

# *Voghera, nuove opportunità per il territorio*

*DRAFT*

Luglio 2024

## Indice

Introduzione .....	3
<b>1 Il ruolo di Voghera nel territorio del nord ovest italiano .....</b>	<b>5</b>
1.1 Peculiarità di un posizionamento baricentrico .....	5
1.1.1 Economie e investimenti locali, 2019-2024.....	12
1.1.2 Politiche di finanziamento per il territorio.....	14
1.2 Dimensione demografica, territoriale, economica .....	20
<b>2 Il mercato immobiliare di Voghera.....</b>	<b>35</b>
2.1 Il mercato immobiliare residenziale .....	36
2.2 Il mercato immobiliare terziario (uffici e commercio) .....	42
2.3 Il mercato immobiliare logistico e produttivo.....	54
<b>3 Analisi urbanistica e possibilità di sviluppo .....</b>	<b>61</b>
3.1 Analisi dello stato di fatto .....	61
3.2 Le potenzialità della trasformazione di Voghera .....	63
<b>4 Scalo Voghera, infrastrutture e interporti .....</b>	<b>66</b>
4.1 I nodi intermodali .....	66
4.2 Da <i>Scalo</i> a <i>Scalo</i> : la rigenerazione dello Scalo ferroviario di Voghera in nodo intermodale 81	
4.3 Descrizione dell'area: stato attuale e scenario futuro. ....	82
4.4 Ricadute sociali ed economiche.....	87

## Introduzione

Flussi, trasporto, spostamenti, partenze e destinazioni, persone e merci. Circolazione e mobilità sono diventate materia sempre più complicata con l'evolversi delle comunità e delle necessità.

I processi di mutamento e riequilibrio sociale ed economico, indotti dalla crescita incrementale di esigenza per la vita quotidiana, per il lavoro, per i consumi in generale, attivano nuova domanda e generano l'espansione delle volontà di spostamento di individui e cose.

La mobilità è essenziale per il funzionamento di ogni attività, i servizi ad essa collegati formano una parte importante dell'economia, oltre a essere fondamentali per il sostegno di tutta la struttura, e valgono in maniera diretta non meno del cinque per cento del valore aggiunto dell'Unione europea.

Inoltre, con il Green Deal e la Strategia per la mobilità sostenibile e intelligente, l'Europa si è impegnata a implementare entro il 2050 *un sistema di trasporti intelligente, competitivo, sicuro, accessibile e conveniente*, riducendo conseguentemente in maniera rilevante le emissioni di gas serra legate ai trasporti, il che delinea una situazione di crescente complessità normativa e tecnologica, in cui è essenziale il coordinamento fra iniziative private e politiche pubbliche.

Nel tempo, alcuni territori hanno subito il carico infrastrutturale, altri hanno saputo trarre profitto da questi problemi e volgerli al meglio, usando i sistemi, gli impianti, le stazioni, i poli di interscambio, le piattaforme e gli interpoli, come stimoli dello sviluppo economico.

È questo il caso del nord-ovest, territorio all'interno del quale è inserita la provincia di Pavia e il comune di Voghera che in cinquant'anni hanno cambiato più volte l'assetto e gli equilibri industriali, sociali, culturali e civili, con modifica di pesi tra i territori, di specializzazioni produttive, di volontà di sviluppo. Genova, Milano, Torino sono andate oltre la definizione di triangolo industriale, sono oggi città metropolitane fondamentali nel Paese, punti di partenza di vettori e tracciati per la circolazione delle merci e delle persone, che coinvolgono estese regioni metropolitane.

Il territorio ospita un sistema produttivo di imprese competitive a scala internazionale. Voghera, in questo territorio, possiede una posizione privilegiata, all'incrocio di più direttrici, sull'asse nord-sud ed est-ovest. All'interno del tessuto amministrativo, le aree dell'ex scalo possono essere considerate la scala minima, economicamente rilevante nel sistema locale capaci, nell'idea di valorizzazione di un Nuovo polo urbano e polo logistico, di riaggregare spazi più ampi, di scala superiore, convenienti per dotazione di fattori e dinamica di sviluppo, di dimensione adeguata a produrre benefici e ricadute di carattere economico e sociale.

È ancora una volta un tema di rigenerazione, più rischiosa ma anche più potente, se ben gestita, di quella urbana delle grandi città a livello locale, l'incremento demografico procederà nei prossimi decenni a ritmi più lenti di quelli degli ultimi cinquant'anni, con preoccupazioni sulla sostenibilità a lungo termine delle attuali strutture e la necessità di revisione del rapporto tra densità e performance. In questo senso l'azione di trasformazione di spazi ferroviari in strutture per il lavoro, a sostegno anche delle grandi operazioni di ampio raggio (come la Gronda di Genova, il Terzo Valico, ...), appare come la migliore strategia di valorizzazione fisica e rilancio economico di Voghera.

Le scelte che verranno effettuate potranno fare dell'operazione sullo scalo di Voghera un modello innovativo dal punto di vista metodologico, confermando le sfide future e le potenzialità di tante altre cittadine nazionali, delle periferie e, più in generale, di una maniera di progettare e realizzare attività di rigenerazione immobiliare e funzionale in ambiti provinciali. La presenza di attrezzature e servizi è in diretta relazione con la contrapposizione tra accesso e marginalità. Il tema non è solo la realizzazione di intermodalità, ma il loro sostegno alla trasformazione del luogo, alla individuazione di possibilità di crescita, di dinamicità.

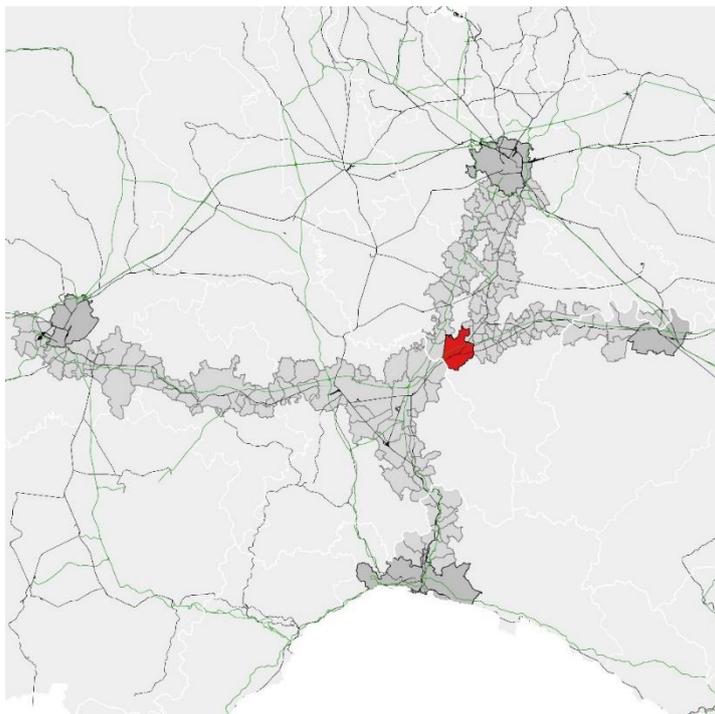
Lo scalo cambia scala, si inserisce nel più ampio territorio provinciale, offre spazi di mobilità, edifici terziari e commerciali di supporto, nuove opportunità.

# 1 Il ruolo di Voghera nel territorio del nord ovest italiano

## 1.1 Peculiarità di un posizionamento baricentrico

Il ruolo di Voghera nel nord-ovest del Paese è assimilabile a quello di altri comuni italiani che, ricchi di una micro e media industria locale, concorrono alla formazione di un territorio lungo il quale si muovono persone e merci con dinamicità, volumi e flussi paragonabili o superiori ai grandi centri europei. Anche scendendo di scala, considerando la provincia di Pavia e il comune di Voghera, questa regione funzionale in cinquant'anni ha cambiato più volte l'assetto e gli equilibri industriali, sociali, culturali e civili, con modifica di pesi tra i comuni, di specializzazioni produttive, di volontà di sviluppo. Con l'evolversi e il consolidarsi di queste condizioni, l'aggregazione si è rafforzata nel tempo, concorrendo a costruire un territorio allargato che oggi ha il catalizzatore negli assi infrastrutturali e il suo valore nella molteplicità dei distretti agroalimentari, di servizi e industriali che la compongono.

Le pagine successive di questo primo capitolo descrivono il territorio di riferimento dello scalo di Voghera e della sua opportunità di valorizzazione.



Voghera, terzo comune della provincia di Pavia, dopo il capoluogo e Vigevano, è il principale centro dell'Oltrepò per popolazione, riferimento per i comuni della valle della Staffora e nodo di comunicazione strategico nel nord-ovest del Paese. La rilevanza localizzativa di Voghera è legata alla sua posizione strategica, all'incrocio tra due importanti direttrici stradali e ferroviarie (Milano-

Genova e Torino-Bologna), parte dei due corridoi europei (Rotterdam/Mari del nord e Genova direttrice nord-sud da un lato e Lisbona-Kiev direttrice est-ovest). La posizione è inoltre favorevole perché tra Milano, Genova, Torino e Piacenza. Situata nel cuore della Pianura Padana, Voghera si trova in un crocevia naturale che facilita non solo il trasporto di merci, ma anche la mobilità delle persone, che le conferisce un ruolo centrale nelle dinamiche economiche della regione e la pone in posizione strategica per il transito di merci e persone.

La presenza di infrastrutture ferroviarie e stradali ben sviluppate ha favorito l'insediamento di numerose attività produttive e commerciali, rendendo la città e il suo territorio un punto di riferimento per la logistica e la distribuzione. L'industria manifatturiera, il settore agroalimentare e il commercio hanno trovato terreno fertile per il loro sviluppo grazie alla facilità di accesso ai mercati nazionali e internazionali.

Lungo gli assi di comunicazione si snodano alcuni dei territori produttivi più dinamici e importanti del nord Italia. Queste direttrici collegano tra loro grandi poli urbani e attraversano numerosi distretti industriali, aree agricole di eccellenza e comparti logistici strategici che sostengono la spina dorsale dell'economia nazionale. Tra Milano e Genova, il territorio economico si caratterizza per una fitta rete di piccole e medie imprese altamente specializzate, particolarmente nei settori della meccanica, della chimica e dell'agroalimentare. La zona di Tortona, ad esempio, è riconosciuta per la sua eccellenza logistica, facilitata dalla presenza di un importante interporto che funge da punto di raccordo tra trasporto ferroviario e stradale. Questo permette una gestione efficiente dei flussi di merci, riducendo tempi e costi di trasporto. Lungo la direttrice Torino-Piacenza, Voghera possiede una posizione baricentrica, di raccordo tra i principali assi viari e ferroviari, con l'ex scalo ferroviario, che possiede attualmente un potenziale inespresso, ben collocato all'interno dei confini amministrativi. La vicinanza con Tortona e il suo interporto rafforza ulteriormente questa posizione e la possibilità di creare opportunità di sinergia e sviluppo.

Voghera ha conosciuto negli ultimi anni un significativo sviluppo economico, assistendo alla nascita e alla crescita di diverse realtà imprenditoriali nei settori agroalimentare, metalmeccanico, chimico e logistico. Con un Pil pro capite di circa 23 mila euro nel 2023, superiore alla media nazionale, un tasso di occupazione al 67 per cento nell'ultimo anno e oltre duemila aziende che impiegano circa quindicimila persone, la città ha accolto importanti investimenti in infrastrutture e logistica. Ospita inoltre il distretto della mecatronica, che include diverse aziende specializzate nella produzione di componenti meccanici ed elettronici avanzati, necessari a numerosi settori, tra cui l'automotive, l'aerospaziale e il biomedicale.

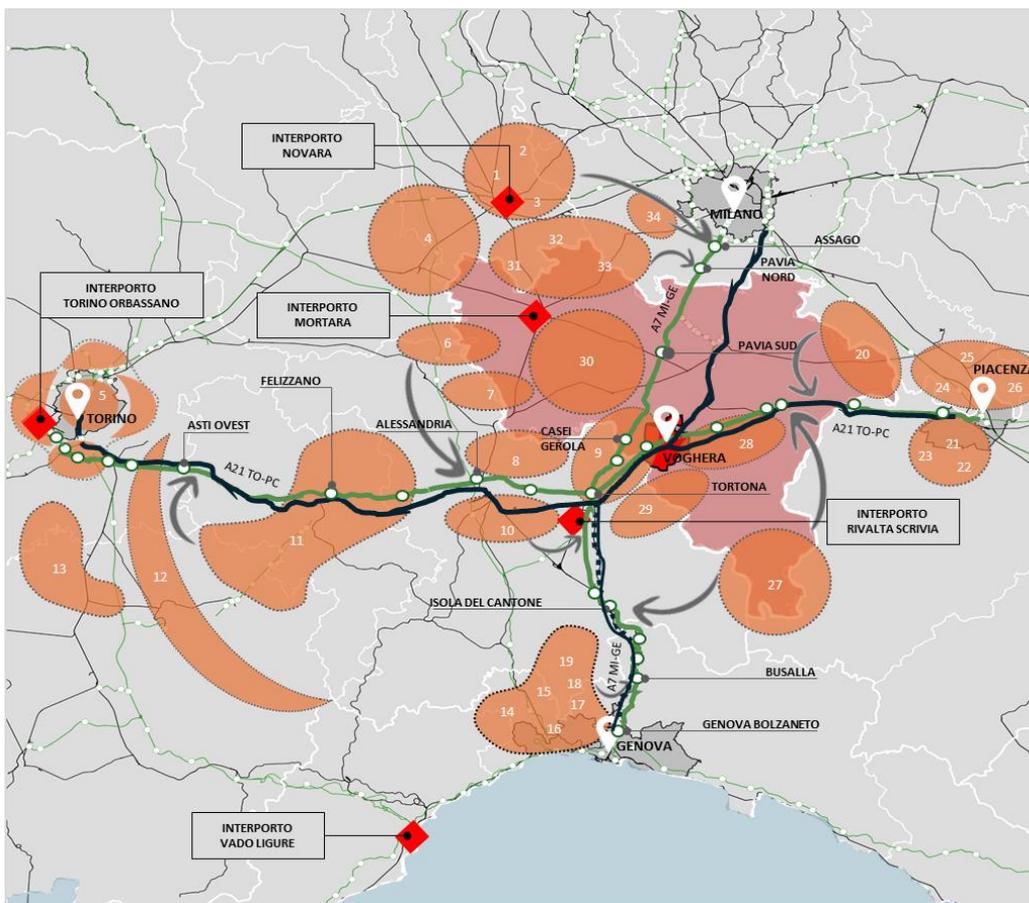
Questa industria ha registrato una crescita costante, supportata da una robusta rete di ricerca e sviluppo che collabora strettamente con istituti accademici e di ricerca. Le aziende del distretto chimico-farmaceutico soddisfano la domanda nazionale ed esportano a livello internazionale, con un particolare focus sui mercati europei e nordamericani. I dati economici indicano un aumento del fatturato del dieci per cento nel 2023 rispetto all'anno precedente, con una crescente quota di investimenti dedicati a progetti di sostenibilità e innovazione tecnologica.

L'asse autostradale A21 e l'infrastruttura ferroviaria, che per lunghi tratti costeggia l'autostrada, collegando Torino a Piacenza, sono arterie fondamentali per il nord Italia, per i collegamenti tra Piemonte ed Emilia-Romagna e per il trasporto merci. La A21, inoltre, si innesta sulla A1 "Autostrada del Sole", permettendo un collegamento diretto con il sud della Penisola. Il volume

di traffico giornaliero che attraversa il tracciato è elevato e consiste in circa 35 mila veicoli, di cui tredicimila mezzi pesanti.

In riferimento ai distretti produttivi che vengono attraversati da queste infrastrutture, partendo dal capoluogo piemontese, si cita il polo industriale di Torino che si distingue come uno dei più rilevanti in Italia e in Europa, specialmente nel settore automobilistico, dell'ingegneria aerospaziale, del design e della moda.

**Mappa dei principali distretti e poli produttivi e logistici interessati dagli assi infrastrutturali stradali e ferroviari di collegamento Torino-Piacenza e Milano-Genova**



- |   |   |   |  |
|---|---|---|--|
| 1. Polo logistico                             | 11. Distretto del cibo e del vino Langhe-Monferrato | 23. Distretto logistico   | <ul style="list-style-type: none"> <li><span style="color: green;">—</span> Autostrade</li> <li><span style="color: green;">○</span> Svincoli autostradali</li> <li><span style="color: black;">—</span> Rete ferroviaria</li> <li><span style="color: black;">- - - - -</span> Tracciato terzo valico</li> <li><span style="color: red;">◆</span> Nodo di interscambio</li> </ul> |
| 2. Distretto del tessile – abbigliamento      | 12. Spina logistico – industriale                   | 24. Distretto alimentare  |  |
| 3. Polo tecnologico chimico – vestiario       | 13. Distretto agro – industriale                    | 25. Distretto chimico   |  |
| 4. Distretto del riso D.O.P.                  | 14. Distretto metallurgico                          | 26. Distretto manifatturiero  |  |
| 5. Polo torinese                              | 15. Distretto chimico                               | 27. Distretto agroalimentare  |  |
| 6. Distretto del freddo                       | 16. Distretto tessile                               | 28. Distretto della chimica farmaceutica                                |  |
| 7. Distretto orafa                            | 17. Distretto alimentare                            | 29. Distretto della meccatronica  |  |
| 8. Plasturgia                                 | 18. Distretto chimico                               | 30. Plasturgia  |  |
| 9. Distretto metalmeccanico                   | 19. Distretto metalmeccanico                        | 31. Distretto della metallurgia   |  |
| 10. Polo alimentare – distretto del commercio | 20. Distretto della meccatronica                    | 32. Distretto delle calzature   |  |
|   | 21. Distretto produzione di macchinari              | 33. Distretto della meccatronica  |  |
|   | 22. Distretto metalmeccanico                        | 34. Distretto delle apparecchiature elettriche, elettroniche e medicali |  |

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari

Nell'ambito delle altre realtà territoriali produttive, il distretto agroindustriale di Cuneo e la spina logistico industriale di Savigliano, Saluzzo e Mondovì rappresentano due pilastri fondamentali dell'economia della regione Piemonte. Il distretto agroindustriale di Cuneo è rinomato per la forte presenza nel settore agroalimentare e concentra la produzione nella coltivazione di frutta e verdura, formaggi pregiati e la lavorazione di carne bovina. La spina logistico industriale di Savigliano, Saluzzo e Mondovì, piattaforma logistica nel sud-ovest del Piemonte, grazie alla sua posizione strategica lungo il corridoio logistico tra Torino e la Liguria, agevola il trasporto e la distribuzione di merci su scala nazionale e internazionale. Le sue attività principali comprendono la gestione di depositi e magazzini, il trasporto su strada e ferroviario e servizi avanzati di logistica per diverse industrie, tra cui automotive, alimentare e manifatturiera.

In prossimità di Asti si trova il distretto agroalimentare e vinicolo di Bra e Alba, brand regionale conosciuto nel mondo per le eccellenze enogastronomiche. Bra è rinomata per la produzione di formaggi pregiati, Alba invece è nota per i vini rossi conosciuti a livello internazionale.

Sempre nell'ambito dell'industria vinicola e agroalimentare, il distretto del cibo e del vino del Monferrato, con Asti, città storica situata nel cuore delle Langhe e del Monferrato, celebre per la produzione del vino spumante e per il suo contributo alla viticoltura di qualità.

Ad Alessandria e provincia il contesto economico e produttivo risulta essere diversificato, sostenuto da distretti industriali di eccellenza come quello manifatturiero, importante sostegno all'economia, con aziende che operano in vari settori, tra cui la produzione di macchinari, attrezzature industriali, componenti elettronici e beni di consumo durevoli. L'industria manifatturiera di Alessandria è conosciuta per la produzione di gioielli, con Valenza come centro principale. Il distretto orafo di Valenza è celebre a livello internazionale per la creazione di gioielli di alta qualità, caratterizzata da un artigianato raffinato. Con circa ottocento aziende attive e oltre quattromila lavoratori impiegati, ha registrato un fatturato superiore a un miliardo e mezzo di euro nel 2023. Questo settore è fortemente orientato all'export, con circa il settanta per cento della produzione destinata ai mercati internazionali, tra cui Stati Uniti, Asia ed Europa.

Grazie alla posizione geografica strategica, Alessandria rappresenta un importante hub logistico nel nord Italia. Il settore dei trasporti e della logistica è stato sviluppato con infrastrutture moderne che facilitano il movimento efficiente di merci e persone. Questo settore ha beneficiato di investimenti significativi in infrastrutture e tecnologie logistiche avanzate, contribuendo a un incremento del fatturato nel 2023. Le aziende logistiche della provincia offrono una gamma completa di servizi, inclusi il trasporto su strada e ferroviario, nonché la gestione dei magazzini.

La provincia di Alessandria è anche un centro di innovazione e tecnologia, con diverse imprese e start up che investono in ricerca e sviluppo per mantenere la loro competitività. Il settore tecnologico ha registrato una crescita significativa nel 2023, grazie a collaborazioni tra università, centri di ricerca e industria. Altro importantissimo comparto economico della Provincia è quello della meccanica, uno dei più importanti in Italia, con oltre cinquecento aziende e circa ottomila lavoratori impiegati. Circa la metà della produzione è esportata in Europa e Asia. Questo distretto è specializzato nella produzione di macchinari e attrezzature industriali ed è noto per l'elevata qualità dei suoi prodotti e per l'innovazione tecnologica che caratterizza le aziende del settore.

Altro polo attrattivo per gli aspetti economico-produttivi lungo l'asse diretta a Piacenza, è Tortona, che beneficia di una connettività eccellente, trovandosi all'incrocio di importanti vie di

comunicazione che collegano il nord Italia al resto del Paese e all'Europa. Il settore metalmeccanico rappresenta uno dei pilastri dell'economia di Tortona grazie alla produzione di macchinari e componenti meccanici, spesso destinati all'esportazione. A questo si aggiunge il distretto chimico della città, che comprende circa un centinaio di aziende attive nel settore.

Altro rilevante comparto che partecipa agli impatti economici generati dall'intero asse infrastrutturale A21 è quello logistico: Tortona, grazie alla sua posizione geografica e alla quantità di merci convogliate costituisce un hub di primaria importanza per il nord e rappresenta una cerniera nella spina dorsale della logistica nazionale e parte integrante di quella internazionale, grazie ai corridoi di trasporto europeo di cui fa parte. L'hub logistico ospita circa duecento aziende, impiegando oltre tremila lavoratori. A tal proposito il Rivalta Terminal Europa è situato in una posizione strategica all'interno del triangolo industrializzato d'Italia, formato dalle grandi città del nord-ovest: Milano, Torino e Genova. Oggi è un moderno ed efficiente terminal intermodale con una capacità di movimentazione prevista è di oltre cinquecentomila container all'anno. Il terminal si trova in una posizione di grande rilevanza strategica, al crocevia tra le principali linee ferroviarie che collegano i paesi del nord-est con l'Europa occidentale (corridoio quinto) e le linee di connessione tra Genova e i porti del nord Europa (Terzo valico).

Anche la Graffignana, in provincia di Lodi, ospita un polo di innovazione e produzione nel settore tecnologico e industriale. Il distretto è specializzato nella progettazione e produzione di sistemi mecatronici avanzati. A questo si affianca il distretto agroalimentare della Lombardia del Sud, caratterizzato da una produzione diversificata che include prodotti lattiero-caseari, vino, riso, carne e ortofrutta. Le esportazioni rappresentano una parte significativa dell'economia del distretto, con mercati principali che includono l'Unione Europea, gli Stati Uniti e l'Asia.

Chiude l'asse infrastrutturale stradale e ferroviario Piacenza e parte della sua provincia, importante hub di distretti produttivi e industriali specializzati, tra cui quelli alimentare, meccanico, chimico e tessile e di logistica. Gli investimenti in infrastrutture e la sinergia tra i diversi attori economici locali e regionali configurano l'asse A21-Torino Piacenza come un asset strategico per il futuro del nord Italia in quanto motore di crescita e sviluppo per l'economia del territorio.

L'asse infrastrutturale Milano-Genova riveste un ruolo fondamentale nel collegare l'entroterra industriale della Lombardia con il porto di Genova, uno dei principali hub logistici del Mediterraneo. La A7, nota come "Autostrada dei Giovi," e la rete ferroviaria sono elementi chiave di questa direttrice. Gli investimenti nella modernizzazione di questa infrastruttura, inclusa la nuova linea ferroviaria ad alta velocità e alta capacità del terzo valico dei Giovi, la cui operatività è prevista entro la fine del 2027, mirano a potenziare il trasporto merci, migliorando l'efficienza e riducendo i tempi di percorrenza.

Lungo il percorso, numerosi distretti industriali interagiscono direttamente e indirettamente con le infrastrutture stradale e ferroviaria. La polarità principale è il capoluogo meneghino e il suo hinterland, cuore economico e produttivo a livello nazionale e internazionale: la regione Lombardia ospita 23 distretti, di cui quattro risiedono nella provincia di Milano.

Tra i settori trainanti troviamo l'abbigliamento e il tessile, concentrato nella zona nord-ovest di Milano, il distretto metalmeccanico concentrato nel quadrante nord-ovest, il distretto alimentare con una presenza omogenea su tutto il territorio provinciale e una forte presenza nella zona sud-

est infine il distretto chimico-farmaceutico, localizzato principalmente nella zona sud-ovest del capoluogo. In particolare, questi ultimi due distretti beneficiano degli assi infrastrutturali stradali e ferroviari (Milano-Genova) che facilitano le esportazioni e l'approvvigionamento di materie prime. Le performance economiche complessive dei distretti hanno mostrato una crescita significativa nelle esportazioni, con un aumento del fatturato rispetto al 2022.

La provincia di Pavia è attraversata da due importanti infrastrutture stradali e ferroviarie che ne favoriscono lo sviluppo economico e produttivo: l'autostrada A7 Milano-Genova e l'autostrada A21 Torino-Piacenza, nonché le relative linee ferroviarie che collegano queste città e che contribuiscono a rendere la provincia un hub logistico e produttivo di rilievo.

Pavia è un polo di innovazione tecnologica con eccellenze presenti sul territorio, quali il Polo tecnologico, privato, e il Parco scientifico e tecnologico, controllato dall'Università di Pavia e specializzato sulle life science; a questi si aggiungono NeoruraleHub, l'incubatore di competenze nell'economia circolare per la filiera agroalimentare, tre Iircs e numerose sedi universitarie. Il capoluogo, inoltre, vanta competenze di alto livello nel campo della microelettronica ed è recentemente diventata la sede italiana della fondazione Chips-it, centro italiano per il design di circuiti integrati e semiconduttori.

La provincia di Pavia è rinomata per il distretto agroalimentare, posizionato tra la Lomellina e l'Oltrepò pavese, con la sua produzione di riso, vino e prodotti lattiero-caseari. Questo, unitamente al distretto chimico, concentrato principalmente intorno a Voghera, e quello meccanico, sfrutta la posizione strategica rispetto ai due importanti assi infrastrutturali.

La città di Voghera, inoltre, è dotata di uno scalo ferroviario che, se ulteriormente sviluppato, può migliorare l'intermodalità e consentire l'interscambio tra trasporto ferroviario e stradale. La vicinanza con il polo logistico di Tortona, importante centro intermodale, rafforza la posizione di Voghera come nodo logistico.

Di livello internazionale e con conseguente rilevanza per la movimentazione merce sulla direttrice di riferimento, si colloca il distretto delle calzature di Vigevano che, con un fatturato di mezzo milione di euro nel 2023 e con una crescita del due per cento rispetto al 2022, riesce a coinvolgere oltre tremila mastri artigiani altamente specializzati.

Un ulteriore distretto industriale di grande rilevanza è quello della plasturgia di Tortona che sin dagli anni Cinquanta, si è affermato come polo d'eccellenza nella trasformazione delle materie plastiche, contribuendo significativamente all'economia locale e nazionale. Il distretto si occupa principalmente di componenti per l'automotive e l'elettrodomestico, di imballaggi e dispositivi medicali e un'ampia gamma di prodotti in plastica. Nel 2023 il fatturato è stato di oltre due miliardi di euro, con una crescita costante negli ultimi anni, circa seimila lavoratori impegnati e oltre duecento aziende di diverse dimensioni; circa il cinquanta per cento della produzione è destinato all'export.

All'interno dell'asse infrastrutturale dell'A7, situato nel comune di Casei Gerola, sempre in provincia di Pavia, il Casei Gerola Logistics Park rappresenta un moderno polo logistico di oltre centomila metri quadrati di superficie, sorto con l'obiettivo di ottimizzare la filiera logistica e distributiva nell'area nord-occidentale d'Italia. Particolarmente importante, data la posizione geografica e le vie di comunicazione cui si collega, è il polo logistico integrato che si è

progressivamente costituito lungo tutta la Valle Scrivia, tra il Piemonte e la Liguria, in prossimità della Strada statale 211, che è stata infatti definita “la strada della logistica”.

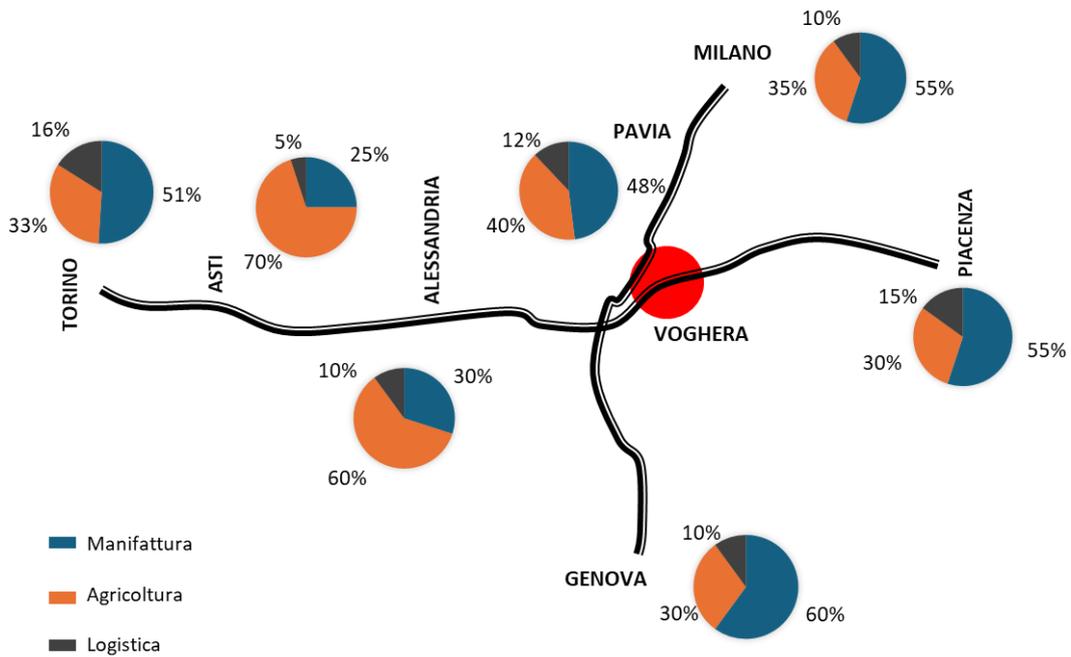
I grandi progetti ruotano da tempo attorno alla realizzazione del Terzo Valico, anche se non sono mancati progetti rivolti al recupero dell’Hub ferroviario di Alessandria, o avveniristici come il “Bruco” - Bi-level rail underpass for containers operations. Tutta l’area alessandrina presenta ulteriori potenzialità di sviluppo, in quanto retroterra del porto di Genova – ma anche di Savona e, in minima parte, di La Spezia – inserita lungo la direttrice Ten-T per Rotterdam.

Al proprio interno, la provincia di Alessandria appare notevolmente articolata sotto un profilo territoriale, con sette centri zona – Alessandria, Acqui Terme, Casale Monferrato, Novi Ligure, Ovada, Tortona, Valenza – e altrettante aree, ognuna con proprie caratteristiche socioeconomiche, frutto di un consolidamento di lungo periodo, ormai quasi secolare. Il Piano Territoriale di Coordinamento approvato nel 2002 definisce Alessandria “polo di grandi servizi”, capoluogo amministrativo, sede universitaria, ma anche sede di industrie chimiche, della gomma, della plastica e meccaniche; Tortona la “città della tecnologia” per la sede del Parco Scientifico e Tecnologico della Valle Scrivia, ma con la presenza anche di imprese chimiche, della plastica, del packaging e della logistica; Novi Ligure la “città della produzione”, un tempo “città dell’acciaio” e adesso anche polo alimentare – in particolare dolciario – distretto commerciale e area logistica.

Analizzando l’apice estremo dell’autostrada A7, la lunga tradizione industriale genovese si concretizza in cinque distretti produttivi di grande rilevanza: metallurgico, chimico, tessile, alimentare e metalmeccanico. Questi distretti, composti da un’ampia rete di aziende di diverse dimensioni, rappresentano un motore fondamentale per l’economia locale e nazionale, contribuendo significativamente al Pil ligure e alla generazione di posti di lavoro. Il distretto metallurgico, concentrato principalmente nell’area di Cornigliano, prende avvio alla fine dell’Ottocento, con la nascita dell’acciaieria Ilva. Oggi, si distingue per la produzione di acciai speciali e di alta qualità, destinati a settori strategici come l’automotive, l’aeronautica e l’energia.

Altro polo produttivo di forte rilevanza è il distretto tessile con una lunga tradizione nella produzione di seta, lana e cotone e quindi di capi di alta gamma e di abbigliamento tecnico. Anche il distretto alimentare affonda le sue radici nella storia produttiva della città di Genova e si focalizza oggi sulla valorizzazione dei prodotti tipici locali. Le aziende di questo comparto si impegnano a garantire la qualità e la tracciabilità dei prodotti, utilizzando metodi di produzione sostenibili e certificati. A chiudere il quadro dei distretti produttivi genovesi, il distretto metalmeccanico, che opera su una vasta area della provincia di Genova, e si distingue per la produzione di componenti per l’automotive, l’aeronautica e il settore ferroviario. Le aziende che vi operano si caratterizzano per l’alta specializzazione, l’innovazione tecnologica e la capacità di competere a livello globale.

**Economia e aziende lungo le direttrici del territorio**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari

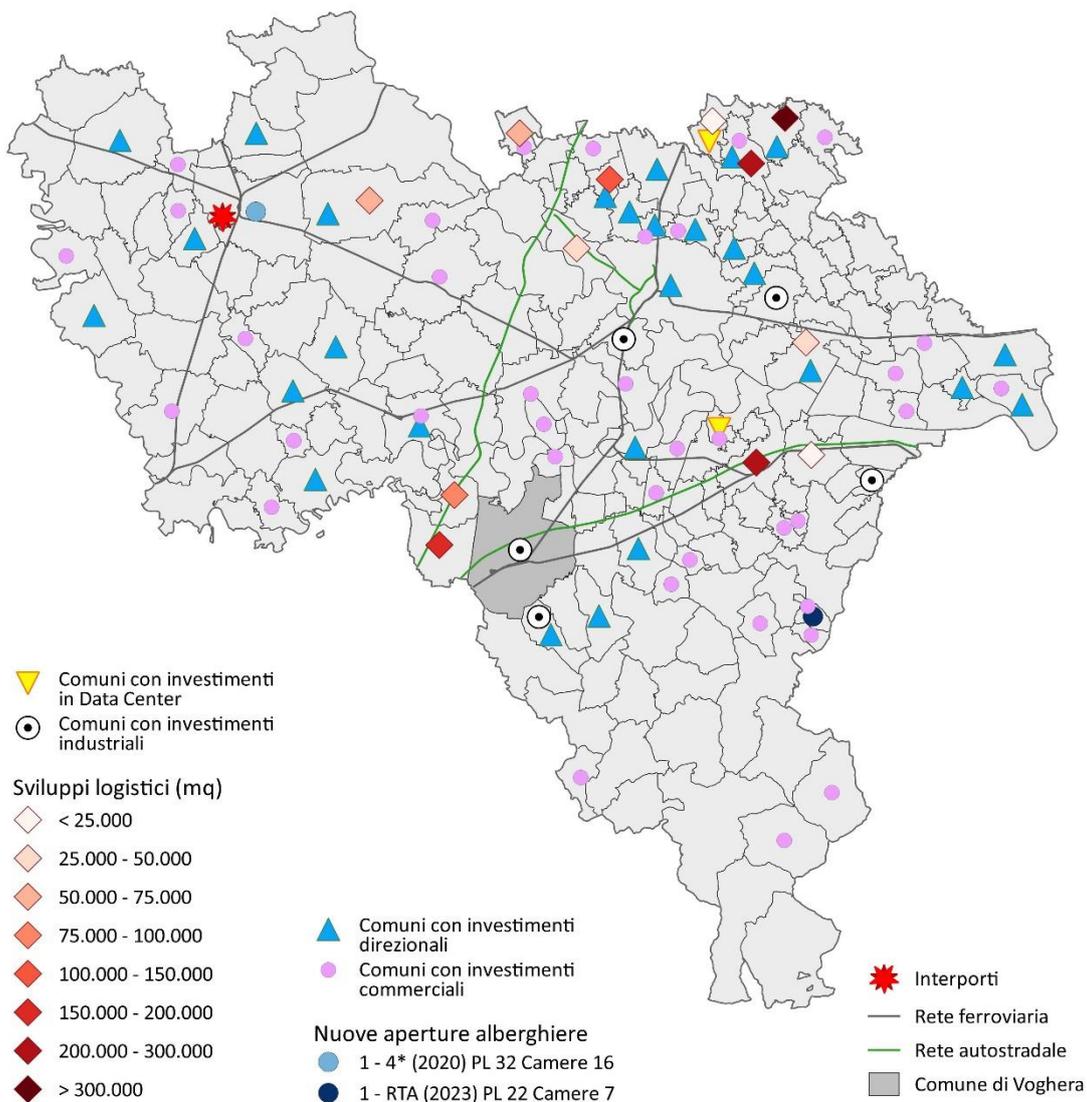
**1.1.1 Economie e investimenti locali, 2019-2024**

A seguito dell’analisi del sistema economico degli investimenti locali espresso dai singoli comuni appartenenti alla provincia pavese, è stata elaborata una mappa che ha come obiettivo la restituzione grafica e sintetica degli investimenti riferiti ai principali comparti macroeconomici quali: industriale, suddiviso nelle sue diverse componenti (logistico, data center e industriale), commerciale, direzionale e alberghiero.

Tale analisi, frutto di un rilievo su base quinquennale dell’andamento delle aperture e delle chiusure in termini di attività riferite ai settori direzionali, commerciali e alberghieri, e degli sviluppi logistici realizzati, in corso d’opera o in progetto, sempre riferiti allo stesso arco temporale, riportano con la loro geolocalizzazione un’immediata lettura del territorio e della dinamicità dei comuni sui quali gli stessi investimenti ricadono.

Per la costruzione della stessa sono stati presi in esame e analizzati i dati da fonti ufficiali quali Istat, Camera di Commercio, Agenzia delle Entrate, oltre che dalle principali testate giornalistiche e dal Rapporto Logistica elaborato da Scenari Immobiliari con cadenza annuale.

Mappa delle economie e investimenti locali



Fonte: Scenari Immobiliari

### 1.1.2 Politiche di finanziamento per il territorio

Nell'ambito dello sviluppo sostenibile e della crescita economica dell'Unione Europea, i finanziamenti destinati a temi come rigenerazione urbana e connessioni sostenibili e poco impattanti sull'ambiente rivestono un ruolo cruciale. Questi investimenti mirano a trasformare le aree urbane degradate, migliorare l'efficienza dei trasporti e ridurre l'impatto ambientale delle attività logistiche. Attraverso programmi come il piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) e il connecting Europe facility (Cef), l'Ue sostiene progetti che promuovono la coesione territoriale, la sostenibilità ambientale e l'innovazione tecnologica nel settore dei trasporti. Tali iniziative non solo favoriscono il miglioramento delle infrastrutture, ma contribuiscono anche alla creazione di un ecosistema urbano più resiliente e competitivo, capace di rispondere agli indirizzi programmatici fissati dalla Comunità europea.

Il Ministero dell'Interno in collaborazione con la Banca europea di investimenti (Bei) annuncia il lancio del fondo tematico per i piani integrati urbani. Questo strumento mira a finanziare progetti finalizzati alla rigenerazione urbana sostenibile, all'inclusione sociale, all'efficienza energetica e all'innovazione digitale. Gli interventi del fondo si concentreranno principalmente sul rinnovamento, la valorizzazione e la riconversione di aree o edifici dismessi, con un particolare focus sull'incremento dell'efficienza energetica. Sono previsti anche investimenti volti a promuovere la mobilità sostenibile e digitale, nonché a migliorare la riqualificazione e la sicurezza delle aree urbane, con significativi impatti sullo sviluppo economico e imprenditoriale del paese.

L'investimento economico, inserito nella missione *M5C2 - Investimento 2.1. Investimenti in progetti di rigenerazione urbana*, sono volti a ridurre situazioni di emarginazione e degrado sociale per il piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr), prevede il finanziamento da parte della Bei, attraverso il Ministero dell'Interno e gli organi di controllo preposti, a pubbliche amministrazioni e a progetti di partenariato pubblico-privato (Ppp).

*La missione M5C2 - Investimento 2.2 Piani urbani integrati*, che prevedono una progettazione urbanistica partecipata, con l'obiettivo di rigenerare, rivitalizzare e valorizzare aree urbane degradate, con particolare attenzione alla creazione di nuovi servizi a disposizione della cittadinanza e alla riqualificazione dell'accessibilità dei servizi e della dotazione infrastrutturale, trasformando così i territori più vulnerabili in realtà sostenibili. Gli interventi possono prevedere la partecipazione del terzo settore e di investimenti privati nella misura massima del venticinque per cento. In questo caso la cifra attribuita al piano è di novecento milioni di euro.

La versione *2.2b della stessa missione (M5C2)*, ha lo scopo di finanziare progetti per la rigenerazione urbana sostenibile, l'inclusione sociale, l'efficienza energetica e l'innovazione digitale. In particolare, gli interventi saranno funzionali al rinnovamento, alla valorizzazione e alla riconversione di aree o edifici dismessi, anche allo scopo di migliorarne l'efficienza energetica. Previsti, inoltre, investimenti per promuovere la mobilità sostenibile e digitale, nonché la riqualificazione e la sicurezza di aree urbane, con importanti ricadute per lo sviluppo economico-imprenditoriale del Paese. L'ammontare totale dell'investimento sarà superiore a duecentocinquanta milioni di euro e prevede azioni di Ppp.

L'Italia, in ambito logistico, sta dando risposta agli obiettivi di decarbonizzazione e sostenibilità ambientale attraverso politiche e investimenti concentrati principalmente all'interno della Missione 3 del Pnrr :

- Missione 3: infrastrutture per una mobilità sostenibile
  - M3C1: investimenti sulla rete ferroviaria
  - M3C2: intermodalità e logistica integrata

L'attenzione posta dal Pnrr su queste missioni è volta principalmente a sviluppare un sistema infrastrutturale in grado di ridurre quelle carenze che ad oggi interessano il sistema di trasporto di merci e persone, che hanno impattato negativamente sulla crescita e sulla competitività del Paese, acuendo contemporaneamente il divario tra le economie del Nord e del Sud, offrendo livelli di servizi di trasporto molto differenti penalizzando ulteriormente l'equità sociale tra i diversi ambiti.

Analizzato dal punto di vista del tema logistico e di trasporto merci, il sistema infrastrutturale nazionale sconta ancora una forte dipendenza del trasporto su gomma, con i prodotti che viaggiano per circa il 54,5 per cento su strada, mentre si ferma al 12 per cento quello su ferro contro il 18 per cento dell'Unione. Pertanto, l'aumento dell'uso della ferrovia – a fini privati e commerciali – e una maggiore integrazione dei diversi modi di trasporto possono contribuire alla decarbonizzazione e all'aumento della competitività del Paese.

Per adeguarsi alla “Strategia per una mobilità intelligente e sostenibile” indicata dalla Ue, che ha come obiettivo quello di aumentare il traffico merci su rotaia del cinquanta per cento entro il 2030 e di raddoppiarlo entro il 2050, prevedendo per la prima data un servizio paritario a quello su strada, andrà convogliato, entro il 2030 su ferrovia, almeno il trenta per cento del traffico merci su gomma oltre i 350 km.

Date queste premesse il Pnrr prevede investimenti per il periodo 2020-2026 pari a 23,74 miliardi di euro per la Missione 3, pari a circa il dodici per cento dell'importo complessivo, di questi 22,8 miliardi di euro sono stanziati per “Investimenti sulla Rete Ferroviaria”; un miliardo di euro è stanziato per “Intermodalità e Logistica Integrata”.

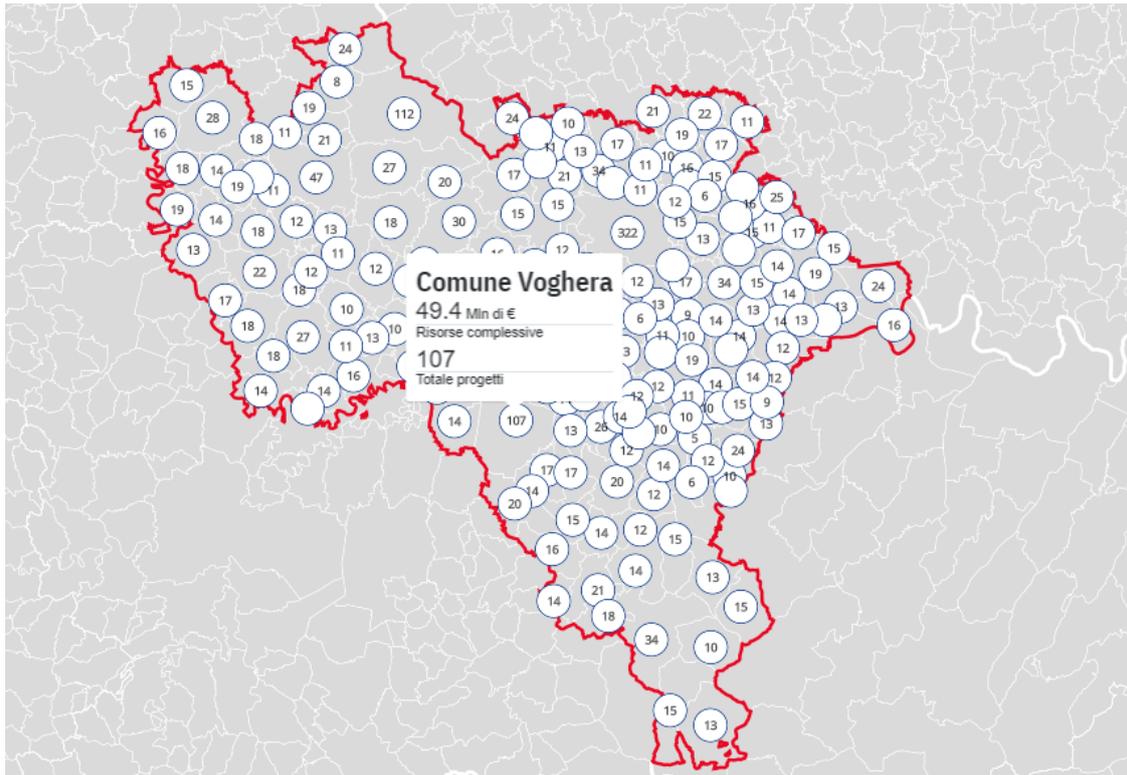
Per il comparto merci tali investimenti saranno volti principalmente ad aumentare la capacità della rete infrastrutturale nazionale e transeuropea Ten-T e dei nodi di interscambio tra il sistema ferroviario, diportistico e aereo, collegamenti dell'ultimo miglio, sviluppo dei servizi digitali nei porti e negli aeroporti e l'utilizzo di tecnologie comuni a livello europeo per agevolare il commercio transnazionale.

La provincia di Pavia ha ricevuto importanti finanziamenti dal Pnrr per un valore di oltre 1,1 miliardi di euro, cui si aggiungono 124,4 milioni di euro provenienti da altre fonti, per la realizzazione di 2.926 progetti, di questi 16 riguardano le infrastrutture per un valore di 71,3 milioni di euro.

Voghera, con i suoi 49,4 milioni di euro di finanziamento complessivi, di cui 41,3 milioni di euro da Pnrr e i restanti da altre fonti, pesa per il quattro per cento sul totale finanziato per la provincia, dato che si confronta con il 3,7 per cento se rapportato ai 107 interventi in corso sull'intero comune. Voghera è il comune con il più alto numero di progetti.

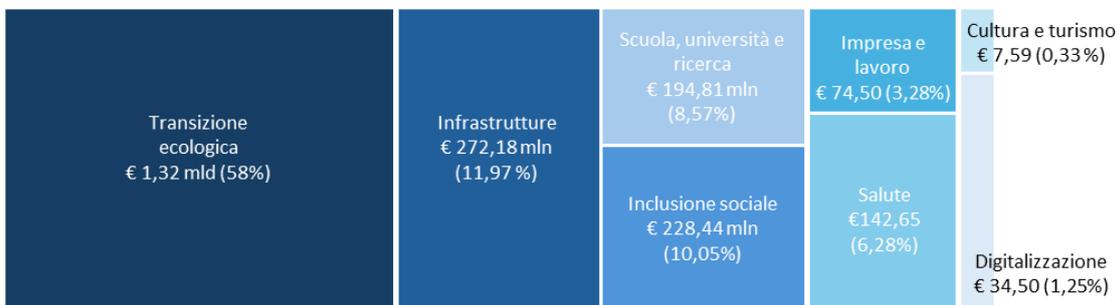
In ambito logistico la società Peviani Spa, localizzata nel comune di Siziano, è stata la prima azienda ad ottenere un finanziamento da fonti del Pnrr, 10,08 milioni di euro a “sostegno agli investimenti finalizzati a potenziare i sistemi di logistica e stoccaggio riducendo l'impatto ambientale e rafforzando la competitività delle imprese”.

### Numero dei progetti, per comune finanziati da Pnrr nella provincia di Pavia



Fonte: <https://openpnrr.it/territorio/018pavia>

### Settori finanziati da Pnrr nella provincia di Pavia



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati <https://openpnrr.it/territorio/018pavia>

A livello regionale il Fondo europeo di sviluppo regionale- PR FESR prevede l'assegnazione di due miliardi di euro nel periodo 2021-2027, volti a promuovere la ripresa economica e la competitività delle imprese del territorio, colpito dagli effetti dell'emergenza sanitaria del 2020.

I tre obiettivi del programma puntano a un'Europa più competitiva ed intelligente (asse 1, 1,1 miliardo di euro), un'Europa più verde (asse 2: 591 milioni di euro; asse 3, 51 milioni di euro) e un'Europa più vicina ai cittadini (asse 4, 207 milioni di euro), infatti oltre il dieci per cento delle risorse sono destinate al contrasto alle fragilità sociali, in sinergia con il PR FSE+, attraverso azioni di rigenerazione urbana e inclusione sociale, rafforzamento dei servizi essenziali di cittadinanza e di stimolazione di iniziative a supporto dell'economia e della società. Nelle aree urbane, ove si concentrano quote di popolazione con minor capacità di far fronte a bisogni di cura e di sviluppare a pieno le proprie potenzialità, attraverso le strategie di Sviluppo urbano sostenibile; nelle aree interne, dove i fenomeni di marginalità portano all'abbandono del territorio ad alla diminuzione della resistenza ai processi di degrado naturale, acuiti dal cambiamento climatico, attraverso le Strategie aree interne.

Sempre a livello Regionale il Trattato sul funzionamento dell'Unione Europea (art. 107.3.c) prevede che gli Stati membri possano concedere aiuti agli investimenti delle imprese, per agevolare lo sviluppo di regioni economiche che appaiano in ritardo in base a una pluralità di indicatori economici, lo scopo è ridurre le disparità in termini di benessere economico, reddito e disoccupazione. A tal fine è stata predisposta dagli Stati membri, su proposta delle Regioni e approvata dalla Commissione Europea, la Carta nazionale degli aiuti di Stato a finalità regionale. La carta comprende ventiquattro comuni della provincia di Pavia, tra cui Voghera. In questi ventiquattro comuni, sino al 2027, gli investimenti produttivi saranno particolarmente incentivati, attraverso bandi per le imprese, per effetto di una politica industriale territoriale definita congiuntamente da Stato e Regione Lombardia e finalizzata a riequilibrare lo sviluppo su base territoriale.

Altro strumento di finanziamento di emanazione europea è il *Connecting Europe Facility (Cef)* volto a realizzare il green deal europeo e a facilitare il raggiungimento degli obiettivi di decarbonizzazione entro il 2030 e il 2050. Il programma sostiene lo sviluppo di reti transeuropee ad alte prestazioni, che siano sostenibili ed efficientemente interconnesse nei settori dei trasporti, dell'energia e dei servizi digitali. Gli investimenti del Cef sono cruciali per colmare i deficit infrastrutturali nella dorsale energetica, dei trasporti e digitale dell'Europa. Gli obiettivi strategici delle reti transeuropee di trasporto (ten-t) includono il completamento entro il 2030 della rete centrale, strutturata intorno a nove corridoi multimodali, e il completamento entro il 2050 della rete globale per migliorare l'accessibilità a tutte le regioni europee. Inoltre, viene promossa l'innovazione nel settore dei trasporti per ottimizzare l'utilizzo delle infrastrutture, ridurre l'impatto ambientale, migliorare l'efficienza energetica e potenziare la sicurezza. Il bilancio assegnato ammonta a quasi ventisei miliardi di euro e sottolineano l'impegno dell'unione europea nel potenziare e modernizzare le infrastrutture di trasporto su scala continentale.

*Il programma InvestEU* nasce dall'esperienza del fondo europeo per gli investimenti strategici (Feis), noto anche come Piano Juncker e conclusosi nel 2020, rappresenta una combinazione di diversi strumenti finanziari sottoforma di prestiti e garanzie e programmi di assistenza tecnica per

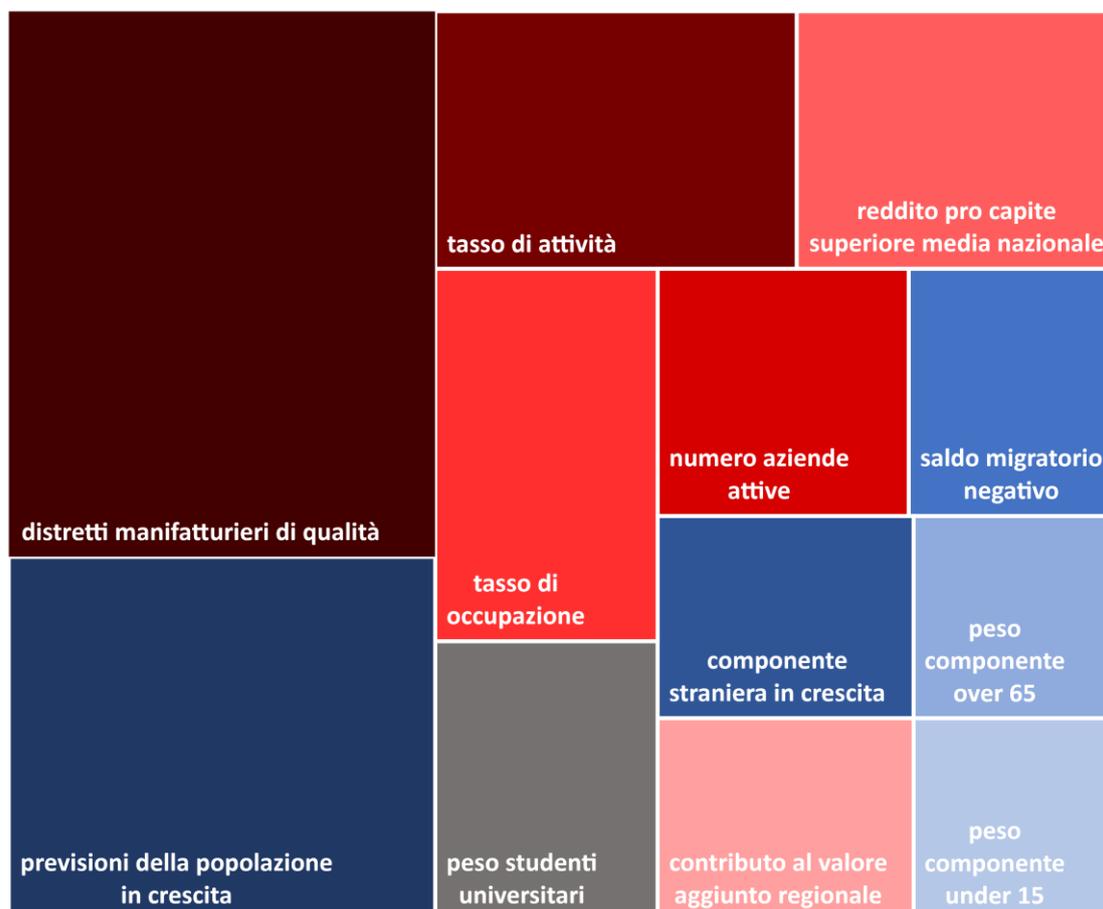
chi presenta un progetto e per gli investitori. L'obiettivo principale è semplificare, rendere più efficiente e flessibile l'accesso ai finanziamenti e agli investimenti, al fine di stimolare l'innovazione e favorire la creazione di posti di lavoro in Europa. InvestEU si concentra su quattro ambiti prioritari: ricerca, innovazione e digitalizzazione, infrastrutture sostenibili, piccole e medie imprese e infine infrastrutture sociali e competenze. Nell'ambito delle infrastrutture sostenibili assume massima importanza il consolidamento e sviluppo delle reti transeuropee e la progettualità di nuovi poli di intermodalità. Per questo obiettivo di programma la somma a disposizione è di circa dieci miliardi di euro. Il programma di finanziamenti che si concluderà nel 2027, fornirà garanzie per un totale di circa quaranta miliardi di euro a sostegno di progetti di importanza strategica in tutta l'Unione europea e grazie alla solidità di tali strumenti prevede altresì di attirare investimenti pubblici e privati di oltre seicentocinquanta miliardi di euro. Oltre al fondo in sé, il programma investEU comprende altri due capisaldi: il polo di consulenza e il portale dei progetti di investimento europei; il polo di consulenza integra i diversi servizi di consulenza attualmente disponibili in uno sportello unico per lo sviluppo dei progetti, con l'obiettivo di fornire sostegno e assistenza tecnici per contribuire alla preparazione, all'elaborazione, alla strutturazione e all'attuazione dei progetti, inclusa la creazione di capacità; il portale dei progetti di investimento europei, invece mira a riunire gli investitori e i promotori di progetti fornendo una banca dati facilmente accessibile e di facile utilizzo, con l'obiettivo di fornire ai progetti maggiori visibilità e agli investitori le opportunità di investimento nel settore di interesse. L'approccio integrato e coordinato dell'Unione europea, attraverso l'uso di sovvenzioni, garanzie e altri strumenti finanziari innovativi, crea un effetto leva significativo sul tessuto produttivo e sociale europeo, attraendo investimenti privati e pubblici.

Infine *Horizon Europe*, rappresenta il principale programma di finanziamento dell'Unione Europea dedicato alla ricerca e all'innovazione, con un budget di quasi cento miliardi di euro, ha un'estensione temporale fino al 2027. Questo programma mira ad affrontare il tema del cambiamento climatico, e contribuisce al raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile delle Nazioni Unite, promuovendo allo stesso tempo la competitività e la crescita all'interno dell'UE. Le tematiche oggetto di finanziamento e attenzione riguarderanno: approvvigionamento energetico, sistemi e reti energetiche, edifici e impianti industriali in transizione energetica, comunità e città, competitività industriale nel settore dei trasporti, trasporti e mobilità puliti sicuri e accessibili, mobilità intelligente e accumulo di energia. Il programma rappresenta un'ottima occasione per grosse aziende e piccole medie imprese per investire in ricerca e trarne in maniera diretta i benefici.

Sintesi delle principali linee di finanziamento della Comunità Europea in tema di rigenerazione e trasporti.			
Finanziamenti	Importo totale	Scadenza investimento	Tipologia di intervento
<i>Piano nazionale ripresa e resilienza (Pnrr)</i> Missione 3-Infrastrutture per una mobilità sostenibile	€ 50 mld.	2026	Infrastrutture per una mobilità sostenibile
Connecting Europe Facility (Cef)	€ 26 mld.	2027	Innovazione nel settore dei trasporti
Invest EU	€ 40 mld.	2027	Strumenti finanziari sottoforma di prestiti e garanzie, programmi di assistenza tecnica e piattaforma di incontro tra investimenti e progetti
Horizon Europe	€ 95,5 mld.	2027	Ricerca e innovazione
Pr-Fesr	€ 2 mld.	2027	Promozione della ripresa economica e della competitività delle imprese del territorio colpite dagli effetti dell'emergenza sanitaria
Carta nazionale degli aiuti di stato a finalità regionale	Contributi sui costi di investimento per grandi, piccole e medie imprese.	2027	Politica industriale territoriale.

## 1.2 Dimensione demografica, territoriale, economica

Peso degli indicatori demografici ed economici sullo sviluppo a livello provinciale



Fonte: Scenari Immobiliari

In Lombardia buona parte della popolazione risiede nella fascia alta della Pianura Padana, in corrispondenza dei nodi infrastrutturali esistenti, con una densità che cresce in prossimità dei principali aggregati urbani.

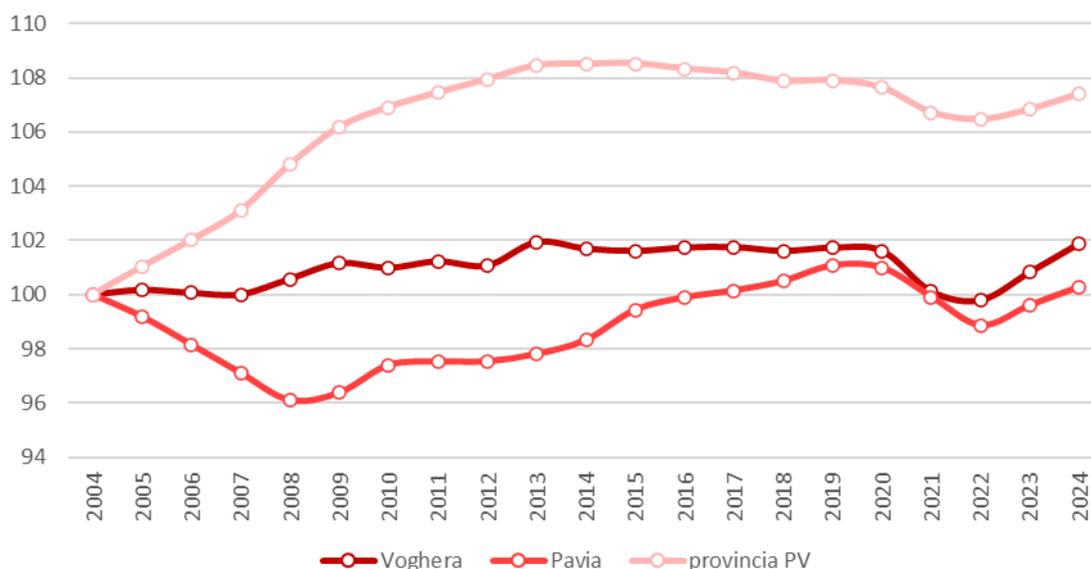
La provincia di Pavia si estende su una superficie prevalentemente pianeggiante di circa 2.970 chilometri quadrati, con una popolazione al primo gennaio 2024 di quasi 540 mila residenti, pari a poco più del 5,4 per cento del totale lombardo, e una densità di circa 180 abitanti per chilometro quadrato, sensibilmente inferiore alla media regionale (pari a circa 420 abitanti per chilometro quadrato, valore trainato dalle popolose province di Milano e Monza).

Il capoluogo di Pavia, con un'estensione di 63 chilometri quadrati, accoglie poco più del tredici per cento della popolazione della provincia. La città di Voghera vanta la stessa superficie del

capoluogo, ma poco più della metà dei residenti, che all’inizio del 2024 hanno sfiorato quota quaranta mila unità.

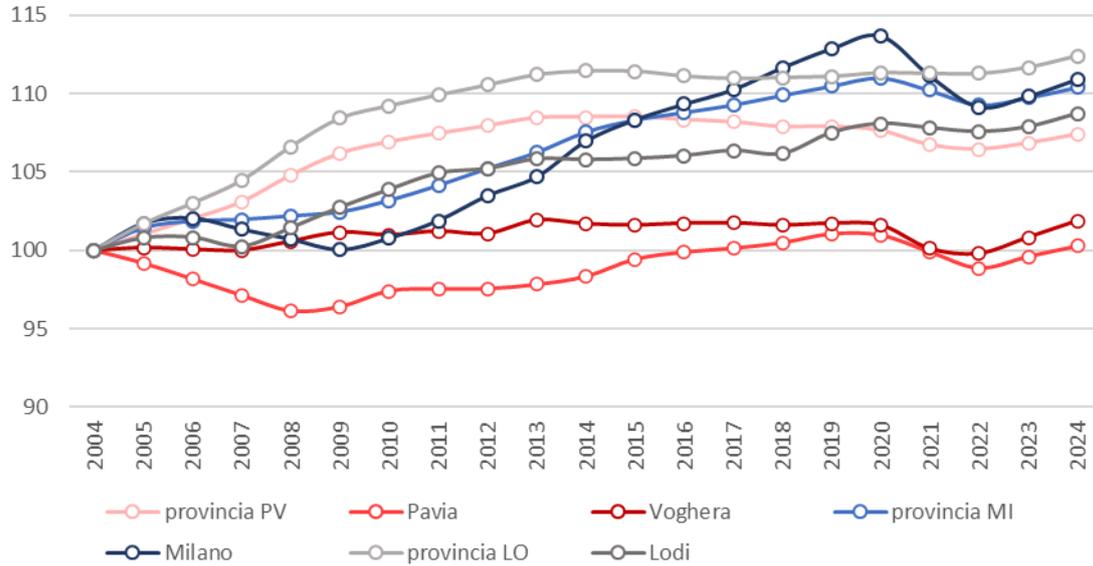
Negli ultimi vent’anni la popolazione a livello provinciale ha registrato un andamento per lo più in crescita, con dinamicità più elevate fino al 2013, seguito da un periodo relativamente stabile fino ad un calo marcato nel corso del 2021 e del 2022; gli ultimi due anni hanno ripreso invece un trend positivo. Il capoluogo di Pavia segna andamenti in parte in contrasto con quelli provinciali: la città ha assistito a un calo significativo della popolazione residente fino al 2008, seguito da un andamento in crescita arrestatosi negli anni seguiti all’emergenza pandemica, ma già oggi tornato verso valori positivi di sviluppo. La città di Voghera, invece, evidenzia un andamento maggiormente costante nel corso dell’ultimo ventennio, con un aumento moderato della popolazione fino al 2020, seguito da una battuta d’arresto nel biennio 2021-2022 e una seguente crescita negli anni più recenti, in linea con quanto accaduto nel capoluogo e nella provincia.

**Andamento della popolazione, provincia di Pavia, capoluogo di Pavia, Voghera, 2004-2024  
(2004 = base 100)**



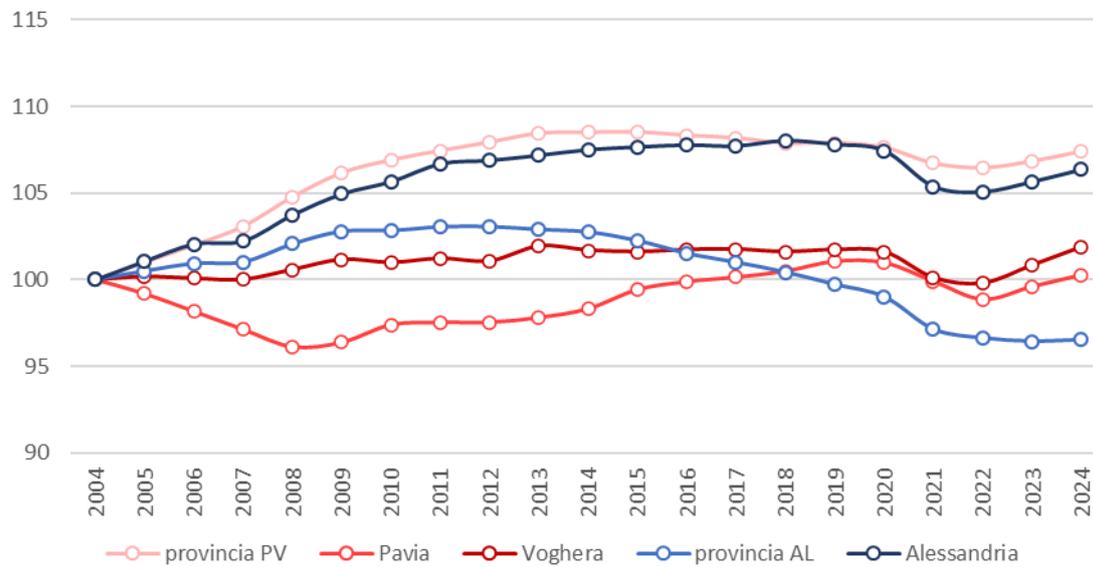
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

Andamento della popolazione, confronto tra Voghera, la provincia di Pavia e le province di Milano e Lodi, 2004-2024 (2004 = base 100)



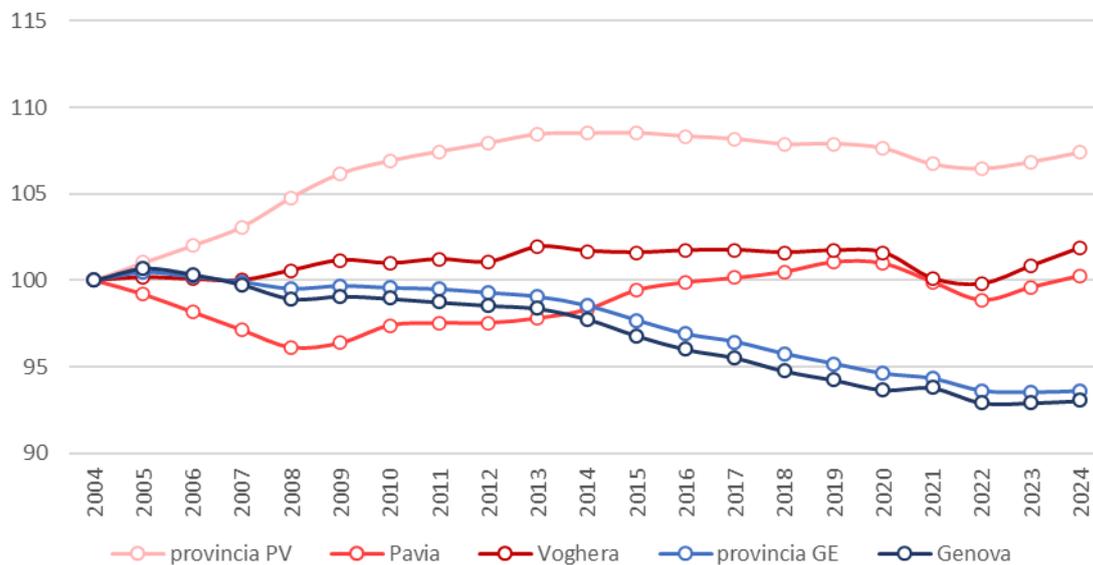
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

Andamento della popolazione, confronto tra Voghera, la provincia di Pavia e la provincia di Alessandria, 2004-2024 (2004 = base 100)



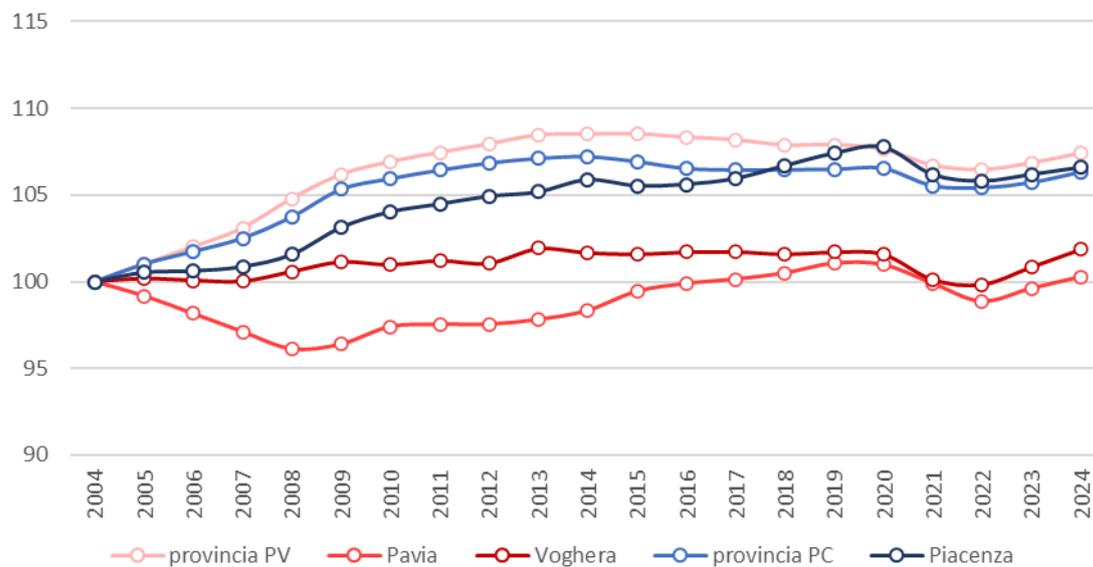
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

**Andamento della popolazione, confronto tra Voghera, la provincia di Pavia e la provincia di Genova, 2004-2024 (2004 = base 100)**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

**Andamento della popolazione, confronto tra Voghera, la provincia di Pavia e la provincia di Piacenza, 2004-2024 (2004 = base 100)**



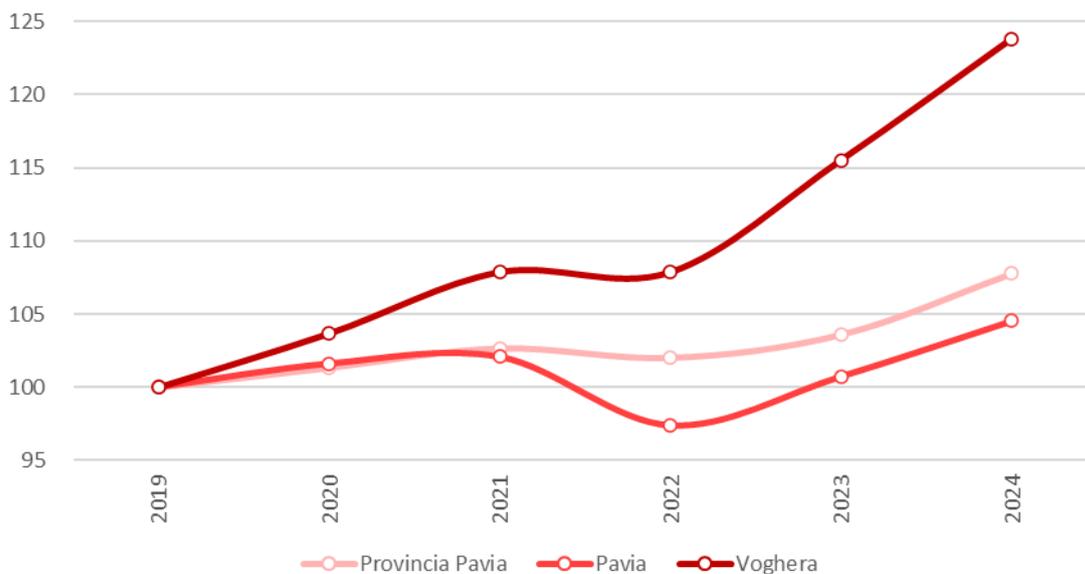
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

I centri urbani dell'intero territorio nazionale devono confrontarsi con l'evoluzione demografica in corso, segnata da un progressivo invecchiamento della popolazione dovuto in parte all'innalzamento delle aspettative di vita dei singoli individui e in parte a una sensibile contrazione del tasso di natalità. Questo ha portato alla registrazione di saldi naturali negativi nella maggior parte dei comuni, in particolare nei capoluoghi e nelle aree meno densamente popolate. Non fa eccezione Voghera, che alla fine del 2023 conta un saldo naturale negativo di circa 300 unità, valore in linea con la media degli ultimi dieci anni.

Il saldo migratorio, al contrario, risulta positivo sia in termini di migrazione interna, e cioè considerando spostamenti da o verso altri comuni nazionali, che di migrazione estera, da o verso un Paese straniero. Tali flussi, che negli ultimi cinque anni hanno visto un incremento di oltre il 150 per cento, hanno un ruolo fondamentale nell'evoluzione demografica della città, rappresentando una voce con un peso significativo nell'andamento di crescita della popolazione complessiva.

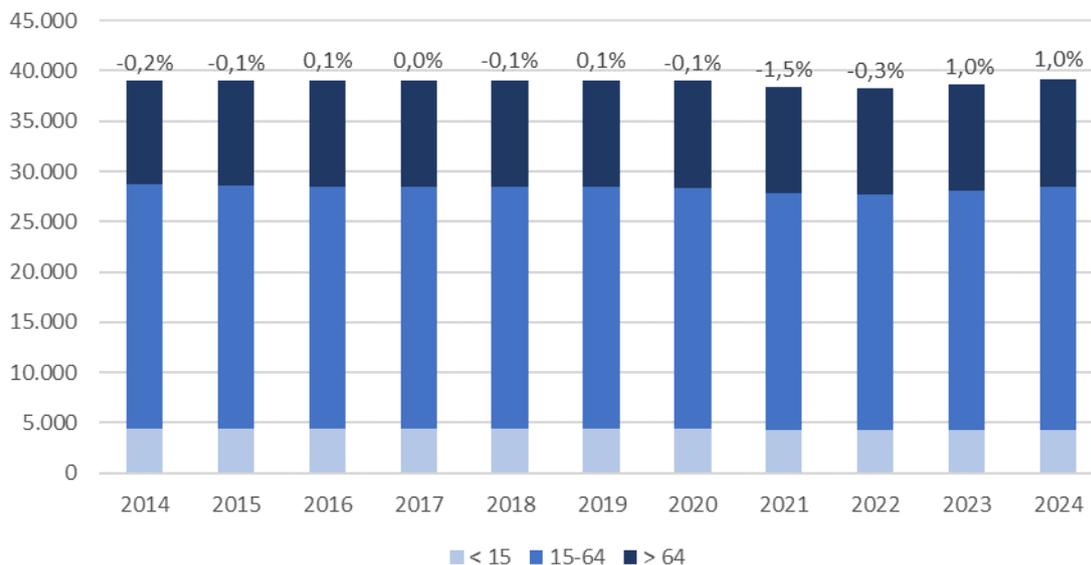
Un ulteriore elemento che incide sulla quantificazione della popolazione residente è la componente straniera. Ad oggi, essa rappresenta nella città di Voghera poco più del 15,5 per cento dei residenti complessivi, valore vicino a quello del capoluogo (dove gli stranieri rappresentano quasi il quindici per cento) e superiore a quello della provincia (che si ferma a quota dodici per cento). Tuttavia, se nella città di Pavia la crescita rispetto all'anno pre-pandemico è stata di poco meno del cinque per cento (contro il sette per cento a livello provinciale), Voghera ha registrato un livello di dinamicità ben superiore, con una variazione positiva della componente pari al 24 per cento.

**Andamento della componente straniera della popolazione, Lombardia, provincia di Pavia, capoluogo di Pavia, Voghera, 2019-2024 (2019 = base 100)**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

**Composizione della popolazione per fasce d'età e variazione della popolazione complessiva anno su anno, Voghera (%)**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

Le tendenze demografiche nazionali sopra anticipate emergono anche nella trasformazione strutturale della popolazione residente. La componente relativa alla fascia degli over 64 mostra negli ultimi vent'anni una crescita costante, con una frenata solo in corrispondenza dell'evento pandemico. In crescita anche l'andamento della popolazione under 15, sebbene con livelli di dinamicità differenti e più articolati, fino al 2019, seguito da un triennio in calo che ha visto valori di nuovo positivi negli ultimi due anni.

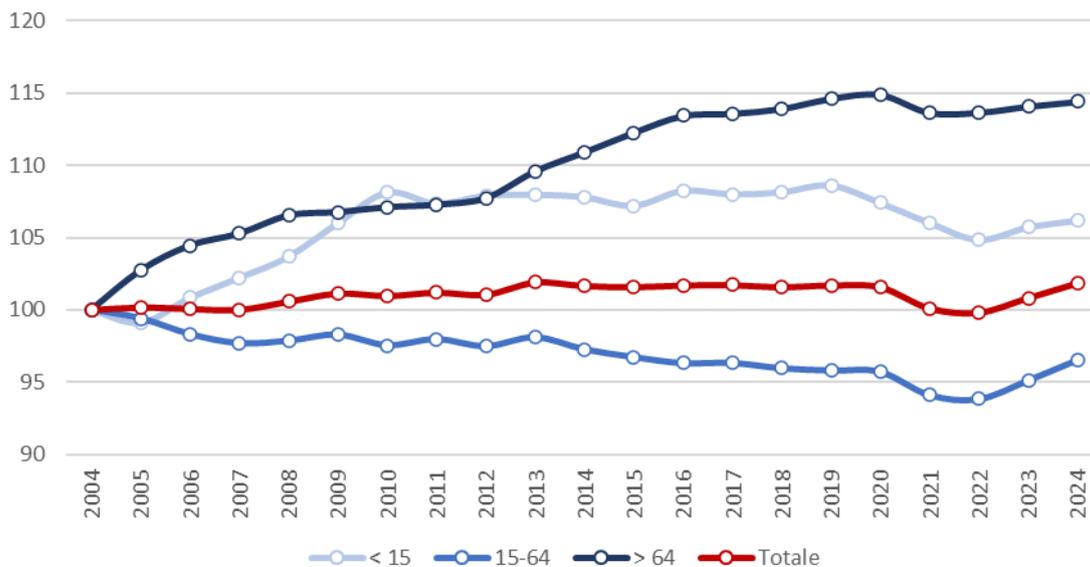
In calo costante, invece, la cosiddetta popolazione attiva, comprensiva delle persone tra i 15 e i 64 anni d'età, che ha registrato un trend positivo quasi esclusivamente nell'ultimo biennio. Tale fascia, nonostante gli andamenti poco performanti, rappresenta ancora la componente maggioritaria della popolazione, coprendo ad oggi poco più del sessanta per cento dei residenti complessivi.

Secondo le stime tracciate da Istat, da qui al 2042 i trend di evoluzione non subiranno grandi sconvolgimenti, ma anzi consolideranno nel tempo le loro caratteristiche e il loro peso. La quota di popolazione definibile come "anziana" proseguirà nella sua crescita costante, rappresentando una percentuale sempre maggiore, mentre la fascia di popolazione in età lavorativa non riuscirà a frenare la sua evoluzione in negativo, con una serie di conseguenze non solo dal punto di vista sociale, ma anche economico. I giovanissimi under 15 ricominceranno a crescere, invece, a partire dalla seconda metà del 2030.

Di fatto, si ipotizza che nei prossimi vent'anni la popolazione complessiva della città lombarda crescerà di circa il tre per cento, in controtendenza con quanto previsto a livello nazionale

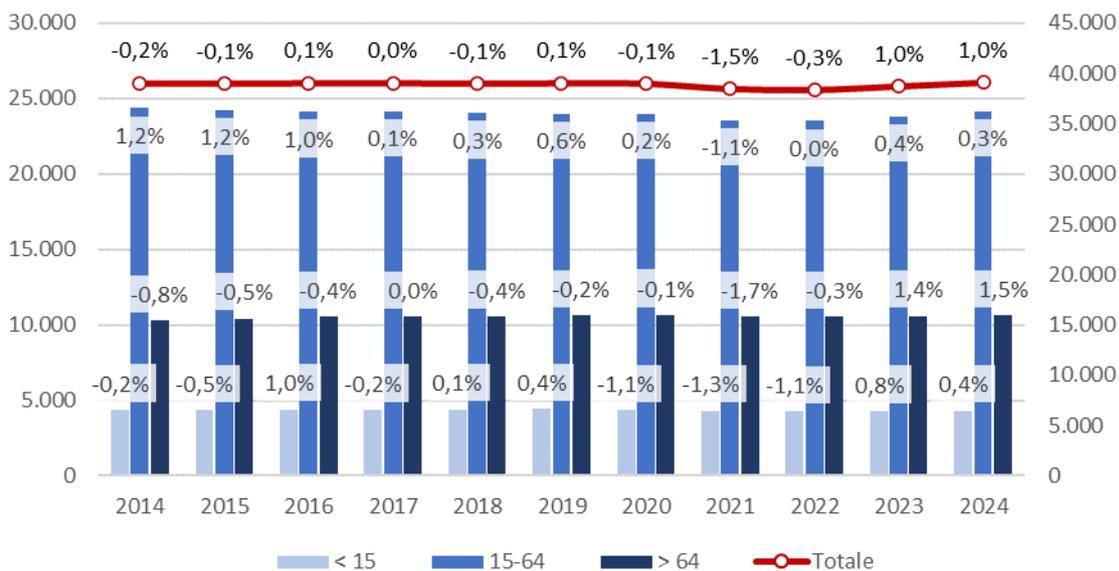
(decremento del quattro per cento) ma in linea con le stime relative alla Lombardia (più 1,5 per cento), fino a superare le 40.200 unità.

**Andamento della popolazione per fasce d'età, Voghera (2004 = base 100)**



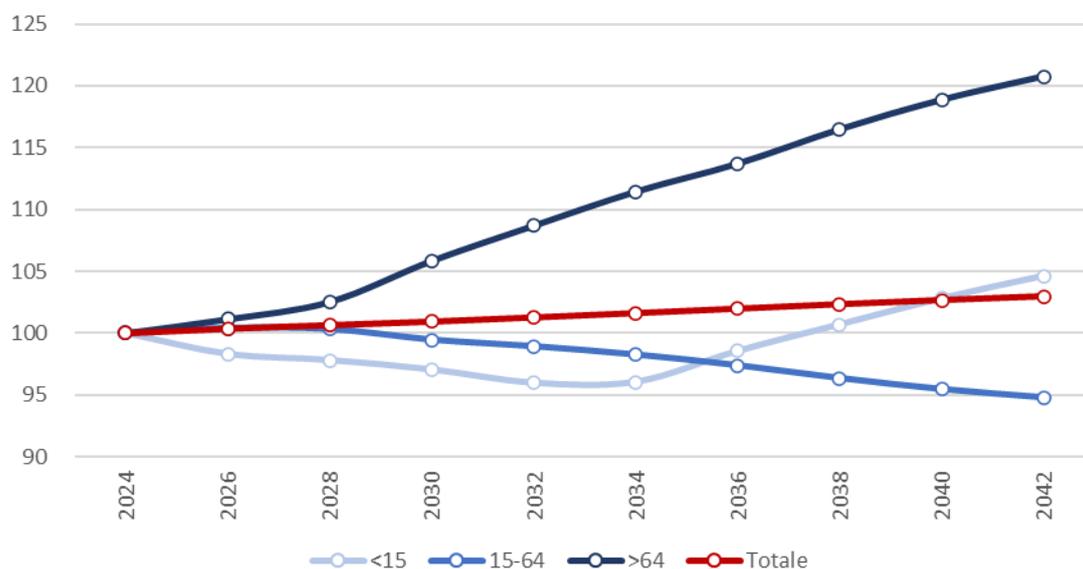
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

**Variazione anno su anno della popolazione per fasce d'età e complessiva, Voghera (%)**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

Stima andamento della popolazione per fasce d'età, Voghera (2024 = base 100)



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

Stima variazione anno su anno della popolazione per fasce d'età e complessiva, Voghera (%)



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

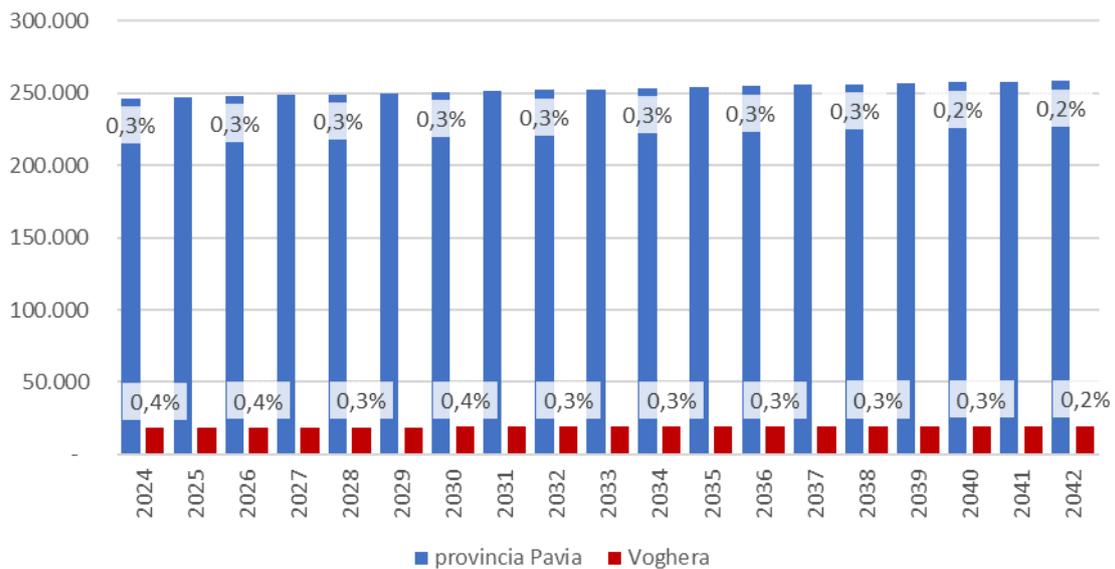
L'aumento della popolazione cresce nel tempo in modo pressoché parallelo al numero delle famiglie. Secondo le stime fornite da Istat e rielaborate da Scenari Immobiliari, da qui al 2042 il

numero di famiglie a livello provinciale potrebbe crescere di circa il sei per cento, mentre nella città di Voghera si ipotizza un aumento di poco inferiore, pari al cinque per cento.

Tale risultanza appare in parte influenzata dal valore in continuo decremento del numero medio di componenti per famiglia, fenomeno riscontrabile anche a livello nazionale. La tendenza risulta dettata in parte dal progressivo invecchiamento della popolazione, che causa un aumento della quota di anziani soli, associato al significativo calo delle nascite, in parte dalle trasformazioni in ambito sociale e professionale, che hanno generato nuove abitudini nella volontà e nei tempi di creazione di nuovi nuclei familiari e nelle loro caratteristiche strutturali, quali per esempio il numero di figli, l'età media delle madri al momento del parto, la quota di famiglie monocomponenti.

Da un valore provinciale pari a 2,14, inferiore alla media nazionale (pari a 2,3) e a quella lombarda (pari a 2,2), la media dei componenti dovrebbe scendere nei prossimi vent'anni a 2,08, con un calo di oltre quattro punti percentuali. Voghera al 2024 registra una media di 2,08 componenti per famiglia, inferiore rispetto al valore attuale dell'ambito provinciale, che tenderà a scendere fino a 2,01 al 2042.

**Proiezione famiglie e variazione anno su anno, provincia Pavia e Voghera (%)**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

Dal punto di vista economico, il 2023 ha rappresentato un anno molto complesso, influenzato in maniera rilevante dalle tensioni geopolitiche internazionali e frenato, in particolar modo nel settore della produzione industriale, dalla debolezza della domanda interna ed estera. All'interno

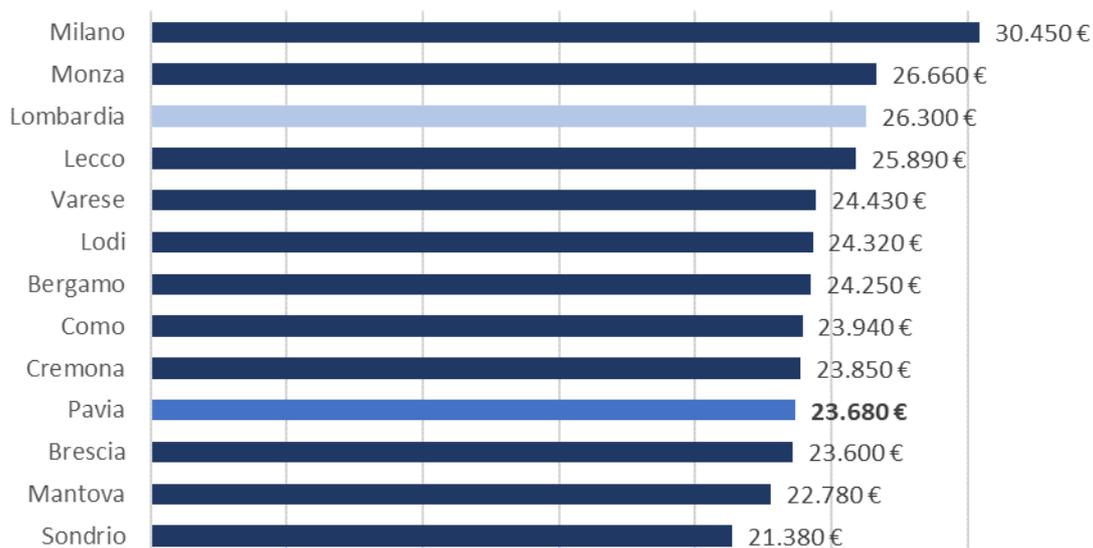
di questo contesto, l'economia lombarda, pur decelerando la dinamica di crescita, secondo le stime di Assolombarda ha registrato un incremento del Pil di circa il 5,5 per cento sul 2019.

Nell'anno di imposta 2022, la Lombardia conta alla fine dell'anno poco meno di 7,3 milioni di contribuenti, per un reddito dichiarato complessivo di oltre 191 miliardi di euro. In termini di reddito medio pro capite, in vetta alla classifica si posiziona la provincia di Milano, con un valore di quasi 30.500 euro. La provincia di Pavia si conferma in nona posizione a livello regionale, con un reddito medio pro capite pari a circa 23.680 euro, inferiore di circa il dieci per cento rispetto alla media regionale (e di oltre il venti per cento rispetto alla media della provincia del capoluogo meneghino).

La città di Pavia guadagna, nel paragone con gli altri capoluoghi lombardi, il quarto posto dopo Milano, Monza e Bergamo, con un reddito medio pro capite di 29.400 euro (inferiore di poco più dell'11 per cento rispetto alla media complessiva dei capoluoghi).

La città di Voghera, con un reddito medio pro capite di circa 23.700 euro, si allinea con i valori della sua provincia di riferimento, sebbene mostri una variazione rispetto al capoluogo pavese di quasi il venti per cento. Oltre il novanta per cento dei contribuenti cittadini dichiara un reddito imponibile annuale inferiore ai 55 mila euro, con una quota maggioritaria (pari a circa il 62 per cento) ricompresa nella fascia tra i 15 e i 55 mila euro annui.

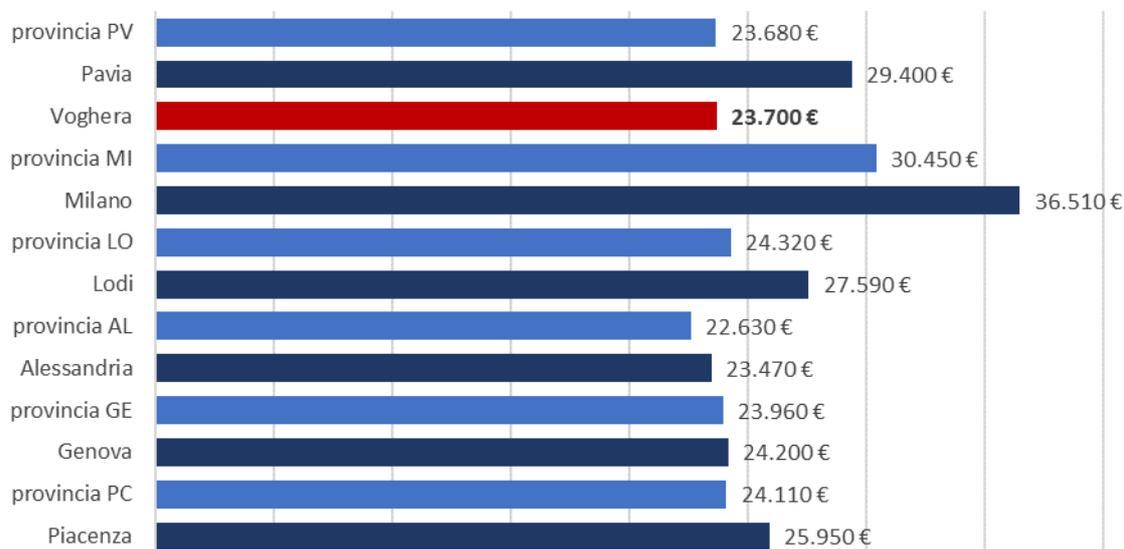
#### Reddito imponibile medio pro capite, province della Lombardia, anno imposta 2022 (€)



*Nota: per l'elaborazione dei dati riguardanti i redditi medi pro capite è stato preso in considerazione il numero di contribuenti con un valore di reddito imponibile significativo (ovvero diverso da 0).*

*Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze*

**Reddito imponibile medio pro capite, Voghera, province confinanti e rispettivi capoluoghi, anno imposta 2022 (€)**



*Nota: per l'elaborazione dei dati riguardanti i redditi medi pro capite è stato preso in considerazione il numero di contribuenti con un valore di reddito imponibile significativo (ovvero diverso da 0).*

*Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Ministero dell'Economia e delle Finanze*

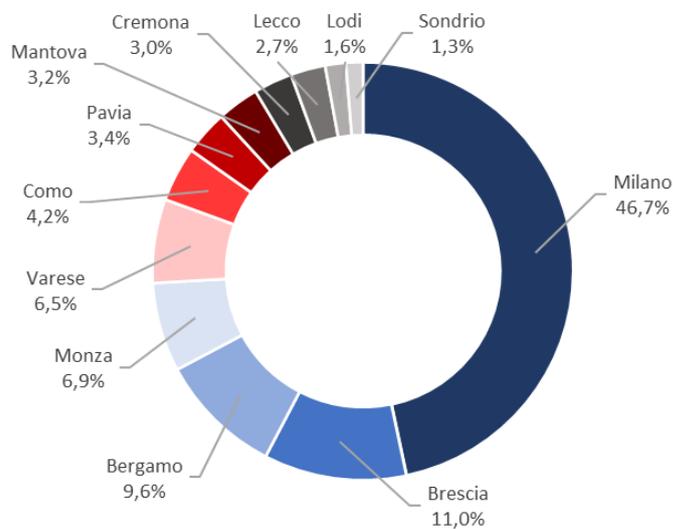
Secondo le stime, basate sugli ultimi dati disponibili aggiornati di Istat al 2021, nel 2023 il valore aggiunto complessivo della provincia di Pavia è stato di circa 13,2 miliardi di euro, cifra che ha rappresentato un contributo pari al 3,3 per cento alle attività economiche della Lombardia, con un valore aggiunto pro capite poco superiore a 24.200 euro/anno, con un incremento annuo del di oltre l'uno per cento. Valore che, oltre a risultare quello minore se confrontato con le altre province lombarde, appare inferiore alla media italiana di circa il 17,6 per cento.

Nel 2023 si stima che nella provincia di Pavia il settore delle costruzioni, con oltre 620 milioni di euro, abbia rappresentato il cinque per cento del valore aggiunto complessivo, in linea con il peso del comparto a livello regionale e nazionale.

Il settore immobiliare, che comprende le attività propriamente di servizio (quali asset management, property management, advisory, agency, facility management) con l'esclusione dei servizi finanziari elargiti da istituti bancari e società di finanziamento, ha generato circa il quindici per cento del valore aggiunto provinciale, leggermente superiore al valore lombardo che si attesta intorno al dodici per cento.

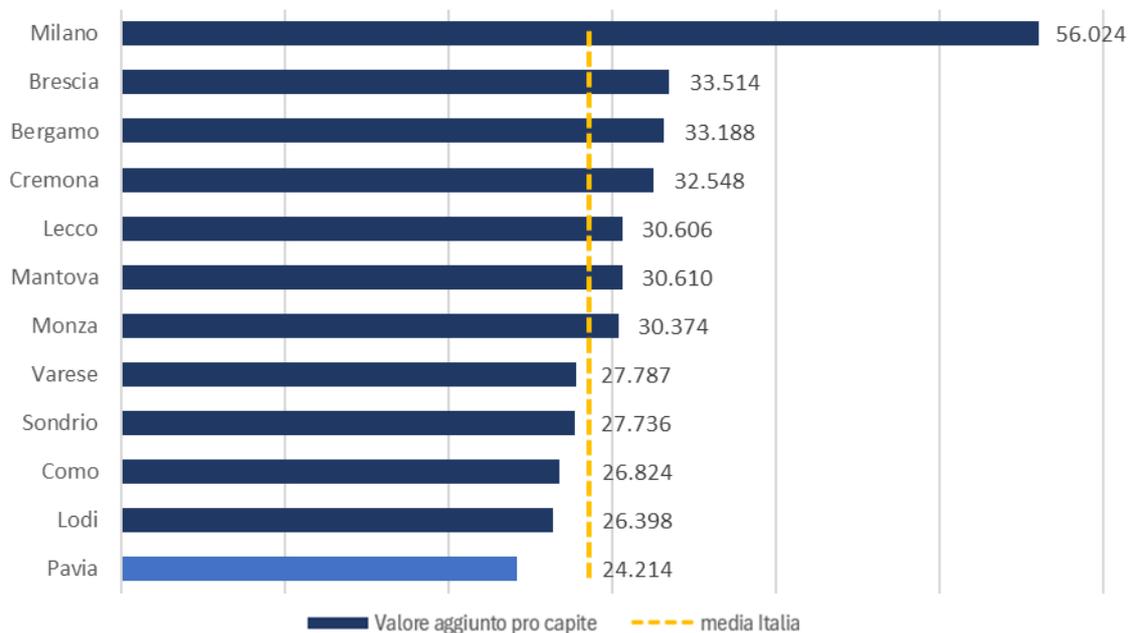
Nel settore manifatturiero e industriale si concentra il 25 per cento dell'economia cittadina, in linea con quanto accade a livello regionale.

**Contributo delle province lombarde al valore aggiunto regionale (%)**



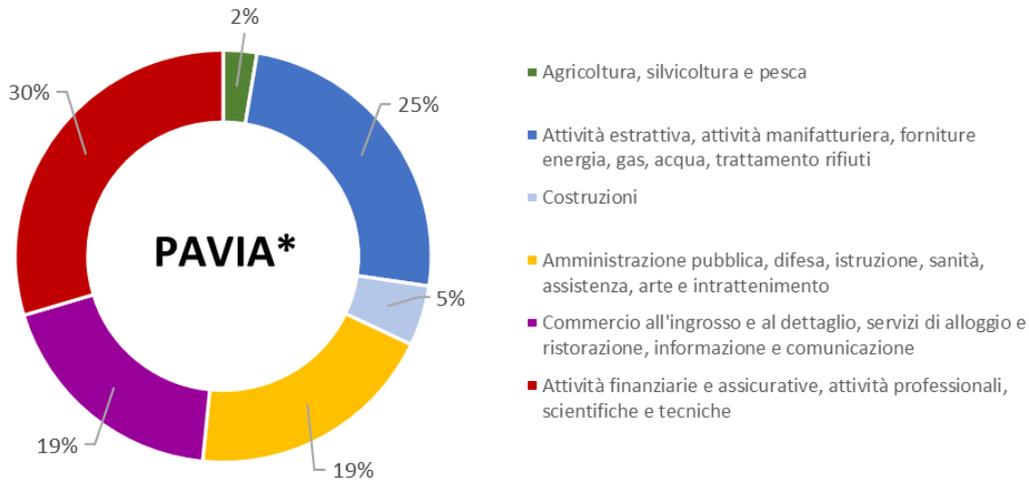
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

**Valore aggiunto pro capite delle province lombarde, stima 2023 (€)**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

### Composizione del valore aggiunto per attività, stima 2023



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat

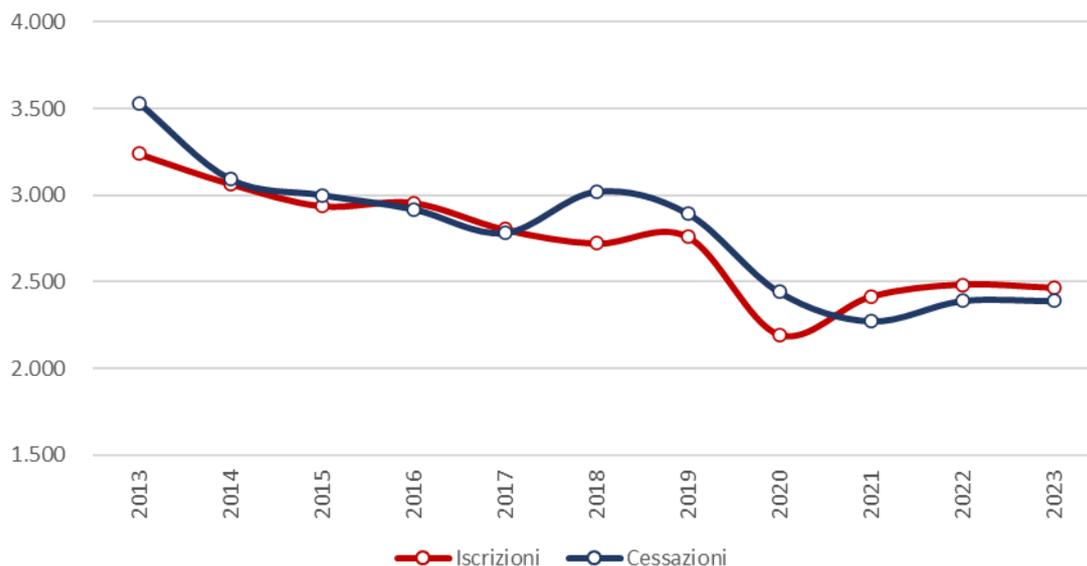
Il sistema imprenditoriale del nostro Paese appare complesso e molto differente rispetto alle altre realtà nazionali europee. La sua spina dorsale è costituita prevalentemente da imprese di piccole e medie dimensioni, con peculiarità anche molto marcate. A fine 2023, lo stock nazionale contava quasi sei milioni di imprese registrate, di cui poco più di cinque milioni attive, con un tasso di crescita sul periodo dello 0,7 per cento.

A livello nazionale, la Lombardia risulta la prima regione per numero di imprese, con un peso sullo stock italiano del sedici per cento, grazie alle oltre 815 mila imprese attive. La provincia di Milano rappresenta oltre il quaranta per cento delle aziende attive complessive, superando quota 315 mila. La provincia di Pavia si posiziona a metà della classifica, rappresentando poco meno del cinque per cento delle imprese regionali.

Lo storico del tessuto imprenditoriale della provincia di Pavia registra un andamento in calo di nuove imprese registrate fino al 2020, con un picco particolarmente marcato nel periodo dell'emergenza sanitaria, per poi rilevare performance positive nel 2021, anno seguito da un periodo di consolidamento, caratterizzato da un numero di iscrizioni superiore a quello delle cancellazioni, con una variazione positiva maggiore del tre per cento per la prima volta negli ultimi dieci anni.

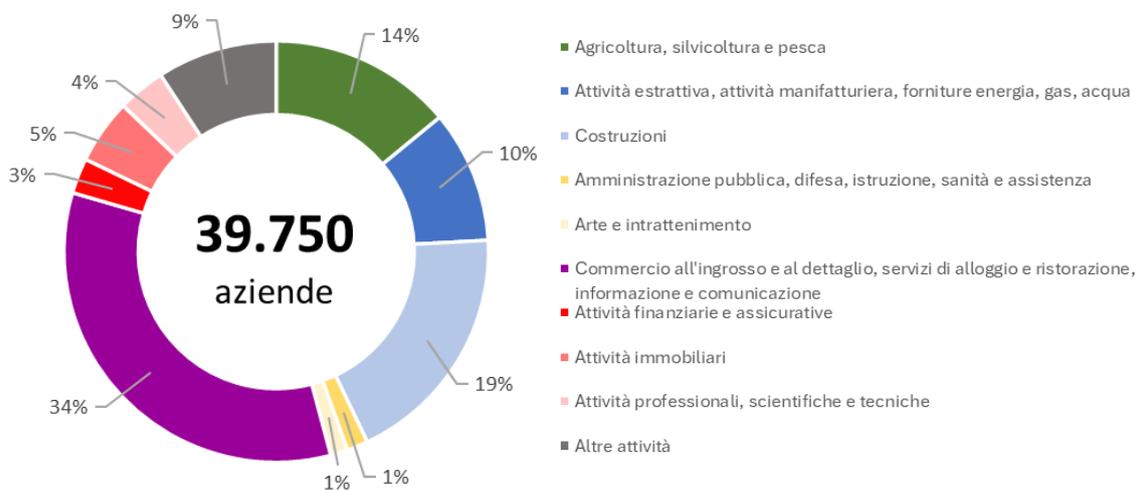
La provincia di Pavia conta complessivamente circa 85 aziende registrate che si occupano di servizi logistici relativi alla distribuzione delle merci, di cui meno di una decina con sede nella città di Voghera.

### Storico andamento imprese nella provincia di Pavia, 2013-2023



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Unioncamere - InfoCamere

### Suddivisione aziende per attività, provincia di Pavia, 31-12-2023



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Unioncamere, fonti varie

Comune di Voghera*	
Popolazione	38.710
Stranieri residenti	14,8%
Famiglie	18.492
n. componenti	2,08
Saldo migratorio	+701
Saldo naturale	-300
Saldo totale	+401
Imponibile pro capite	€ 23.700
Media italiana	€ 22.290

\* Ultimo dato ISTAT disponibile (2023)

Provincia di Pavia *	
Popolazione	536.400
Stranieri residenti	12,2%
Famiglie	245.500
n. componenti	2,14
Saldo migratorio	-3.890
Saldo naturale	+6.725
Saldo totale	+2.835
Imponibile pro capite	€ 23.680
Media italiana	€ 22.290

\* Ultimo dato ISTAT disponibile (2023)

Comune di Voghera	
Distribuzione dei redditi per percettore*	
<10.000 €	22,1%
Media provincia	21,9%
Media italiana	28,1%
10.000 - 15.000	11,4%
Media provincia	12,2%
Media italiana	13,1%
15.000 - 26.000	33,4%
Media provincia	35,0%
Media italiana	30,0%
26.000 - 55.000	27,3%
Media provincia	25,4%
Media italiana	23,7%
55.000 - 75.000	2,8%
Media provincia	2,6%
Media italiana	2,4%
75.000 - 120.000	2,1%
Media provincia	2,0%
Media italiana	1,8%
>120.000 €	0,9%
Media provincia	0,9%
Media italiana	0,9%

\* I dati si riferiscono all'a.i. 2022 e ai redditi su base annua

Provincia di Pavia	
Mercato del lavoro*	
Disoccupazione	6,1%
Media italiana	8,2%
Occupazione	66,8%
Media italiana	60,1%
Tasso attività (15-64)	78,0%
Media italiana	74,6%
Studenti universitari iscritti a.a. 2021-22	23.750

\* Ultimo dato ISTAT disponibile (2022)

Turismo			
Presenze*	0,4	mln	-20,8%
Stranieri	27%		
Media italiana	49%		
Durata soggiorni	2,09		
Media italiana	3,48		

\* La crescita del numero di presenze turistiche si riferisce al periodo 2012-2022

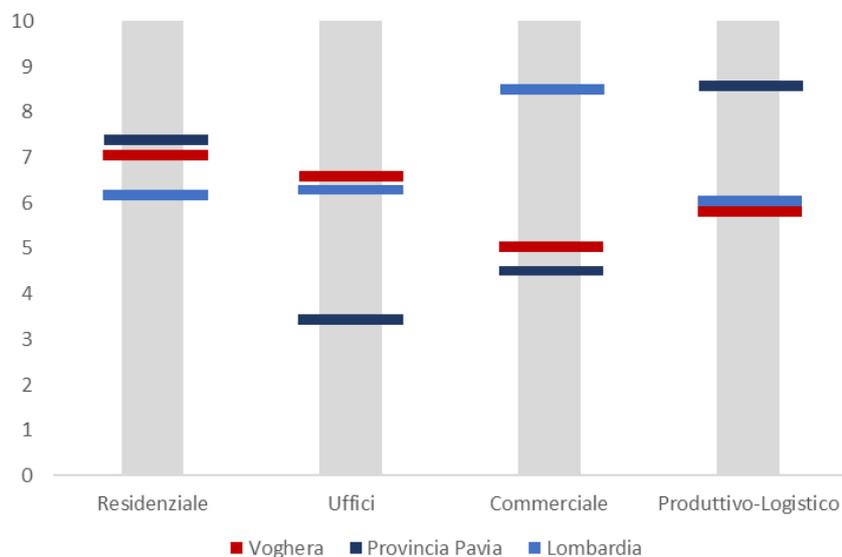
Valore Aggiunto**		
Totale	13.203	mln €
Costruzioni	625	mln €
Att. Immobiliari	2.127	mln €
Pro Capite	24.215	€
Media italiana	28.480	€

\*\* Stima al 2023 Scenari Immobiliari

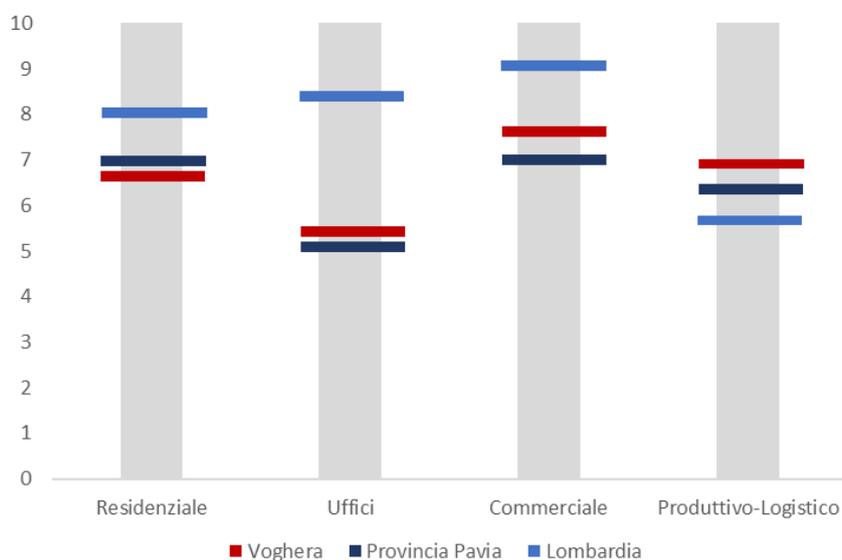
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat, Agenzia delle Entrate, Ministero dell'Economia e delle Finanze, Osservatorio Nazionale del Commercio, Infocamere, Ustat

## 2 Il mercato immobiliare di Voghera

Disponibilità stock immobiliare nel territorio\*



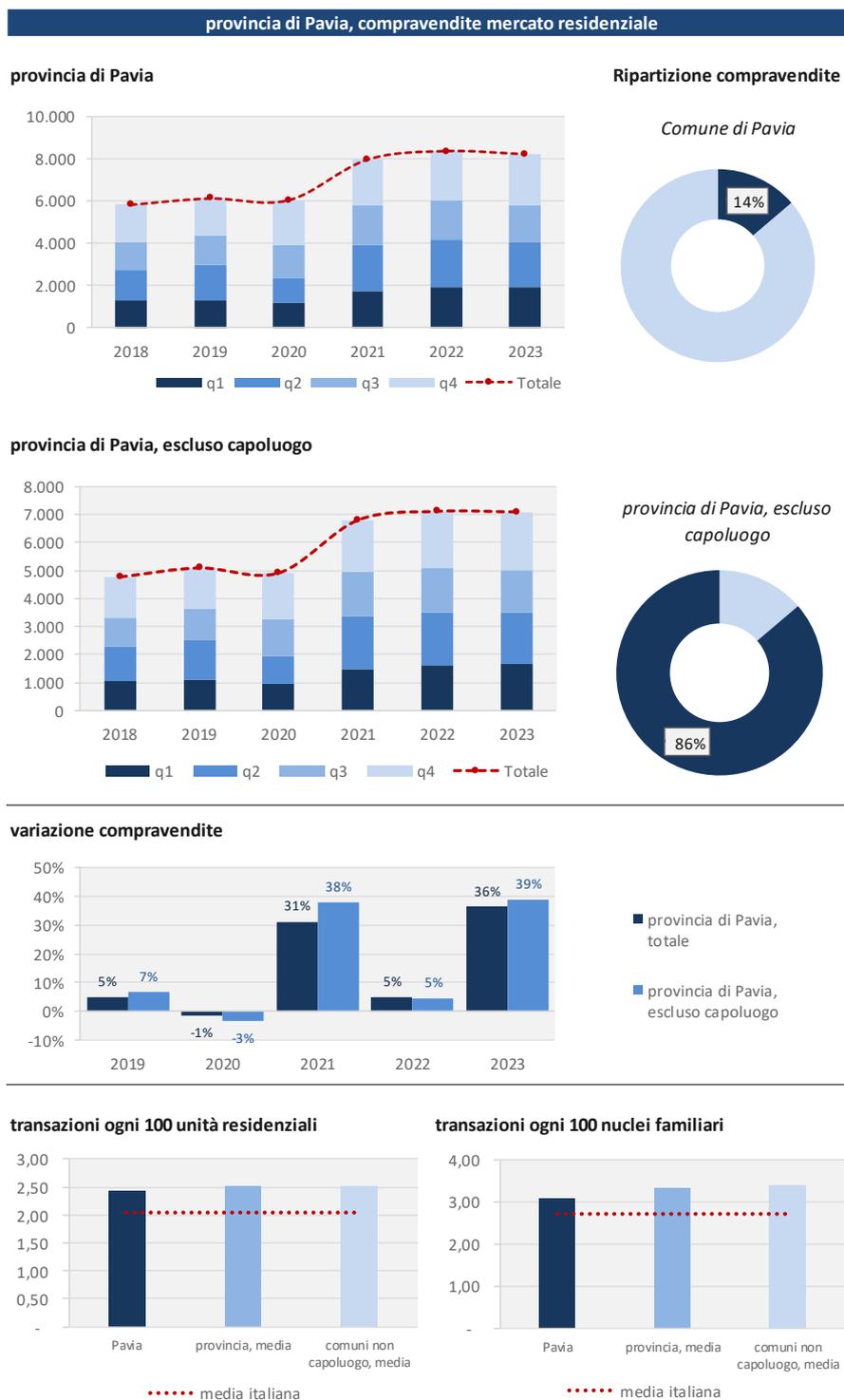
Valore economico e sociale della componente immobiliare\*



\*l'analisi di ogni funzione immobiliare è singola e indipendente dalle altre

Fonte: Scenari Immobiliari

## 2.1 Il mercato immobiliare residenziale



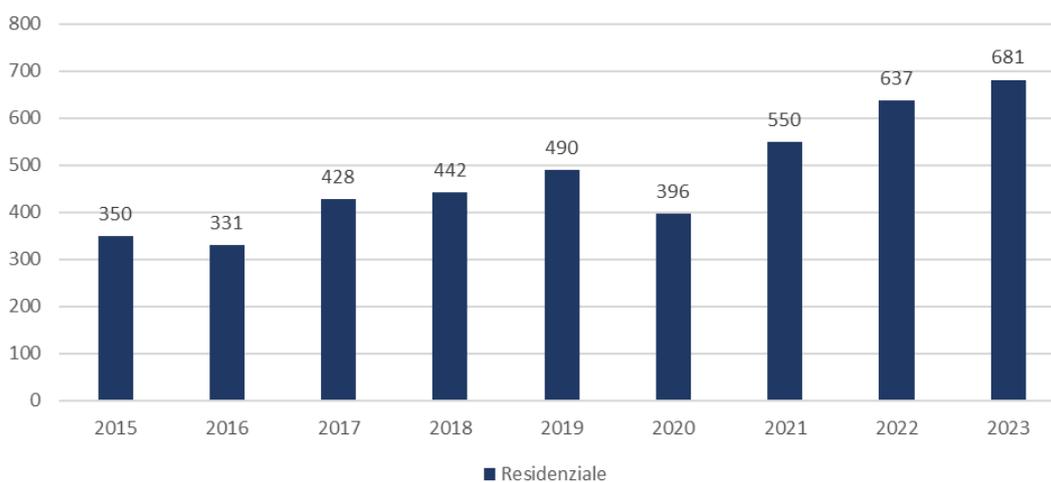
Fonte: rielaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat e Agenzia delle Entrate-OMI

Il mercato immobiliare residenziale nella provincia di Pavia, escludendo il 2020, ha visto una ripresa delle compravendite negli ultimi cinque anni, accompagnato da una moderata crescita dei valori. Nel corso del 2023, il numero di transazioni ha di poco superato le ottomila unità, in calo di oltre un terzo sull'anno precedente. Tuttavia, nelle aree esterne al capoluogo, si è verificato un aumento significativo, vicino ai due quinti. Su scala provinciale, il tasso di compravendite rispetto allo stock esistente ha superato la media nazionale, con oltre due transazioni ogni cento unità immobiliari. Nelle aree fuori dal capoluogo, che rappresentano circa l'ottantasei per cento del mercato provinciale, il tasso è stato leggermente superiore. Nel comune di Voghera, al 2023 il numero delle transazioni del comparto immobiliare residenziale ammonta a circa 680 unità, registrando un aumento sostanziale del 95 per cento rispetto al 2015 e del sette per cento rispetto all'anno precedente, quando gli scambi erano di 640 unità.

La dimensione media delle abitazioni nel comune è di circa novanta metri quadrati. Il 35 per cento della composizione della totalità del patrimonio edilizio residenziale di Voghera è composto da immobili con una metratura compresa tra 85 e 115 metri quadrati, mentre il 33 per cento è rappresentato da immobili con una metratura compresa tra i cinquanta e gli 85 metri quadrati. Gli immobili con queste caratteristiche dimensionali rappresentano la maggioranza dello stock. A seguire, con il 14,5 per cento, ci sono gli immobili con dimensioni superiori a 145 metri quadrati, per il quattordici per cento gli immobili residenziali compresi tra 115 e 145 metri quadrati e infine gli immobili che non raggiungono i cinquanta metri quadrati.

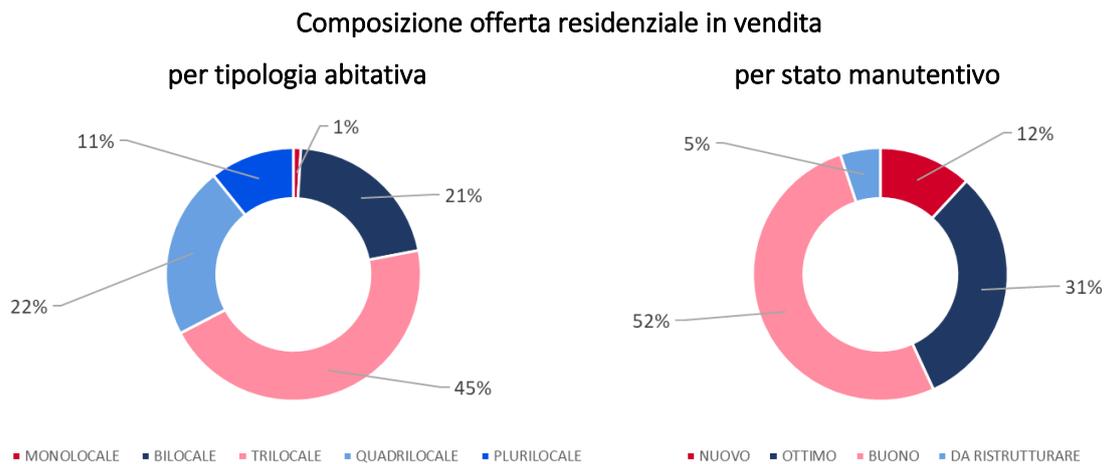
L'analisi del numero di transazioni nel comparto residenziale evidenzia come i valori in crescita, dal periodo post pandemico, abbiano superato quelli del periodo pre-pandemico, mostrando una crescita moderata e costante, sostenuta da una domanda stabile che potrebbe aumentare ancor di più grazie alla componente straniera della popolazione, cresciuta nell'ultimo decennio del trenta per cento, accanto a una diminuzione del sei per cento circa della popolazione totale.

### Andamento compravendite residenziale



Fonte: Scenari Immobiliari

L'analisi quantitativa dell'offerta evidenzia come la maggioranza di immobili presenti sul mercato sia costituita dai trilocali, che coprono il quarantacinque per cento del totale. A seguire troviamo i quadrilocali e i bilocali, con una presenza rispettivamente del ventidue per cento e del ventuno per cento. Tale composizione rispecchia le richieste della domanda, fortemente orientata verso unità abitative superiori ai novanta metri quadrati.



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

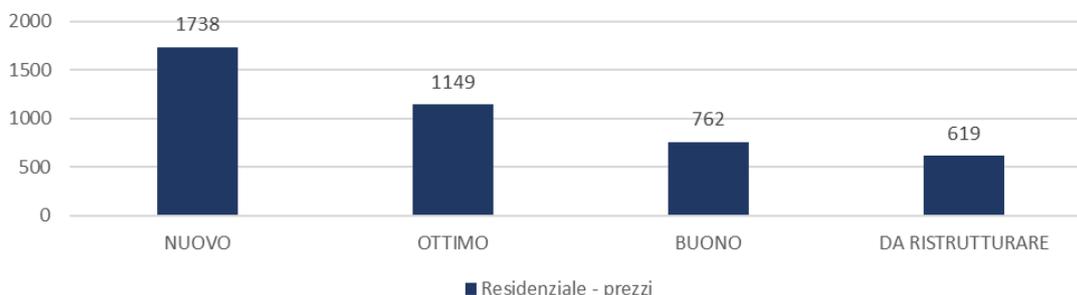
L'offerta disponibile sul mercato è composta prevalentemente da immobili in buono stato manutentivo, sebbene risalenti principalmente a prima degli anni ottanta e, di conseguenza, bisognosi di interventi di ammodernamento delle finiture e degli impianti. Oltre il 31 per cento degli immobili presenti sul mercato è in ottime condizioni o di recente ristrutturazione. Le nuove costruzioni o gli immobili costruiti negli ultimi cinque anni rappresentano circa il dodici per cento del totale dei beni ad ora presente sul mercato; infine, il cinque per cento degli immobili necessita di importanti interventi di ristrutturazione della struttura e dell'impiantistica.

I prezzi medi di vendita per prodotto nuovo o ristrutturato raggiungono i 1.700 euro al metro quadrato, i beni in ottime condizioni o appena ristrutturati i 1.200 euro al metro quadrato, gli immobili in buone condizioni si attestano a circa settecento euro al metro quadrato, mentre quelli da ristrutturare hanno un prezzo medio di circa seicento euro al metro quadrato.

L'analisi quantitativa delle tipologie dimensionali inerenti all'offerta degli immobili in locazione fa notare come la maggior parte dello stock sia composto dai bilocali, seguiti da trilocali (27 per cento) e quadrilocali (tredici per cento) e infine monolocali (sette per cento).

Analizzando la composizione in relazione allo stato manutentivo, emerge la presenza predominante di immobili in ottime condizioni, seguiti da beni in buono stato manutentivo e, in quota inferiore, da nuove costruzioni.

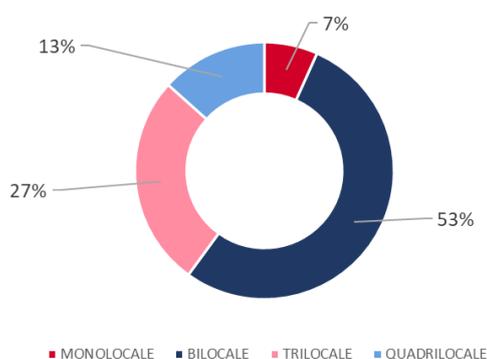
### Prezzi di riferimento per stato manutentivo



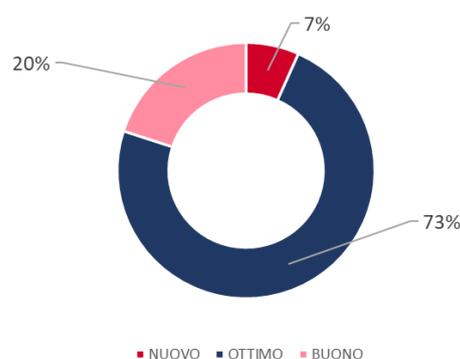
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

### Composizione offerta residenziale in locazione

#### per tipologia abitativa



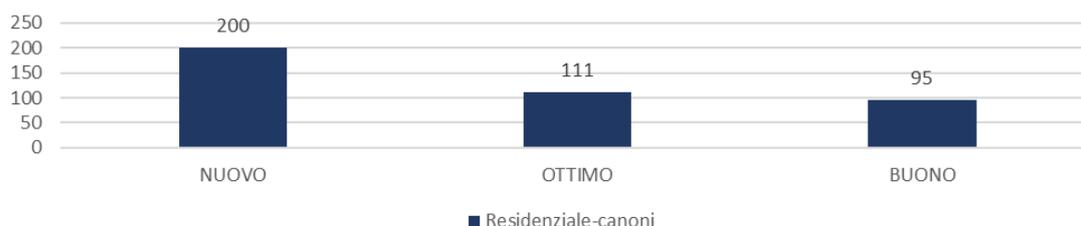
#### per stato manutentivo



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Agenzia delle Entrate-OMI

L'andamento dei canoni restituisce un quadro eterogeneo dipendente dallo stato manutentivo. Gli immobili di nuova costruzione raggiungono canoni medi intorno ai duecento euro al metro quadrato all'anno, cui seguono immobili in ottimo stato manutentivo, con canoni superiori ai cento euro al metro quadrato annuo, con un valore dimezzato rispetto ai precedenti, e infine gli spazi in buono stato manutentivo, con un valore di 95 euro al metro quadrato all'anno.

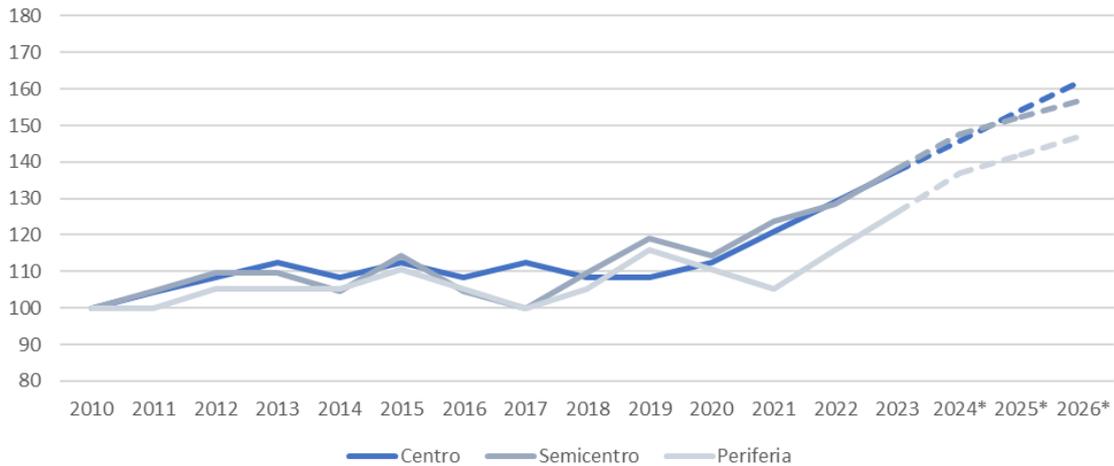
### Canoni di riferimento per stato manutentivo



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Il 2023 è stato un buon anno per il mercato immobiliare iriense, in cui si è registrata la migliore performance degli ultimi sette anni nell'andamento sia dei prezzi che dei canoni. L'aumento delle compravendite si è accompagnato a quello di prezzi e canoni, l'andamento della curva dei prezzi, mostra una crescita costante a partire dal 2020 per le due microzone centrali, la microzona periferica invece ha posticipato questa tendenza di un anno.

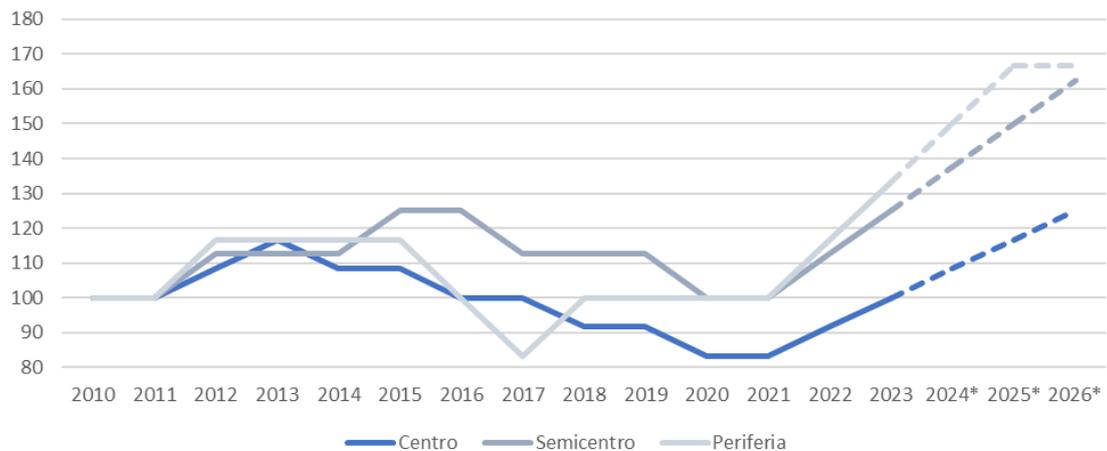
**Andamento prezzi di vendita (2010 = base 100)**



Fonte: Scenari Immobiliari

L'analisi dei canoni restituisce, a partire del 2021, un cambio di tendenza: l'andamento ondivago dei dieci anni precedenti è terminato proprio nell'anno post pandemico, momento nel quale i canoni hanno iniziato un processo di crescita costante.

**Andamento canoni di locazione (2010 = base 100)**



Fonte: Scenari Immobiliari

La prospettiva per i prossimi tre anni prevede una crescita regolare di prezzi e canoni che asseconderà la tendenza già in essere, ad eccezione della zona periferica, che potrebbe subire un nuovo processo di stallo e lieve decremento dei livelli dei canoni di locazione.

#### Microarea di riferimento Torremenapace (periferia)

##### Banca dati – microzone di riferimento – prezzi

Voghera - Prezzi residenziale - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Prezzi (€/mq)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Nuovo o ristrutturato	850	1.600	1.300
		Usato	650	1.250	1.050
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferia	Normale	1100	1300	-
		Ottimo	1350	1700	-
INDAGINE DIRETTA	Torremenapace, Medassino		720	1630	980

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

##### Banca dati – microzone di riferimento – canoni

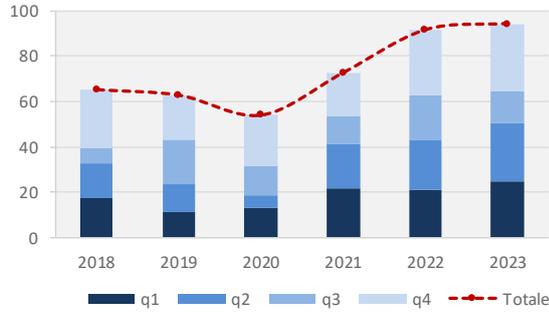
Voghera - Canoni residenziale - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Canoni (€/mq/anno)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Nuovo o ristrutturato	30	60	45
		Usato	20	45	35
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferia	Normale	37	44	-
		Ottimo	48	54	-
INDAGINE DIRETTA	Torremenapace, Medassino		94	120	107

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

## 2.2 Il mercato immobiliare terziario (uffici e commercio)

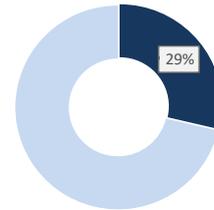
### provincia di Pavia, compravendite mercato terziario

provincia di Pavia

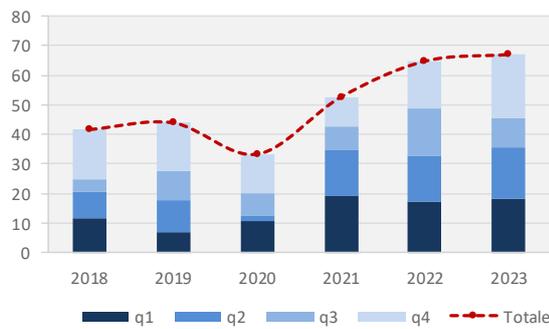


ripartizione compravendite 2023

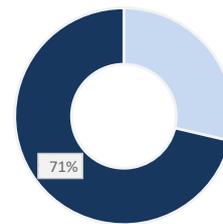
comune di Pavia



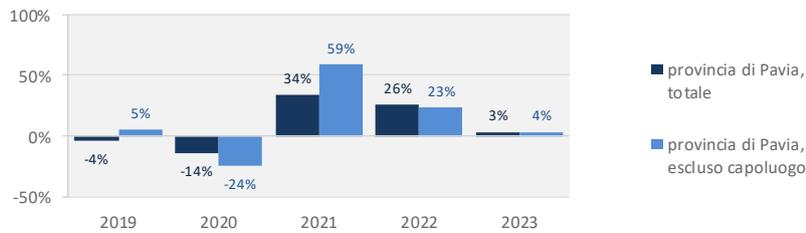
provincia di Pavia, escluso capoluogo



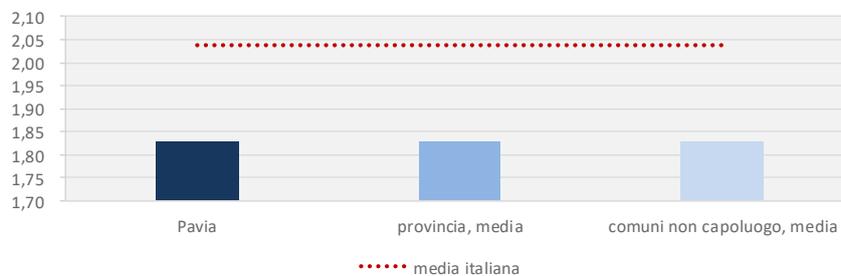
provincia di Pavia, escluso capoluogo



variazione compravendite



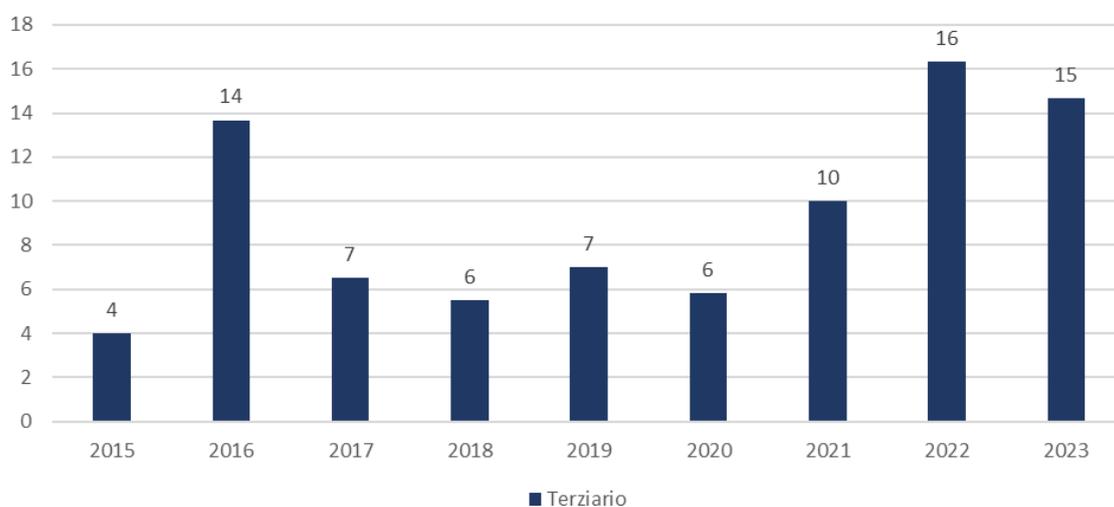
transazioni ogni 100 unità immobiliari



Fonte: rielaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat e Agenzia delle Entrate-OMI

Il mercato immobiliare del comparto terziario di Voghera è in crescita, nonostante le pesanti ricadute generate dalla pandemia; il settore, dominato da piccole e medie imprese locali, sembra aver superato le difficoltà e registra un numero di transazioni in crescita. Nel comune di Voghera, il numero delle transazioni immobiliari riferite al terziario ha raggiunto circa quindici unità nell'anno 2023, segnando una continuità rispetto ai risultati dell'anno precedente e un aumento sostanziale negli ultimi otto anni. Ampliando l'arco temporale analizzato, è evidente una complessiva stabilità nel numero di scambi, tranne sporadiche eccezioni come il 2016, anno in cui sono state registrate il doppio delle transazioni solitamente chiuse. Negli ultimi due anni la tendenza è apparsa in forte crescita.

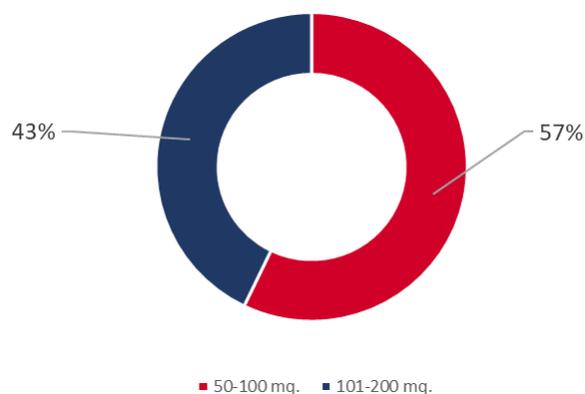
### Andamento compravendite uffici



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

L'analisi quantitativa dell'offerta di beni a destinazione terziaria rivela che oltre la metà degli immobili in vendita è costituita da locali con metratura compresa tra cinquanta e cento metri quadrati, con un'incidenza del cinquantasette per cento, la restante parte è costituita da beni con dimensione compresa tra i 100 e i 200 metri quadrati.

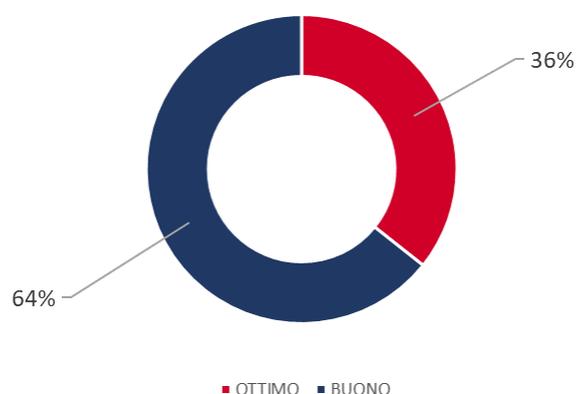
### Composizione prodotto in locazione per dimensione



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

I due terzi del patrimonio presente sul mercato sono costituiti da immobili di buona qualità; la maggioranza di questi richiede lievi interventi di ammodernamento.

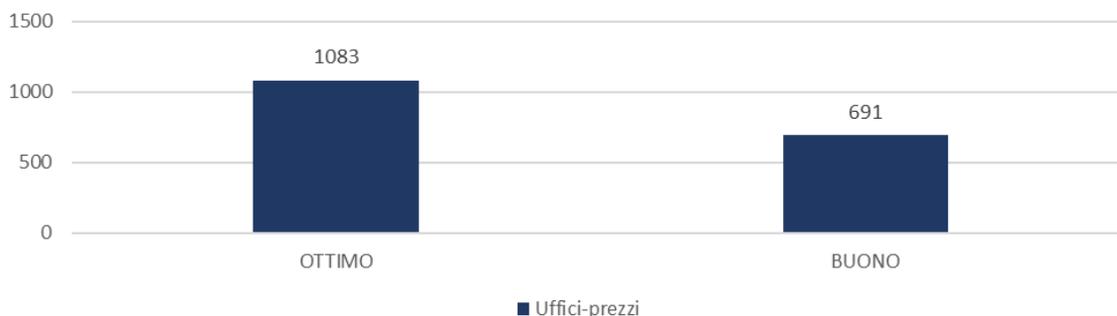
### Composizione prodotto in vendita per stato manutentivo



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

I prezzi di vendita degli immobili a destinazione terziaria variano notevolmente in base alle condizioni degli edifici: il prodotto nuovo o recentemente ristrutturato raggiunge valori intorno ai mille euro al metro quadrato. Per gli immobili in buone condizioni, che necessitano di piccoli interventi di manutenzione, il prezzo medio scende a circa settecento euro al metro quadrato. Questi rappresentano un'opportunità per chi desidera investire in proprietà a un costo inferiore, potendo comunque contare su strutture funzionali e ben tenute.

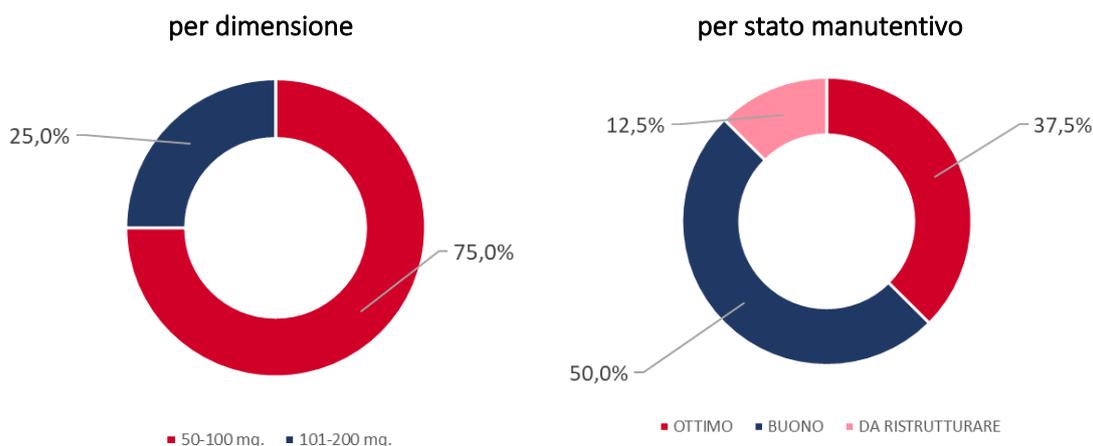
### Prezzi di riferimento per stato manutentivo



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Nell'ambito dell'offerta degli immobili in locazione, la maggior parte del prodotto (settantacinque per cento) è composto da immobili tra i cinquanta e i cento metro quadrati, mentre il restante venticinque per cento è composto da unità comprese tra i 100 e i 200 metri quadrati.

### Composizione offerta terziaria

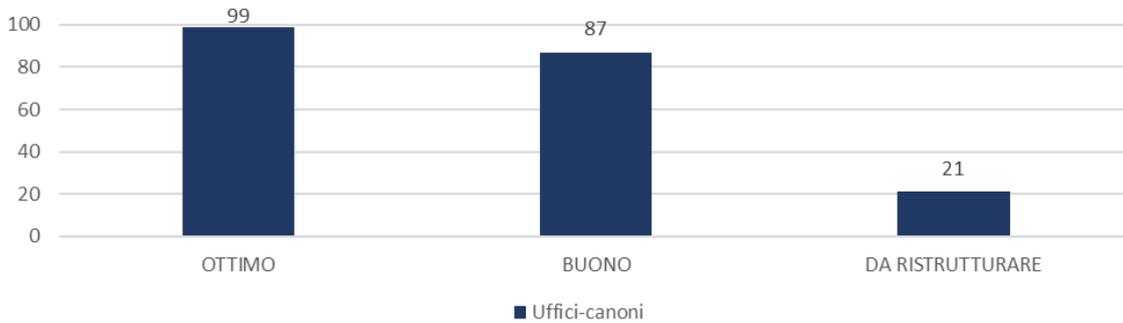


Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su dati Agenzia delle Entrate-OMI

Nello stesso ambito si inquadra l'indagine qualitativa per stato manutentivo. La metà del prodotto è costituito da immobili in buono stato, seguiti da beni in ottimo stato di manutenzione e, in quota minoritaria, da unità da ristrutturare.

I canoni medi variano molto in relazione allo stato manutentivo del bene: gli immobili in ottimo stato sfiorano i cento euro al metro quadro annuo, raggiungono gli ottantasette euro al metro quadrato all'anno quelli in buono stato e chiudono il quadro gli immobili da ristrutturare, che superano di poco i venti euro al metro quadro per anno.

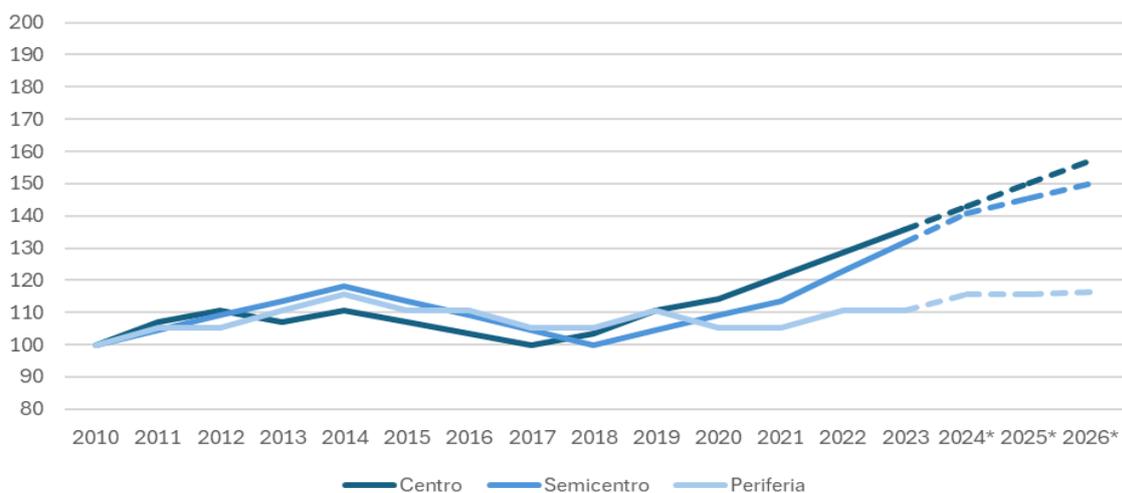
### Canoni di riferimento per stato manutentivo



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Nell'ultimo anno, si è registrato un aumento significativo dei prezzi e dei canoni degli immobili nelle zone del centro e del semicentro, mentre in periferia la situazione è meno consolidata, sebbene ci sia stato un leggero incremento. Le zone centrali e semicentrali hanno beneficiato di una maggiore domanda: residenti e investitori sono stati attratti dalla vicinanza ai servizi, alle aree commerciali e ai luoghi di interesse storico e culturale, contribuendo così all'incremento dei valori immobiliari. Le previsioni future indicano che i prezzi e i canoni degli immobili nel centro storico continueranno a crescere a un ritmo regolare, sostenuti da una domanda costante da parte di professionisti, famiglie e investitori, che vedono il centro come un luogo privilegiato per vivere e lavorare. Gli interventi continui di manutenzione e miglioramento delle infrastrutture locali, insieme alla presenza di servizi di alta qualità, manterranno alto l'interesse per questi ambiti. Per quanto riguarda il semicentro, è attesa una lieve flessione dei prezzi nel corso di quest'anno, dipendente da una saturazione del mercato o da una leggera diminuzione della domanda, per poi assistere a una ripresa nei due anni successivi.

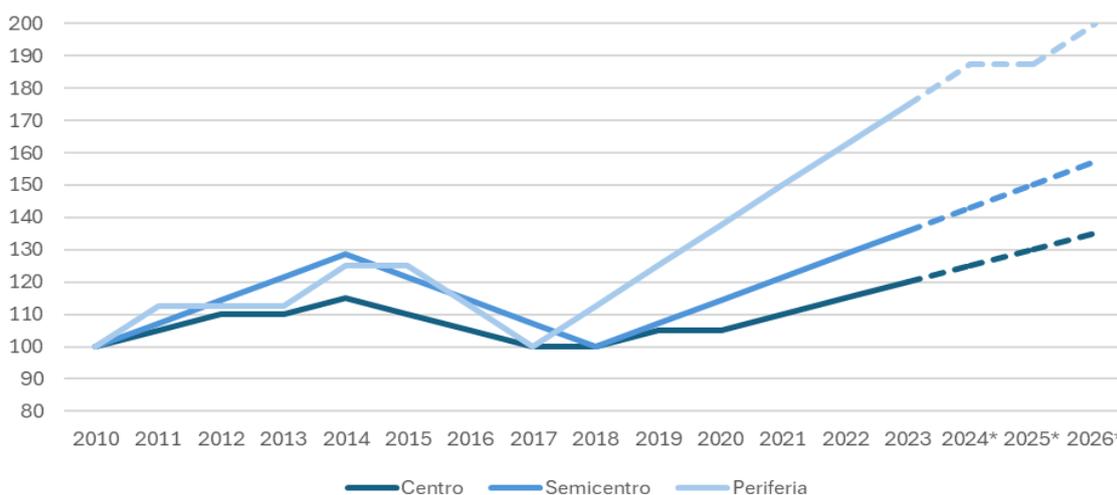
### Andamento prezzi di vendita (2010 = base 100)



Fonte: Scenari Immobiliari

I canoni di affitto nel semicentro, invece, manterranno una crescita costante, riflettendo la tendenza osservata dal 2020 in poi. Questa stabilità è segno di un mercato maturo e resiliente, capace di assorbire eventuali variazioni nella domanda e nell'offerta. In periferia, la situazione è più complessa. Nonostante l'incremento registrato nell'ultimo anno, i prezzi sono previsti in stallo a partire da quest'anno. Questa stagnazione potrebbe essere dovuta a una serie di fattori, tra cui la minore attrattività rispetto alle zone centrali e semicentrali e una domanda meno robusta. Tuttavia, si prevede che i canoni in periferia riprenderanno a crescere nel 2025, anche grazie a un miglioramento delle infrastrutture periferiche e una maggiore accessibilità economica per chi cerca soluzioni nel terziario più convenienti. In conclusione, mentre il centro storico e il semicentro di Voghera continueranno a vedere una crescita di prezzi e canoni grazie a una domanda forte e a interventi di riqualificazione, la periferia affronterà una fase di stallo nei prezzi con una ripresa prevista per i canoni di affitto nel 2025. Le prospettive per il mercato immobiliare di Voghera sono quindi positive, ma differenziate a seconda delle zone, con dinamiche specifiche che influenzeranno i vari segmenti del mercato.

**Andamento canoni di locazione (2010 = base 100)**



\* previsione

Fonte: Scenari Immobiliari

### Microarea di riferimento Torremenapace (periferia)

#### Banca dati – microzone di riferimento – prezzi

Voghera - Prezzi uffici - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Prezzi (€/mq)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Nuovo o ristrutturato	800	1.500	1.100
		Usato	650	1.200	850
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferica	Normale	1100	1300	-
		Ottimo	1350	1700	-
INDAGINE DIRETTA	Torremenapace, Medassino		1100	1200	1150

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

#### Banca dati – microzone di riferimento – canoni

Voghera - Canoni uffici - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Canoni (€/mq/anno)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Nuovo o ristrutturato	55	95	75
		Usato	45	75	60
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferica	Normale	37	44	-
		Ottimo	48	54	-
INDAGINE DIRETTA	Torremenapace, Medassino		102	130	116

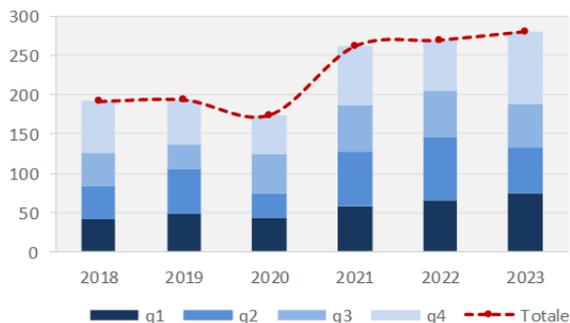
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Per quanto riguarda il mercato di beni a destinazione commerciale, la provincia di Pavia negli ultimi cinque anni è stata caratterizzata da una crescita del numero di compravendite concluse su base annua, accompagnata da una generale contrazione delle quotazioni immobiliari. Durante il 2023 in tutta la provincia il numero di edifici ad uso commerciale scambiati è cresciuto del quattro per cento rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Le realtà esterne al capoluogo, che incidono per circa l'ottantacinque per cento sul totale delle transazioni registrate a livello provinciale, hanno segnato nel medesimo arco temporale, un calo del numero di scambi.

L'intensità delle compravendite in relazione allo stock nel capoluogo è risultata superiore alla media nazionale, con circa due compravendite ogni cento unità immobiliari presenti sul territorio. Le realtà esterne al capoluogo hanno registrato una performance peggiore, con poco più di una transazione e mezzo ogni cento unità immobiliari.

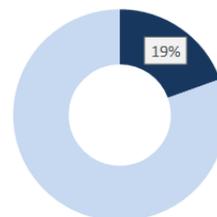
## provincia di Pavia, compravendite mercato commerciale

### provincia di Pavia

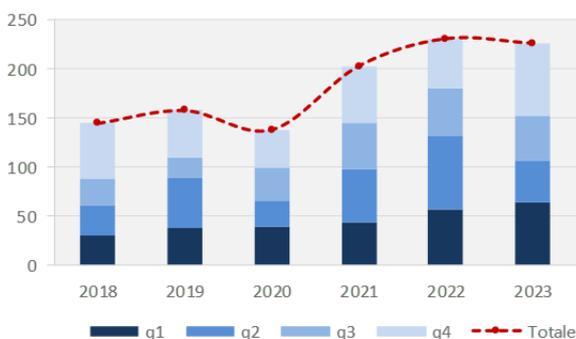


### ripartizione compravendite 2023

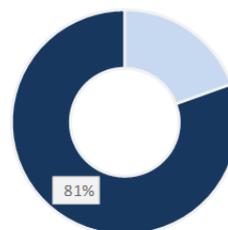
comune di Pavia



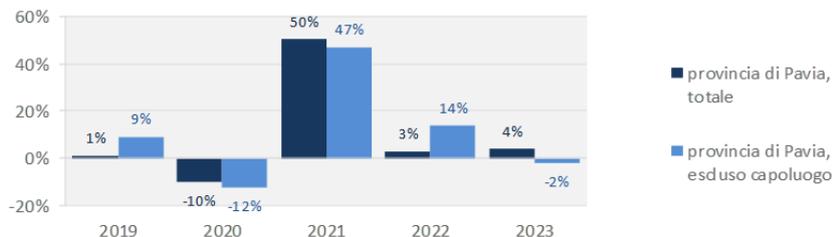
### provincia di Pavia, escluso capoluogo



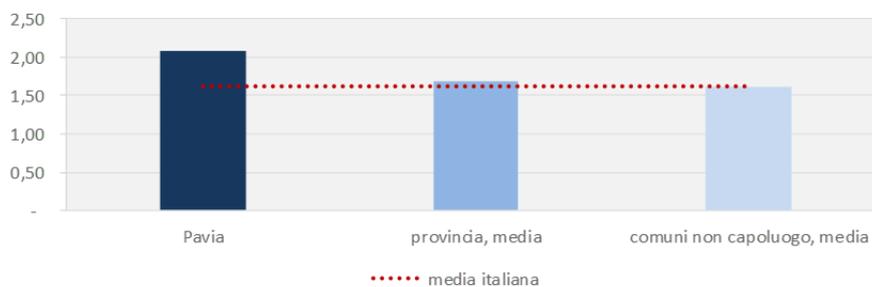
provincia di Pavia, escluso capoluogo



### variazione compravendite



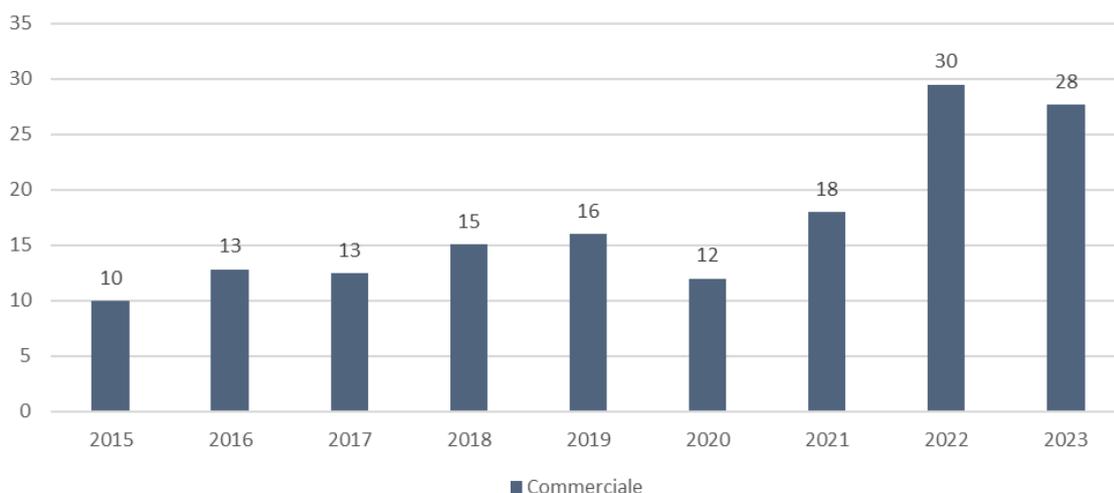
### transazioni ogni 100 unità immobiliari



Fonte: rielaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat e Agenzia delle Entrate-OMI

Nel 2021, anno successivo alla pandemia, il mercato ha visto un ritorno alla normalità dopo il periodo di incertezza causato dall'emergenza sanitaria. Questo anno è stato caratterizzato da una ripresa delle attività economiche e da un rinnovato ottimismo, che hanno favorito una crescita delle transazioni immobiliari. Tuttavia, è stato nel 2022 che il mercato ha registrato un incremento notevole, con un aumento di quasi due terzi rispetto all'anno precedente. Nel 2023 il numero delle transazioni è diminuito di poco più di mezzo punto percentuale, costituendo comunque il secondo risultato più alto nello storico relativo agli ultimi otto anni.

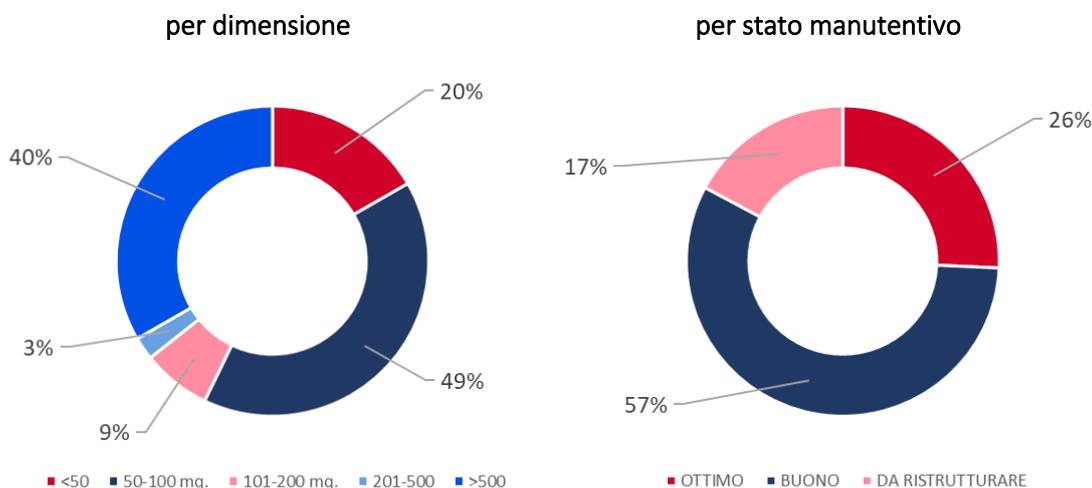
### Andamento compravendite commercio



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

L'analisi quantitativa del mercato commerciale di Voghera mostra che la maggior parte degli immobili in vendita sono locali con una metratura che va dai cinquanta ai cento metri quadrati, coprendo quasi il quarantanove per cento dell'offerta totale. Gli spazi con una superficie superiore ai cinquecento metri quadrati rappresentano il quaranta per cento dell'offerta complessiva, a seguire gli immobili inferiori a cinquanta metri quadrati e infine i locali compresi tra cento e duecento metri quadrati e tra i duecentouno e cinquecento metri quadrati.

**Composizione offerta commerciale in vendita**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

L'offerta di prodotto commerciale presente sul mercato di Voghera è composta principalmente da immobili in buono stato manutentivo, che con il cinquantasette per cento costituiscono i due terzi dell'offerta complessiva della città, seguite dal ventisei per cento di immobili in ottime condizioni e il diciassette per cento di superfici da ristrutturare.

Il rilievo dei prezzi medi di vendita in relazione allo stato qualitativo dell'offerta restituisce valori che vedono prevalere gli immobili in buono stato rispetto a quelli in ottimo stato: questo dipende dalla localizzazione dei beni di nuova costruzione, che sono stati realizzati in zone per lo più periferiche della città. I prezzi di vendita degli immobili da ristrutturare, invece, raggiungono nella media un valore di circa la metà degli altri due.

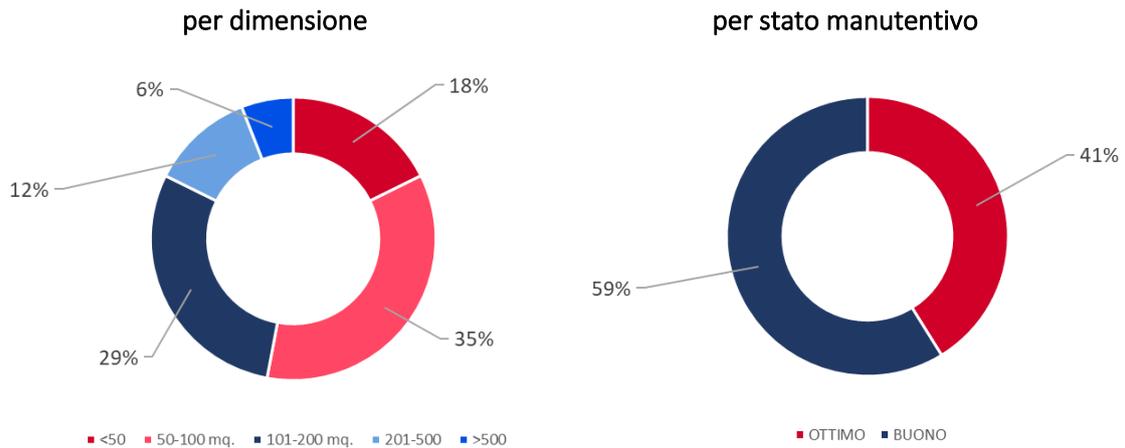
**Prezzi di riferimento per stato manutentivo**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

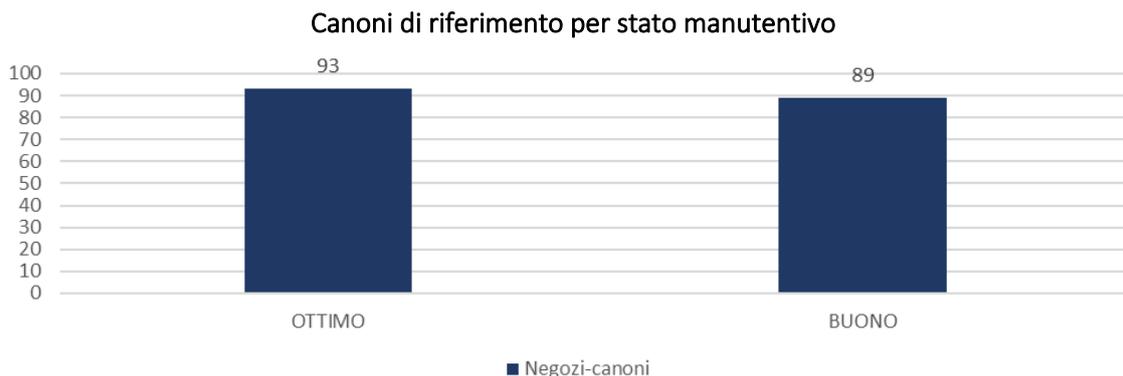
L'analisi dimensionale del prodotto commerciale oggi in locazione sul mercato restituisce una offerta eterogenea, con una prevalenza di beni con superficie, che varia da cinquanta a cento metri quadrati, seguiti dalle superfici comprese tra cento e duecento metri quadrati. Il prodotto con superfici più ampie o più contenute è numericamente inferiore, mentre una quota minima di offerta è rappresentata da unità di metrature superiori ai cinquecento metri quadrati.

### Composizione offerta commerciale in locazione



Fonte: rielaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

L'offerta è inoltre composta principalmente da immobili in buono stato manutentivo, cui segue un prodotto in ottime condizioni. La buona qualità generale del prodotto si riflette anche sui canoni di locazione, che si attestano su valori allineati per entrambe le tipologie.

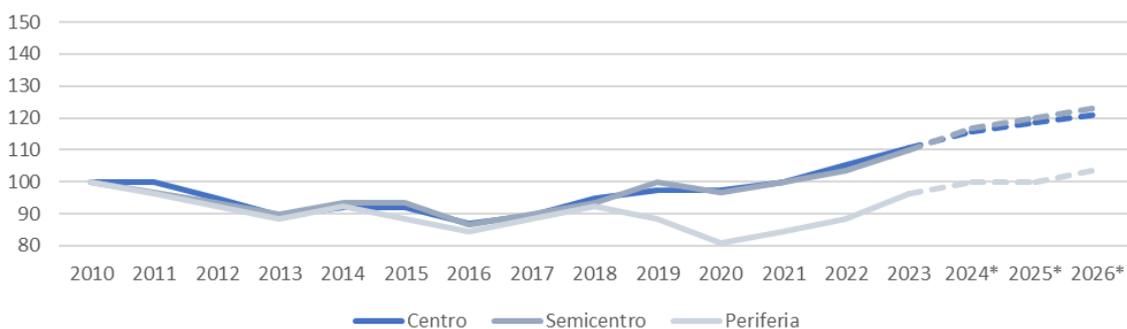


Fonte: rielaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

I prezzi hanno mostrato una tendenza al rialzo in tutte le zone della città, indicando una domanda sostenuta per gli spazi commerciali. Questa crescita è stata particolarmente evidente nelle zone

centrali, dove la disponibilità di servizi e la vicinanza ai principali nodi di trasporto hanno favorito l'incremento; in aumento anche i valori di vendita negli ambiti periferici, che godono di una maggiore accessibilità.

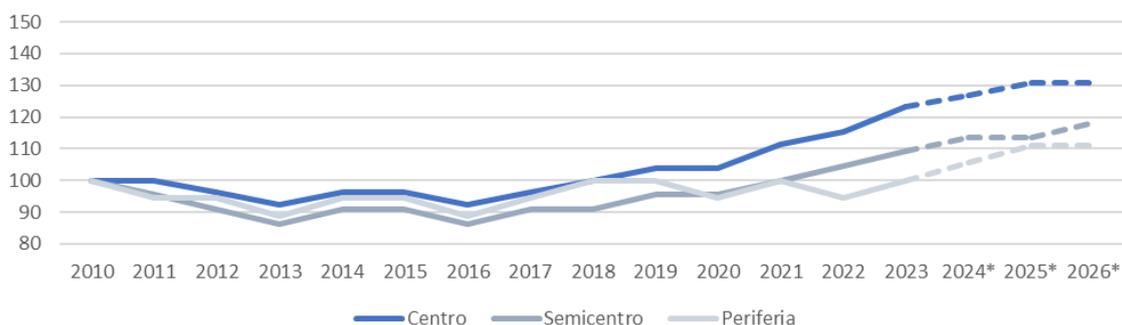
### Andamento prezzi di vendita (2010 = base 100)



Fonte: Scenari Immobiliari

L'andamento dei canoni nelle diverse zone riflette quello dei prezzi di vendita. Il prodotto in locazione nel centro città continua a mantenere valori superiori rispetto alle altre due zone e le previsioni indicano una crescita costante, con un possibile rallentamento nel 2025. Il semicentro, pur seguendo l'andamento del centro, registra canoni meno elevati e si attende una fase di stallo anticipata rispetto al centro città, che si concluderà l'anno successivo, con una ripresa della crescita. Diversamente, gli ambiti periferici risultano meno stabili: sebbene i canoni siano in crescita e le previsioni per il 2025 suggeriscano il raggiungimento dei valori della zona semicentrale, subiranno un lieve rallentamento nell'anno successivo.

### Andamento canoni di locazione (2010 = base 100)



\* previsione

Fonte: Scenari Immobiliari

### Microarea di riferimento Torremenapace (periferia)

#### Banca dati – microzone di riferimento – prezzi

Voghera - Prezzi Negozi - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Prezzi (€/mq)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Usato	900	1750	1300
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferia	Normale	1100	1200	-
INDAGINE DIRETTA	Torremenapace, Medassino		550	1270	960

#### Banca dati – microzone di riferimento – canoni

Voghera - Canoni Negozi - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Canoni (€/mq/anno)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Usato	65	120	95
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferia	Normale	71	78	-
INDAGINE DIRETTA	Torremenapace, Medassino		84	214	149

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

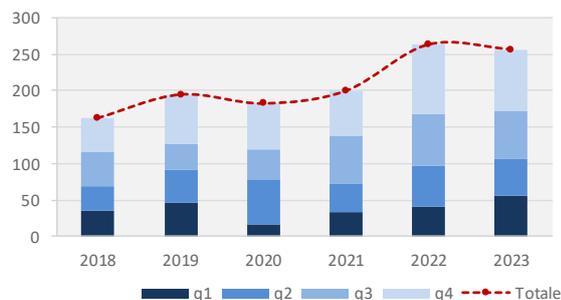
## 2.3 Il mercato immobiliare logistico e produttivo

Il mercato immobiliare produttivo della provincia di Pavia nell'ultimo quinquennio è stato interessato da una ripresa della crescita del numero di compravendite concluse su base annua. Tale incremento è stato accompagnato, negli ultimi anni, da una modesta crescita delle quotazioni immobiliari su tutto il territorio. Il numero di transazioni rilevato durante il 2023 nell'intera provincia è stato di 256, in calo di circa 2,5 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Nelle realtà esterne al capoluogo si è osservato un andamento opposto a quanto rilevato in tutta la provincia, con un incremento del tre e mezzo per cento su base annua. Alla scala provinciale l'intensità delle compravendite in relazione allo stock esistente è stata superiore alla media nazionale, con circa il due per cento di unità immobiliari presenti sul territorio. Nelle realtà esterne al capoluogo, che hanno concentrato circa il 97 per cento del mercato dell'intera provincia, l'intensità è stata maggiore, con il 2,5 per cento delle compravendite ogni cento unità immobiliari esistenti. La logistica è l'unico settore che ha registrato un trend in crescita nell'anno della pandemia. La prosecuzione delle attività dell'industria logistica anche nei periodi di maggiore diffusione del virus, ha reso particolarmente dinamico il settore con un aumento della domanda potenziale, soprattutto per quella dell'ultimo miglio (last mile). L'accumulo delle scorte delle aziende al fine di garantire la continuità della catena di fornitura ai privati, in modo particolare per

prodotti alimentari e farmaceutici durante i periodi di lockdown, insieme all'aumento consistente dell'e-commerce, hanno agito come driver della domanda, principalmente per spazi temporanei.

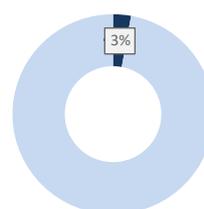
## Provincia di Pavia, compravendite mercato produttivo

### Provincia di Pavia



### Ripartizione compravendite 2023

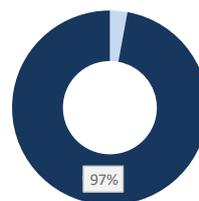
#### Comune di Pavia



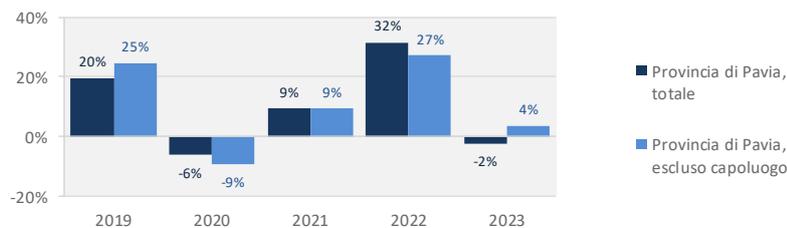
### Provincia di Pavia, escluso capoluogo



#### Provincia di Pavia, escluso capoluogo



### Variazione compravendite



### Transazioni ogni 100 unità produttive

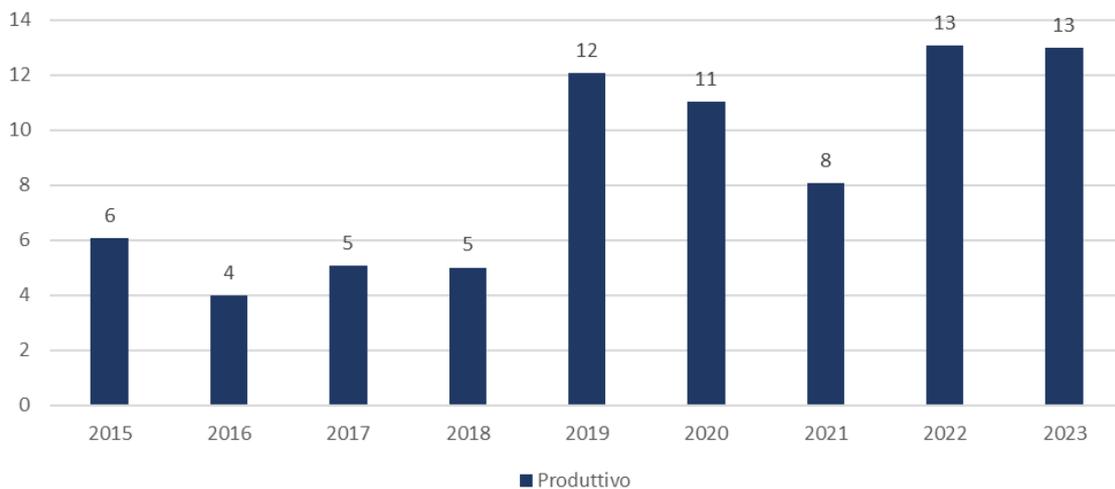


Fonte: rielaborazione Scenari Immobiliari su dati Istat e Agenzia delle Entrate-OMI

Il settore logistico e produttivo di Voghera, grazie alla sua posizione strategica e alle infrastrutture di trasporto ben sviluppate, rappresenta un segmento cruciale e dinamico nel mercato immobiliare locale. Situata strategicamente tra Milano e Genova, Voghera beneficia di una rete di trasporti ben consolidata, grazie anche alla prossimità dell'autostrada A21 Torino-Piacenza, la vicinanza alla A7 Milano-Genova e la solida rete ferroviaria.

La marcata accessibilità rende Voghera un nodo logistico attrattivo per le aziende che necessitano di collegamenti efficienti per la produzione e la distribuzione. L'analisi storica delle transazioni mostra un recupero nel numero di compravendite del settore, tornando ai livelli precedenti al 2021, anno in cui si era osservata una diminuzione significativa della crescita. Il 2022 ha segnato il picco più alto di transazioni degli ultimi sette anni, riconfermato anche in quest'ultimo anno.

### Andamento compravendite produttivo

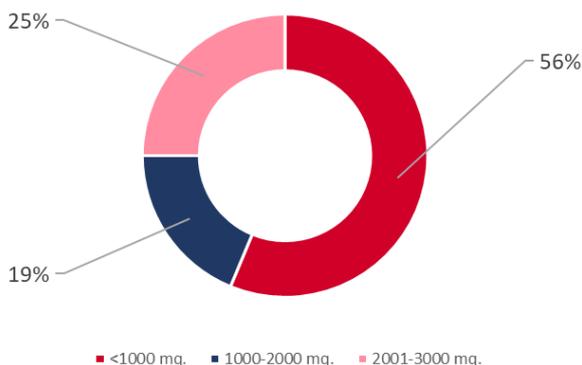


Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

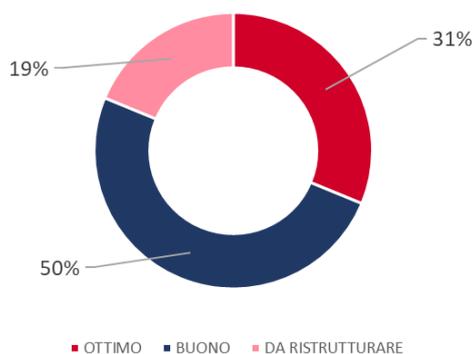
L'offerta di immobili logistici e produttivi è diversificata, comprendendo capannoni di varie dimensioni, magazzini e spazi di produzione in edifici nuovi e ristrutturati. Dall'analisi quantitativa dimensionale emerge come le superfici dell'offerta sul mercato degli immobili logistico-produttivi sia abbastanza variegata, con una predominanza di immobili inferiori ai mille metri quadrati, seguiti dai capannoni con una dimensione compresa tra i duemila e i tremila metri quadrati e infine gli spazi con una superficie compresa tra i mille e i duemila metri quadrati.

**Composizione prodotto produttivo-logistico in vendita**

**per dimensione**



**per stato manutentivo**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Nell'analisi dell'offerta comparata allo stato manutentivo emerge come la metà dei beni presenti sul mercato siano in buono stato manutentivo, il trenta per cento sia in ottimo stato e di recente ristrutturazione e il restante venti per cento necessiti di grandi interventi manutentivi e che inevitabilmente caratterizzino il prezzo e l'investimento. È del tutto assente offerta di immobili di nuova costruzione.

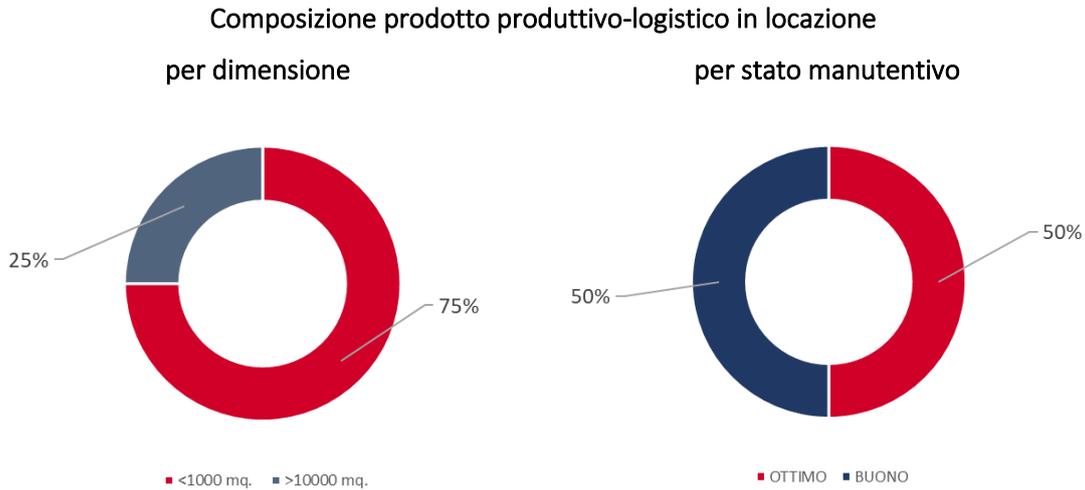
I prezzi, come noto, sono condizionati anche dallo stato manutentivo: sul territorio in analisi, gli immobili in ottimo e buono stato hanno una differenza di prezzo inferiore al sette per cento, mentre quelli da ristrutturare rivelano un valore inferiore del trentasette per cento rispetto agli immobili in buono stato manutentivo e del quarantadue per cento se confrontati a quelli in ottimo stato.

**Prezzi di riferimento per stato manutentivo**



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

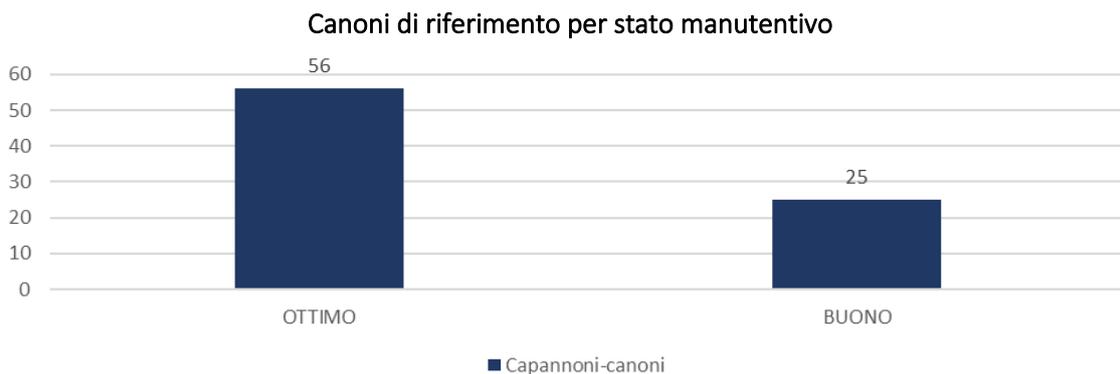
L'analisi quantitativa dell'offerta in locazione è costituita perlopiù da locali con metratura inferiore ai mille metri quadrati. Rappresentando i tre quarti dell'intera offerta, hanno un'incidenza rilevante. La rimanente parte è costituita da capannoni superiori ai diecimila metri quadrati.



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

L'offerta degli immobili a carattere produttivo comparati allo stato manutentivo presenti sul mercato di locazione di Voghera sono equamente ripartiti tra immobili in ottimo stato e capannoni in buono stato.

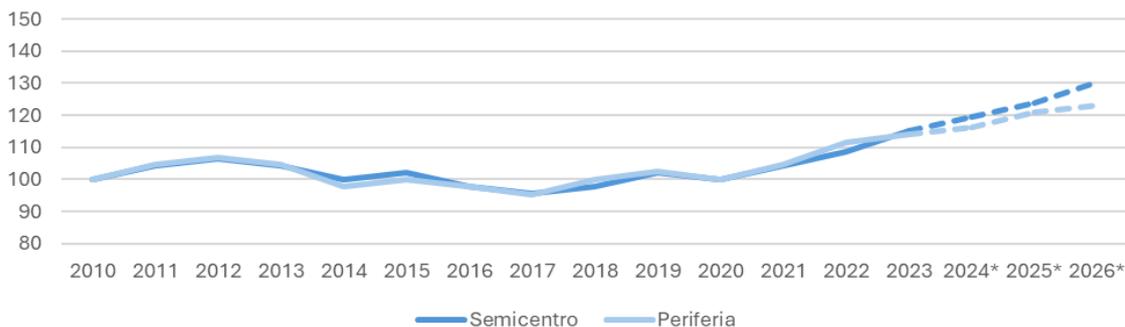
Visibile è la differenza di canoni tra le due tipologie. Il valore medio di locazione degli immobili in ottimo stato manutentivo è il doppio rispetto a quelli in buono stato.



Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

I prezzi mostrano una tendenza in crescita destinata a consolidarsi nei prossimi anni, gli andamenti sono pressoché identici tra semicentro e periferia. Nel 2025 la zona periferica subirà un lieve decremento che nelle previsioni porterà i suoi valori a discostarsi parzialmente da quelli dell'altra zona.

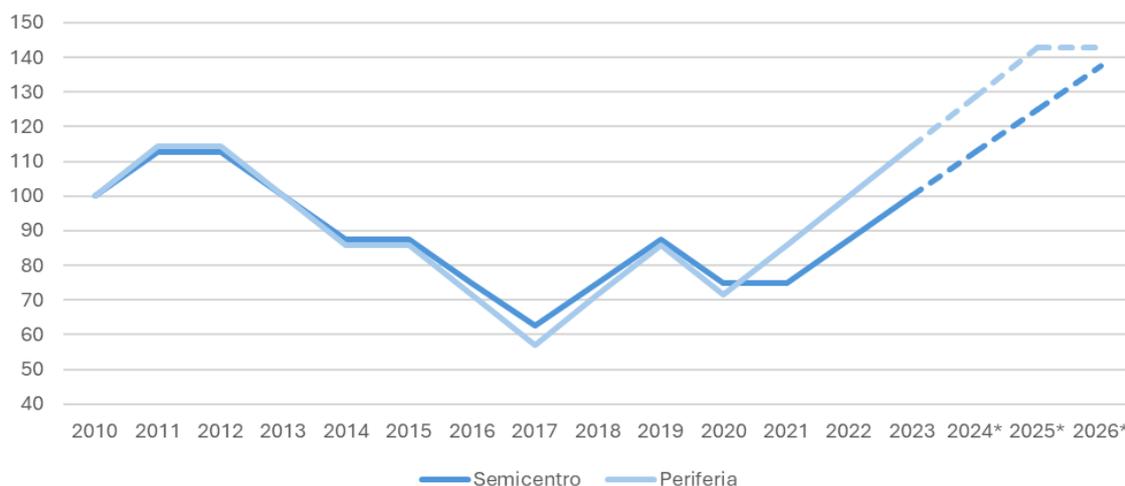
**Andamento prezzi di vendita (2010=100)**



Fonte: Scenari Immobiliari

Opposto l'andamento dei canoni di locazione. Il semicentro nel 2020 ha subito uno stallo durato un anno per poi riconsolidarsi in aumento; la periferia, a partire dal 2023, si è discostata dall'andamento omogeneo rispetto all'altra zona, superandone i valori del 2020. Nella previsione la crescita terminerà intorno al 2025. Per quanto riguarda invece la zona semicentrale, le previsioni ipotizzano andamenti omogenei e in linea alla situazione attuale.

**Andamento canoni di locazione (2010=100)**



Fonte: Scenari Immobiliari

Microarea di riferimento Torremenapace (periferia)

Banca dati – microzone di riferimento – prezzi

Voghera - Prezzi Immobili industriali - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Prezzi (€/mq)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Usato	350	680	500
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferia	Normale	245	345	-
INDAGINE DIRETTA	Torremenapace, Medassino		297	710	470

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Banca dati – microzone di riferimento – canoni

Voghera - Canoni Immobili industriali - Aprile 2024					
Fonte		Qualità	Canoni (€/mq/anno)		
			Pmin	Pmax	Pmf
REAL VALUE- Scenari Immobiliari	Torremenapace (Periferia)	Usato	30	60	45
AGENZIA DELLE ENTRATE- zona Omi D1	Periferia	Normale	29	38,5	-

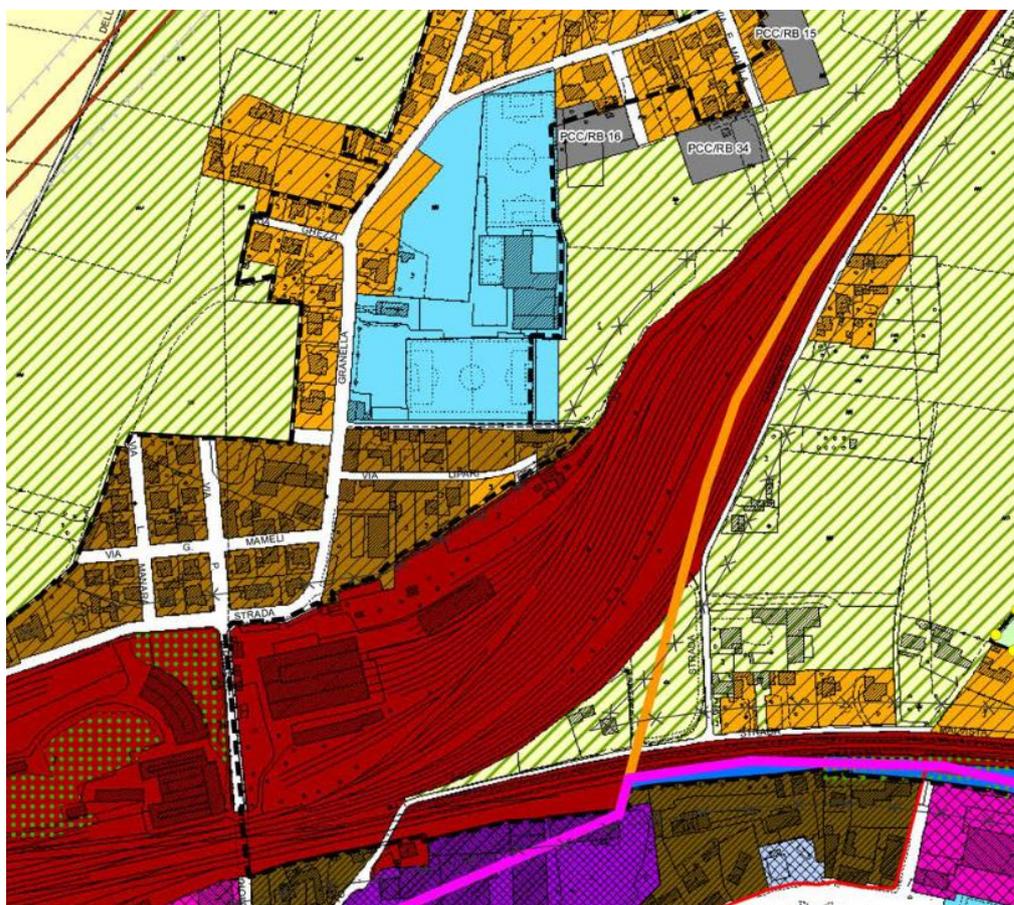
Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

## 3 Analisi urbanistica e possibilità di sviluppo

### 3.1 Analisi dello stato di fatto

Alla data del presente studio, a seguito di comunicazione data dalla Committenza, lo strumento attualmente in vigore è in fase di ridiscussione e procedura di variante, la quale coinvolgerà direttamente il sito oggetto di studi. Alla presente data non sono ancora stati pubblicati documenti ufficiali dagli organi competenti, per tanto si è deciso di procedere con l'analisi dello strumento urbanistico attualmente vigente.

Lo stesso è rappresentato dalla Variante al Piano del Governo del Territorio (PGT), approvata con delibera del Consiglio Comunale n. 57 del 06/10/2015 e successivamente modificata nella componente del Piano delle Regole con delibera n. 69 del 29/11/2021. La stessa ricomprende il compendio in oggetto all'interno del "Sistema della mobilità – Ferrovie esistenti".



Estratto cartografici PdR: Tav. 27b  
Carta della disciplina delle aree

**SISTEMA DELLA MOBILITA'**  
(disciplinato dal Piano dei Servizi)

Viabilità motorizzata

 Ferrovie esistenti (linee Milano-Genova ed Alessandria-Piacenza)

**LIMITI DI RISPETTO**

 Limite di rispetto ferroviario

## **Piano dei Servizi**

### **Articolo 55. Viabilità motorizzata (m1): viabilità ferroviaria**

1. Definizione
2. Gli ambiti della viabilità ferroviaria individuati dal Piano dei Servizi si riferiscono a:
  - viabilità ferroviaria esistente, costituita dalla linea ferroviaria Milano-Genova e dalla linea ferroviaria Alessandria-Piacenza, i cui tracciati sono individuati graficamente nella “Carta dei servizi”;
  - viabilità ferroviaria di progetto, consistente nel quadruplicamento della ferrovia Voghera-Tortona (“obiettivo primario di interesse regionale SO1” del Piano Territoriale Regionale PTR). L’ambito di intervento è individuato graficamente nella “Carta dei servizi”.
3. Realizzazione e gestione delle attrezzature:
  - La realizzazione e gestione delle attrezzature relative alla viabilità ferroviaria è di competenza delle Ferrovie dello Stato.
4. Interventi consentiti negli ambiti della mobilità ferroviaria:
  - Gli ambiti in oggetto sono destinati alla manutenzione ed all’eventuale potenziamento della viabilità ferroviaria, o alla realizzazione di edifici di stretta pertinenza alla linea ferroviaria (stazione, biglietteria, bar, servizi igienici, parcheggi, ecc.).
5. Indici e parametri urbanistici ed edilizi:
  - Il Piano dei Servizi non prevede particolari indici e parametri da rispettare.
6. Titoli abilitativi:
  - Gli interventi sono assentiti con titolo abilitativo semplice.
7. Limiti di rispetto ferroviario:
  - Ai sensi del DPR n. 753/1980, la “Carta dei Servizi” individua i “limiti di rispetto ferroviario”, che hanno un’ampiezza di 30 metri misurati rispetto al binario più esterno, in proiezione orizzontale. La disciplina urbanistica nelle aree comprese entro “i limiti di rispetto ferroviario” è trattata all’art. 82 del Piano delle Regole.
8. Quadruplicamento della linea ferroviaria Voghera-Tortona  
Il PGT di Voghera, ed in particolare il Piano dei Servizi, recepiscono il progetto regionale di quadruplicamento della linea ferroviaria Voghera-Tortona, del quale è stato approvato il progetto preliminare, che costituisce un obiettivo primario di interesse regionale del PTR (“obiettivo primario SO1”). L’ambito interessato dal progetto regionale di quadruplicamento della ferrovia è specificamente individuato nella “Carta dei Servizi”, e destinato esclusivamente a tal fine. Lo stesso ambito è evidenziato anche nella Tavola 34 “Viabilità ferroviaria di progetto di interesse regionale: quadruplicamento linea Voghera-Tortona (obiettivo SO1 del PTR)” del Piano dei Servizi.

### **Articolo 59 del Pds e art 82 del PdR -. Limiti di rispetto ferroviario**

1. Definizione  
I “limiti di rispetto ferroviario”, riportati graficamente nelle Tavole del PGT, delimitano gli spazi destinati alla protezione delle sedi ferroviarie e al loro eventuale ampliamento.

Entro detti spazi, si applicano le disposizioni di cui al DPR 11 luglio 1980, n. 753 “Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell’esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto”.

2. Ambito di applicazione ed estensione dei “limiti di rispetto ferroviario”

I “limiti di rispetto ferroviario” sono relativi a:

- linea ferroviaria Milano-Genova;
- linea ferroviaria Alessandria-Piacenza.

I limiti di rispetto ferroviario sono definiti dal PGT tenendo conto del progetto regionale di quadruplicamento della ferrovia Tortona-Voghera (“obiettivo primario di interesse regionale SO1 del PTR”).

Ai sensi dell’articolo 49 del DPR n. 753/1980, i “limiti di rispetto ferroviario” hanno un’estensione di 30 metri dal limite di occupazione della più vicina rotaia, da misurarsi in proiezione orizzontale.

3. Interventi consentiti entro i “limiti di rispetto ferroviario”

Ai sensi del DPR n. 753/1980, entri i “limiti di rispetto ferroviario” è vietato costruire, ricostruire o ampliare edifici, impianti o manufatti di qualsiasi specie (articolo 49), fatta eccezione per quelli di competenza delle Ferrovie dello Stato e ferme restando le eventuali deroghe concesse dalle Ferrovie dello Stato ai sensi della legislazione in materia (articolo 60).

Tali aree hanno tuttavia la capacità volumetrica degli ambiti urbanistici sottesi, restando inteso che l’edificazione ivi calcolata potrà essere realizzata solo al di fuori dei limiti di rispetto.

Per le costruzioni esistenti comprese in tutto o in parte entro i “limiti di rispetto ferroviario” sono consentiti interventi di manutenzione ordinaria, straordinaria, restauro, risanamento conservativo e ristrutturazione edilizia. Potranno inoltre realizzarsi interventi di ampliamento, nel rispetto della normativa d’ambito stabilita dalle presenti norme, purché appositamente assentiti dalle Ferrovie dello Stato ai sensi della legislazione in materia.

Sono altresì ammessi i seguenti interventi, se realizzati direttamente dalle Ferrovie dello Stato o comunque con loro parere favorevole:

- Attrezzature accessorie alla viabilità: corsie di servizio, parcheggi pubblici e relativi spazi di manovra, percorsi pedonali e ciclabili, marciapiedi e banchine, verde di arredo urbano, spazi di verde attrezzato;
- Attrezzature accessorie agli impianti ferroviari.

## 3.2 Le potenzialità della trasformazione di Voghera

Dalle analisi sullo strumento urbanistico vigente, nella sua componente del Documento di Piano (DP), all’interno del quale viene definito il quadro ricognitivo, conoscitivo e programmatico del comune. Lo stesso identifica gli obiettivi e i criteri di sviluppo e ne definisce le strategie e le azioni specifiche da attivare per il loro conseguimento. Illustra, inoltre, gli obiettivi da conseguire

attraverso gli altri documenti del PGT (Piano dei Servizi, Piano delle Regole e piani attuativi) e le modalità di verifica della coerenza fra gli obiettivi enunciati ed i contenuti della pianificazione. A questo scopo le norme del DP contengono:

- disposizioni di indirizzo e coordinamento per il Piano dei Servizi ed il Piano delle Regole;
- prescrizioni e indirizzi per l'attuazione degli interventi degli ambiti di trasformazione individuati dal Documento di Piano.

Il Documento di Piano non contiene previsioni che producono effetti diretti sul regime giuridico dei suoli. Tali effetti sono attribuiti al Piano dei Servizi, al Piano delle Regole ed ai piani attuativi individuati dallo stesso Documento di Piano. Proprio quest'ultimo prevede per l'intero territorio comunale ben 133 ambiti di trasformazione, di cui circa il 58% a destinazione residenziale e con il restante 42% equamente distribuito tra funzioni produttive e commerciali. Ad oggi si stima che, sul totale delle previsioni di sviluppo proposte dal DP poco più del 5% risulta attuato, con una superficie territoriale sviluppata pari al 4% e un 3% di slp del totale previsto.

#### Elenco e distribuzioni superfici ambiti di trasformazione previste dal DP

FUNZIONE	TIPOLOGIA	NUM.	ST(mq) Copertura %		VTot (mc)	SLPTot (mq) Coperture %	
RESIDENZIALE	ATR	40	631.759	23%	686.054	228.685	18%
	PCC/R	36	148.172	5%	147.601	49.200	4%
	ATR/PARCO BARATTA	1	446.976	16%	268.186	89.395	7%
PRODUTTIVO	ATP	23	937.502	34%	-	562.501	44%
	PCC/P	5	85.122	3%	-	51.073	4%
COMMERCIALE	ATC	23	475.360	17%	-	285.216	22%
	PCC/C	5	39.421	1%	-	23.653	2%
<b>TOTALE</b>		<b>133</b>	<b>2.764.312</b>	<b>100%</b>	<b>1.101.841</b>	<b>1.289.723</b>	<b>100%</b>

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su DP comune di Voghera

Tale stato di avanzamento dimostra una previsione di crescita e sviluppo sui diversi comparti, che siano essi residenziali commerciali e produttivi, sovradimensionati.

Di fatto dei circa 367 mila mq di slp residenziale prevista dal Documento di Piano, circa il 5,5% ad oggi risulta realizzato, contro circa 20 mila mq di slp commerciale, pari al 6,5% del monte totale, che si attesta a oltre 308 mila metri quadrati e una slp produttiva pressoché ancora da sviluppare nella sua componente totale.

Nella tabella che segue si riporta il dettaglio degli ambiti di trasformazione previsti dal Documento di Piano, che attualmente risultano realizzati o in fase di realizzazione. Si segnala che, per il calcolo della distribuzione delle superfici all'interno dell'ambito ATR/Parco Baratta, le superfici previste dallo strumento urbanistico vigente sono state, per la loro totalità, attribuite a funzione residenziale, nonostante lo stesso preveda l'insediamento di attività commerciali, per le quali non è stato possibile risalire alla suddivisione percentuale prevista dal Piano per le diverse funzioni.

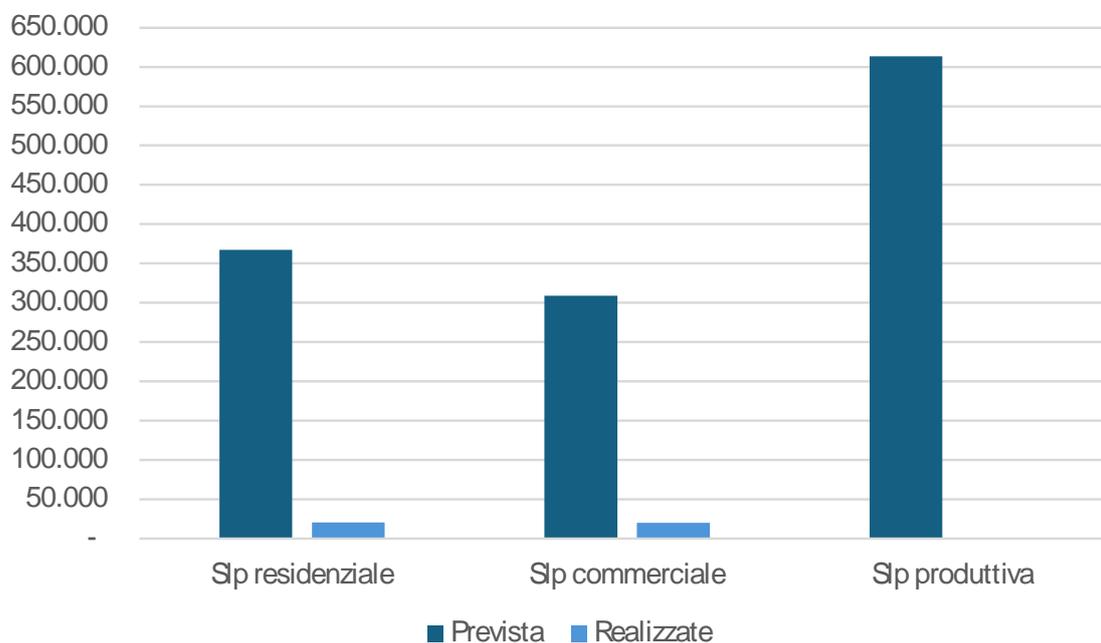
Elenco e ripartizione ambiti di trasformazione realizzati o in corso di realizzazione

FUNZIONE	TIPOLOGIA	ST(mq)	VTot (mc)	Vrealizzato (mc)	SLPrealizzata (mq)
RESIDENZIALE	ATR/B 12	8.458	9.727	9.727	3.242
	ATR/C 14*	67.364	63.996	31.998	10.666
	PCC/RB 4	3.063	3.063	3.063	1.021
	PCC/RB 37	5.671	5.387	5.387	1.796
	PCC/RB 39	5.025	4.774	4.774	1.591
	ATR/PARCO BARATTA*	446.976	268.186	6.000	2.000
<b>TOTALE</b>		<b>536.557</b>	<b>355.133</b>	<b>60.949</b>	<b>20.316</b>
FUNZIONE	TIPOLOGIA	ST(mq)	SLPTot (mq)	SLPrealizzata (mq)	SLPrealizzata (mq)
COMMERCIALE	ATC 13	11.001	6.601	6.601	6.601
	ATC 14	8.747	5.248	5.248	5.248
	ATR/PARCO BARATTA*	446.976	89.395	8.100	8.100
<b>TOTALE</b>		<b>466.724</b>	<b>101.244</b>	<b>19.949</b>	<b>19.949</b>

\* stima Scenari Immobiliari

Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su DP comune di Voghera

Suddivisione superfici Ambiti di trasformazione previste dal DP e loro stato di realizzazione

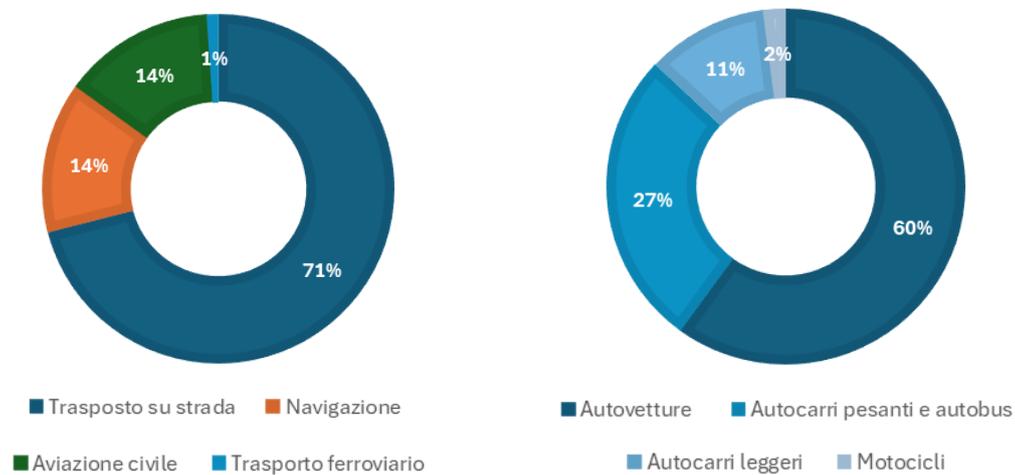


Fonte: elaborazione Scenari Immobiliari su DP comune di Voghera

## 4 Scalo Voghera, infrastrutture e interporti

### 4.1 I nodi intermodali

La rete di logistica intermodale sfrutta in modo positivo le combinazioni di trasporto aereo, marittimo, ferroviario, stradale, completando l'offerta con strutture immobiliari e servizi adeguati e consentendo un minor impatto sull'ambiente. Oggi quasi tre quarti delle merci in transito viaggia su strada, con le conseguenze conosciute. Negli ultimi dieci anni l'Unione Europea ha investito direttamente oltre due miliardi di euro per il sostegno allo sviluppo del trasporto intermodale e di piattaforme logistiche a base della filiera: nonostante questo la realizzazione della rete intermodale europea, è ancora lontana.



Fonte: elaborazione Scenari immobiliari su dati Agenzia europea dell'ambiente e Corte dei conti europea

A questa materia appartiene la riqualificazione e rigenerazione dei tessuti infrastrutturali, degli scali, delle aree produttive, non solo nazionali ma di tutta l'area del Mediterraneo in relazione con la dimensione continentale.

L'inclusione o l'esclusione da questi flussi determinerà nel lungo periodo il livello di sostenibilità e di evoluzione degli organismi economici locali. Il sistema degli interporti, dei poli di interscambio, dei retroporti, ha un ruolo fondamentale nella competitività del sistema economico-produttivo, partendo dal livello locale, creando ricadute su quello regionale, partecipando anche in maniera minima al sistema internazionale. In particolare, gli spazi intermodali assumono una funzione di rete, in grado di gestire il traffico ferro-ferro oltre che quello strada-rotaia, di sostenere lo sviluppo di attività manifatturiere, di consolidare attrattività degli investimenti.

Le strategie per il nostro Paese attualmente passano attraverso il sostegno dato dal Pnrr e interessano i nodi, non solo per gli adeguamenti infrastrutturali ma per lo sviluppo immobiliare che ne deriva, uffici, edifici funzionali, terminal e poli logistici per lo stazionamento e lo smistamento delle merci.

Le realizzazioni concrete di questi oggetti immobiliari e infrastrutturali sono limitate e di scala metropolitana, conseguentemente è estremamente complesso mettere a punto modelli di analisi della loro capacità di produrre ricadute, anche dirette, soprattutto negli ambiti locali.

Nel contesto infrastrutturale del nord Italia, Voghera si configura come un luogo strategico di grande rilevanza grazie alla sua posizione geografica. Quest'area è un crocevia di significative arterie di trasporto: l'autostrada A7 Milano-Genova, con un traffico quotidiano di circa dodicimila mezzi pesanti, e l'autostrada A21 Torino-Piacenza, con un traffico merci altrettanto intenso, rappresentano una cerniera fondamentale per il trasporto su gomma. A consolidare la vocazione logistica e intermodale del territorio contribuisce anche il trasporto su ferro, con quasi trecento treni merce che transitano ogni giorno lungo le direttrici Milano-Genova e Torino-Piacenza, entrambe parte dei corridoi europei ten-t Mediterraneo e Reno-Alpi.

Gli esempi riportati alle pagine successive sono operazioni, scelte per prossimità e dimensione, attivate in tempi anche lontani ma ancora in evoluzione e importanti per i territori. Gli interporti di Novara, Mortara, Rivalta Scrivia e Parma rappresentano nodi logistici cruciali lungo queste infrastrutture, così come riveste un ruolo centrale sebbene abbia dimensioni ridotte e flussi di merce diversi rispetto agli altri l'interporto di Cervignano del Friuli.

## Novara

### Centro intermodale merci di Novara



#### Inizio attività:

- 1995

#### Superfici:

- Superficie complessiva: 640.000 mq
- Sup. interporto: 152.000 mq.
- Sup. logistica: 72.000 mq.
- Sup. direzionale: 150.000 mq.
- Infrastruttura su ferro: sette binari da 650m., quattro da 400 m.

#### Merci movimentate:

- 5.335 treni movimentati all' anno.
- 132.367 container all' anno.

#### Compagnie societaria:

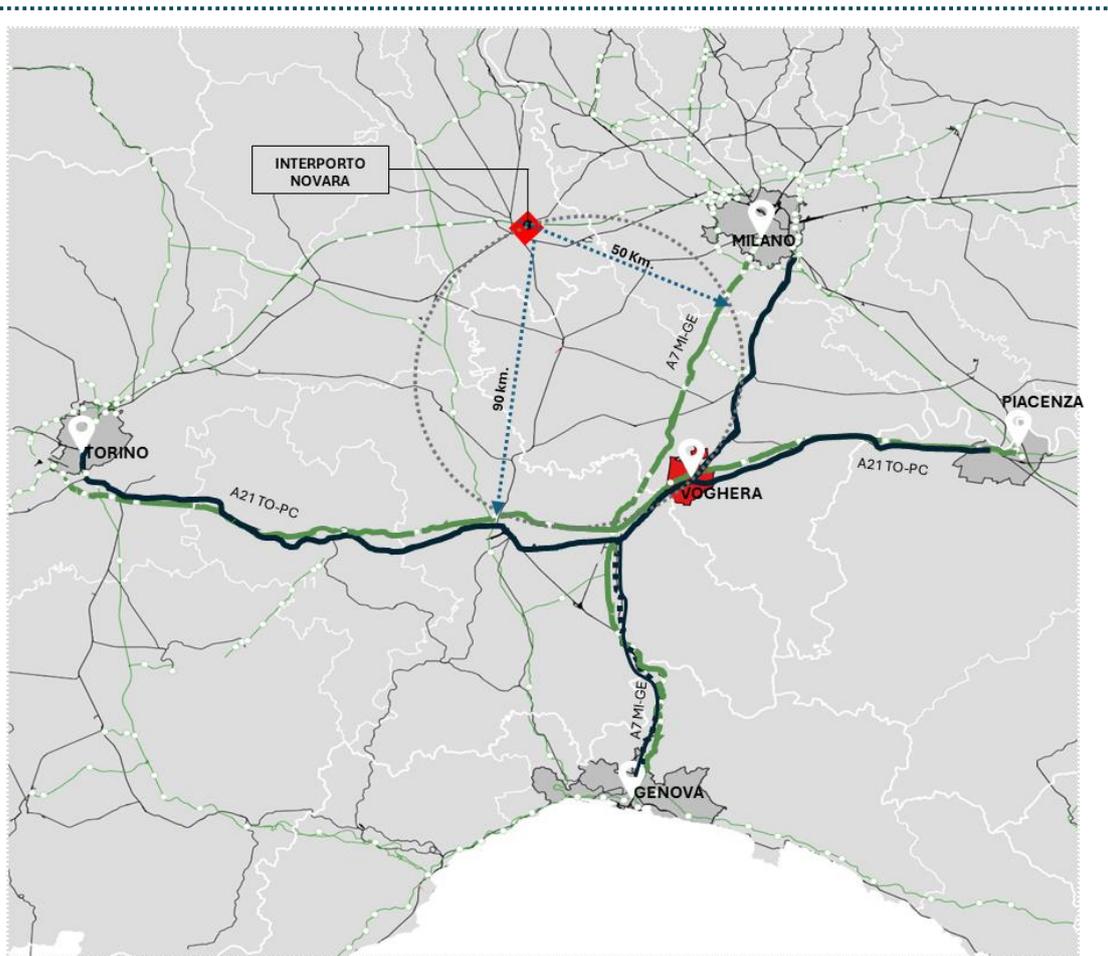
- Hupac
- Banco Bpm
- Intesa San Paolo
- Mercitalia logistics
- Plc
- Confindustria No, Vc, Valsesia

### Descrizione del progetto

L'interporto di Novara, noto come centro intermodale merci di Novara, è un nodo logistico cruciale e terminal intermodale che facilita le relazioni commerciali tra il nord ovest italiano, il mediterraneo e l'Europa centro orientale. La sua posizione strategica è all'incrocio tra i corridoi europei ten-t Mediterraneo e Reno-Alpi. Dal punto di vista dei collegamenti, il Cim è vicino all'autostrada A4 Torino-Milano, accessibile tramite la tangenziale di Novara. L'aeroporto di Malpensa è a soli trentuno km di distanza, raggiungibile tramite la s.s. 341. Il centro intermodale sta rafforzando la sua importanza tra gli interporti italiani, in particolare per l'attività intermodale, posizionandosi come il secondo terminal a livello nazionale per i traffici verso il nord Europa (Belgio e Olanda). Al suo interno anche spazi destinati a direzionale e un raccordo allo scalo ferroviario del Boschetto. Ospita oltre quaranta aziende che impiegano più di settecentocinquanta persone, gestendo circa trenta coppie di treni al giorno che

servono principalmente collegamenti con il nord Europa, incluse destinazioni come Belgio, Olanda e Germania.

Qualità dell'operazione



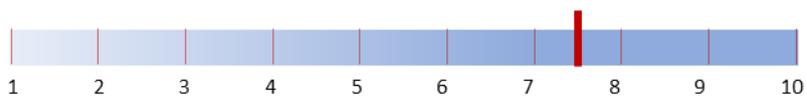
Valenza immobiliare



Valenza territoriale



Valenza economico sociale



## Mortara (Pv)

### Kombi terminal Mortara



#### Inizio attività:

- 2009

#### Superfici:

- Superficie complessiva: 700.000 mq
- Sup. interporto: 110.000 mq.
- Sup.logistica : 340.000 mq.
- Sup. direzionale: 8.000 mq.
- Infrastruttura su ferro: tre binari da 630 m., quattro binari elettrificati da 650 m., raccordo ferroviario elettrificato collegato alla stazione di Mortara di 2 chilometri.

#### Merci movimentate:

- 1.271 treni movimentati all' anno.
- 46.420 container all' anno.

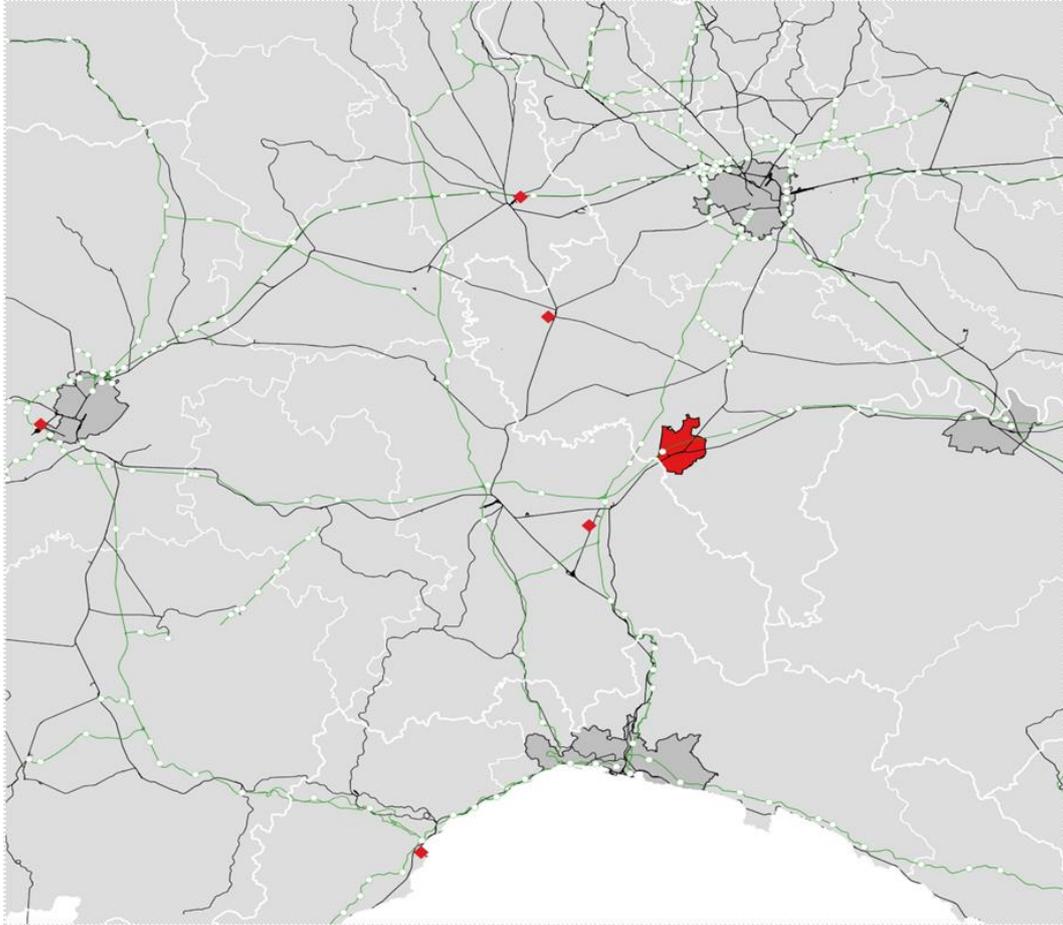
#### Compagnie societaria:

- Fondazione banca del monte di Lombardia
- Cital
- Comune di Mortara

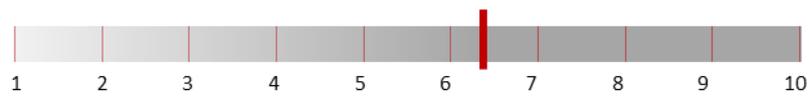
### Descrizione del progetto

La posizione geografica dell'interporto è strategica per i flussi internazionali, trovandosi all'incrocio tra i corridoi europei Reno-Alpi e Mediterraneo, ed è uno scalo intermodale fondamentale per il territorio. A livello nazionale, la vicinanza a Milano garantisce ottimi collegamenti con i porti liguri e i valichi transalpini di Modanè-Frejus, Sempione-Lötschberg, Luano e Gottardo. L'interporto è inoltre connesso con le autostrade A4, A7 e A26. Kombi terminal Mortara ha iniziato le operazioni nel 2009 con il primo treno per Rotterdam, espandendo gradualmente la propria rete di collegamenti. Attualmente, offre cinque coppie settimanali di treni di collegamento con il porto olandese, sei con Gent in Belgio, tre con Duisburg in Germania, tre con Venlo in Olanda e tre con Bari Giovinazzo. Inoltre, vi è una coppia settimanale ciascuna con Marsiglia e Parigi, con prospettive di sviluppo verso Brema e Hannover. Al suo interno ospita edifici a vocazione direzionale con sale meeting e svariati servizi, oltre ad una superficie verde fruibile anche dall'esterno dell'infrastruttura. Nel 2023 il primo treno merci partito da Mortara ha raggiunto la Cina dopo aver attraversato Austria, Repubblica Ceca, Polonia, Bielorussia, Russia e Kazakistan.

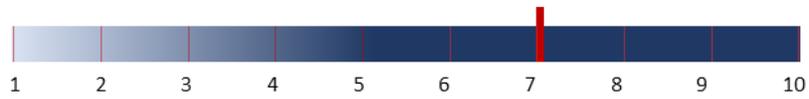
### Qualità dell'operazione



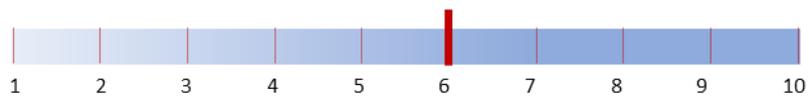
#### Valenza immobiliare



#### Valenza territoriale



#### Valenza economico sociale



## Rivalta Scrivia (AL)

### Rivalta terminal Europa

**Inizio attività:**

- 1966

**Superfici:**

- Superficie complessiva: 1.200.000 mq.
- Sup. interporto: 350.000 mq.
- Sup. logistica: 600.000 mq.
- Sup. direzionale: 15.000 mq.

**Merchi movimentate:**

- 174 treni movimentati all' anno.
- 173.200 container all' anno.

**Compagine societaria:**

- Argo finanziaria
- Autorità portuale di Savona
- Autostrada dei fiori
- Comune di Alessandria
- Confindustria
- Finpiemonte
- Interporto Rivalta Scrivia

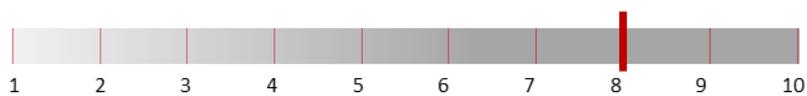
### Descrizione del progetto

Costituito nel 2006, è un terminal intermodale situato in una posizione strategica all'interno del triangolo industrializzato d'Italia, formato dalle grandi città del Nord-Ovest: Milano, Torino e Genova. Oggi, si presenta come un moderno ed efficiente terminal intermodale. La capacità di movimentazione prevista è di oltre cinquecentomila container, con la possibilità di espandere ulteriormente la struttura su altri 650 mila metri quadrati nei prossimi anni. Il terminal si trova in una posizione di grande rilevanza strategica, al crocevia tra le principali linee ferroviarie che collegano i paesi del Nord-Est con l'Europa occidentale (corridoio V) e le linee di connessione tra Genova e i porti del Nord Europa (Terzo valico). Questa posizione consente agli operatori di utilizzare una piattaforma ideale per lo smistamento delle merci sia in importazione che in esportazione, supportando l'operatività e la crescita dei porti liguri. Gestisce sedici coppie di treni settimanali, dieci mettono in relazione l'interporto con Genova e sei con La Spezia. La struttura offre una vasta gamma di servizi terminalistici agli operatori ferroviari e ai trasportatori su strada. È il più grande interporto privato di Europa.

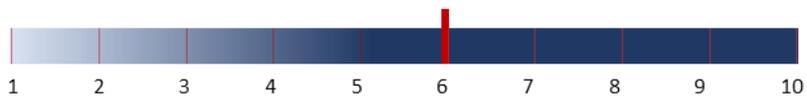
Qualità dell'operazione



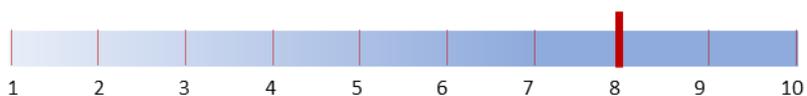
Valenza immobiliare



Valenza territoriale



Valenza economico sociale



## Parma

### C.e.p.i.m. interporto di Parma

**Inizio attività:**

- 1974

**Superfici:**

- Superficie complessiva: 2.521.000 mq
- Sup. interporto: 915.000 mq.
- Sup. logistica: 415.000 mq.
- Sup. direzionale: 45.000 mq.

**Merci movimentate:**

- 2.987 treni movimentati all' anno.
- 38.478 container all' anno.

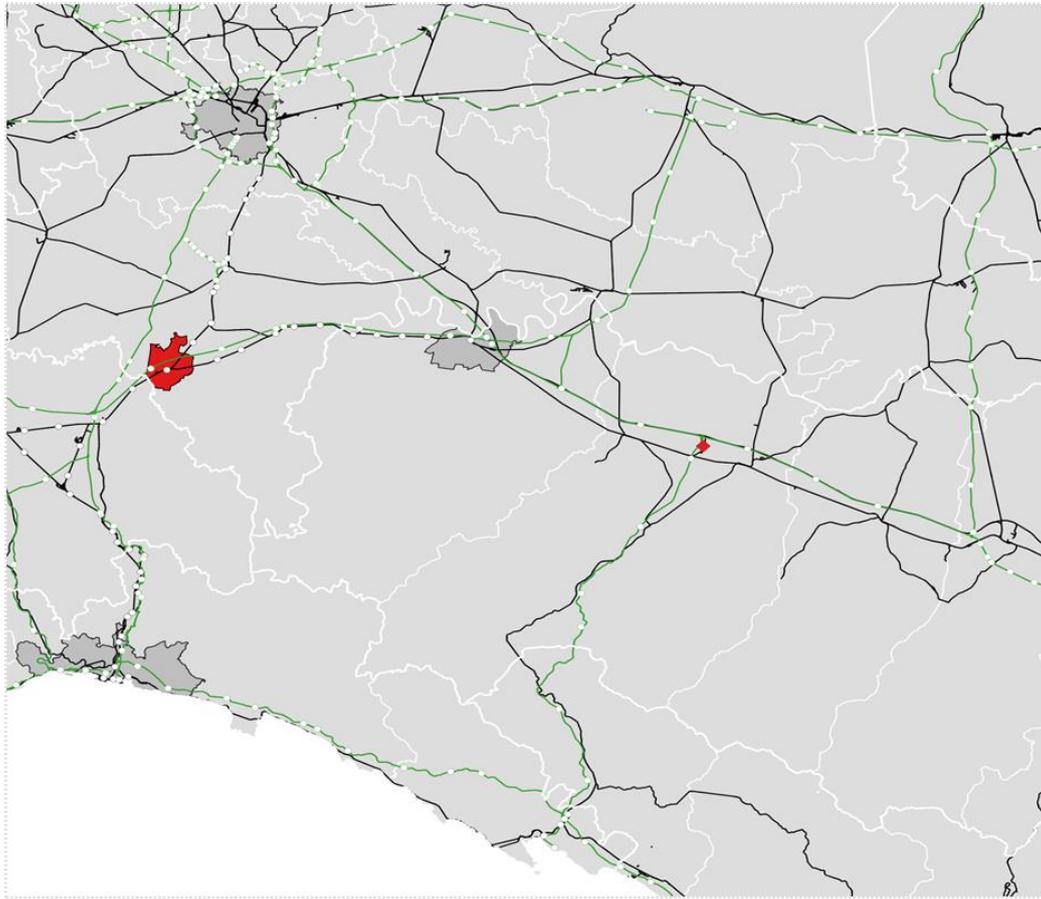
**Compagine societaria:**

- Cepim Spa

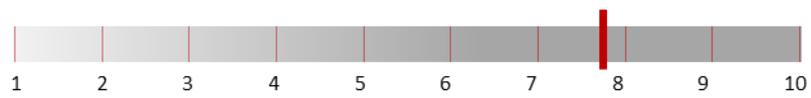
### Descrizione del progetto

L'interporto di Parma, è uno scalo intermodale ubicato all'incrocio tra l'autostrada A1 e il raccordo autostradale della A15 Parma-La Spezia, lungo l'asse ferroviario Milano-Bologna e si trova all'interno del corridoio ferroviario-autostradale Tirreno-Brennero. Inoltre, l'infrastruttura si trova nelle immediate vicinanze dell'aeroporto di Parma. All'interno del perimetro interportuale di Parma operano aziende specializzate nella logistica, nei trasporti e nella distribuzione. Tra i servizi disponibili vi sono un terminal container e un'area intermodale, fasci binari per il carico e scarico di container e casse mobili, uffici della Dogana e di operatori ferroviari, magazzini ed aree scoperte di stoccaggio, parcheggi dedicati e aree di manovra. Sono inoltre presenti uffici direzionali, uno sportello bancario, un hotel, un bar e un ristorante. La struttura ha un traffico giornaliero di circa sedici coppie di vettori. Questi treni collegano Parma con diverse destinazioni, inclusi i principali porti italiani come La Spezia e Ravenna, e importanti nodi logistici come Milano, Verona, Brescia, e Bologna.

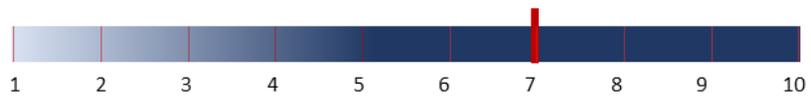
### Qualità dell'operazione



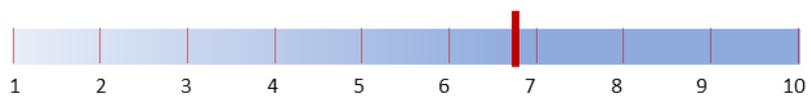
#### Valenza immobiliare



#### Valenza territoriale



#### Valenza economico sociale



## Cervignano del Friuli (Ud)

### Interporto Friuli Venezia Giulia



#### Inizio attività:

- 1992

#### Superfici:

- Superficie complessiva: 460.000 mq
- Sup. interporto: 160.000 mq.
- Sup. logistica: 24.000 mq.
- Sup. direzionale: 2.500 mq.
- Infrastruttura su ferro: tre fasci di due binari da 750 metri, raccordo ferroviario elettrificato collegato alla stazione di Cervignano composto da due fasci di binari da 500 metri.

#### Merci movimentate:

- 46 treni movimentati all' anno.
- 301 container all' anno.

#### Attori coinvolti

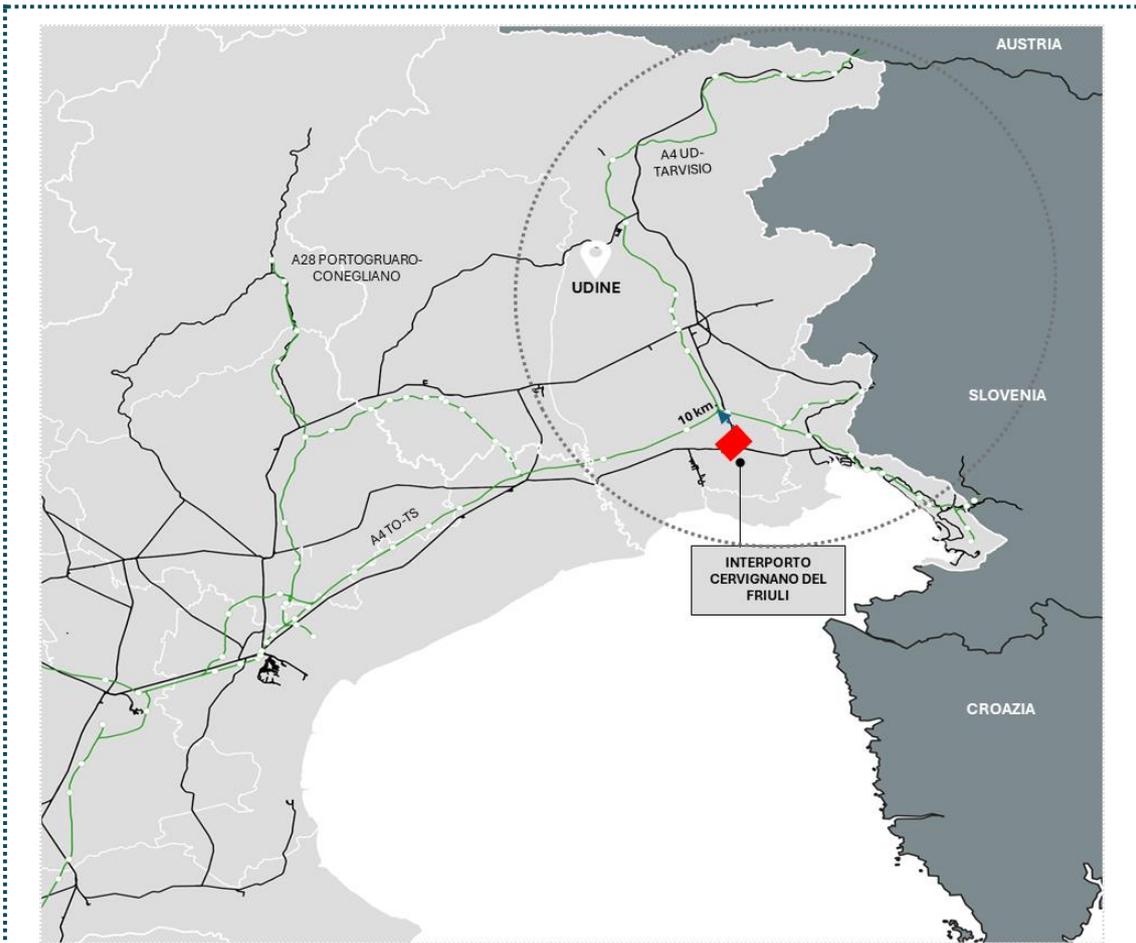
- Friulia
- Raccordi ferroviari
- Comune di Cervignano del friuli
- Terminal intermodale di Trieste

## Descrizione del progetto

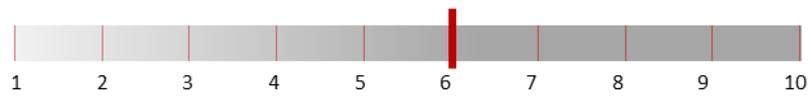
L'interporto di Cervignano del Friuli si trova all'incrocio delle principali vie di collegamento tra Venezia e Trieste, nonché lungo la direttrice che da Cervignano, passando per il Tarvisio, connette l'Italia all'Austria. La struttura è particolarmente focalizzata sulla linea ferroviaria che unisce Venezia a Trieste e prosegue verso il valico del Tarvisio. Anche i collegamenti stradali seguono queste direttrici cruciali, con l'Interporto ben collegato sia all'autostrada A4 (Venezia-Trieste) che all'autostrada A23 (Palmanova-Tarvisio). Questa posizione strategica consente all'Interporto di essere un nodo chiave sul Corridoio 3 Mediterraneo e sul Corridoio 1 Baltico-Adriatico, facilitando così il trasporto efficiente delle merci tra diversi Paesi e regioni.

I collegamenti intermodali includono un traffico di undici coppie di treni provenienti e diretti verso i Paesi Bassi, diciotto coppie di traffico provenienti e diretti verso il Belgio, sette coppie annue di treni da e per la Grecia e dieci coppie annue da e per la Croazia.

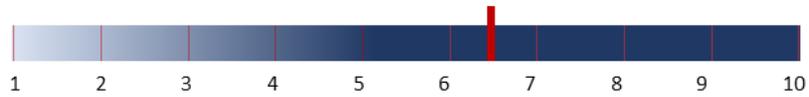
## Qualità dell'operazione



**Valenza immobiliare**



**Valenza territoriale**



**Valenza economico sociale**



Sintesi delle principali caratteristiche degli interporti analizzati													
Nome	Località	Priorità della linea	Ente gestore	Compagnie sociatarie	Infrastrutture di riferimento	Sup. territoriale	Sup. Interporto (1)	Sup. logistica (2)	Sup. dirazionale	Numero treni movimentati	Movimentazione container / anno	Valore aggiunto (3)	Peso comparto logistico
Centro intermodale nord di Novara Cim Spa	Novara	Privata	Combiconnect Srl	- Hupac 91,34% - Banco Bpm 4,41% - Itesa S.p.a. 2,55% - Mercitalia Logistica 1,53% - PK 0,11% - Confindustria Novara, Verelli, Voltesao 0,08%	A4 Torino-Milano - Aeroporto Milano Malpensa	640.000 mq.	152.000 mq.	71.000 mq.	<b>150.000 mq.</b>	<b>5.335</b>	132.367	3.120 mln €	5,5%
Interporto di Mortara Kombi terminal Mortara Sfl	Mortara (PV)	Pubblico/Privata	Kombiverkehr GmbH & co.	- Fondazione banca dei monti e di Lombardia 99,9% - Cspal 0,05% - Comune di Mortara 0,05%	A4 Torino-Milano - A7 Milano-Genova - A76 Genova-Gravellona	700.000 mq.	110.000 mq.	340.000 mq.	8.000 mq.	1.271	46.420	395 mln €	4,4%
Rivolta terminal Europa (AI) Rivolta terminal Spa	Rivolta Scrivia (AI)	Pubblico/Privata	Katoen natie Gruppo Gevo	- Aep Ferrara 1,65% - Alcantara portuale 65,5% - Alcotrade del Fiori 48,16% - Comune di Alessandria 0,18% - Confindustria 0,13% - Frigipiemonte 4,73% - Interporto Rivolta Scrivia 49,83%	- A7 Milano-Genova - A21 Torino-Palenza - Interporto Rivolta Scrivia 49,83%	1.200.000 mq.	340.000 mq.	<b>600.000 mq.</b>	151.000 mq.	174	<b>173.200</b>	836 mln €	6,3%
Interporto di Parma Capim Spa	Parma	Privata	Capim Spa		- A1 Milano-Napoli - A3 Parma-Spina - Aeroporto di Parma	<b>2.521.000 mq.</b>	<b>915.000 mq.</b>	415.000 mq.	45.000 mq.	2.587	38.478	7.950 mln €	4,5%
Interporto Friuli Venezia Giulia Interporto di Cernignano del Friuli Spa	Cervignano del Friuli (UD)	Pubblico/Privata	Interporto di Trieste Spa	- Friuli 81,63% - Raccordi Ferroviari 12,24% - Comune di Cernignano del Friuli 4,08% - Terminal intermodale di Trieste 2,05%	- A4 Venezia-Trieste - A23 Palmanova - Porto di Trieste - Aeroporto di Trieste	460.000 mq.	160.000 mq.	241.000 mq.	2.500 mq.	46	301	416 mln €	6,6%

(1) Il complesso organico di infrastrutture e di servizi integrati di rilevante nazionale gestito da un soggetto imprenditoriale che opera al fine di favorire la mobilità delle merci tra diverse modalità di trasporto, con l'obiettivo di accrescere l'intermodalità e l'efficienza dei flussi logistici.

(2) Somma delle superfici coperte destinate a piazzali per stoccaggio

(3) Valore aggiunto complessivo del comune di riferimento

## 4.2 Da *Scalo* a *Scalo*: la rigenerazione dello Scalo ferroviario di Voghera in nodo intermodale

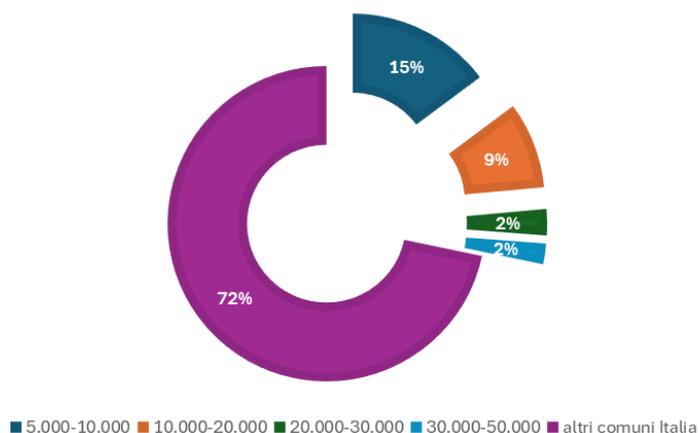
I centri minori, i territori delle province, le zone suburbane, sono attraversati da un'ampia quantità di infrastrutture. Autostrade, binari ferroviari, cantieri intermodali, centrali elettriche, cavi, fibra ottica, sistemi igienico-sanitari, sono elementi costitutivi cruciali, soggetti nel tempo a variazioni, bisogni di implementazione, sostituzione ma anche venuta meno della necessità di esistenza. Alcuni di essi sono necessari al funzionamento dei diversi agglomerati, altri sono fondamentali per le interazioni di persone e attività.

Questi *sistemi sociali e tecnici* sono alla base della tenuta, della sostenibilità dei territori nel lungo periodo, dell'integrazione o marginalizzazione nel più ampio tessuto urbano. La valorizzazione, la trasformazione di impianti tradizionali come gli scali ferroviari, sono possibilità determinanti; l'approccio tenuto per la modificazione di questi spazi, la ricerca di tipologie di riferimento adeguate, di scale dimensionali paragonabili, di buone pratiche, è cruciale.

Le scelte che verranno effettuate potranno fare dell'operazione sullo scalo di Voghera un modello innovativo dal punto di vista metodologico, confermando le sfide future e le potenzialità di tante altre cittadine nazionali, delle periferie e, più in generale, di una maniera di progettare e realizzare attività di rigenerazione immobiliare e funzionale in ambiti provinciali. La presenza di attrezzature e servizi è in diretta relazione con la contrapposizione tra accesso e marginalità. Il tema non è solo la realizzazione di infrastrutture di intermodalità, ma il loro sostegno alla trasformazione del luogo, alla individuazione di possibilità di crescita, di dinamicità.

Lo scalo cambia scala, si inserisce nel più ampio territorio provinciale, offre mobilità, edifici terziari e commerciali di supporto, all'interno di conglomerati di ogni dimensione. Non esiste una definizione unica e oggettiva di centro minore, di contesto urbano di scala provinciale, la maggior parte si basa sulle dimensioni della popolazione, con gli istituti di statistica che definiscono città una qualsiasi area edificata con una popolazione superiore ai cinquemila abitanti e con gli analisti immobiliari che pongono il limite superiore ai cinquanta mila residenti.

Comuni italiani per popolazione, peso percentuale su totale di 7.906 comuni



Fonte: elaborazione Scenari immobiliari su dati Istat

I 2.200 comuni con le caratteristiche dimensionali sopra accennate, per circa il 38 per cento possiedono qualità assimilabili a quelle di Voghera e ospitano costruzioni infrastrutturali, cespiti produttivi e commerciali, localizzati in posizioni periferiche, obsoleti da trasformare.

Il progetto della riqualificazione dello Scalo è una nuova opportunità per il diretto ambito ma anche una traccia, un inizio di processo, una modalità di sostegno dello sviluppo sostenibile, di mantenimento di equilibrio produttivo, economico e demografico, attraverso l'implementazione del sistema dei servizi, con l'obiettivo di attivare investimenti locali, attivare la manutenzione del territorio, innescare l'insediamento di attività produttive.

### 4.3 Descrizione dell'area: stato attuale e scenario futuro.

Per capire le caratteristiche e le potenzialità dell'area della *ex squadra rialzo* di Voghera, è essenziale valutare la sua contestualizzazione all'interno del tessuto urbano, valutando i punti di interesse e i deficit attrattivi del luogo.

L'ambito di FS Sistemi Urbani è localizzato nella periferia della zona nord della città, in un'area a vocazione prettamente residenziale e con uno sviluppo infrastrutturale stradale di tipo secondario se non terziario.

L'area, all'interno di un comparto di città non densamente popolato, oltre alla funzione prettamente residenziale convive con vaste aree a destinazione agricola e incolte e soffre di una cesura stradale con il contesto semiperiferico e centrale del nucleo urbano. La distanza che intercorre tra lo scalo oggetto di studio e gli svincoli che danno accesso alle autostrade A7 e A21 è di circa otto chilometri, mentre quella che la separa dal centro di Voghera è circa tre chilometri.

L'*ex squadra rialzo* non è facilmente accessibile tramite la mobilità pubblica: il primo punto che garantisce accessibilità ai mezzi pubblici si trova infatti ad un chilometro ed è localizzato nei pressi della stazione viaggiatori. La maggioranza del costruito in prossimità all'area oggetto di intervento risponde a funzioni abitative con edifici mono e bifamiliari e le infrastrutture stradali a loro servizio sono di terzo livello, con portanza conforme alla connotazione urbanistica esistente. Le eccezioni funzionali dei fabbricati della zona riguardano capannoni industriali per la maggior parte in disuso, mentre i pochi attivi vengono utilizzati come supermercati, vivai o centri sportivi. L'accessibilità alla zona semiperiferica della città è garantita da un sottopasso con infrastruttura stradale di secondo livello e, sul versante opposto, da strade di terzo livello a percorrenza limitata e spesso ad un unico senso di marcia.

I servizi in stretta correlazione con l'area sono carenti, ad eccezione di un grosso supermercato posizionato nelle immediate vicinanze; la zona più prossima che ospiti servizi corrisponde alla via Piacenza che dista circa tre chilometri dal sito.

Il comparto dell'*ex squadra rialzo* fa parte di un sistema di fabbricati edificati in un arco temporale diverso, subordinati e a servizio della corretta organizzazione della ferrovia e della stazione. Il sistema di edifici risponde a varie funzioni ed è intervallata da costruzioni di tre o quattro piani a destinazione residenziale. La testa del sistema è rappresentata da un'area di circa 45 mila metri quadrati attualmente adibita a cantiere di Rfi. Tra quest'ultimo e il resto del comparto è

posizionata la stazione viaggiatori, a seguire un lotto adibito a parcheggio per bus e auto e la rimessa locomotive che confina direttamente con l'ex squadra rialzo.

L'area oggetto dell'intervento di riqualificazione ha una superficie territoriale di 67 mila metri quadrati e sorge su un terrapieno, il quale nel suo punto più alto sfiora circa cinque metri, che raggiunge in quota un tratto destinato al passaggio del traffico ferroviario. Al suo interno ospita vari edifici utilizzati come magazzini, spogliatoi, officine, servizi igienici, uffici, depositi, tettoie e garitte corrispondenti ad una superficie coperta di quattromila metri quadrati. L'area è inoltre dotata di binari ferroviari che costituivano le linee dello scalo merci, zone asfaltate per la manovra, aree di deposito materiali, spazi verdi incolti e parcheggi.

Una porzione dell'area sarà ceduta a Rfi per la realizzazione del quadruplicamento della linea ferroviaria Tortona-Voghera, operazione che si inserisce nel più ampio progetto di velocizzazione della linea Milano-Genova e il potenziamento dell'offerta ferroviaria della tratta Torino-Alessandria-Piacenza.

Le infrastrutture destinate all'implementazione e al potenziamento dei collegamenti ferroviari, unitamente alla realizzazione del nodo di interscambio, garantiranno al polo di Voghera un ruolo importante nell'ambito del trasporto merci. Le tratte *Ten-t mediterranea* e *Reno-Alpina*, che fanno transito negli interporti di Novara e Mortara, garantiscono lo spostamento di una gran quantità di merce giornaliera. La realizzazione di un polo logistico a Voghera consentirebbe lo smistamento di buona parte del traffico merci verso le zone della pianura padana debolmente servite, decongestionando inoltre il traffico merci nelle tratte primarie.

Dal punto di vista urbanistico, l'attuale inquadramento previsto dal Pgt vigente inserisce l'ambito all'interno del "sistema della mobilità-ferrovie esistenti" e ne vincola l'uso a funzione esclusivamente di servizio al sistema ferroviario. A tal proposito, per procedere con obiettivi e previsioni del piano di sviluppo, sarà necessario procedere con una variante allo strumento urbanistico vigente inserendo la stessa area all'interno di un piano attuativo. Si segnala comunque che tale procedura è già prevista dal futuro strumento urbanistico attualmente in discussione.

In analogia con ambiti di trasformazione produttivi, dalla simile peculiarità urbanistica, l'area che gode di una superficie territoriale di circa 45 mila metri quadrati prevede un indice di utilizzazione territoriale compreso tra lo 0,6 e un metro quadrato su metro quadrato, con un'elevazione massima prevista di quattro piani fuori terra e un indice di permeabilità pari al venti per cento. La superficie utile lorda corrisponde a un totale di circa novemila metri quadrati.

Lo scenario futuro prevede una definita separazione tra il polo urbano e il polo logistico. La zona ovest, a vocazione direzionale, sarà composta da tre edifici che nel loro schema compositivo formeranno un triangolo e che complessivamente avranno una superficie lorda di circa 7.800 metri quadrati. Il primo dei tre edifici, che costeggerà il confine dettato dal terrapieno, prevederà un mix funzionale direzionale-terziario per un totale di 1.400 metri quadrati, il secondo, dotato della medesima funzionalità, sarà destinato a servizi direzionali pubblici e avrà una superficie di circa duemila metri quadrati. I due edifici saranno connessi grazie ad un parcheggio a raso di circa quaranta posti auto. L'ultimo dei tre edifici, con dimensione maggiore pari a 4.400 metri quadrati, avrà una destinazione funzionale prettamente direzionale, esclusivamente a servizio del polo logistico, con l'aggiunta di una serie di servizi accessori quali aree svago e ristorazione, attività commerciali di vicinato, spazi comuni. Gli spazi comuni generati grazie dalla co-relazione dei tre

edifici costituiranno una parte importante della riqualificazione. Si tratta di spazi preziosi, nuovi servizi attualmente assenti che avranno l'obiettivo di migliorare la qualità della vita dei cittadini, promuovere l'economia locale e la coesione sociale. A tal proposito, tra le funzioni complementari a quella principale a destinazione terziaria è possibile ipotizzare anche una quota parte di residenza con valori calmierati e forme di ricettività alternative e innovative.

### Masterplan dello scenario futuro: polo logistico su ferro



Fonte: Sistemi Urbani, Gruppo Ferrovie dello Stato

L'edificio destinato a funzione direzionale a servizio del polo logistico costituisce il confine fisico tra l'area a fruizione pubblica e quella a destinazione logistica. Un diaframma costituito da parcheggi a raso separerà l'edificio dai piazzali di manovra logistico-intermodale. Il recupero dei binari esistenti localizzati nella parte sud dell'area garantirà, invece, l'accesso ai vettori merce, mentre quattro carriponte consentiranno il carico e lo scarico dagli stessi. Dall'accesso carrabile al polo logistico e per tutta l'area dello stesso un anello stradale garantirà i corretti flussi dei mezzi destinati al comparto produttivo, all'interno del quale la riqualificazione di una pensilina esistente e la realizzazione di un magazzino logistico di mille e duecento metri quadrati riserveranno al nodo di interscambio una porzione destinata allo stoccaggio delle merci. A completare l'intervento, un polmone verde di circa diciassette mila quadrati costituirà il confine tra l'ambito

del polo logistico e il tessuto urbano esistente, affiancato da circa novemila metri quadrati di parcheggi destinati a mezzi pesanti e automobili.

Esiste una versione alternativa al progetto del polo logistico su ferro che prevede lo scambio gomma su gomma, più propriamente chiamato centro di distribuzione o hub logistico, il nodo è dotato di aree di carico e scarico efficienti, baie di carico multiple per gestire un alto volume di camion. Prevede ampie aree di stoccaggio temporaneo per gestire le merci in transito e la presenza di un magazzino.

### Masterplan dello scenario futuro: polo logistico su gomma



Fonte: Sistemi Urbani, Gruppo Ferrovie dello Stato

Considerato il contesto in cui è inserito il sito, entrambe le opzioni dovranno prestare particolare attenzione alla infrastruttura viaria locale, attualmente adeguata ad una viabilità di servizio di tipo urbano e non idonea a sostenere una capacità di carico appropriata ad uno scalo merci.

Tale criticità tuttavia, opportunamente indirizzata, non costituisce elemento ostativo alla realizzazione di una o dell'altra opzione. Al fine di rendere operativo ed efficiente il nodo di interscambio, sarà necessario prevedere interventi di adeguamento dell'infrastruttura stradale esistente. Questi interventi dovranno semplificare e agevolare il traffico, senza impattare negativamente sul quartiere e sulla viabilità più ampia di Voghera.

## Il nuovo polo urbano e polo logistico di Voghera\_opzione su ferro



Fonte: Sistemi Urbani, Gruppo Ferrovie dello Stato

### Il progetto in cifre:

#### Parametri urbanistici

- Superficie territoriale: 44.700 mq
- Indice utilizzazione territoriale mq/mq: 0,6 – 1,00
- Numero massimo di piani previsti: 4
- Indice di permeabilità: 20 %

#### Superficie lorda edificabile

- Produttiva: 1.200 mq
- Direzionale: 5.800 mq
- Servizi pubblici privati ad uso pubblico: 1.980 mq

Totale: 8.980 mq

#### Superfici polo logistico

- Area verde permeabile: 16.980 mq
- Parcheggi totali: 9.000 mq
- Parcheggi a raso: 3.000 mq
- Parcheggi interrati: 6.000 mq

#### Superfici polo urbano:

- Edificio uno: 1.400 mq (direzionale)
- Edificio due: 1.980 mq (servizi pubblici)
- Edificio tre: 4.400 mq (uffici e servizi polo logistico)

#### 4.4 Ricadute sociali ed economiche

Il comune di Voghera si colloca, per quanto riguarda i processi di rigenerazione urbana passati e futuri, all'interno di un più ampio ambito territoriale dell'Oltrepò pavese caratterizzato da una trascurabile incidenza dei tessuti da recuperare rispetto alle strutture urbane consolidate. Le "poche" aree esistenti risultano però fortemente connotate da elementi strategici e potenzialità rigenerative di rilevanza macroregionale capaci, se inserite all'interno di scenari e interventi di sviluppo e riqualificazione condivisi, organici e sinergici, di contribuire all'evoluzione e riorganizzazione funzionale, sociale ed economica di un più vasto territorio.

I processi di rigenerazione che interesseranno questi ambiti urbani dismessi e da recuperare dovranno coinvolgere soggetti pubblici e privati a tutti i livelli attraverso modalità di programmazione e co-pianificazione negoziate e raccordate con le strategie settoriali d'area vasta, non solo sovracomunali ma soprattutto interprovinciali e macroregionali.

La maggior parte delle aree da recuperare del comune di Voghera sono collocate all'interno del tessuto urbano consolidato compreso tra il tracciato ferroviario e quello autostradale, in rapporto diretto con le direttrici infrastrutturali portanti dell'ambito territoriale, sociale ed economico di riferimento. Tracciato ferroviario che risulta interessato da due progetti: il primo, quadruplicamento Tortona-Voghera, prioritario in quanto inserito all'interno del più ampio progetto di velocizzazione e potenziamento dell'offerta delle linee Milano-Genova e Torino-Alessandria-Piacenza e il secondo, quadruplicamento Voghera-Pavia, conseguente.

L'ex scalo ferroviario rappresenta, in relazione alla carenza di ambiti urbani di riqualificazione e trasformazione qualitativamente equiparabili all'interno dell'ambito funzionale di riferimento e come emerso all'interno dei capitoli *Analisi urbanistica e potenzialità di sviluppo* e *Nodi intermodali*, un elemento strategico e rilevante per lo sviluppo territoriale, sociale, economico e urbanistico del Comune di Voghera e del più vasto ambito funzionale di riferimento attraverso l'incentivazione e l'investimento in processi di rigenerazione, riuso e recupero delle aree dismesse e degradate e di riqualificazione e potenziamento del trasporto pubblico locale.

L'ambito funzionale di riferimento è costituito da 150 comuni (l'1,9 per cento delle 7.896 unità amministrative italiane), per quasi la metà situati in Lombardia e per solo il cinque per cento in Emilia Romagna, con una popolazione complessiva di quasi 4,1 milioni di abitanti (il 6,9 per cento del totale nazionale) di cui le tre città metropolitane di Genova, Milano e Torino rappresentano quasi il settanta per cento (2,8 milioni di persone).

Il saldo demografico del 2023, in campo positivo grazie a un saldo naturale di quasi 38 mila unità capace di compensare un saldo migratorio negativo di più di 21 mila persone, è rappresentazione sociale dei buoni livelli di dinamicità di un ambito territoriale storicamente consolidato e in grado di delineare potenziali traiettorie e scenari di sviluppo di medio e lungo periodo.

L'attuale valore aggiunto generato, pari a quasi 195 miliardi di euro (quasi l'undici per cento del totale nazionale), è rappresentazione economica della capacità di crescita del territorio e delle potenzialità delle branche produttive di fornire nuovi beni e servizi alla popolazione residente e alle imprese attive all'interno dell'ambito funzionale esteso.

Principali indicatori socio-economici  
Direttrici e Comune di Voghera

Direttrici	Indicatori sociali			
	Popolazione	Saldo naturale	Saldo migratorio	Saldo totale
Genova - Milano	2.590.960	29.228	-12.651	16.577
Piacenza - Torino	1.658.843	10.819	-9.687	1.132
<b>Totale</b>	<b>4.089.927</b>	<b>37.969</b>	<b>-21.304</b>	<b>16.665</b>
<i>Voghera</i>	39.111	701	-300	401
<b>Peso %</b>	<b>1,0%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,4%</b>	<b>2,4%</b>

Direttrici	Indicatori sociali			
	Stranieri	Quota stranieri (%)	Famiglie	Componenti medi famiglia
Genova - Milano	401.125	15,48%	1.325.869	1,95
Piacenza - Torino	221.663	13,36%	810.370	2,05
<b>Totale</b>	<b>597.409</b>	<b>14,61%</b>	<b>2.059.859</b>	<b>1,99</b>
<i>Voghera</i>	5.721	14,80%	18.793	2,00
<b>Peso %</b>	<b>1,0%</b>		<b>0,9%</b>	

Direttrici	Indicatori economici		
	Start up	Valore aggiunto complessivo (mln €)	Reddito pro-capite (€)
Genova - Milano	2.570	142.071	25.217
Piacenza - Torino	522	57.909	23.369
<b>Totale</b>	<b>3.075</b>	<b>194.938</b>	<b>24.293</b>
<i>Voghera</i>	4	1.174	24.130
<b>Peso %</b>	<b>0,1%</b>	<b>0,6%</b>	

Fonte: Elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Come anticipato nel capitolo relativo alle *Potenzialità della trasformazione di Voghera*, il vigente Piano di Governo del Territorio risulta sovradimensionato rispetto alle attuali, passate e future esigenze della città di Voghera e, di conseguenza, solo marginalmente attuato (poco più del cinque per cento delle previsioni), per una superficie territoriale coinvolta di poco superiore ai 110 mila metri quadrati (circa lo 0,8 per cento del tessuto urbano consolidato) per quasi 38.700 metri quadrati di nuova superficie lorda di pavimento.

A partire da tali presupposti il processo di rigenerazione che dovrà interessare l'ex scalo ferroviario di Voghera dovrà contenere tutti quegli elementi funzionali e dimensionali strategici e di rilevanza sovralocale emersi all'interno del presente report necessari per l'evoluzione e lo

sviluppo della città, delle province e delle regioni direttamente e indirettamente coinvolte. Tale processo di rigenerazione può rappresentare l'occasione per consolidare i fattori più dinamici che connotano il tessuto sociale ed economico della città, per migliorare le connessioni tra il nodo di Voghera e i quattro vertici del nuovo "Quadrilatero logistico-industriale" (Genova, Milano, Piacenza, Torino) e per incrementare la dotazione di servizi pubblici e privati di interesse collettivo fondamentali per rispondere alle attuali e future esigenze della popolazione.

Risulta quindi indispensabile che l'ex scalo contribuisca alla creazione di nuove opportunità di impiego e di sviluppo sociale non solo attraverso le nuove infrastrutture e funzioni insediabili ma soprattutto grazie alle sinergie attivabili con il sistema produttivo, commerciale, terziario, formativo e residenziale esistente. Il processo di rigenerazione dovrà portare al superamento delle barriere fisiche e sociali riportando la ferrovia al suo ruolo originario di connessione tra contesto locale e territorio esteso e di infrastruttura portante e motore per lo sviluppo economico e il "funzionamento" della città di Voghera.

I principali processi di rigenerazione urbana e interventi di trasformazione urbanistica e edilizia individuati dal Pgt vigente si prevede andranno a interessare, da oggi al 2035, una superficie territoriale di quasi 250 mila metri quadrati (meno del 9,5 per cento della St residua prevista dal Piano) e permetteranno di sviluppare una superficie lorda di funzioni private stimata in quasi 76 mila metri quadrati (sei per cento circa della Slp residua prevista dal Piano), distribuiti quasi equamente tra settore residenziale (poco meno di 34.200 metri quadrati) e commerciale (poco più di 33.500 metri quadrati) e marginalmente tra logistico-produttivo e direzionale (undici per cento e settemila metri quadrati).

Tale superficie di pavimento, al verificarsi di una serie di condizioni di natura finanziaria, economica, immobiliare e pianificatoria quali il consolidamento delle attuali dinamiche relative agli investimenti in costruzioni, la prosecuzione del calo dei prezzi dei principali materiali edili, il progressivo allentamento delle restrizioni di accesso del credito e raffreddamento dell'inflazione nonché il ritorno alla crescita degli investimenti pubblici e privati nel real estate, potrebbero crescere nel lungo periodo fino ad arrivare a raggiungere e superare i 125 mila metri quadrati.

Le nuove unità abitative che si prevede vengano realizzate permetteranno, nel lungo periodo, di fornire risposte adeguate alle esigenze che andranno a formarsi all'interno di una domanda potenzialmente rappresentata da circa settecento abitanti teorici (pari a poco più di 340 nuclei familiari), per la maggior parte già residenti nel Comune di Voghera e alla ricerca di un alloggio qualitativamente e dimensionalmente migliore rispetto alle "condizioni" di partenza.

L'ex scalo ferroviario, in un ipotetico scenario di valorizzazione che preveda la volontà di insediare nuove funzioni residenziali (libero mercato, social housing, ...) potrebbe arrivare a ospitare, fino a quaranta persone (venti nuclei familiari). I nuovi spazi per il lavoro (terziari e logistico-produttivi) sviluppabili nel corso del prossimo decennio potrebbero essere in grado di occupare fino a 970 addetti teorici, per più del novanta per cento dei casi afferenti al settore terziario.

All'interno dell'ex scalo ferroviario si prevede possano essere ospitate attività logistico-produttive e terziario-direzionali, queste ultime in parte pubbliche o di interesse collettivo o parzialmente rifunzionalizzabili in usi abitativi (social housing) o ricettivi, in grado di fornire opportunità di impiego a un numero di addetti teorici compreso tra le 165 e le duecento unità (per una quota variabile tra il tredici e il diciassette per cento afferente il comparto logistico produttivo)

**Principali processi di rigenerazione urbana e interventi di trasformazione urbanistico-edilizia –  
Ex scalo ferroviario FSSU  
Superfici urbanistiche e abitanti e addetti teorici**

	Superficie territoriale (mq)	Superficie lorda di pavimento (mq)	Abitanti teorici (n°)	Addetti teorici (n°)
Principali processi di rigenerazione urbana e interventi di trasformazione urbanistico-edilizia	248.350	75.900	685	970
<i>di cui</i> FS Sistemi Urbani	44.700	8.980	max 40	max 200

Fonte: Elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Nel lungo periodo, l’attuazione dei principali processi di rigenerazione e interventi di trasformazione previsti dallo strumento urbanistico vigente e coerenti con gli obiettivi dell’Amministrazione comunale contenuti nel programma di mandato e confermati dal “Documento di indirizzi” del luglio 2021 permetterà di ridurre il consumo di suolo, valorizzare il patrimonio edilizio esistente, ricalibrare le funzioni e gli usi del centro storico e dei diversi quartieri, consolidare l’identità locale e rilanciare il ruolo sovracomunale e ottimizzare le ricadute economiche indirette e sociali indotte.

I precedenti elementi strategici e tematiche sociali, economiche e ambientali di rilevanza sovracomunale risultano fondamentali perché il Comune di Voghera possa intraprendere un percorso di crescita coerente alle dinamiche sociali ed economico e svincolato da previsioni espansive di natura urbanistica e pianificatoria in grado di ridefinire la qualità progettuale e paesistica delle componenti strutturali e morfologiche del centro storico e degli accessi alla città.

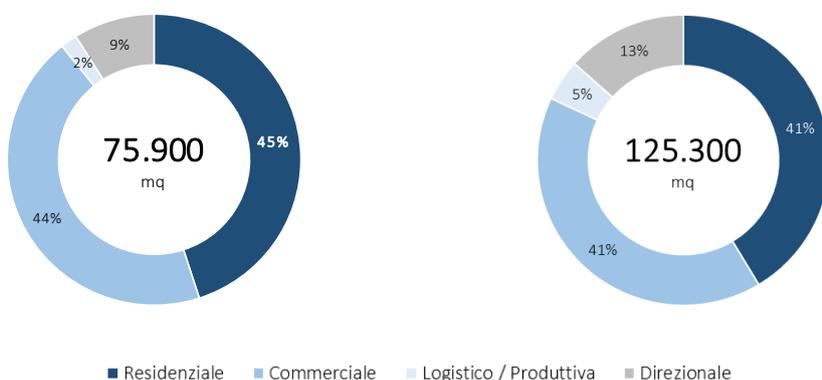
Percorso di crescita fondato sulle opportunità derivanti dal potenziamento del sistema infrastrutturale e della mobilità sostenibile nonché dell’accessibilità rispetto al più vasto ambito territoriale di riferimento e ai limiti amministrativi. Lo scalo ferroviario, insieme alla caserma e all’ospedale psichiatrico, costituiscono i contenitori privilegiati per nuove e innovative attività economiche o funzioni pubbliche o di interesse collettivo capaci di promuovere pratiche di riuso del patrimonio edilizio esistente.

Si stima un impatto economico sul mercato immobiliare superiore ai 150 milioni di euro di valore aggiunto complessivo (lo 0,45 per cento del valore aggiunto immobiliare delle intere direttrici e il 2,5 per cento dello stesso valore al netto delle tre Città metropolitane di Milano, Genova e Torino), per il 46 per cento riconducibile al comparto terziario costituito dalle grandi superfici per il commercio. L’ambito di trasformazione e riqualificazione urbana che ricomprende al suo interno l’ex scalo ferroviario di Voghera, in relazione alla sua localizzazione, al tessuto sociale, economico, urbano e territoriale di riferimento nonché agli attori coinvolti e ai soggetti interessabili, ricopre la triplice funzione di infrastruttura portante, di acceleratore del più esteso processo di rigenerazione e di elemento fondamentale per il consolidamento e l’evoluzione del ruolo baricentrico della città.

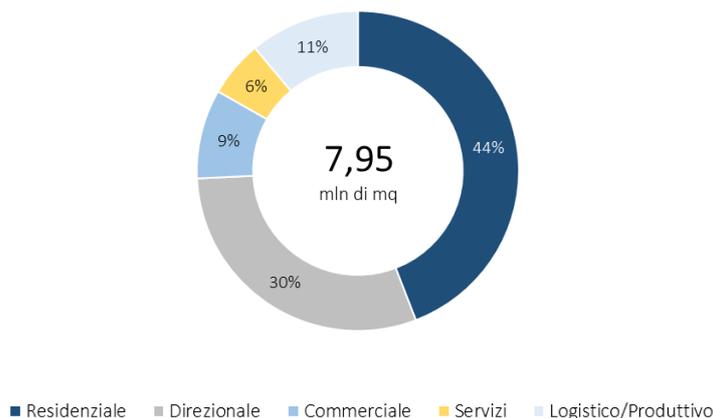
Questo ambito prioritario contiene l'area di proprietà di FS Sistemi Urbani per una superficie territoriale di quasi 45 mila metri quadrati (il diciotto per cento dei principali processi di rigenerazione e interventi di trasformazione che si prevede possano essere attivate), che offre la possibilità di sviluppare poco meno di novemila metri quadrati di superficie (quasi il dodici per cento del totale).

Il valore aggiunto immobiliare previsionale generabile varia tra gli 11,35 milioni di euro e i 13,85 milioni di euro in relazione non solo al futuro mix funzionale insediabile da parte dei potenziali sviluppatori ma anche alla tipologia immobiliare e alla dotazione strutturale e infrastrutturale che si andranno a realizzare, sia per quanto riguarda il costruito che lo spazio aperto.

**Città di Voghera, edificabilità previsionale 2024-2035**  
*Funzioni private*



**Quadrilatero logistico-produttivo, edificabilità previsionale 2024-2035**  
*Funzioni private e di interesse collettivo*



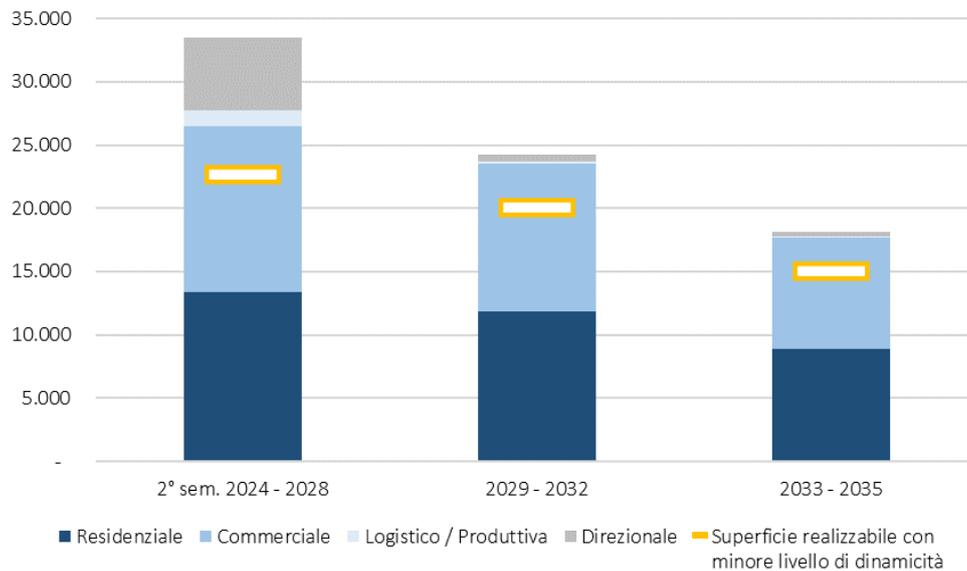
Fonte: Elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Nel breve periodo, da oggi alla metà del 2028, i principali processi di rigenerazione e di trasformazione, con i loro 97.200 metri quadrati di superficie territoriale, permetteranno di sviluppare una superficie lorda complessiva di 29.700 metri quadrati e, conseguentemente, un valore aggiunto superiore ai cinquanta milioni di euro. Le nuove superfici si concentreranno prevalentemente sull'ampio mix funzionale afferente al comparto terziario costituito dalle grandi superfici per il commercio, dagli esercizi di vicinato e dagli spazi per uffici.

La maggior parte degli ambiti analizzati (più del novanta per cento delle superfici residue) continueranno a manifestare criticità di natura pianificatoria correlate al sovradimensionamento delle previsioni urbanistiche contenute nel Piano attualmente vigente, che influenzeranno tempi di sviluppo e sostenibilità finanziaria confermandone l'impossibilità di attuazione nel lungo periodo.

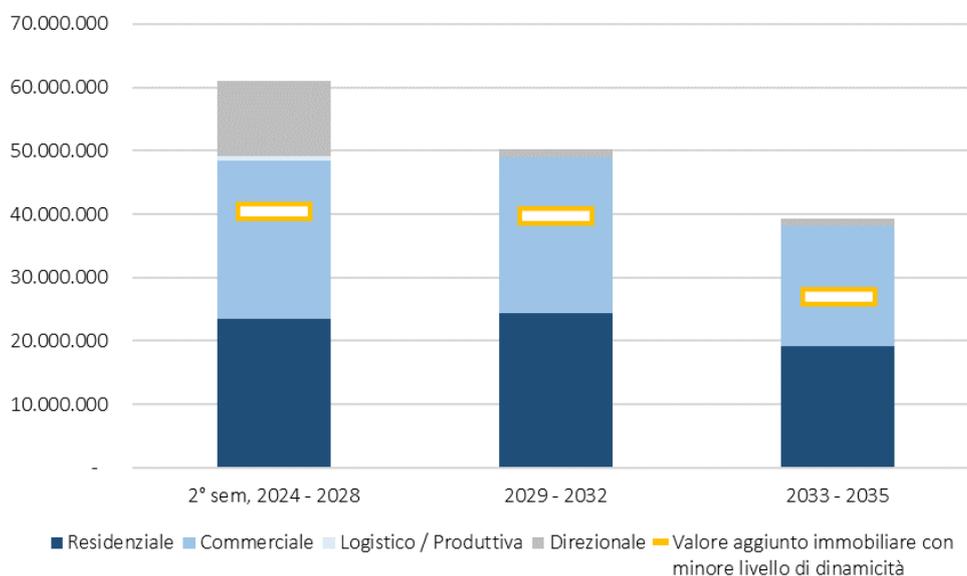
Le previsioni di sviluppo delineate dalle possibilità offerte dal Piano di Voghera si concentrano sulla realizzazione di nuove attività commerciali, di servizio alla persona e di supporto alla logistica ritenute in grado di consolidare e innovare il ruolo della città rispetto all'ambito territoriale dell'Oltrepò pavese e alle direttrici infrastrutturali ed economiche della Milano-Genova e della Torino-Piacenza.

**Città di Voghera**  
**Superfici realizzabili 2024-2035**  
(mq)



Fonte: Elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

**Città di Voghera**  
**Valore aggiunto immobiliare 2024-2035**  
(€)



Fonte: Elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie

Tra i principali effetti derivanti dall’attuazione dei maggiori processi di rigenerazione urbana e di trasformazione urbanistico-edilizia previsti per Voghera è possibile, inoltre stimare un incremento dei livelli di dinamicità dei mercati immobiliari della città (residenziale, commerciale, direzionale e produttivo/logistico).

La crescita previsionale, stimata a partire dalle analisi di mercato contenute nei capitoli precedenti e dagli approfondimenti relativi all’ambito territoriale esteso (“Quadrilatero logistico-industriale”), si manifesterà nel corso del lungo periodo in relazione al livello di attuazione raggiunto dai diversi interventi con dinamiche eterogenee rispetto agli ambiti urbani direttamente e indirettamente interessati dalle operazioni di trasformazione dell’ex scalo ferroviario e di miglioramento della dotazione infrastrutturale.

Le previsioni di incremento degli attuali livelli di dinamicità pianificatori e immobiliari derivanti dagli investimenti diretti e dalle loro ricadute indirette e indotte comporteranno un miglioramento dei principali indicatori urbanistici e di mercato pari a:

- + 22% livello dinamicità di sviluppo urbanistico;
- + 33% livello dinamicità mercato immobiliare (+ 3% per la componente residenziale, + 22,5% per la commerciale, + 78% per la direzionale e + 29% per la logistico-industriale);
- + 37,5% livello dinamicità valore immobiliare (+ 20% per le abitazioni, + 12,5% gli uffici, + 80% le attività commerciali e + 37% la logistica e l’industriale).

L'analisi socioeconomica (demografia, saldo naturale e migratorio, stranieri, famiglie, valore aggiunto, redditi, tasso di occupazione e disoccupazione, ...) della città, dell'economia e del mercato di Voghera nelle sue dinamiche storiche, nei suoi indicatori congiunturali, nella sua struttura consolidata e nelle sue previsioni di breve, medio e lungo periodo ha permesso di stimare dal punto di vista economico gli investimenti di natura immobiliare e le loro ricadute sociali in termini di valore aggiunto e "monetizzazione" degli effetti indiretti e indotti.

Tali assunzioni hanno portato a stimare le ricadute di natura sociale derivanti dalla piena attuazione dei processi di rigenerazione urbana e degli interventi di trasformazione urbanistico-edilizia prevedibilmente in ulteriori 191,4 milioni di euro, grazie a coefficienti moltiplicativi variabili tra 0,8 e 1,75.

I principali processi di rigenerazione urbana e interventi di trasformazione urbanistico-edilizia di Voghera se confrontati con quanto stimato per l'ambito funzionale di riferimento, città metropolitane escluse, sono previsionalmente in grado di generare il 2,5 per cento del rispettivo valore aggiunto immobiliare e quasi l'1,9 per cento delle ricadute sociali indirette e poco meno dell'1,95 per cento di quelle indotte.

L'ex scalo ferroviario, vero e proprio acceleratore del cambiamento e dell'evoluzione del contesto sociale ed economico comunale e sovralocale, si prevede possa contribuire all'attivazione dell'8,5 per cento del valore aggiunto immobiliare di Voghera e del 9,2 per cento delle ricadute indirette e 10,6 per cento delle indotte.

**Valore aggiunto immobiliare e ricadute sociali**  
**Valore aggiunto immobiliare e "monetizzazione" 2024-2035**  
(mln di €)

	Valore aggiunto immobiliare (mln €)	Ricadute sociali		Totale (mln €)
		Indirette (mln €)	Indotte (mln €)	
<b>Ambito funzionale di riferimento</b>				
Principali processi di rigenerazione urbana e interventi di trasformazione urbanistico-edilizia	34.400	31.730	32.980	99.110
<b>Città metropolitane</b> (Genova, Milano, Torino)				
Principali processi di rigenerazione urbana e interventi di trasformazione urbanistico-edilizia	28.280	26.700	28.030	83.010
<b>Comune di Voghera</b>				
Principali processi di rigenerazione urbana e interventi di trasformazione urbanistico-edilizia	150,7	95,1	96,3	342,1
<i>di cui</i>	min	11,35	7,9	9,2
FS Sistemi Urbani	max	13,85	9,6	11,2

Fonte: Elaborazione Scenari Immobiliari su fonti varie