

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/329969354>

PER LO SVILUPPO DI UN SISTEMA MILANO-PAVIA con il contributo di con il supporto di

Conference Paper · December 2018

CITATIONS

0

READS

69

2 authors:



Alberta Andreotti

Università degli Studi di Milano-Bicocca

84 PUBLICATIONS 576 CITATIONS

SEE PROFILE



Simone Caiello

Università degli Studi di Milano-Bicocca

5 PUBLICATIONS 6 CITATIONS

SEE PROFILE

Some of the authors of this publication are also working on these related projects:



Ps2Share: Participation, Privacy and Power in the Sharing Economy [View project](#)



CALL FOR PAPERS - Convegno SISEC 2020 - Sessione n. 3: Il lavoro degli street level bureaucrats tra discrezionalità, controllo e pressioni dal basso (coordinatori: Alberta Andreotti e Diego Coletto, Università degli studi di Milano-Bicocca) [View project](#)



UNIVERSITÀ
DI PAVIA

PER LO SVILUPPO DI UN SISTEMA MILANO - PAVIA

Sintesi del Documento d'Indagine



con il contributo di



FONDAZIONE
BANCA DEL MONTE
DI LOMBARDIA

con il supporto di



AIM Associazione
Interessi
Metropolitani

Il Dossier contiene la sintesi del Documento d'Indagine
presentato al Convegno "Per lo sviluppo del sistema
Milano-Pavia" il 26 Settembre 2018

Convegno promosso dal
 Rettore dell'Università di Pavia Prof. Fabio Rugge

a cura di
Carlo Berizzi
Paolo Perulli

con il contributo di
Fondazione della Banca del Monte di Lombardia

con il supporto di
AIM, Associazione Interessi Metropolitani

Progetto grafico
Sonia Luisi
AML, Architectural Maker Lab
www.unipv.it/aml

Università degli Studi di Pavia
Strada Nuova, 65 - PAVIA
www.unipv.it

INDICE

Introduzione

Fabio Ruggè

Presentazione del Documento d'Indagine

Carlo Berizzi

Dinamiche della Regione Urbana

Sandro Balducci (Politecnico di Milano)

Per un contratto urbano tra Pavia e Milano

Paolo Perulli (Università del Piemonte Orientale)

Capitale territoriale e identità territoriale

Roberto Camagni (Politecnico di Milano)

Valori e trend del mercato immobiliare di Pavia

Mario Breglia (Scenari Immobiliari)

Pavia – Milano. Mobilità passeggeri: scenari e tendenze future di mobilità

Patrizia Malgieri (TRT Trasporti e Territorio)

La provincia di Pavia nella regione logistica milanese

Sergio Curi (Liuc)

La dinamica della struttura socio-demografica e la nuova morfologia sociale di Pavia

Matteo Colleoni (Università Bicocca)

L'immagine che i milanesi hanno di Pavia

Michele Rostan (Università di Pavia)

Pavia: immagine e prospettive. Un'indagine tra le elites urbane

Alberta Andreotti (Unimib)

INTRODUZIONE

Fabio Rugge

Rettore
Università degli Studi di Pavia

Con questa iniziativa l'Università di Pavia intende 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.

PRESENTAZIONE

Carlo Berizzi

Dipartimento di Ingegneria Civile e Architettura
Università degli Studi di Pavia

Il Documento di Indagine presenta una sintesi degli interventi che una serie di autori, scelti per le loro competenze specifiche sui temi trattati e per la loro conoscenza dell'ambito individuato, hanno prodotto su invito del Rettore dell'Università di Pavia; i contributi sono stati presentati pubblicamente a settembre 2018 in una doppia sessione tenutasi a Pavia presso la Sala Convegni della Fondazione Banca del Monte di Lombardia e a Milano nella sede della Triennale.

Gli ultimi anni hanno registrato una sorta di rinascimento urbano per Milano che si sta configurando come una delle più dinamiche metropoli europee; la sua area di influenza, da cui trae molti dei suoi fattori positivi di crescita, si estende ben oltre i confini comunali coinvolgendo parte della Lombardia, aree del Piemonte e dell'Emilia Romagna, una parte della Svizzera italiana; Pavia risulta essere il capoluogo più vicino.

Lo studio del sistema Pavia - Milano mostra la complessità di un territorio vasto la cui geografia varia a seconda degli aspetti considerati e che raramente coincide con i confini politici di comuni, province e della città metropolitana. Se da un alto la

suddivisione nei più di 300 comuni della Provincia di Pavia e della Città Metropolitana di Milano consente in generale una buona gestione dei servizi locali, dall'altro appare sempre più complesso operare congiuntamente sulle questioni della grande scala, dai trasporti, all'ambiente, dallo sviluppo sociale a quello economico. Alcuni grandi attori, come gli Ospedali e le Università, hanno già avviato un processo di sviluppo oltre i confini amministrativi, creando poli dislocati e promuovendo investimenti in altre aree; altri, soprattutto nel campo dei trasporti e della gestione dei servizi, stanno cercando di operare nella stessa direzione. In questo quadro, a partire dall'individuazione di questioni comuni che possono essere affrontate a una scala ampia, le amministrazioni di Pavia e Milano possono promuovere azioni e accordi tra le diverse istituzioni pubbliche e private per uno sviluppo coerente dell'intero territorio che gravita attorno ai due poli urbani. Lo studio e il documento di indagine per lo sviluppo di un sistema Pavia – Milano intendono fornire una lettura comparata delle dinamiche in atto nei due territori e sollecitare "contratti urbani" tra le due città.

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

Alessandro Balducci e Francesco Curci

Politecnico di Milano
Dipartimento di Architettura e Studi Urbani

Alessandro Balducci è professore ordinario di Pianificazione e Politiche Urbane e membro del collegio del Dottorato in Urban Planning, Design and Policy del Politecnico di Milano. E' presidente di Urban@it Centro Nazionale di studi per le Politiche Urbane.

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 – ha stimolato altre centri urbani minori a porsi in un'ottica di complementarità funzionale rispetto al capoluogo Lombardo per entrare a tutti gli effetti a far parte della mega-city region.

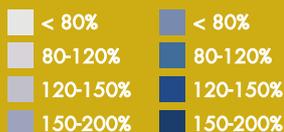
Pavia è entrata tardi a far parte della mega-city region milanese perché, a differenza di altre città lombarde (ma non solo, pensiamo a Piacenza e Novara), è rimasta radicata a un modello christalleriano che la vedeva come polo esterno alla regione urbana, autonomo e specializzato (città industrial-universitaria, 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.

MILANO E' UN ESEMPIO DI MEGA-CITY REGION

PAVIA, IN VIRTU' DELLA SUA PERSONALITA' STORICA, FATICA A INTEGRARSI NELLA REGIONE URBANA MILANESE

INDICE DI VECCHIAIA quadrante Milano 2011

Indice di vecchiaia = (individui di 65
anni o più / individui da 0 a 14 anni
di età) x 100



IL VERO TEATRO DEL CAMBIAMENTO DEGLI EQUILIBRI TRA MILANO E PAVIA SARA' QUELLO DEI TERRITORI IN-BETWEEN

I dati più interessanti e utili per comprendere il rapporto tra Pavia e Milano ci vengono soprattutto dai territori cosiddetti in-between ovvero quelli dei 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.

PERCENTUALE DI ABITAZIONI OCCUPATE SOLO DA PERSONE NON RESIDENTI SUL TOTALE DELLE ABITAZIONI quadrante Milano 2011

Indice di vecchiaia = (individui di 65
anni o più / individui da 0 a 14 anni
di età) x 100



MILANO DOVREBBE INTERGARE PAVIA NEL SUO SISTEMA RESIDENZIALE-PENDOLARE E IN QUELLO SANITARIO

PAVIA COME BACINO DI RURALITA', TRADIZIONE E CULTURA DELLA REGIONE URBANA MILANESE

PER UN CONTRATTO URBANO TRA PAVIA E MILANO

Paolo Perulli

Istituto di Ricerca Sociale
Università del Piemonte Orientale

Paolo Perulli è professore ordinario di Sociologia economica all'Università del Piemonte Orientale. Ha insegnato anche all'Università IUAV di Venezia, al MIT di Boston, all'Université de Paris Sud e all'Università del Molise.

Oggi la scala della città, grande, media, o piccola non ci dice molto sui flussi e la mobilità che caratterizzano lo sviluppo urbano contemporaneo. Non conta la dimensione e neppure la densità demografica, ma semmai la densità relazionale, la reticolarità, in alcuni casi la corridorietà dei flussi scalari. Una potenziale rilettura dialettica dell'urbano contemporaneo può essere sviluppata a partire dall'identificazione di quadranti e corridoi. I quadranti, convenzionalmente 100x100 km quadrati, disegnati intorno alle città metropolitane come Milano restituiscono un quadro di densità e di relazionalità assai diverso 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.

Milano e Pavia sono uniti da un corridoio e da intensi flussi, oltre che da una cintura verde, il Parco Sud. Nel fenomeno territoriale dei corridoi essi non sono solamente uno spazio di attraversamento e connessione (infrastrutture di trasporto), ma anche luoghi di vita e di sviluppo economico (città e territori interconnessi). 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).

**OGGI LA SCALA URBANA E'
COSTITUITA DALLE
INTERAZIONI TRA LIVELLI
TERRITORIALI E ATTORI**

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. La relazionalità è al centro dei contratti urbani. 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. Nel contratto urbano entrano in gioco almeno tre 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; 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; 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.

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.

PRESUPPOSTO DEL CONTRATTO URBANO TRA MILANO E PAVIA E' LA COMPLEMENTARIETA' LOGISTICA E FUNZIONALE

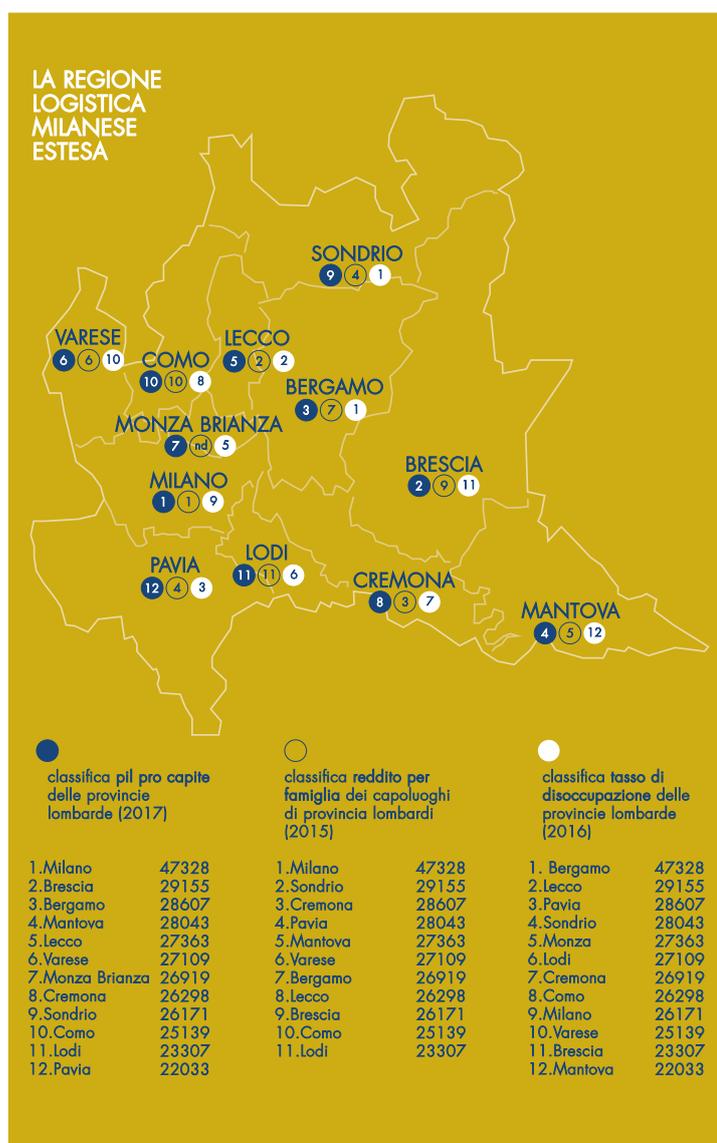
BISOGNA RICONOSCERE E COSTRUIRE UNO SPAZIO DELLA MEGACITY REGION MILANESE CHE SIA UN TERRITORIO AVANZATO, ACCESSIBILE, INFRASTRUTTURATO E CONTINUO

PAVIA NEL CONTESTO MILANESE: SPECIFICITA', PERFORMANCE E CAPITALE TERRITORIALE

Roberto Camagni e Giovanni Perucca

Dipartimento di Architettura, Ingegneria delle Costruzioni e Ambiente Costruito
Politecnico di Milano

Roberto Camagni è professore ordinario di Economia Urbana e docente di Economia e Valutazione delle Trasformazioni Urbane al Politecnico di Milano. La sua ricerca affronta i temi di teoria dello sviluppo regionale e di economia delle trasformazioni urbane.



LA PROVINCIA DI PAVIA E' L'ULTIMA DELLA LOMBARDIA PER PIL PRO CAPITE

PAVIA SI COLLOCA AL 4° POSTO IN LOMBARDIA PER REDDITO DISPONIBILE DELLE FAMIGLIE

IL TASSO DI DISOCCUPAZIONE DI PAVIA E' TRA I PIU' BASSI DELL'AREA DI RIFERIMENTO

A Pavia 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).

CAPITALE TERRITORIALE DELLA PROVINCIA DI PAVIA

CAPITALE INSEDIATIVO	☹️
ACCESSIBILITA'	😊
CAPITALE NATURALE	☹️
CAPITALE CULTURALE E COGNITIVO	😊
CAPITALE IMPRENDITORIALE	☹️
SOCIETA' E CAPITALE SOCIALE	☹️
SERVIZI SOCIALI	☹️

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. 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.

IL PRINCIPALE ELEMENTO DI ATTRATTIVITA' E COMPETITIVITA' DELLA PROVINCIA DI PAVIA E' IL CAPITALE CULTURALE E COGNITIVO DELL'AREA

A PAVIA IL SETTORE MANIFATTURIERO SPECIALIZZATO NELLA FABBRICAZIONE DI PRODOTTI FARMACEUTICI E IL COMPARTO SANITARIO POSSONO COSTITUIRE UNA POLARITA' INTEGRATA RILEVANTE

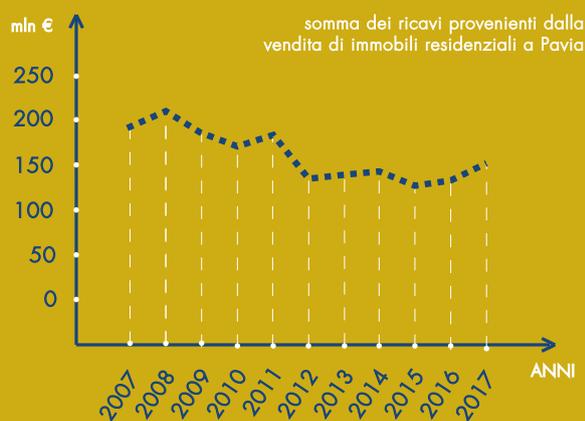
VALORI E TREND DEL MERCATO IMMOBILIARE DI PAVIA

Mario Breglia e Massimo Tiano

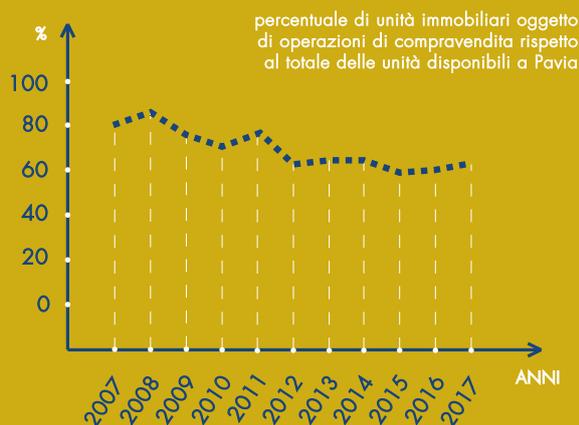
Scenari Immobiliari

Mario Breglia, laureato in Scienze Politiche presso l'Università Cattolica di Milano, dal 1990 è fondatore e presidente di Scenari Immobiliari, Istituto indipendente di studi e ricerche di economia del territorio. Dal 2013 è presidente della Sidief, società immobiliare della Banca d'Italia, che ne possiede e gestisce gli immobili non strumentali.

FATTURATO



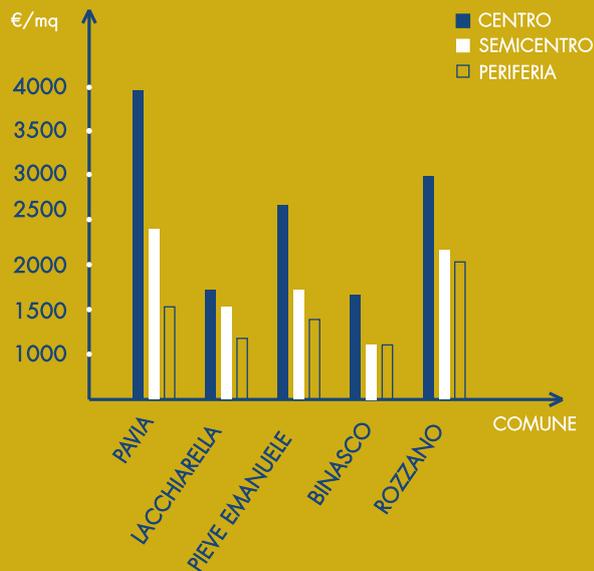
ASSORBIMENTO TOTALE



IL MERCATO IMMOBILIARE RESIDENZIALE DI PAVIA SI TROVA IN UNA FASE DI RIPRESA

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. 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 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.

PREZZO DI VENDITA



I PREZZI DI VENDITA E I CANONI DI LOCAZIONE DEL COMUNE DI PAVIA SONO SUPERIORI A QUELLI DEI CENTRI DELLA CINTURA SUD MILANESE

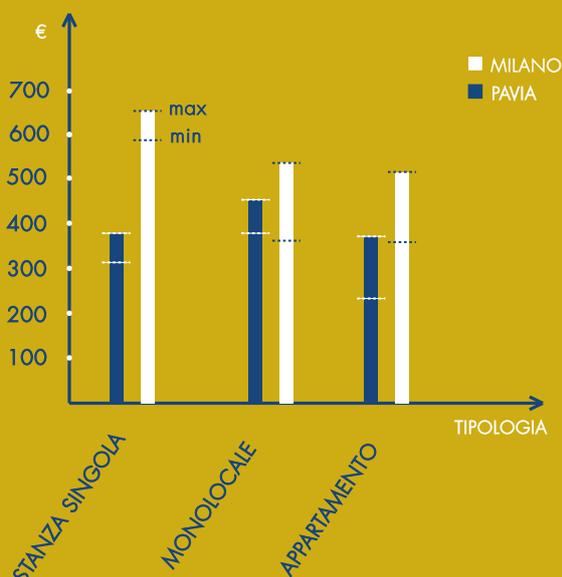
Prezzi e canoni di Pavia sono stati confrontati con i principali comuni a nord della città e prossimi all'area di influenza di Milano: Binasco, Rozzano, Lacchiarella e Pieve Emanuele. Si nota che i valori del capoluogo pavese sono comunque superiori a quelli riscontrabili nei centri della cintura sud 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.

POPOLAZIONE UNIVERSITARIA INSISTENTE



IL TEMA DELLE RESIDENZE TEMPORANEE RIVESTE UN'IMPORTANZA PARTICOLARE NEL COMUNE DI PAVIA GRAZIE ALLA PRESENZA DEL SISTEMA UNIVERSITARIO E SANITARIO D'ECCELLENZA

PREZZO MEDI PER POSTO LETTO



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 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 ospedaliera e di ricerca di livello nazionale.

MOBILITA' PASSEGGERI: SCENARI E TENDENZE FUTURE DI MOBILITA'

Patrizia Malgieri

TRT Trasporti e Territorio

Patrizia Malgieri è un'esperta di pianificazione strategica e delle politiche di mobilità urbana. Dal 1995 è socio e consigliere amministrativo della società TRT Trasporto e Territorio. Dal 2016 è membro del CdA (vice presidente) dell'Agenzia del TPL di Milano, Monza e Brianza, Pavia e Lodi.

SPOSTAMENTI
EXTRAURBANI
GIORNALIERI
GENERATI DA
PAVIA

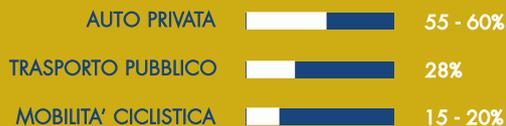


GLI SPOSTAMENTI EXTRAURBANI GIORNALIERI DA PAVIA SONO POLARIZZATI SU MILANO

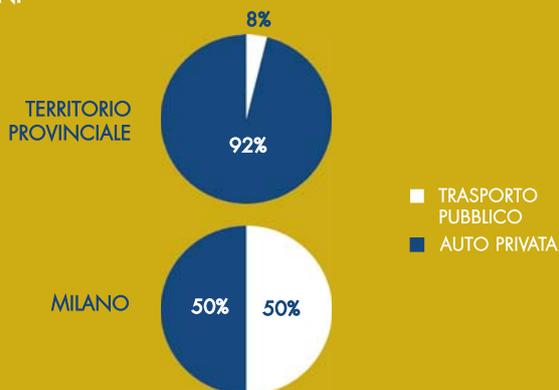
Dal punto di vista della domanda di mobilità della popolazione, la rilevanza delle relazioni tra i due poli urbani emerge con tutta evidenza considerando il peso degli spostamenti di scambio tra Pavia e la Città Metropolitana di Milano.

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%.

SPOSTAMENTI INTERNI A PAVIA



SPOSTAMENTI EXTRAURBANI PAVIA



LINEA TRENORD S13 PAVIA - MILANO BOVISA _ ogni 30 min



PROPOSTA DI UN NUOVO SERVIZIO FERRO-TRANVIARIO PER PAVIA



LA MOBILITA' DI SCAMBIO TRA MILANO E PAVIA E' 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:

- 1) un'offerta di trasporto ferroviario competitiva rispetto all'auto propria, (cadenzamento e velocizzazione del servizio ferroviario regionale ottenuto attraverso l'introduzione della linea S13;
- 2) 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;
- 3) 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 popolazione urbane, garantendo di soddisfare anche l'ultimo miglio della catena dello spostamento.

PAVIA E' TRA LE PRIME CITTA' IN LOMBARDIA AD AVER AVVIATO LA REDAZIONE DEL PIANO URBANO PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE (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.

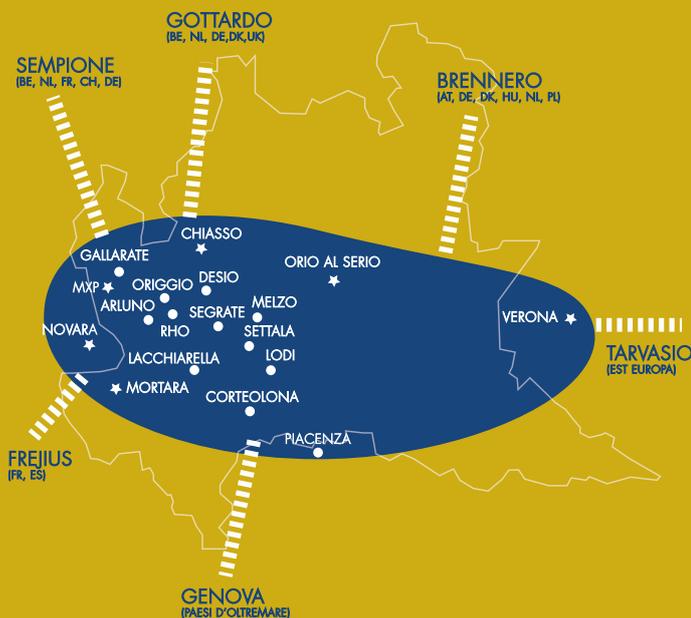
LA LOGISTICA NELLA PROVINCIA DI PAVIA

Sergio Curi

Centro di ricerca sulla logistica
Università Cattaneo LIUC

Sergio Curi è responsabile del Centro Studi Confetra. Dal 1981 svolge attività di consulenza in Databank, all'interno della quale ha ricoperto il ruolo di responsabile dell'area dei Servizi e dei Servizi Pubblici.

LA REGIONE LOGISTICA MILANESE ESTESA



LA REGIONE LOGISTICA MILANESE (RLM) CONCENTRA PIU' DEL 30% DEL PIL ITALIANO

La "Regione Logistica Milanese" (RLM) è 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. L'area della RLM, che comprende le province di Milano, Monza e Brianza, Lodi, Pavia, Como, Varese e Bergamo e si estende oltre i confini lombardi, includendo Novara, Piacenza, Verona 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.

ACCESSIBILITA' AUTOSTRADALE DEI PRINCIPALI TERMINAL INTERMODALI DELLA RIM



IL POLO LOGISTICO PIU' IMPORTANTE DELLA PROVINCIA PAVESE E' L'INTERPORTO DI MORTARA

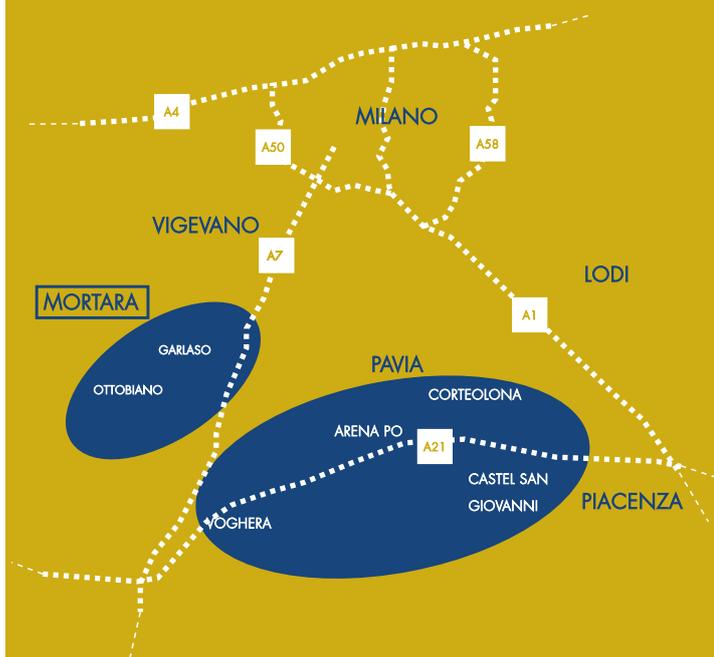
L'interporto di Mortara è importante, al momento attuale, soprattutto per i traffici intermodali diretti a:

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

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: 30-40, a seconda del percorso, dalla A26 (Gravellona Toce-Genova Voltri), circa 30 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.

AREE DI ADDENSAMENTO LOGISTICO NEL PAVESE



LA PROVINCIA DI PAVIA SI COLLOCA AL 4° POSTO NELLA CLASSIFICA NAZIONALE DI STOCK DI IMMOBILI LOGISTICI

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.

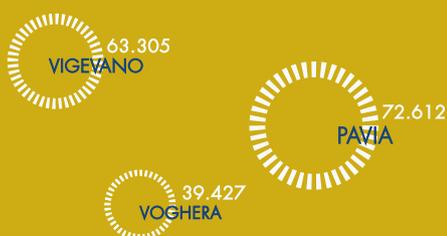
LA DINAMICA DELLA STRUTTURA SOCIO-DEMOGRAFICA E LA NUOVA MORFOLOGIA SOCIALE DI PAVIA

Matteo Colleoni e Luca Daconto

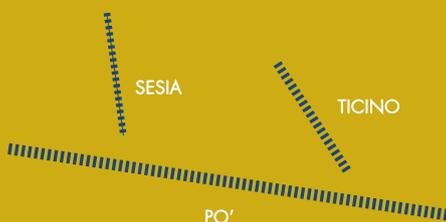
Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale
Università degli Studi di Milano Bicocca

Matteo Colleoni è professore associato in Sociologia dell'Ambiente e del Territorio all'Università di Milano Bicocca. Si occupa di studi e ricerca sulla mobilità, i tempi urbani, il cambiamento urbano e di metodologia della ricerca sociale applicata ai fenomeni socio-territoriali

PRINCIPALI
CENTRI DELLA
PROVINCIA DI
PAVIA



FIUMI DELLA
PROVINCIA DI
PAVIA



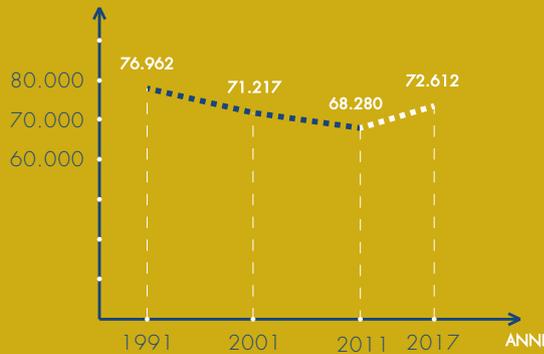
AREE
GEOGRAFICHE
DELLA
PROVINCIA DI
PAVIA



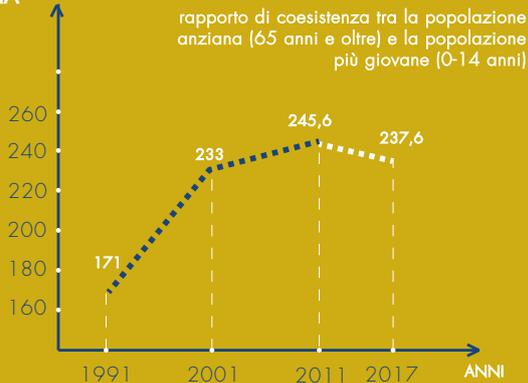
LA PROVINCIA DI PAVIA E' UNA REALTA' POLICENTRICA

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.

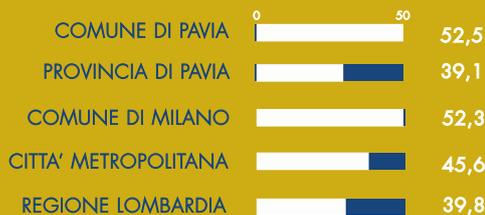
POPOLAZIONE



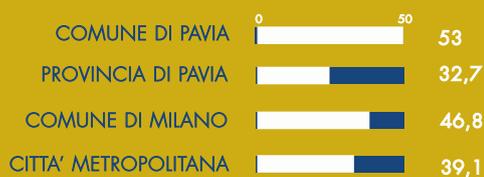
INDICE DI VECCHIAIA



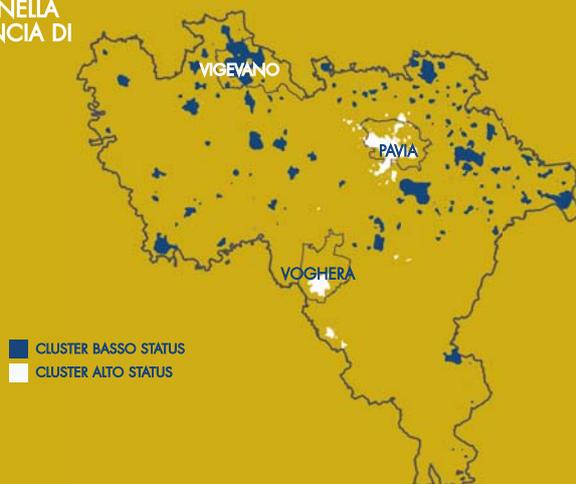
INCIDENZA ALTO TITOLO DI STUDIO 2011



INCIDENZA PROFESSIONI MEDIO-ALTA SPECIALIZZAZIONE 2011



STATUS SOCIO-ECONOMICO NELLA PROVINCIA DI PAVIA



LA POPOLAZIONE RESIDENTE A PAVIA STA CRESCENDO E RINGIOVANENDO

Dal confronto dei dati relativi alla popolazione residente nel Comune di Pavia nel medio (1991-2011) e breve (2011-2017) periodo emerge una significativa inversione di tendenza negli ultimi anni rispetto ai decenni precedenti: se tra il 1991 e il 2011 la popolazione residente nel Comune di Pavia era diminuita (-11%) e invecchiata (+74,3%) in relazione anche al fenomeno della peri-urbanizzazione che portava la popolazione a spostarsi nel territorio provinciale (+9%), tra il 2011 e il 2017 si assiste invece ad un andamento inverso con un aumento (+6,3%) e un ringiovanimento (-8%) della popolazione residente a Pavia.

NOVARA CIM

PAVIA E' UN CENTRO DI ECCELLENZA PER LE PROFESSIONI AD ELEVATO LIVELLO DI SPECIALIZZAZIONE

Da un'analisi dei dati socio-demografici di Pavia e del territorio provinciale nel medio periodo (1991-2011) emerge in modo evidente un aumento significativo del livello d'istruzione della popolazione residente a Pavia (+19%) maggiore di quello riscontrato a Milano nello stesso periodo (+16,7%) ma anche un aumento dell'incidenza di residenti che svolgono professioni di medio-alta specializzazione (+12,1%).

NEL TERRITORIO PROVINCIALE PAVIA E VOGHERA HANNO IL PIU' ALTO STATUS SOCIO-ECONOMICO

Nell'analisi della morfologia sociale a livello provinciale emerge una netta demarcazione socio-territoriale, in cui i residenti di Pavia, di alcuni comuni confinanti e di Voghera si caratterizzano per un più alto status socio-economico rispetto a quelli di Vigevano e del restante territorio provinciale.

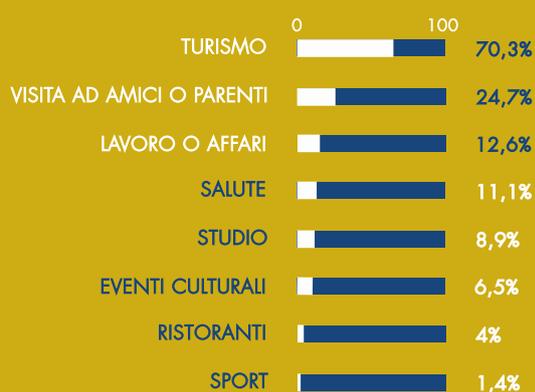
L'IMMAGINE CHE I MILANESI HANNO DI PAVIA

Michele Rostan e Monia Anzivino

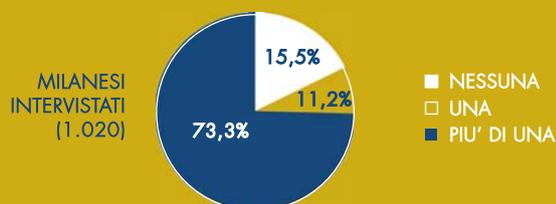
Centro interdipartimentale di Istruzione superiore
Università di Pavia

Michele Rostan è professore associato di sociologia dei processi economici e del lavoro ed è direttore del Centro interdipartimentale di studi e ricerche sui sistemi di istruzione superiore dell'Università di Pavia.

PER QUALI MOTIVI I MILANESI VENGONO A PAVIA?



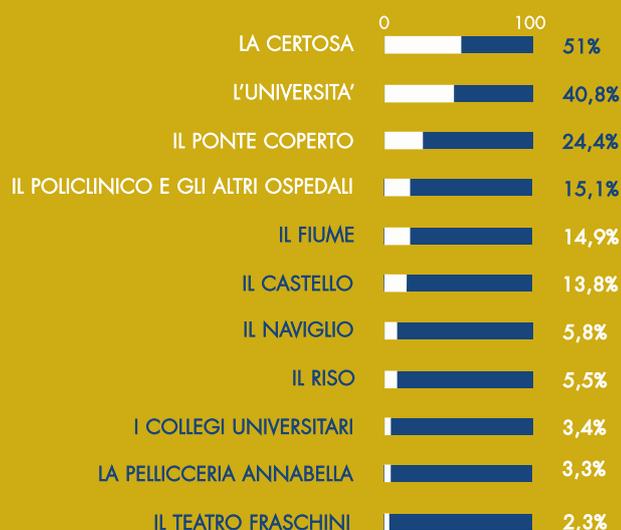
QUALE ESPERIENZA DIRETTA HANNO I MILANESI DI PAVIA?



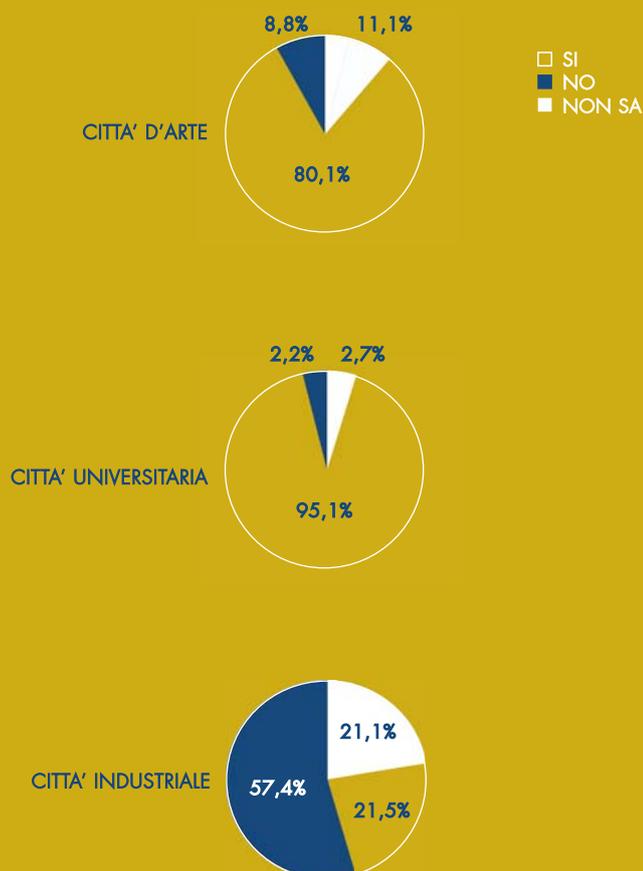
I MILANESI FREQUENTANO PAVIA PRINCIPALMENTE PER **TURISMO**

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%).

QUALI IMMAGINI
SECONDO I MILANESI
RAPPRESENTANO MEGLIO
LA CITTÀ DI PAVIA?



LA CITTÀ DI PAVIA
PUO' ESSERE
DESCRITTA COME



I MILANESI CONOSCO PAVIA PER IL SUO PATRIMONIO STORICO-CULTURALE E PER LA PRESENZA DELL'UNIVERSITA' E DEGLI ISTITUITI SANITARI

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

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 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. Solo la Certosa è scelta come elemento più rappresentativo da una percentuale maggiore d'intervistati, circa la metà.

L'IMPORTANZA ECONOMICA DI PAVIA PER I MILANESI E' INCERTA

Quasi il 60% degli intervistati non riconosce Pavia (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.

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

Alberta Andreotti e Simone Caiello

Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale
Università degli Studi di Milano Bicocca

Alberta Andreotti è professoressa associata presso il Dipartimento di Sociologia e Ricerca Sociale dell'Università degli Studi di Milano Bicocca. E' Segretario e Tesoriere del Research Committee 21 in Urban and Regional Research e membro di diverse associazioni di ricerca nazionali e internazionali.

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, oltrepassando i confini regionali (Perulli, 2012; Turri, 2005)

L'immagine  di Pavia espressa dall'elites coinvolte nello studio (Camera del Commercio, Confindustria, Polo Tecnologico, Università, Collegi e Comune) è quella di 'città dei saperi': da un lato quelli culturali e turistici, dall'altro quelli tecnologici e produttivi d'eccellenza. Questa spiccata vocazione della città all'alta formazione è il frutto dell'intenso processo di terziarizzazione che ha interessato la città negli ultimi decenni e che ha avuto come protagonisti due grandi attori pubblici: l'Università e la Sanità.

**PAVIA SEMBRA PIU' SUBIRE IL
DINAMISMO DI MILANO CHE
TRARNE BENEFICI**

PAVIA COME CITTA' DEI SAPERI

Nonostante il territorio pavese appaia ricco di potenziale capitale sociale che possa contribuire a innescare un circolo virtuoso di sviluppo locale, i fattori che sembrano ostacolare questo processo sono: la mancanza di sinergia tra attori del settore pubblico e del settore privato; l'assenza di strumenti organizzativi che consentano di creare un clima di fiducia reciproca necessaria alla mobilitazione degli attori; la permanenza delle 'lacerazioni identitarie' rappresentate dai vuoti urbani derivati dal processo di deindustrializzazione degli anni settanta e non ancora risolti; la mancanza di una sinergia con la città 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).

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. 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".

Il ruolo dell'Università emerge con forza, sia come driver fattivo del cambiamento grazie alle innovazioni tecnologiche e alle 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, e tutti gli attori in gioco concordano nella necessità di un lavoro di coordinamento  cui le istituzioni pubbliche devono fare da guida, reso  necessaria alla rinascita della città anche in ambito produttivo.

MANCA UNA VISIONE DI SVILUPPO CONDIVISA PER LA CITTA' PAVIA

PAVIA COME ALTERNATIVA COMMERCIALE E RESIDENZIALE RISPETTO AL CAPOLUOGO

IL RECUPERO DELLE AREE DISMESSE E' EMBLEMATICO DELLE DIFFICOLTA' DI COORDINAMENTO CHE VIVE PAVIA

L'UNIVERSITA' COME SOGGETTO CAPACE DI INTERMEDIARE TRA PUBBLICO E PRIVATO



Università degli Studi di Pavia
Strada Nuova, 65 - PAVIA
www.unipv.it

