle attività più elementari, quali il trasporto su gomma.

Province	n° imprese per classi di addetti				totale
	0-9 [†]	10-49	50-249	250 e più	
Milano	16.501	3.703	707	113	21.024
Brescia	9.448	2.593	408	45	12.494
Bergamo	7.097	1.987	384	50	9.518
Monza	6.299	1.354	181	38	7.872
Varese	5.557	1.398	216	35	7.206
Como	4.079	940	151	19	5.189
Mantova	2.684	681	114	24	3.503
Lecco	2.546	688	131	13	3.378
Pavia	2.816	460	82	6	3.364
Cremona	2.010	477	81	15	2.583
Lodi	992	152	37	4	1.185
Sondrio	921	183	23	1	1.128
Lombardia	60.950	14.616	2.515	363	78.444

Province	n° addetti per classi di addetti				totale	Dip/imp
	0-9 [†]	10-49	50-249	250 e più		
Milano	44.840	73.781	69.202	98.400	286.223	13,6
Brescia	29.528	49.559	39.891	18.466	137.445	11,0
Bergamo	22.344	38.295	39.012	28.919	128.570	13,5
Varese	17.181	26.955	21.045	27.071	92.251	12,8
Monza	18.471	24.917	17.295	29.039	89.722	11,4
Como	12.261	17.708	14.298	7.719	51.986	10,0
Mantova	8.150	12.672	11.874	14.600	47.296	13,5
Lecco	7.879	13.075	13.193	5.424	39.570	11,7
Cremona	5.682	9.149	8.089	6.829	29.748	11,5
Pavia	7.722	8.517	7.526	3.555	27.321	10,6
Lodi	2.789	2.898	3.910	1.773	11.370	9,6
Sondrio	2.687	3.638	2.506	461	9.292	8,2
Lombardia	179.535	281.163	247.841	242.256	950.795	12,1

Tabella. 3 Lombardia: imprese manifatturiere addetti per classi di addetti (2015), densità della popolazione per comune (censimento 2011) (Fonte: Istat, Gistat-bt.carlo)

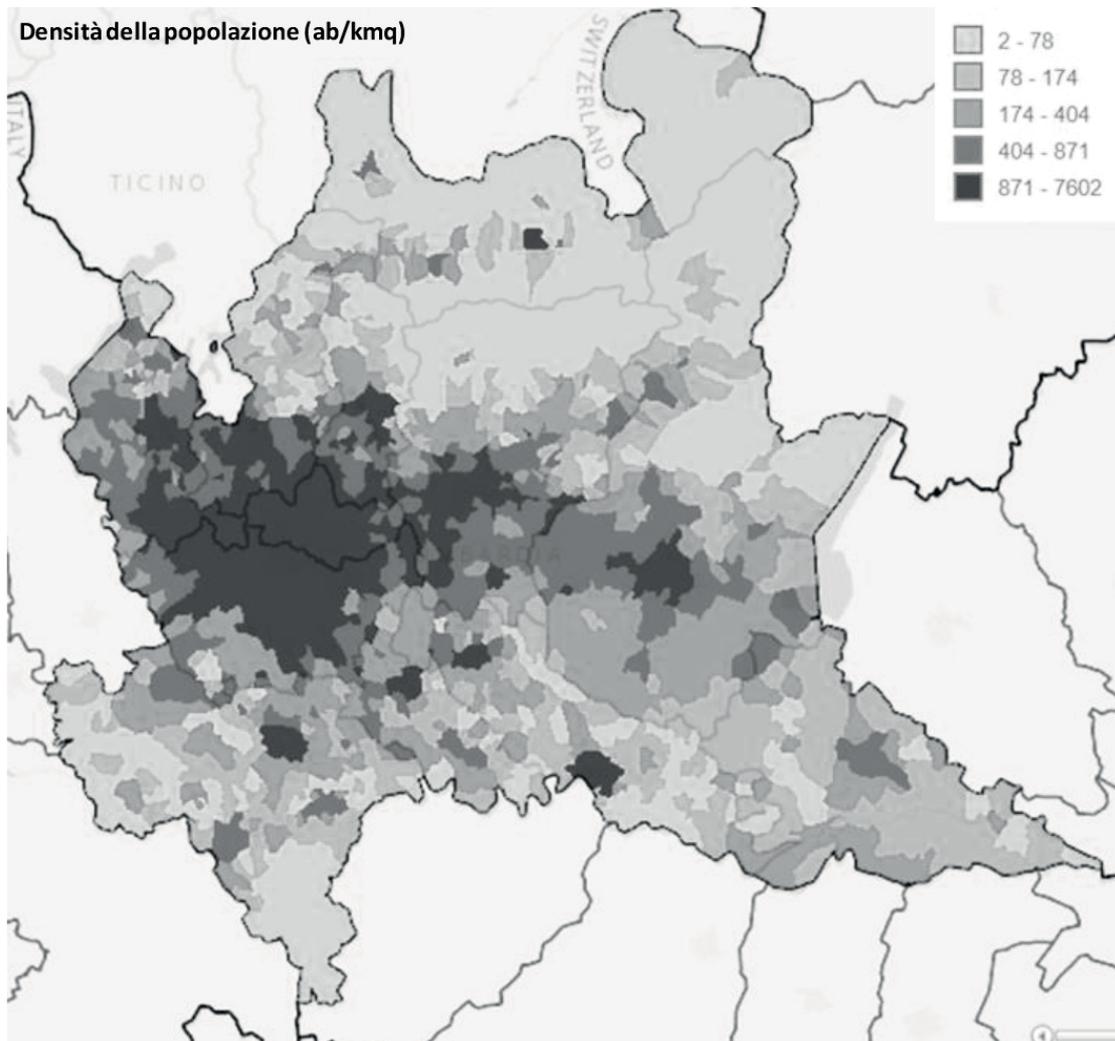


Fig. 11 Lombardia: imprese manifatturiere addetti per classi di addetti (2015), densità della popolazione per comune (censimento 2011) (Fonte: Istat, Gistat-bt.carlo)

Una struttura industriale di questo tipo, per altro dominante nel panorama italiano, non favorisce la crescita logistica delle imprese manifatturiere e di conseguenza quella delle imprese che offrono servizi logistici avanzati, il cui sviluppo dipende dalla presenza di una domanda adeguata sia per quantità, sia per qualità. Non è pertanto casuale che nella provincia di Pavia abbia sede un numero limitato di imprese della logistica.

Utilizzando i dati camerali e della banca dati AIDA, in una recente pubblicazione (F. Dallari, La Regione Logistica Milanese. Infrastrutture, imprese e flussi di merci, paper Alsea 2017), sono state stimate circa 1.500 imprese del settore dei trasporti e della logistica (Codici Ateco: 49.41 - trasporto merci su strada, 52.10 - magazzinaggio e custodia, 52.24 - movimentazione merci,

52.29 - spedizionieri, doganalisti, intermediari, 70.22 - consulenza logistica), con sede nella RLM e un fatturato superiore al milione di euro, di cui quasi

Provincia	Autotrasportatori e corrieri 49.41	Magazzini e movimentazione 52.10 e 52.24	Spedizionieri e altri servizi 52.29.1/2	Totale	%
Milano	290	90	345	725	48,4%
Bergamo	121	7	25	153	10,2%
Brescia	90	6	34	130	8,7%
Monza	38	12	34	84	5,6%
Como	40	4	35	79	5,3%
Piacenza	45	8	12	65	4,3%
Varese	30	9	24	63	4,2%
Pavia	32	6	4	42	2,8%
Mantova	31	3	4	38	2,5%
Novara	22	3	13	38	2,5%
Lecco	22	-	8	30	2,0%
Cremona	17	3	5	25	1,7%
Lodi	11	1	3	15	1,0%
Sondrio	9	-	1	10	0,7%
Totale	798	152	547	1.497	100,0%

Tabella.4 Localizzazione delle sedi delle Imprese per tipologia di attività e provincia, 2016 (Fonte: elaborazioni LIUC-Università Cattaneo su dati CCAA Milano)

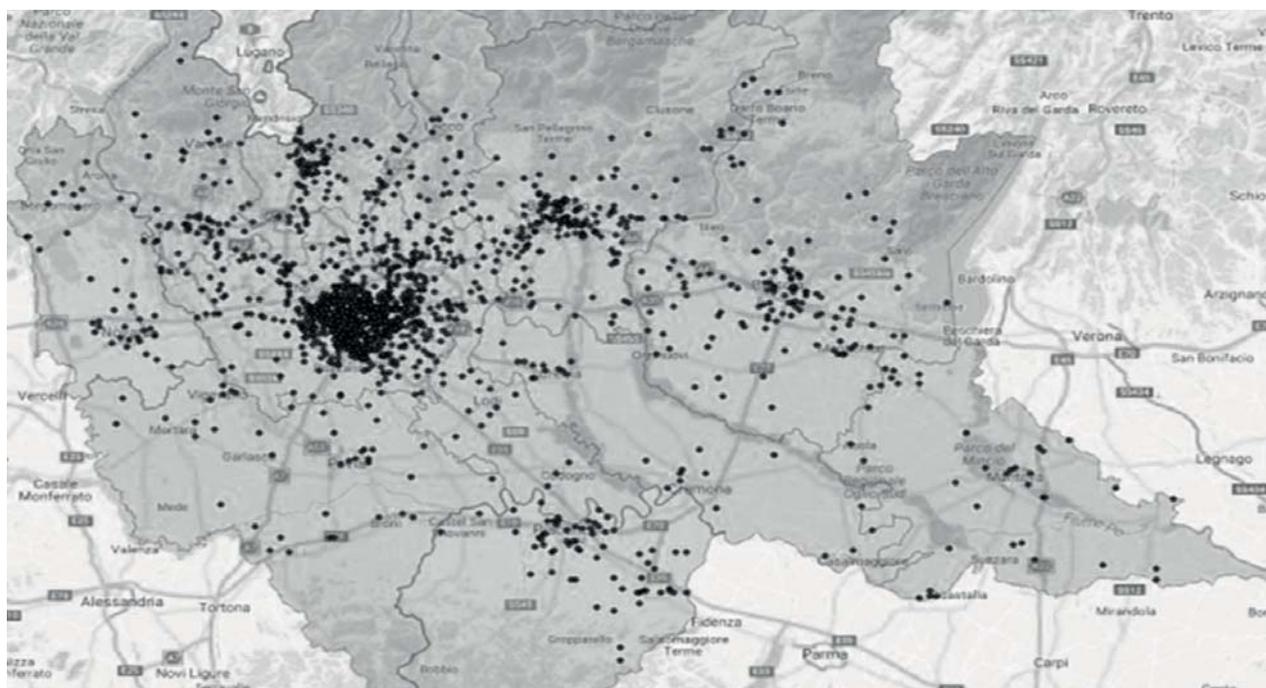


Fig. 12 Localizzazione delle sedi delle Imprese per tipologia di attività e provincia, 2016 (Fonte: elaborazioni LIUC-Università Cattaneo su dati CCAA Milano)

la metà (48,4%) localizzate nella provincia di Milano, seguita da Bergamo (10,2%) e Brescia (8,7%). A Pavia ha sede il 2,8% delle imprese.

La concentrazione nei centri urbani, o nelle immediate vicinanze, delle sedi direzionali (headquarter) è giustificata dalla vicinanza alle funzioni finanziarie, bancarie, assicurative e legali, piuttosto che a quelle più strettamente legate allo stoccaggio e alla movimentazione delle merci. Come illustrato in precedenza,

3. Alcune conclusioni

Parzialmente decentrata rispetto ai principali assi di sviluppo industriale e logistico, Pavia ha trovato nel tempo una propria collocazione nel sistema logistico lombardo e del Nord Italia, in questo favorita dalla vicinanza al Sistema Milano, dalla disponibilità di aree con prezzi competitivi, da una buona infrastrutturazione autostradale (A4, A7, A26).

Una risorsa logistica importante, che non ha trovato origine nella domanda espressa dal territorio, quanto dalle scelte localizzative dei grandi player della logistica insediatisi nella provincia. Pavia infatti, non si caratterizza, per quanto riguarda il settore in esame, come "sede di comando", ma come luogo privilegiato delle attività operative (magazzini).

Queste si sono nel tempo gradualmente sviluppate lungo gli assi autostradali che l'attraversano, con una predilezione per la A7 e la A21 che portano, l'una verso Milano, l'altra verso Piacenza e da lì verso Brescia, o Bologna. Localizzazioni strategiche, tenendo presente che il nuovo triangolo industriale italiano ha come vertici Milano, Bologna, Padova/Treviso.

Ma l'area pavese può trovare ulteriori motivi di crescita in virtù della sua posizione baricentrica tra Milano e Genova, quest'ultima oggetto di un importante investimento infrastrutturale quale il Terzo valico e collegate dai due assi autostradali A7 e A26.

Dal potenziamento dell'asse Genova-Rotterdam ne potrebbe trarre importanti benefici l'Interporto di Mortara, sia sul piano delle attività ferroviarie intermodali, sia di quelle logistiche in senso stretto.

Da quest'ultimo punto di vista, l'Interporto è tuttora penalizzato da un'infrastrutturazione stradale non adeguata, in particolare verso le autostrade A7, A4 e A26.

Considerando che la prospettata autostrada Broni-Pavia-Mortara difficilmente vedrà la luce per le forti opposizioni sul territorio, si potrebbe optare per soluzioni meno "invasive", che potrebbero garantire comunque una buona connettività all'Interporto, quali ad esempio:

- costruzione ex-novo, o adeguamento delle attuali strade extraurbane alla tipologia tecnica di strada extraurbana di tipo B (doppie carreggiate indipendenti e/o separate a doppia corsia di marcia) per collegamenti con l'A4 e/o l'A7;
- in via subordinata, potenziamento della viabilità attuale con interventi puntuali sui colli di bottiglia.

Ad esempio:

- sulla direttrice (SP596) Mortara-Groppello Cairoli (A7), prevedere una tangenziale per by-passare l'abitato di Garlasco;
- sulla direttrice (SP211) Mortara-Novara prevedere interventi sui nodi critici rappresentati dall'attraversamento dei paesi.

Interventi di questo tipo oltre a presentare un costo realizzativo più contenuto rispetto alla costruzione ex-novo, dovrebbero incontrare maggiore favore sul territorio, riducendo la pressione del traffico pesante di attraversamento nei centri urbani.

- Sulle direttrici verso l'A26, la sistemazione dei ponti di attraversamento del fiume Agogna, in particolare quelli:
 - di Castel d'Agogna, attualmente limitato ai mezzi di portata fino a 22 t, che esclude pertanto i mezzi pesanti utilizzati nel trasporto intermodale di container e casse mobili;
 - di Ceretto, l'attraversamento è attualmente consentito ai mezzi pesanti solo a senso unico da ovest verso est;
 - di Nicorvo, è stato riaperto al traffico dei mezzi pesanti a senso unico da est verso ovest, ma l'attraversamento di piccoli centri urbani e le limitazioni della carreggiata stradale sono causa di frequenti interruzioni e divieti di transito. queste ultime si localizzano invece di preferenza, lungo i grandi assi viari, o in prossimità dei principali nodi di traffico (aeroporti, terminal intermodali, ecc.). Questo è ciò che è accaduto nella Provincia di Pavia, povera di centri direzionali della logistica, ma ricca di impianti di stoccaggio e distribuzione.

MOBILITÀ PASSEGGERI: SCENARI E TENDENZE FUTURE DI MOBILITÀ

di Patrizia Malgieri

TRT
Trasporti e Territorio

Introduzione

Numerosi possono essere i modi per descrivere e interpretare le dinamiche delle relazioni tra Milano e Pavia. Qui, con una certa dose di semplificazione, si è ritenuto di fare alcuni passaggi a partire dalle condizioni di accessibilità ai due poli, per verificare il grado di integrazione di infrastrutture e servizi, per passare successivamente ad evidenziare gli elementi di un possibile scenario evolutivo, ponendo qualche elemento di riflessione su come le due realtà urbane possano trarre mutuo vantaggio.

1. Accessibilità ai poli urbani

La mobilità delle persone e le condizioni di accessibilità ai due poli urbani sono garantite da un articolato sistema di infrastrutture e da una buona dotazione di servizi alla mobilità collettiva sia ferroviaria che su gomma.

Sul piano infrastrutturale i due poli godono della connessione ferroviaria Milano-Genova, passante per Pavia, dal collegamento autostradale Milano-Genova (A7) e dall'itinerario viario dalla Strada Statale 35 dei Giovi, che correndo parallelo al Naviglio Pavese, mette in diretta connessione le aree centrali delle due città.

Presenze forti che segnano la continuità con il passato; come nel caso del Naviglio Pavese, la via d'acqua che dal 1814 unisce le due città ed è tutt'oggi

uno dei segni più interessanti del paesaggio del territorio del sud Milano. Il Naviglio Pavese nasce come canale navigabile che univa Milano a Pavia partendo dalla Darsena di Porta Ticinese a Milano per sfociare nel Ticino a Pavia (cosiddetta area del Confluente) seguendo l'andamento della antica 'via postale'. Anche se la sua origine, come canale irriguo a servizio del castello di Pavia, è assai precedente (1359). Il Naviglio Pavese ha una lunghezza di 33,1 km e una larghezza di circa 10,8 m, il sistema delle chiuse idrauliche ne permetteva la navigazione in entrambe le direzioni. Grazie infatti alle 12 conche le imbarcazioni riuscivano a entrare a Milano superando il dislivello di 56 metri tra la darsena di porta Ticinese e il Ticino.

Gli argini del Naviglio Pavese sono il collegamento ciclabile tra i due poli. L'itinerario, parte dalla Darsena di Milano e dopo poco più di 30 km, facilmente percorribili da tutte le categorie di ciclisti, perché pianeggianti e sicuri, si raggiunge Pavia, passando per la sua Certosa.

Altrettanto rilevante è l'offerta dei servizi alla mobilità tra i poli. In questo ambito al Servizio Ferroviario Regionale ed in particolare alla linea suburbana S13 (Milano Bovisa Politecnico-Pavia attraverso il Passante Ferroviario), è assegnata la funzione di collegamento portante. Mentre, al servizio TPL (Trasporto Pubblico Locale) su gomma è affidata la copertura territoriale dell'offerta di trasporto. Come si avrà modo di commentare nei successivi paragrafi, i principali cambiamenti sono intervenuti proprio sul fronte dei servizi alla mobilità. In primo luogo attraverso il potenziamento dell'offerta di trasporto ferroviario. La Linea suburbana S13 si somma infatti ai collegamenti di lunga percorrenza garantiti sulla relazione Milano-Pavia-Genova, intensificando l'offerta di treni/giorno e dando una risposta alla domanda di mobilità per lavoro e studio, garantendo il suo inserimento nell'ambito del sistema di tariffazione regionale dedicato all'utenza sistematica. In secondo luogo, attraverso l'integrazione di servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) di Pavia e della sua provincia, nell'Agenzia TPL di Milano, Monza Brianza, Pavia e Lodi¹. L'ambito territoriale di competenza dell'Agenzia TPL presenta caratteristiche assai differenti in cui sono presenti territori densamente abitati, attrattivi e dotati dei più elevati indici di infrastrutturazione (cfr. Città metropolitana, Monza e la sua provincia), città di

¹ Le Agenzie TPL sono istituite dalla L.r. del 4 aprile 2012, n. 6 e hanno funzioni di pianificazione-programmazione-regolazione dei servizi, nonché di stabilire il sistema di tariffazione integrato del bacino, monitorare e finanziare l'offerta di servizi di trasporto pubblico su gomma individuati nell'ambito del proprio Piano di bacino.

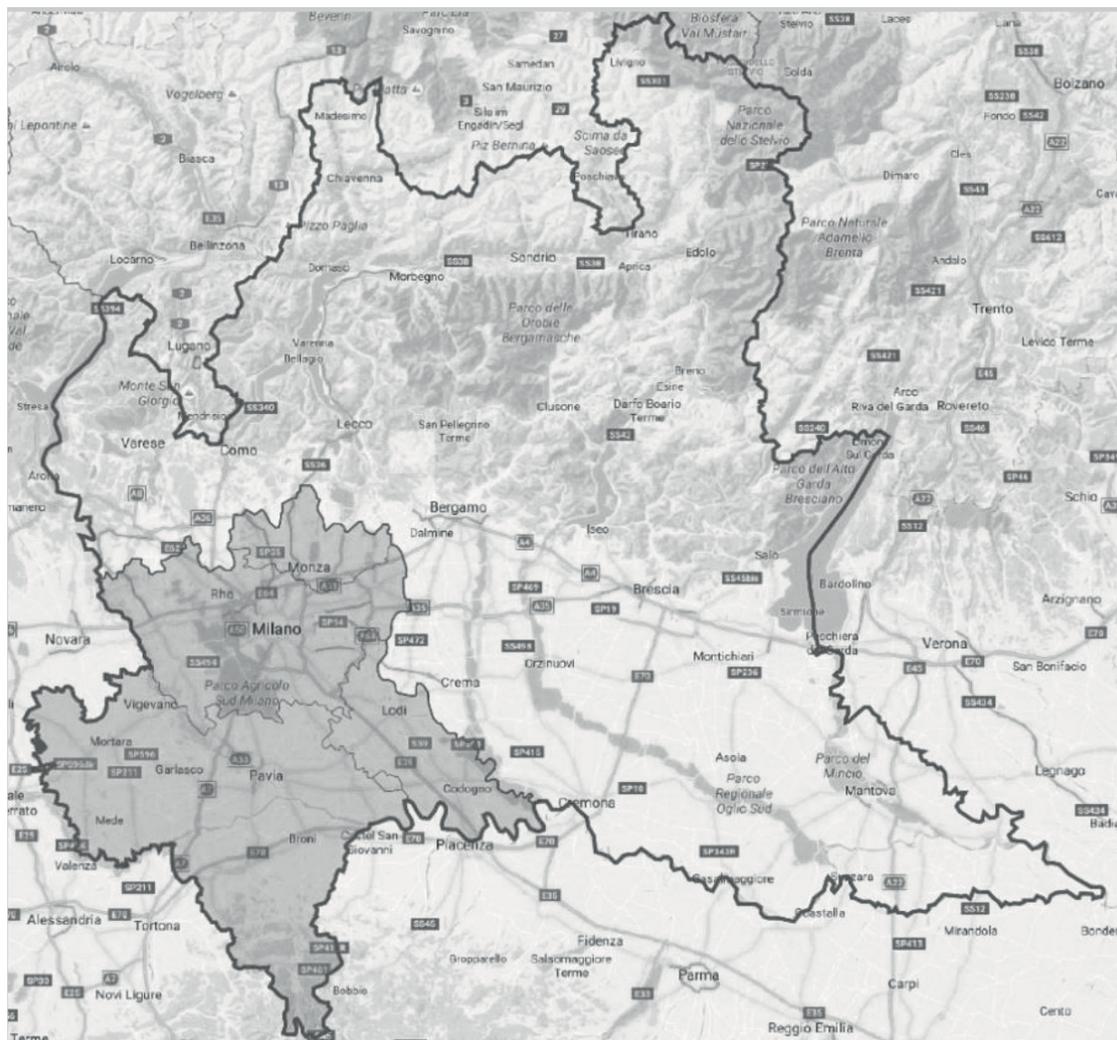


Fig. 1 Agenzia Tpl Mi-MB-PV-LO, ambito territoriale di competenza

medie dimensioni come Pavia e Lodi, aree a bassa densità abitativa come gli ambiti collinari e rurali delle province meridionali della regione (Pavia e Lodi).

La nuova offerta dei servizi automobilistici, esito della procedura di gara di recente conclusa, prevede infatti che dal prossimo autunno (2018) il servizio di trasporto pubblico locale tra i due capoluoghi sia completato dalle cosiddette linee Express (collegamento autostradale) e dalle linee di forza, il cui percorso si sviluppa attraversando il territorio provinciale di Pavia, passando per Siziano e Vidigulfo ed entrando a Milano (Opera) dalla direttrice della SS412 della val Tidone.

2. Indicazioni sulla domanda di mobilità

Dal punto di vista della domanda di mobilità della popolazione la rilevanza

delle relazioni tra i due poli urbani emerge con tutta evidenza considerando il peso degli spostamenti di scambio tra Pavia e la Città Metropolitana di Milano. Il pendolarismo per motivi di lavoro e studio evidenzia la polarizzazione degli spostamenti extraurbani generati dalla città di Pavia in direzione di Milano. Dei circa 10 mila spostamenti giorno per motivi sistematici extraurbani generati da Pavia, la città di Milano ne attrae ben il 36%. L'informazione è ben sintetizzata nella rappresentazione delle linee di desiderio degli spostamenti sistematici/giorno riprodotta nella figura seguente.

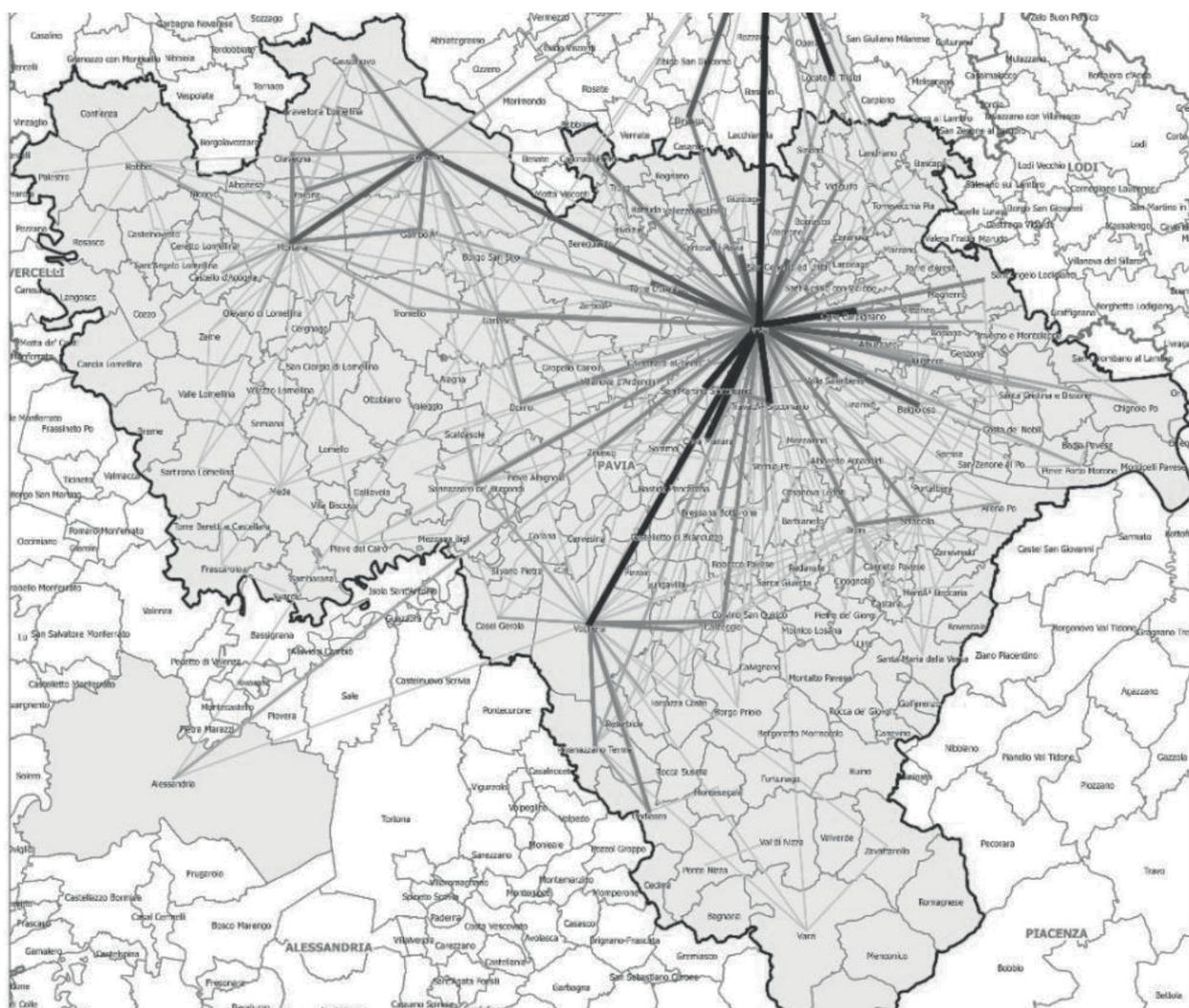


Fig. 2 Linee di desiderio: spostamenti sistematici giorni, tutti i modi (Fonte: Istat, 2011)

Sarebbe riduttivo rappresentare lo scambio tra le due città considerando i soli spostamenti di tipo sistematici, anche se rilevanti per dimensione e per la loro ripetitività. Le relazioni di scambio tra le due città sono infatti assai più articolate e richiedono di tenere in conto degli spostamenti occasionali, erratici, generati

dalle differenti popolazioni urbane.

Pavia, come è noto, concentra attività e funzioni di rango superiore, che si confrontano con strutture di livello internazionale e tra queste il sistema dell'alta formazione e della ricerca, i centri di cura e ricerca. A questi vanno sommate le presenze storiche e naturalistiche delle due città che attraggono spostamenti di carattere ludico ricreativo.

Passando dalla individuazione della domanda di mobilità alle modalità del suo soddisfacimento, i recenti strumenti di pianificazione del Comune di Pavia PGT (2013)² e PUMS (2016)³ forniscono alcune indicazioni utili alla comprensione delle dinamiche della mobilità urbana e di scambio con il territorio provinciale e della Città metropolitana di Milano.

2.1 La mobilità dei pavesi in sintesi

La valenza territoriale degli spostamenti ha una chiara influenza sulle scelte modali. L'auto infatti copre una quota modale del 54% per gli spostamenti con origine e destinazione interna all'area urbana di Pavia e del 70% per gli spostamenti di scambio tra la città e il resto del territorio provinciale.

Di contro, il trasporto collettivo mostra un'attrattività maggiore negli spostamenti in ingresso (19%) rispetto a quelli interni (11%) e in uscita (8% di quelli diretti nel territorio provinciale).

Il trasporto pubblico raggiunge il suo massimo impiego (50% circa) nelle relazioni con Milano, ove concorrono sia le politiche di offerta dei servizi (intensità, cadenzamento, regolarità dei servizi) che quelle di disincentivazione all'uso dell'auto messe in atto nella realtà milanese.

I mezzi non motorizzati, come ovvio, hanno un ruolo particolarmente rilevante negli spostamenti interni (vicino al 30%). Considerando la ripartizione modale per i diversi motivi di viaggio per gli spostamenti interni alla città:

l'auto privata è utilizzata per il 55-60% dei viaggi per motivi di lavoro, sistemici ed operativi; il trasporto pubblico è la modalità di trasporto più usata per motivi di studio (scuola e università), con un valore pari al 28%; la mobilità ciclistica riporta valori percentuali sostanzialmente costanti per i diversi motivi di viaggio, tra il 15 e il 20%.

Ulteriore elemento di comprensione delle caratteristiche della domanda di

² Comune di Pavia, Piano di Governo del Territorio, Documento di Piano, Relazione delibera CC n. 33 del 15/7/2013

³ Comune di Pavia, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Relazione, 2016, comune.pv.it/site/home/dai-settori-e-servizi/settore-mobilita-sport-e-tutela-del-territorio/servizio-mobilita/p.u.m.s..html

mobilità è dato dalle interessanti informazioni sulle abitudini e sull'uso dei modi di trasporto desumibili da due indagini campionarie, una rivolta ai familiari dei bambini che frequentano le scuole dell'obbligo del Comune di Pavia e l'altra agli studenti universitari.

Per i genitori dei bimbi delle scuole dell'obbligo il modo prevalente per muoversi in città è rappresentato dall'auto con il 92,4% del campione con una chiara sistematicità nel suo impiego. Altrettanto significativo è l'uso della bicicletta, circa il 40% degli intervistati dichiara di farvi ricorso con una certa sistematicità. Il trasporto pubblico urbano presenta una ridotta attrattività.

L'indagine rivolta agli studenti universitari evidenzia come i soggetti non residenti o quelli residenti in circoscrizioni periferiche dipendano maggiormente dall'uso del mezzo privato e, parallelamente, facciano minor ricorso ai "mezzi ecologici" (piedi, bici, autobus). Chi risiede al di fuori città ha molta meno probabilità di spostarsi con modalità sostenibili (bici, trasporto pubblico) rispetto a coloro che abitano nell'area urbana centrale.

3. Uno scenario in evoluzione

Si è detto più sopra delle connessioni con la città di Milano ed in particolare si è fatto riferimento al sistema della viabilità (autostrada A7 e del collegamento di rango inferiore della SS 35 dei Giovi) e a quello ferroviario Milano-Pavia-Genova. E' proprio il sistema ferroviario che ha introdotto il più rilevante cambiamento nelle condizioni di accessibilità della città di Pavia al resto della regione. Dal 2011 Pavia è uno dei nodi del servizio ferroviario suburbano della rete TRENORD. Con l'esercizio della Linea S13 da Pavia a Milano Bovisa

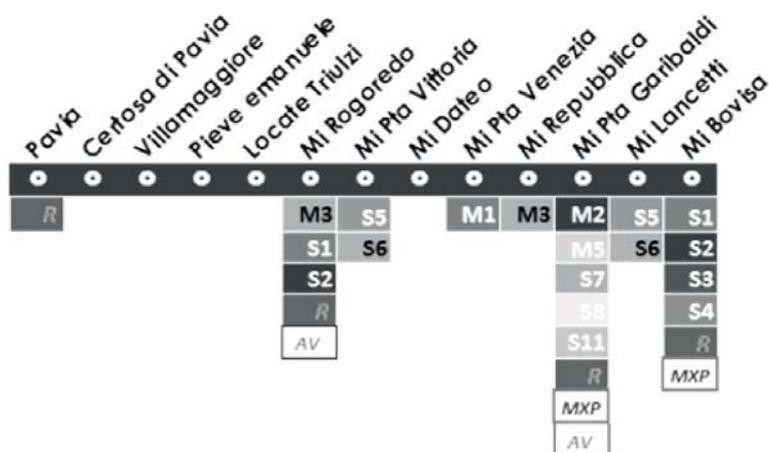


Fig. 3 Grafo linea S13 Pavia - Milano Bovisa (Fonte: trenord.it)

(un treno ogni 30') e il suo instradamento nel passante ferroviario di Milano, Pavia si mette in relazione non solo con Milano, ma con Malpensa e con i nodi del policentrismo lombardo serviti dalle linee suburbane. Da Rogoredo, i treni si immettono nel passante ferroviario di Milano, intercettando così tutte e tre le linee metropolitane di Milano ed effettuano in tutto 7 fermate urbane fino ad attestarsi a Milano Bovisa, sulla rete FerrovieNord (figura 3).

Altro elemento di novità è rappresentato dal mutato scenario nella governance del trasporto pubblico locale (urbano ed extraurbano) derivante dall'istituzione dell'Agenzia TPL MI-MB-PV-LO.

La Provincia e il Comune di Pavia, nel 2016 ancora enti gestori dei servizi TPL extraurbani e urbani, hanno avviato la procedura di gara per l'affidamento dei servizi, procedura che si è di recente conclusa. Allo stato attuale Agenzia sta completando le attività formali per la stipula del contratto di servizio con l'impresa affidataria sulla base dell'esito della gara, come anticipato la nuova offerta di trasporto è prevista entrare in esercizio nell'autunno 2018 con la stipula da parte di agenzia del contratto di servizio con il nuovo gestore affidatario dei servizi TPL per la città e per la provincia.

Infine, sul piano della pianificazione e regolazione dei servizi alla mobilità (TPL) la stretta integrazione tra i due sistemi territoriali risulta evidente, considerando la composizione dell'Agenzia del Trasporto Pubblico Locale di Milano, Monza Brianza, Pavia e Lodi.

Infatti, se Pavia ha anticipato la definizione del programma dei servizi e le procedure di affidamento rispetto agli altri sub bacini dell'Agenzia, parimenti agli altri ambiti entrerà a far parte del sistema tariffario integrato dell'intero bacino (STIB) e seguirà gli aspetti di integrazione funzionale e oraria dei servizi di collegamento con Milano.

Carta di identità - Agenzia TPL Milano-Monza Brianza-Lodi-Pavia

L'Agenzia concentra il 48% della popolazione lombarda che, con i suoi più di 4,9 milioni di abitanti, si confronta con le regioni più popolate del paese⁴.

L'ambito territoriale di competenza dell'Agenzia TPL presenta caratteristiche assai differenti in cui sono presenti territori densamente abitati, attrattivi e dotati dei più elevati indici di infrastrutturazione (cfr. Città metropolitana, Monza e la sua provincia), città di medie dimensioni come Pavia e Lodi, aree a bassa densità abitativa come gli ambiti collinari e rurali delle province meridionali della regione (Pavia e Lodi). Dal punto di vista dei servizi, l'offerta di trasporto è di

4 Dal Piemonte al Veneto, all'Emilia Romagna, alla Toscana e così via.

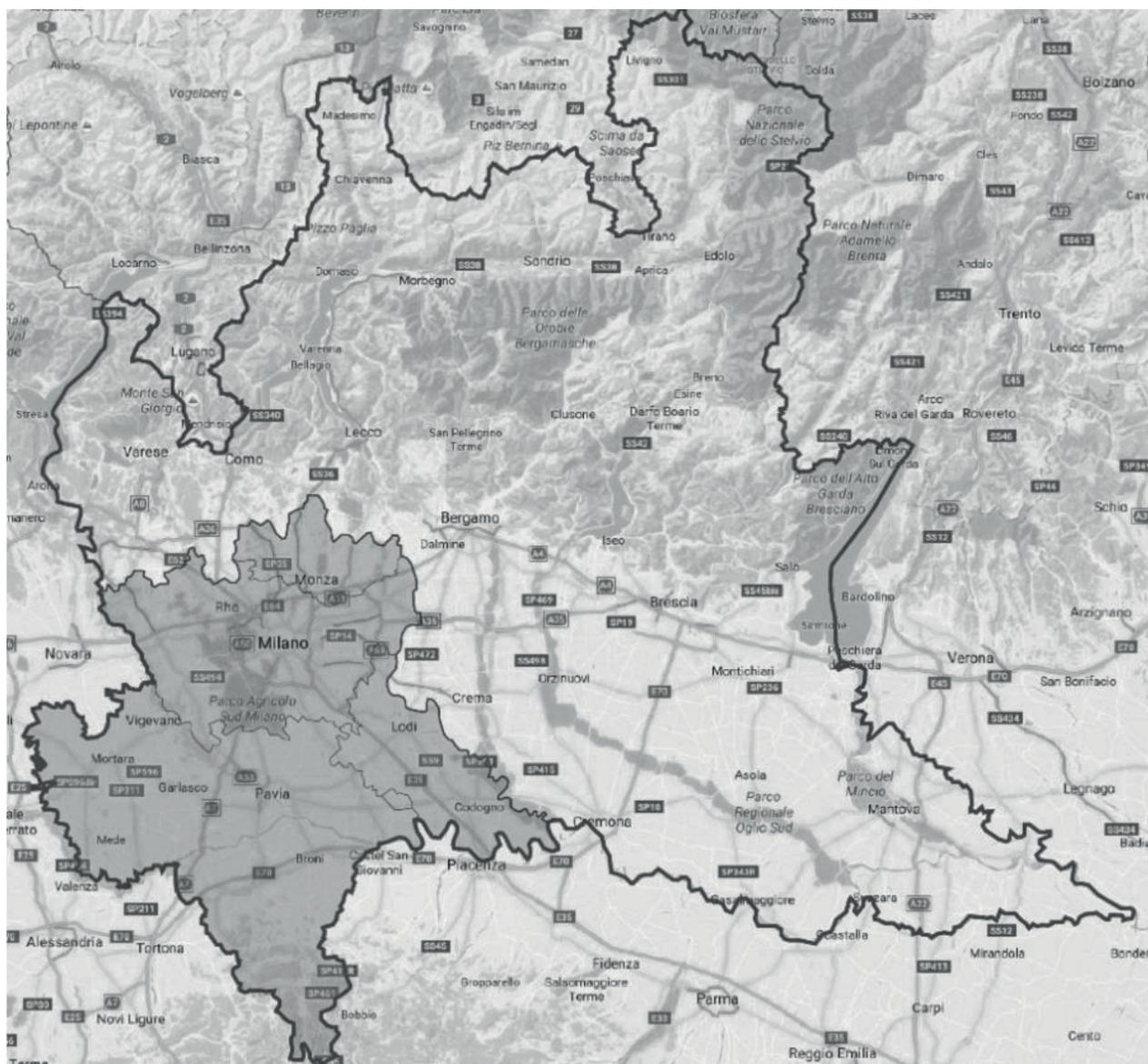


Fig. 4 Agenzia Tpl Mi-MB-PVLO, ambito territoriale di competenza

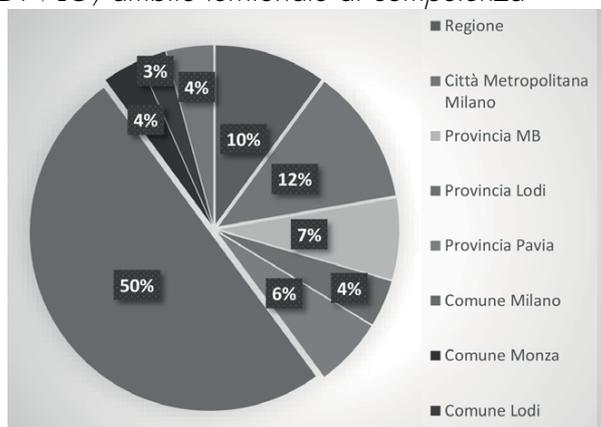


Fig. 5 Ripartizione delle quote societarie dell'Agenzia TPL (Fonte: Statuto Agenzia TPL)

Ambito	Vett*km convenzionali/anno	V%
Citta Metropolitana	18.756.588	9,4
Milano	150.325.380	75,3
Provincia Monza Brianza	7.916.502	4,0
Monza	2.573.366	1,3
Provincia di Lodi	6.746.874	3,4
Lodi	470.425	0,2
Provincia di Pavia	9.732.360	4,9
Pavia	3.223.107	1,5
Totale	199.744.602	100,0

Tabella 1 Agenzia TPL offerta di servizi di trasporto pubblico su gomma (vett*km convenzionali/anno) (Fonte: Agenzia TPL 2^ Conferenza del trasporto pubblico locale, Milano Palazzo Reale, 7 maggio 2018)

circa 200 milioni di vetture*km convenzionali/anno, di cui più di 13 milioni/anno sono relative a Pavia ed alla sua provincia. Nel suo insieme l'Agenzia gestisce 967 M€/anno di risorse destinate all'erogazione del servizio, di cui 507 €/M/anno (pari al 52,5%) sono rappresentati di contributi pubblici.

4. Quale scenario per la mobilità urbana

L'impegno dell'Amministrazione di Pavia a favore di un modello di mobilità a minor impatto ambientale è sostenuto dalla messa in campo di strumenti di pianificazione territoriale e della mobilità (PGT, 2013- Proposta di Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, 2016) che si pongono come elementi cardine dell'innovazione delle politiche della mobilità a scala urbana.

Il primo fattore promuove un nuovo paradigma della mobilità urbana che intende coniugare: accessibilità e qualità degli spazi urbani, ciclabilità, pedonalità e messa in sicurezza degli spostamenti. Dal 2016 Pavia, fa parte della rete nazionale delle città 30 e Lode, a cui aderiscono numerose realtà urbane. La ciclabilità diffusa, la pedonalità e la riappropriazione dello spazio pubblico attraverso interventi di riqualificazione delle vie e delle piazze sono riconosciuti come elementi cardine per riportare la mobilità in un alveo di sostenibilità nelle città di medie dimensioni maggiormente esposte all'uso

intensivo dell'auto anche per gli spostamenti brevi⁵.

Alla ciclabilità il PGT di Pavia dedica particolare attenzione, proponendo il completamento della maglia ciclabile e l'inserimento di un itinerario ad anello (tangenziale verde) allo scopo di mettere in connessione i principali poli della città: Arsenale, Policlinico, nuova fermata ferroviaria (vedi oltre), Parco della Vernavola.

Il secondo fattore è correlato alla necessità di riqualificare il trasporto pubblico urbano rendendolo più attrattivo e competitivo rispetto all'auto propria. La gara del servizio di trasporto pubblico locale di cui si è detto più sopra e di recente conclusa è stata individuata dall'amministrazione come un'opportunità per il ridisegno della rete dei servizi TPL, favorendo relazioni dirette e veloci tra l'area centrale urbana e le polarità esterne e per avviare un piano di rinnovo della flotta del trasporto collettivo. In questa direzione si muove anche la previsione di una nuova fermata ferroviaria proposta dal PGT⁶ e dal PUMS⁷ in prossimità del Policlinico San Matteo, garantendo in tal modo la connessione diretta tra Milano, il territorio regionale e le strutture universitarie e di ricerca di Pavia.

Il terzo fattore è legato alla promozione di misure virtuose di mobility management a favore degli spostamenti casa-scuola e casa-lavoro. In questo ambito rientra il nuovo impulso dato dall'amministrazione locale alla promozione e attuazione di progetti di mobilità sostenibile rivolti alle scuole (ad esempio il più recente progetto pedibus co-finanziato dalla Regione Lombardia) o ancora le agevolazioni tariffarie destinate agli studenti universitari che utilizzano il trasporto pubblico. Le misure soft, specialmente quelle che hanno come target le giovani generazioni, hanno l'obiettivo di promuovere, attraverso esempi concreti, le buone pratiche della mobilità, stimolando i gruppi familiari ad intraprendere comportamenti virtuosi nel soddisfare la domanda di mobilità legata agli spostamenti quotidiani.

Come si richiamava più sopra, l'insieme di questo impianto è sostenuto dagli strumenti di pianificazione – programmazione di ambito urbano, percorso avviato già con la precedente amministrazione come nel caso del PGT e proseguito con l'amministrazione in carica anche attraverso la volontà di dare

⁵ Si veda a tale riguardo l'indagine Isfort Audimob da dove risulta che la quota modale dell'auto presenta i valori più elevati proprio nelle realtà urbane medio-piccole con valori che si approssimano all'80%. Cfr. isfort.it

⁶ Comune di Pavia, Piano di Governo del Territorio, Relazione di Piano, 2013.

⁷ Comune di Pavia, Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, Proposta preliminare di piano, delibera GC 1 dicembre 2016.

corso alla redazione del PUMS. La necessità di rafforzare l'integrazione degli strumenti di pianificazione è stata di recente alla base della partecipazione di Pavia al Progetto Horizon 2020 SIMPLA (Sustainable Integrated Multi-sector PLAnning), il cui scopo è di procedere all'armonizzazione delle azioni di sostenibilità previste dai due strumenti strategici riferiti alla mobilità (PUMS) e all'ambiente (PAES). Pavia insieme ad altre 12 realtà italiane ed europee (Spagna, Austria, Croazia, Romania e Bulgaria) dovrà, nell'arco dei prossimi mesi, individuare le misure capaci di conseguire i target di riduzione delle emissioni di gas climalteranti (CO₂ eq.), di risanamento della qualità dell'aria e di riduzione dei consumi di combustibili fossili. Obiettivo finale dell'amministrazione è duplice: da una parte l'utilizzo più efficace delle risorse disponibili e, dall'altra lo sviluppo di una città più vivibile e accogliente, meno inquinata e con più spazi verdi per i cittadini.

Indubbiamente la città ha intrapreso un percorso di confronto con le altre realtà territoriali impegnate nell'affermare l'urgenza di un cambio di paradigma del modello di mobilità. La partecipazione della città alle reti della mobilità nuova, il suo coinvolgimento nei progetti europei riferiti alla mobilità, a partire dal progetto europeo BUMP⁸, che ha consentito di essere tra le prime città in Lombardia ad aver avviato un processo di redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile anche se non concluso, sono indubbi segnali di un'attenzione crescente verso un nuovo approccio alle tematiche della mobilità. Il percorso è avviato, ma richiede un maggiore impulso, attivando con più vigore misure volte ad innovare sia i servizi che gli strumenti a sostegno di modelli di mobilità capaci di ridurre in modo significativo la dipendenza dall'uso dell'auto, ciò vale soprattutto negli spostamenti urbani, ma non solo. Già ora le pratiche di mobilità ci danno conto dei buoni risultati raggiunti e della loro possibile replicabilità.

Come si richiamava più sopra, prendendo ad esempio la mobilità di scambio tra Pavia e Milano si è evidenziato come questa sia soddisfatta per il 50% dal trasporto collettivo. Il risultato è il frutto della messa in atto di un mix di azioni in cui giocano almeno tre elementi:

- un'offerta di trasporto ferroviario competitiva rispetto all'auto propria, (cadenzamento e velocizzazione del servizio ferroviario regionale ottenuto attraverso l'introduzione della linea S13);

8 EU Project Boosting Urban Mobility Plans, bump-mobility.eu/en/home.aspx



- la presenza nell'area urbana di Milano di misure che disincentivano l'uso dell'auto per gli spostamenti interni, si pensi al sistema di tariffazione degli accessi (Area C), ma anche più semplicemente alla limitata disponibilità degli spazi di sosta ed alla loro tariffazione;
- l'impulso dato in questi ultimi anni alla diffusione dei servizi in sharing (bike e car), con effetti sia sulla riduzione del tasso di motorizzazione, disaccoppiando l'uso del veicolo dalla sua proprietà, che sulla possibilità di soddisfare gli spostamenti delle differenti popolazioni urbane, garantendo di soddisfare anche l'ultimo miglio della catena dello spostamento.

Dal punto di vista del sistema della mobilità Pavia ha condizioni indubbiamente favorevoli allo sviluppo di un modello di mobilità sostenibile. Il suo essere una città di medie dimensioni e compatta, con limitati vincoli orografici, sono tutti fattori che ne fanno una città vocata alla mobilità dolce ed alla ciclo-pedonalità.

Al tempo stesso la dimensione demografica della città (72.600 ab/2017) unita alle vocazioni e specializzazioni ne fanno un polo urbano attrattore di flussi di

mobilità differenziati.

“Pavia è dunque anche una città dei ‘flussi’, un insieme di luoghi identitari fortemente strutturati su cui insistono soggetti esterni’, non residenti in senso stretto ma che si potrebbero definire ‘residenti temporanei’, popolazioni con differenti mappe mentali, spesso più settoriali e meno radicate nella memoria, e che si connotano per un rapporto con il territorio tutto giocato intorno ad una variabile fondamentale: l’accessibilità....La città dei “flussi” delle ‘popolazioni temporanee’, quelle degli studenti, sia delle scuole superiori (che per ben il 75% abitano fuori Pavia) che dell’università (provenienti anche da altre città lombarde o da altre regioni), quella dei lavoratori residenti nella cintura periurbana o nell’hinterland, utenti dei numerosi sportelli pubblici, degli esercizi commerciali, delle scuole e degli asili nido per quanto riguarda i figli più piccoli. E naturalmente, e non da ultimo, è la città dei flussi migratori, ovvero delle nuove

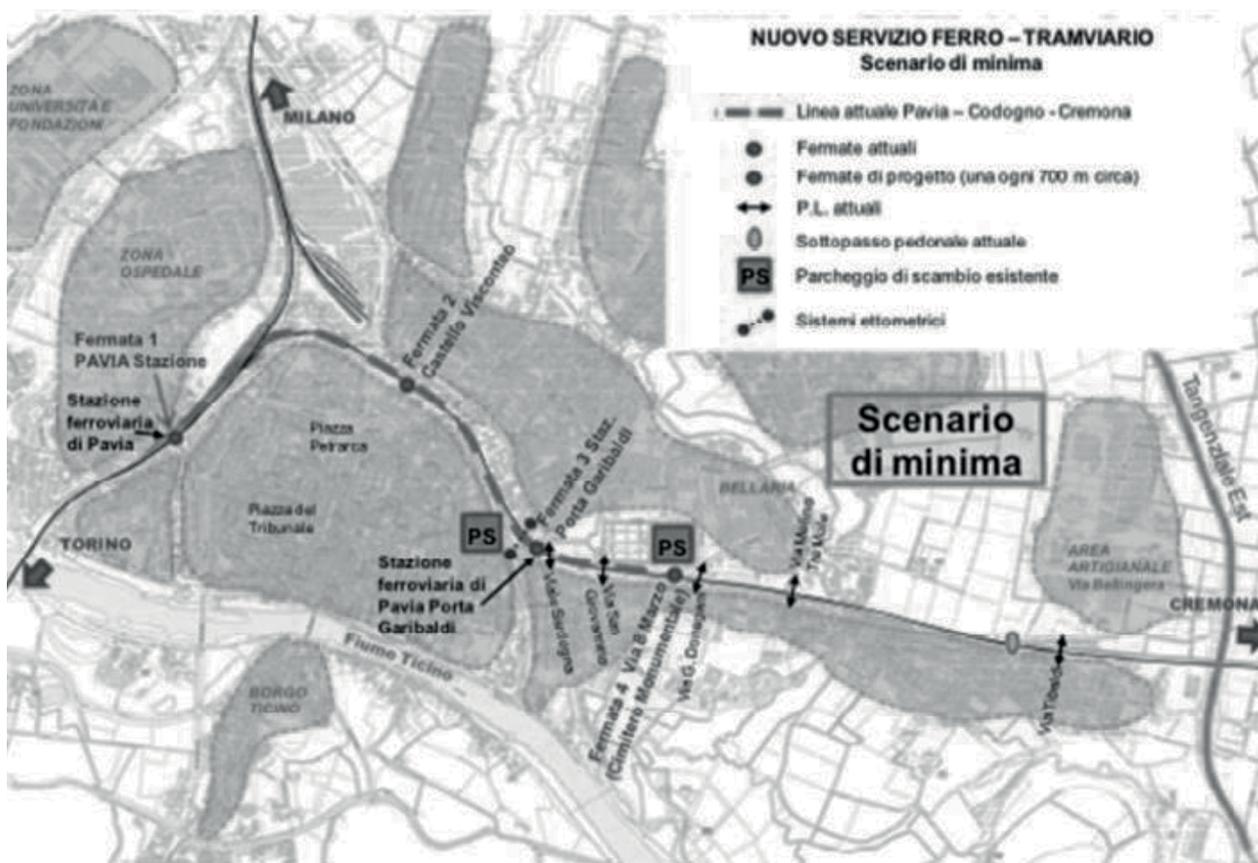


Fig. 6 PUMS proposta di piano scenario minima (Fonte: comune.pv.it/site/home/dai-settori-e-servizi/settore-mobilita-sport-e-tutela-del-territorio/servizio-mobilita/p.u.m.s..html)

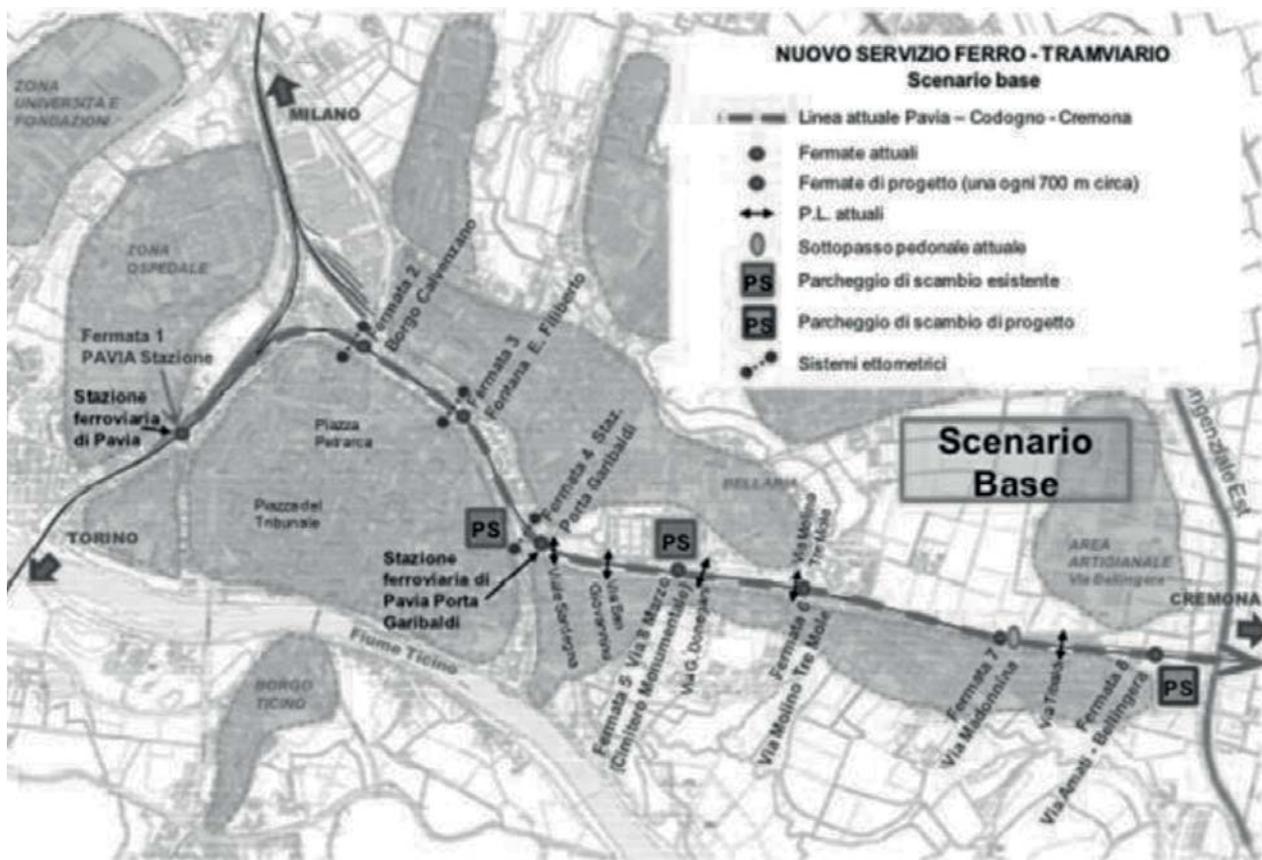


Fig. 7 PUMS proposta di piano scenario di base (Fonte: comune.pv.it/site/home/dai-settori-e-servizi/settore-mobilita-sport-e-tutela-del-territorio/servizio-mobilita/p.u.m.s..html)

popolazioni straniere in ingresso temporaneo o definitivo nella città, portatrici di tempi di vita e di modalità di lettura del territorio spesso radicalmente differenti da quelle locali. Ma la città dei "flussi" è anche quella degli spostamenti intra-urbani che riproducono tra periferie e centro storico dinamiche analoghe a quelle di più ampia scala".⁹

Proprio essere una città plurale dal punto di vista della domanda di mobilità apre alla necessità di superare il modello duale del sistema del trasporto: auto propria vs trasporto pubblico, per promuovere una articolata offerta di trasporto capace di intercettare i differenti segmenti della domanda di mobilità.

Ancora debole appare la proposta che la città, nei suoi strumenti di pianificazione anche recenti, riserva ai temi dell'innovazione delle politiche di mobilità. Questo è messo bene in evidenza dall'enfasi posta dai documenti

⁹ Comune di Pavia, PGT, Relazione di piano, 2013

preparatori del PUMS agli aspetti infrastrutturali a scapito di un impegno concreto a favore di misure di mobilità sostenibile che non siano ancillari e marginali rispetto al sistema della mobilità.

La proposta del piano si gioca su due scenari: di minima e base.¹⁰ Elemento portante degli scenari è il ruolo assegnato all'infrastruttura ferroviaria con un suo recupero come sistema di forza a servizio della mobilità urbana. Nello scenario di base all'attuale servizio ferroviario vengono aggiunte due nuove fermate, rispettivamente al Castello Visconteo e al Cimitero Monumentale, a servizio della tratta urbana della linea ferroviaria Pavia-Cremona e una sulla linea principale MI-PV-GE a servizio del Policlinico San Matteo. In questo modo in ambito urbano sarà presente una fermata ogni 700 m circa nel tratto di linea tra la Stazione ferroviaria e il Cimitero Maggiore.

Nello scenario di massima la proposta di intensificazione delle fermate ferroviarie comporta l'inserimento di sei nuovi nodi, sempre sulla relazione secondaria Pavia-Cremona. In tal modo, nell'area compresa tra la Stazione ferroviaria di Pavia e la Tangenziale EST, verrebbe mantenuto il distanziamento di una fermata ogni 700 m circa.

Alle politiche di sharing (car e bike) e all'innovazione il PUMS dedica scarsa attenzione, con opzioni che si limitano alla testimonianza. La proposta, infatti, è di incrementare la flotta di car sharing di sette unità distribuite in due postazioni; mentre per il bike sharing l'impegno previsto è di incrementare di sette possibili nuove postazioni la dotazione della città.

Infine, per quanto riguarda i veicoli a basso/nullo impatto la proposta del piano considera tre nuove postazioni di ricarica dei veicoli elettrici. E' noto da tempo che incentivare l'uso dei veicoli a basso o nullo impatto richiede la messa in campo di azioni ben più articolate capaci di intervenire sia con incentivi che con misure di regolazione ed ancora con azioni che integrano politiche urbane con quelle della mobilità.

Conclusioni

Più che trarre delle conclusioni sembra utile richiamare alcuni punti emersi nella costruzione di questa breve nota.

Per quanto attiene alla relazione con Milano le azioni messe in campo nell'ultimo decennio sembrano aver portato a buoni e interessanti risultati.

¹⁰ Delibera di Giunta Comunale del 1 dicembre 2016, Approvazione della Proposta preliminare di piano urbano della mobilità sostenibile ed indirizzi in merito a scenari ed obiettivi proposti.

L'elevata quota modale (pari al 50%) di spostamenti sistematici tra Pavia e Milano è soddisfatta dal trasporto collettivo.

Sempre su questo fronte, il riconoscimento di Pavia come parte integrante del sistema suburbano della metropoli lombarda è affermato, oltre che dall'inserimento della line S13 sulla relazione Milano-Bovisa-Pavia con cadenzamento del servizio ferroviario di un treno ogni 30', dall'integrazione dei servizi di Pavia e della sua provincia nell'ambito del bacino dell'Agenzia TPL. Questo porta con sé l'armonizzazione e l'integrazione dell'offerta di trasporto, ma soprattutto aspetto assai rilevante per affermare l'unitarietà dell'offerta di trasporto il suo inserimento nel Sistema di Tariffazione Integrato di Bacino (STIB). Spazi di miglioramento dei servizi sono come sempre necessari (miglioramento dei comfort di viaggio, regolarità e puntualità dei servizi, attenzione all'utenza e così via), ma l'elemento di novità è rappresentato proprio dal fatto che l'offerta di servizi alla mobilità è definita nell'ambito di una regia unica secondo criteri unitari e condivisi di pianificazione e programmazione dell'offerta dei servizi alla mobilità.

Più critico appare il modello di mobilità riferito agli spostamenti interni all'area urbana. Pavia ha indubbiamente buone potenzialità per orientare gli spostamenti con origine e destinazione interna verso i modi di trasporto a basso o nullo impatto. L'essere una città di medie dimensioni e compatta nella sua struttura, con un sistema di polarità ben definite nelle localizzazioni, sono tutti fattori che favoriscono gli spostamenti ciclabili e pedonali da un lato e la mobilità collettiva dall'altro.

Gli spostamenti ciclabili e pedonali sono indubbiamente il cardine delle relazioni nell'area più densa dal centro storico alla cerchia ferroviaria. La mobilità collettiva, a cui va data qualità soprattutto con riferimento ai nodi di interscambio principali (stazione e autostazione) rappresenta un fattore di forza sia nelle relazioni con il territorio più esterno (Provincia) che per quelle generate e attratte dalle polarità esterne alla cintura ferroviaria (Campus universitario, poli ospedalieri, ecc.).

Assai debole appare una proposta di intensificazione delle fermate ferroviarie urbane sulla linea Pavia-Cremona, dove la proposta del PUMS di un distanziamento di una fermata ogni 700 metri, secondo un modello di tramvia urbana non sembra essere adeguata alle dimensioni demografiche e territoriali della città. Più coerente appare il posizionamento di una fermata ferroviaria a servizio del Policlinico San Matteo e dell'intero comparto degli istituti di ricerca

e universitari.

Modesta appare infine l'attenzione a nuovi modelli e servizi alla mobilità in un comparto, quello del trasporto sottoposto ad interessanti sollecitazioni, che arrivano dal mondo delle tecnologie, dell'informazione, dell'industria dei materiali, dei veicoli, dei combustibili e così via. Qui il ruolo di integrazione e scambio con Milano, unito alla vocazione della città come polo dell'alta formazione, possono indubbiamente essere gli elementi catalizzatori di interessanti processi di innovazione con cui le politiche della pubblica amministrazione dovranno confrontarsi.

Il libro raccoglie i contributi del Documento d'Indagine presentato al Convegno "Per lo sviluppo del sistema Milano-Pavia" presentato dall'Università di Pavia il 26 Settembre 2018. Con questa iniziativa l'Università di Pavia ha voluto presentare un quadro del sistema che unisce Pavia e Milano per evidenziare le dinamiche in atto e individuare possibili azioni sinergiche tra i due territori attraverso il coinvolgimento delle istituzioni che vi operano. La prossimità territoriale tra i due capoluoghi e le rispettive peculiarità, la più importante area metropolitana d'Italia fortemente competitiva in ambito internazionale la prima, un importante contesto storico, paesaggistico e culturale la seconda, con alcuni ambiti di eccellenza presenti in entrambe le città come le Università e gli Ospedali, rendono necessaria una riflessione approfondita che possa portare a determinazioni istituzionali capaci di innescare nuove opportunità di crescita e sviluppo comune. Definire una ricognizione del sistema Pavia e Milano da diversi punti di vista tra cui l'identità urbana, la vocazione economica, la residenzialità, la logistica e la mobilità, rappresenta un primo fondamentale passo per invitare i più importanti attori che agiscono sul territorio ad intraprendere iniziative congiunte per dare maggior impulso allo sviluppo di questa importante regione urbana.