

Immagini del cambiamento in Emilia-Romagna

Patrizia Gabellini *con* Andrea Di Giovanni, Caterina Gfeller, Marco Mareggi



POLITECNICO
DI MILANO



DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA E
PIANIFICAZIONE

ECB EDITRICE
COMPOSITORI

Immagini del cambiamento in Emilia-Romagna

Patrizia Gabellini *con* Andrea Di Giovanni, Caterina Gfeller, Marco Mareggi

Il PDF è stato realizzato a pagina singola per offrire una maggiore leggibilità del documento in fase di stampa. Si consiglia tuttavia di impostare la visualizzazione a computer su doppia pagina per poter consultare il volume secondo il progetto originale degli autori.

POLITECNICO
DI MILANO



DIPARTIMENTO DI
ARCHITETTURA E
PIANIFICAZIONE

 EDITRICE
COMPOSITORI

Editrice Compositori è un marchio di Compositori Comunicazione srl

© Testi e immagini Politecnico di Milano

© 2012 Compositori Comunicazione srl

Via Stalingrado 97/2 – 40128 Bologna

Tel. 051 3540111 – fax 051 327877

info@editricecompositori.it

www.editricecompositori.it

ISBN 978-88-7794-770-3

La ricerca è stata svolta da un gruppo del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano diretto da Patrizia Gabellini, per conto della Regione Emilia-Romagna in accompagnamento alla redazione del nuovo Piano territoriale regionale, approvato nel febbraio 2010.

Marco Mareggi ha condotto le ricerche bibliografiche contribuendo alla individuazione dei temi e ha redatto la bibliografia.

Caterina Gfeller e Andrea Di Giovanni hanno elaborato le tavole. In particolare a Gfeller sono da attribuirsi: "Il supporto di natura e storia"; "Per Bologna si passa", "A Bologna si scambia", "Con Bologna si fa logistica nazionale", "Con Bologna si fa sistema fieristico europeo", "Con Bologna si fa eccellenza in sanità e benessere"; "Il *core* industriale", "Parma, agroalimentare internazionale", "Abitanti che crescono", "Modena, terra di motori", "Prospettiva ferroviaria"; "Stagioni: abitare la costa", "Ravenna, *hub* portuale", "Sostenere le relazioni metropolitane", "Rimini, più dimensioni", "Progettare la trasversalità"; "Ca-

lendarî annuali", "Ferrara, città d'arte e cultura", "Ferrovie interregionali", "Un'economia per le terre-acque", "Un'infrastruttura ambientale nel Delta"; "Appennini diversi", "Reti antiche e postmoderne", "Una morbida collina", "Turismi". A Di Giovanni: le tavole di apertura delle cinque "Visioni trasversali" ("Città metropolitana bolognese", "Città-territorio emiliana", "Città multipolare romagnola", "Città polarizzate di frontiera", "Un parco europeo"); le tavole "Capisaldi e relazioni"; "A Bologna si studia"; "Dentro l'economia mondo", "Reggio Emilia, imprenditori dal mondo", "Un nuovo welfare", "Ferrovie per le merci"; "Forlì-Cesena, un agroalimentare postmoderno", "Intercettare le reti lunghe"; "Piacenza, porta sul Po", "La traversa Cispadana".

Nelle diverse fasi di lavoro hanno collaborato: per la costruzione delle tavole: Cristian Carenini ("Multipolarità"), Marina La Palombara ("Una piattaforma europea") e Lorenzo Pallotta ("Piacenza, polo energetico").

Federica Legnani ha collaborato per le ricerche su Parma.

Indice

Prefazione		
<i>Vasco Errani</i>	6	
Il racconto visivo del Piano territoriale regionale		
<i>Patrizia Gabellini</i>	8	
Vedere una regione attraente		
Una piattaforma europea.....	14	
Il supporto di natura e storia.....	16	
Capisaldi e relazioni.....	18	
Visione trasversale 1: città metropolitana bolognese		
Per Bologna si passa.....	24	
A Bologna si studia.....	26	
A Bologna si scambia.....	28	
Con Bologna si fa logistica nazionale.....	30	
Con Bologna si fa sistema fieristico europeo.....	32	
Con Bologna si fa eccellenza in sanità e benessere.....	34	
Visione trasversale 2: città-territorio emiliana		
Il core industriale.....	40	
Dentro l'economia mondo.....	42	
Parma, agroalimentare internazionale.....	44	
Reggio Emilia, imprenditori dal mondo.....	46	
Abitanti che crescono.....	48	
Un nuovo welfare.....	50	
Modena, terra di motori.....	52	
Ferrovie per le merci.....	54	
Prospettiva ferroviaria.....	56	
Visione trasversale 3: città multipolare romagnola		
Stagioni: abitare la costa.....	62	
Ravenna, <i>hub</i> portuale.....	64	
Multipolarità.....	66	
Forlì-Cesena, un agroalimentare postmoderno.....	68	
Intercettare le reti lunghe.....	70	
Sostenere le relazioni metropolitane.....	72	
Rimini, più dimensioni.....	74	
Progettare la trasversalità.....	76	
Visione trasversale 4: città polarizzate di frontiera		
Piacenza, polo energetico.....	82	
Piacenza, porta sul Po.....	84	
Calendari annuali.....	86	
Ferrara, città d'arte e cultura.....	88	
Ferrovie interregionali.....	90	
La traversa Cispadana.....	92	
Un'economia per le terre-acque.....	94	
Un'infrastruttura ambientale nel Delta.....	96	
Visione trasversale 5: un parco europeo		
Appennini diversi.....	102	
Reti antiche e postmoderne.....	104	
Una morbida collina.....	106	
Turismi.....	108	
Note a margine sulla comunicazione visiva		
<i>Patrizia Gabellini</i>	110	
Bibliografia e siti web		
<i>a cura di Marco Mareggi</i>	114	

Prefazione

La collaborazione fra il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano e la Regione Emilia-Romagna ha accompagnato l'elaborazione del Piano territoriale regionale (Ptr) dal 2007 alla data della sua approvazione da parte dell'Assemblea legislativa regionale, avvenuta il 3 febbraio 2010.

Le "Immagini del cambiamento in Emilia-Romagna", che danno il titolo a questa ricerca presentata sotto forma di atlante, costituiscono solo un aspetto della collaborazione avvenuta, che si è manifestata soprattutto in un prezioso contributo alle riflessioni che hanno costantemente indirizzato forma e contenuto del piano. Un contributo che si è dovuto misurare con la complessità che la legislazione dell'Emilia-Romagna affida al Ptr definendolo come lo strumento di programmazione con il quale la Regione indica gli obiettivi per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale, accrescere la competitività del sistema territoriale regionale, garantire la riproducibilità, la qualificazione e la valorizzazione delle risorse sociali e ambientali. Dunque un piano strategico che contiene le linee di sviluppo per costruire una società sicura e una comunità aperta, gli obiettivi per la pianificazione sostenibile del territorio, l'indicazione di un nuovo metodo di governo basato sulla semplificazione e sull'integrazione di norme e procedure, una visione unitaria delle azioni e degli interventi sui territori, la promozione della partecipazione e della cittadinanza attiva. Un documento che si propone come riferimento per le politiche di settore, per la collaborazio-

ne fra le istituzioni, per il protagonismo delle forze economiche e sociali, per le scelte delle imprese e dei cittadini.

L'elaborazione del Ptr è avvenuta in una fase critica per il nostro Paese: una fase non ancora superata, che richiede scelte impegnative e di fondo. Le istituzioni e l'assetto della governance, l'economia alla prova di una profonda crisi, la trasformazione demografica e sociale, l'innovazione urgente del welfare, sono gli epicentri di un cambiamento radicale al quale l'Italia deve rispondere con tempestività e qualità.

Il ruolo dell'Emilia-Romagna, in questo contesto, assume un rilievo nazionale per il carattere avanzato della propria esperienza e per essere una realtà vicina al nucleo più vivace dei processi di cambiamento in atto, più aperta alla competizione internazionale: qualità che al contempo la rendono più esposta, in ogni senso, alle conseguenze di questa trasformazione.

Costruire una nuova stagione di sviluppo e rafforzare la coesione sociale: questa è la duplice sfida che ci attende per la quale con il Ptr abbiamo indicato gli indirizzi strategici. Molti di questi indirizzi implicano un mutamento del ruolo della stessa istituzione regionale, passando da funzioni di sostegno a funzioni di sistema.

In termini programmatici, questa mutata visione si traduce nel passaggio da un insieme coeso di realtà locali ad una Regione che trova la sua ragione d'essere

nel promuovere le reti delle diverse eccellenze locali. Segnando così il passaggio dal policentrismo alla regione sistema, con la consapevolezza che solo valorizzando le specifiche differenze, capacità e ricchezze (il capitale territoriale sedimentatosi nei luoghi) sarà possibile raccogliere con successo questa sfida. Con il Ptr abbiamo posto l'accento sulle priorità attorno alle quali impostiamo il nostro lavoro per i prossimi anni: innovazione, sviluppo sostenibile, questione ambientale, economia verde; posizionamento della nostra regione ai più alti livelli funzionali nell'Europa allargata e nelle relazioni con l'Area mediterranea, l'Est europeo e l'Asia; semplificazione amministrativa e riordino delle istituzioni anche in dimensione regionale; costruzione di sistemi integrati di relazioni. Queste priorità sono la bussola che ci orienta per aprire nuove opportunità per il domani e segnano il passaggio da una somma di luoghi a un approccio di sistema. È questa una necessità urgente da colmare perché la complessità delle relazioni sociali ed economiche nelle città e nei territori produce innanzitutto una crescente dissociazione fra i luoghi dell'abitare, del produrre, del consumare; produce una crisi dei servizi di trasporto collettivo, apre aspetti di crisi fiscale e di crisi sociale e urbana che vanno governate e superate. Si tratta di favorire sinergie di rete, economie di scala e di conoscenza, senza le quali le risorse economiche e sociali dei singoli territori regionali possono diventare rapidamente sottodimensionate e fragili. Si tratta altresì di rimettere al centro

le città come motori di innovazione e di sviluppo in quanto concentrazioni di relazioni culturali e sociali, che costituiscono una ragione fondamentale a che la città non si dissolva nello spazio rurale e i processi di crescita urbana non continuino a divorare territorio.

L'Italia è un Paese il cui futuro dipende in modo decisivo dalle forze di sviluppo e coesione che si potranno attivare valorizzando le risorse proprie dei sistemi locali: questo abbiamo proposto per l'Emilia-Romagna e il progetto di territorio sintetizzato nel Ptr costituisce una piattaforma strategica che riteniamo possa essere un utile contributo per il rilancio del Paese.

In questo contesto il "racconto vivo" che la ricerca svolta da Patrizia Gabellini con Andrea Di Giovanni, Caterina Gfeller, Marco Mareggi ci propone non è solo l'evidenziazione della dimensione fisica del Ptr che, posta in relazione con il Piano territoriale paesistico regionale (Ptpr) e con il Piano regionale integrato dei trasporti (Prit), ne evidenzia il carattere "territoriale" accanto a quello "funzionale" dei luoghi. Il "racconto vivo" è soprattutto un particolare esito della consulenza che offre una lettura originale del Ptr, che ne facilita la comprensione proprio attraverso le immagini che si susseguono in un piacevole viaggio nel quale gli autori ci conducono.

Vasco Errani

Presidente della Regione Emilia-Romagna

Il racconto visivo del Piano territoriale regionale

Patrizia Gabellini

La consulenza come ricerca. Questo atlante è nato da un'esperienza di consulenza del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano alla Regione Emilia-Romagna, Direzione generale alla Programmazione territoriale, per la predisposizione del Piano territoriale regionale. Iniziata nel 2007, la collaborazione interistituzionale ha accompagnato il processo di costruzione del piano nelle sue diverse fasi fino all'approvazione del Ptr avvenuta nel febbraio 2010¹.

Le profonde trasformazioni in atto nel territorio regionale, in analogia con quelle che hanno cambiato economie, società e forme insediative del territorio europeo, hanno alimentato la sperimentazione e la riflessione teorica dando alla consulenza un deciso carattere di ricerca. In particolare, essa ha riguardato i modi tecnicamente congruenti con una nuova e diversa impostazione delle politiche e degli strumenti di governo regionale.

Come è proprio di un'attività che viene definita «assistenza, consiglio, parere» da parte di soggetto «esperto, specialista, competente», questa consulenza si è mossa su un doppio binario: quello proprio della collaborazione con amministratori e tecnici della Regione per la predisposizione dei documenti istituzionali (il Ptr approvato) e quello della elaborazione specialistica, stabilendo tra i due livelli un rapporto di vicendevole suggestione. L'atlante presentato in questo libro ne è stato l'esito.

Un piano territoriale strategico. La nuova legge regionale n. 6 del 6 luglio 2009, *Governo e riqualificazione solidale del territorio*, introduce modifiche alla precedente n. 20 del 24 marzo 2000, *Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio*, anche per quel che riguarda il Piano territoriale regionale. In una presentazione della nuova legge si scrive che «si consolida la sua natura di piano di indirizzo strategico, sugli scenari e obiettivi di sviluppo sostenibile della società regionale»². Le modifiche dell'art. 13 della legge 20/2000, poi, prevedono la possibilità di individuare, per «i comuni che presentano una contiguità insediativa ovvero una stretta connessione funzionale nei sistemi urbani», forme di cooperazione nella pianificazione urbanistica e nell'esercizio delle altre forme di governo del territorio per elementi e sistemi territoriali che richiedono scelte strategiche condivise e lo sviluppo di politiche e programmi attuativi comuni, con ciò valorizzando ed estendendo il campo di applicazione degli Accordi territoriali (l.r. 6/2009, art. 19). Dimensione strategica, riconoscimento di contiguità insediative e connessioni funzionali che prescindono dai confini comunali, accordi territoriali – ossia forme pattizie atte a promuovere e condividere progetti e politiche – sono i tre caratteri che innovano la concezione tradizionale del Piano territoriale re-

1. Il Piano territoriale regionale è stato approvato dall'Assemblea legislativa regionale con delibera n. 276 del 3 febbraio 2010, ai sensi della l.r. n. 20 del 24 marzo 2000, così come modificata dalla l.r. n. 6 del 6 luglio 2009. Nelle diverse fasi di costruzione del Ptr, l'Assessorato regionale competente in materia è stato guidato da Luigi Gilli, Gian Carlo Muzzarelli, Alfredo Peri.

2. Un diverso modo di concepire il Piano territoriale regionale è reso esplicito già nel progetto di legge d'iniziativa della Giunta regionale del 6 agosto 2007, *Governo e riqualificazione solidale del territorio*, che attribuiva al Ptr «univoca natura di piano strategico, di indirizzi e direttive, circa l'assetto del territorio regionale, perdendo la possibilità di disporre prescrizioni territoriali» (p. 21) e conseguentemente abrogando il comma 4 dell'art. 23 della legge 20/2000 secondo il quale «il Ptr può contenere prescrizioni, espresse attraverso una rappresentazione grafica atta a individuare puntualmente gli ambiti interessati, che prevalgono sulle diverse previsioni contenute negli strumenti provinciali e comunali di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e adottati».

gionale. Il Ptr si configura come un *frame* propulsivo che conferisce senso alle scelte e che si qualifica come “territoriale” anche per il riconoscimento della dimensione fisica dei processi.

Questo suo carattere può precisarsi ulteriormente se posto in relazione con quello propriamente normativo dei due piani regionali che più direttamente incidono sull'organizzazione dello spazio fisico: il Piano regionale integrato dei trasporti - Prit³ e il Piano territoriale paesistico regionale. Il Ptr, per quel che attiene alle infrastrutture della mobilità, ad ambienti e paesaggi, stabilisce un raccordo con l'uno e l'altro indirizzando le scelte che hanno ricadute territoriali strategiche rispetto ai fini da esso perseguiti. In particolare, il necessario recupero di attenzione per caratteri geografici e retaggi storici che mantengono, stanno acquisendo o possono acquisire vitalità, ruolo e valore, conferisce al Ptr la responsabilità di delineare la cornice entro la quale possano riconoscersi politiche di tutela e progetti sensibili ai differenti contesti territoriali.

Con riferimento al profilo di un Ptr che si esprime per indirizzi ancorandosi esplicitamente (ma non topograficamente) allo spazio fisico, si è cercata una forma visiva idonea e consonante con l'interpretazione della regione emersa dalle diverse operazioni che ne hanno accompagnato la costruzione: dal “Quadro conoscitivo” alle “Intese” passando per gli “Incontri territoriali” organizzati sotto forma di forum.

La suggestione dei forum. Il punto di partenza, decisivo per l'impostazione del lavoro, è stato l'organizzazione dei “forum territoriali”. Essa ha fornito prime indicazioni per innovare concezione e forma di un prodotto complesso come è il piano territoriale, alla luce di una legge urbanistica che non ne predefinisce gli aspetti documentali e conferma la presenza di una serie di strumenti di governo del territorio fra loro interrelati.

Nel format a circolazione interna, predisposto da Aldo Bonomi nella sua qualità di coordinatore del gruppo di consulenza⁴ per presentare gli “incontri territoriali” a tutti i soggetti coinvolti, erano presenti alcuni passaggi che hanno profondamente segnato il lavoro del mio gruppo: «Il Ptr è prima di tutto un grande *Evento culturale*, che già nelle sue fasi iniziali ha suscitato grandi aspettative. Proprio per questo, il percorso degli incontri territoriali deve mantenere un profilo alto, per rappresentare una sorta di *filo conduttore con il quale ricucire il territorio regionale nelle sue diverse vocazioni e specificità*, attorno ad una nuova visione strategica condivisa. Ogni Incontro individuerà una storia, un protagonista, un luogo simbolico. *Una metafora emblematica* di quel territorio, attorno alla quale disegnare la nuova strategia assieme ai protagonisti della modernizzazione economica, le autonomie funzionali, le reti esistenti e le istituzioni locali. Cercando punti di vista innovativi e originali, ma allo stesso tempo valorizzando le eccellenze frutto della stagione del policentrismo» (i corsivi sono mie sottolineature).

Il significato politico dei forum è stato legato alle loro modalità (andare nel territorio), all'impegno manifestato dalla Regione nella loro organizzazione, alla partecipazione qualificata. Credo che questi, oltretutto, siano stati gli aspetti immediatamente colti e apprezzati. Qui interessa, però, riferirsi all'idea di fondo richiamata dagli argomenti con i quali l'iniziativa è stata comunicata: quella di un piano territoriale con valenza strategica che utilizza anche metafore per supportare un'azione culturale che favorisca una concezione per differenze del territorio e, quindi, nuove politiche.

3. Le tavole dell'atlante qui presentato sono coerenti con il *Documento preliminare* dell'aggiornamento del Prit 1998-2010, per il quale si è conclusa la Conferenza di pianificazione il 20 dicembre 2010.

4. Oltre alla sottoscritta ne faceva parte Guido Caselli.

Le metafore hanno una grande capacità di incidere sul pensiero e sull'azione e proprio per questo la comunicazione ne è spesso contrassegnata (se non farcita). Non tutte, come è ovvio, sono felici ed efficaci, ma soprattutto non tutte sono trattabili con riferimento al territorio "fisico". Quest'ultimo aspetto è sembrato particolarmente importante perché, se è possibile riconoscere uno spazio di lavoro specifico per l'urbanistica, esso riguarda proprio la dimensione percepibile del territorio, quindi anche la costruzione di immagini metaforiche in grado di richiamare e connotare lo spazio fisico⁵. Lo scopo è quello del *visioning*: vedere da un particolare punto di vista; immaginare come le cose potrebbero essere diverse da quello che sono; mostrare ad altri ciò che ancora non sono riusciti a vedere ...

A partire da questa ipotesi abbiamo lavorato partecipando alla preparazione di alcuni forum⁶, montando assieme raffigurazioni e testi per una rappresentazione verbo-visiva delle caratteristiche e potenzialità dei diversi spazi territoriali, urbani e rurali, avendo cura di sottolinearne ogni volta una geometria non riconducibile ai confini provinciali. Il vaglio di un considerevole numero di documenti (piani, studi e ricerche) è stato il modo per individuare i temi emergenti, sia perché persistenti sia perché supportati dalle politiche in atto⁷.

Quel che si è fatto può considerarsi un lavoro di progettazione là dove ha comportato la selezione di ciò che si riteneva decisivo per tracciare il profilo dei territori e, soprattutto, ha prospettato degli indirizzi per orientare azioni e implementare politiche programmaticamente volte a marcare le peculiarità e le differenze. "Una regione attraente", il motto col quale si era scelto di aprire la Conferenza per il Ptr⁸, ci suggeriva di sottolineare la compresenza di molteplici geografie, economie, culture e prospettive nel cambiamento della regione.

Oltre il policentrismo. Assieme all'individuazione e valorizzazione delle specificità territoriali (idea alla base dei forum), il lavoro di ricerca in accompagnamento

al processo di costruzione del Ptr ha perseguito la costruzione di immagini d'insieme in grado di dare un nome e rendere visibili le nuove formazioni insediative, interprovinciali e non univocamente perimetrabili, che supportano le inedite dinamiche sociali ed economiche. A questo scopo si è usato pro-tempore, e con finalità prevalentemente evocative, il termine *Città*, per indicare le formazioni insediative esito dei modi allargati di praticare il territorio da parte delle diverse popolazioni contemporanee (mix di nativi e immigrati, stanziali e temporanei). Formazioni che mostrano il superamento del policentrismo e suggeriscono azioni di governo differenti, adatte a far evolvere relazioni diverse.

Tra le numerose figure di sintesi degli indicatori utilizzati per descrivere e interpretare le trasformazioni funzionali, economiche e sociali avvenute nella regione, due mappe in particolare hanno svolto un ruolo costruttivo gettando le premesse per una nuova immagine dell'Emilia-Romagna: la prima intitolata "Dinamica dei residenti ed evoluzione del territorio urbanizzato. Pendolarismo e centri di polarizzazione"⁹, la seconda intitolata "Aree urbane funzionali

5. Sulla metafora a base fisica o astratta resta un riferimento molto utile il testo di G. Lakoff, M. Johnson, *Metafora e vita quotidiana*, Editoriale l'Espresso, Roma 1982.

6. Il quadro completo degli incontri è il seguente: Rimini, 11 dicembre 2007; Piacenza, 19 febbraio 2008; Ferrara, 1 luglio 2008; Modena, 8 luglio 2008; Ravenna, 18 luglio 2008; Forlì-Cesena, 25 luglio 2008; Reggio Emilia, 29 luglio 2008; Parma, 30 settembre 2008; Circondario Imolese, 8 ottobre 2008; Bologna, 3 novembre 2009. Per Rimini, Piacenza, Forlì-Cesena e Reggio Emilia sono state create apposite sequenze di *slides*, dove immagini, descrizioni e commenti hanno proposto letture orientate dei territori considerati. Si è trattato di "provini" che avevano l'intenzione di contribuire al confronto entro un'inedita operazione che lo stesso presidente Errani, nel forum di Piacenza, ha definito un esperimento del quale non erano a priori prefigurabili gli esiti. Rifiniti e talvolta rielaborati si ritrovano in questo atlante.

7. Si vedano la bibliografia e l'elenco dei siti consultati.

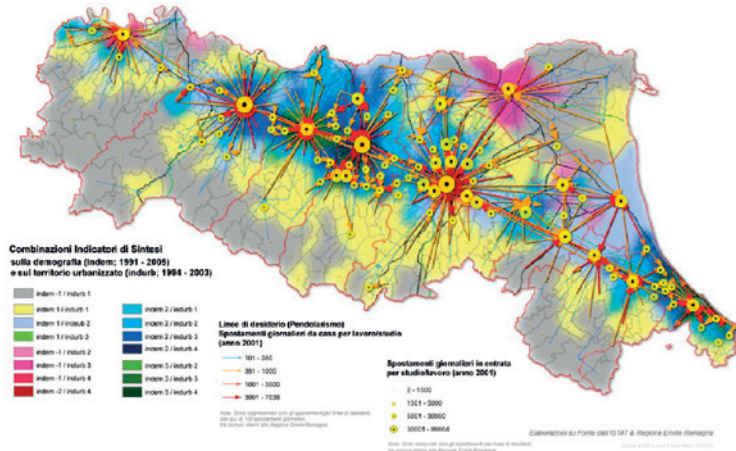
8. Avvenuta a Bologna il 10 luglio 2007.

9. Elaborazione Ervet su dati Istat e Regione Emilia-Romagna. Fonte: Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale dell'Emilia-Romagna. La regione-sistema: il capitale territoriale e le reti*, Bologna 2010, vol. 2, p. 70.

(FUAs)¹⁰. Accanto a queste, le elaborazioni per l'area padano-alpina-adriatica emerse dal Tavolo Interregionale per lo sviluppo territoriale sostenibile Adria-Po Valley ("Sistema delle polarità urbane", "Schema delle reti infrastrutturali" e "La rete ecologica") hanno reso evidente il ruolo di cerniera europea dell'Emilia-Romagna, con il Po a nord e l'Appennino a sud.

Assieme alle figure richiamate, sono stati fondanti per il Ptr i concetti racchiusi nelle espressioni "città effettiva" e "sistemi complessi di area vasta", espressioni usate in successive fasi del processo di pianificazione.

Il concetto di città effettiva dava conto di una «dinamica dei processi che da tempo travalica i confini amministrativi dei centri urbani ed indica ai comuni di



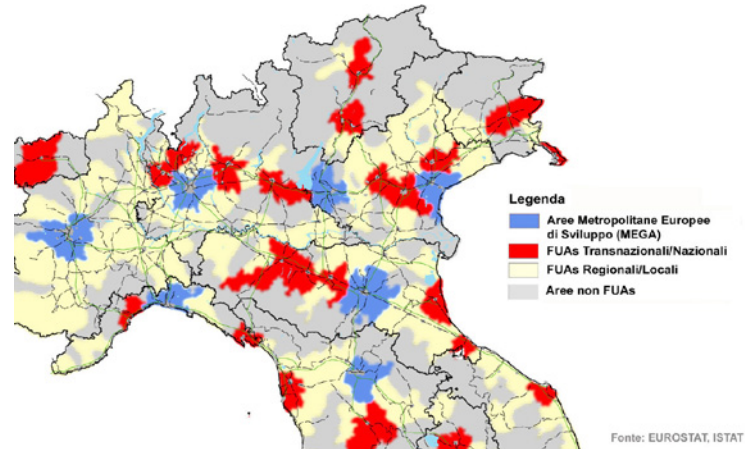
Dinamica dei residenti ed evoluzione del territorio urbanizzato. Pendolarismo e centri di polarizzazione.

Fonte: Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale dell'Emilia-Romagna. La regione-sistema: il capitale territoriale e le reti*, vol. 2, Bologna 2010.

ogni ordine la necessità-opportunità di una pianificazione urbanistica aderente alle dimensioni reali delle conurbazioni e della mobilità e più coerente con l'obiettivo di un uso razionale delle risorse finite, a partire dal territorio medesimo¹¹. I sistemi complessi di area vasta, invece, hanno descritto «situazioni di più grandi dimensioni, caratterizzate da differenti condizioni territoriali e rap-

10. Elaborazioni Evert su dati Eurostat e Istat. Fonte: Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale dell'Emilia-Romagna. La regione-sistema: il capitale territoriale e le reti*, Bologna 2010, vol. 2, p. 66.

11. Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale dell'Emilia-Romagna. Una regione attraente. L'Emilia-Romagna nel mondo che cambia*, Bologna 2010, vol. 1, p. 42.



Aree urbane funzionali.

Fonte: Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale dell'Emilia-Romagna. La regione-sistema: il capitale territoriale e le reti*, vol. 2, Bologna 2010.

porti di interazione tra spazi urbanizzati e spazi a maggiore grado di naturalità, e rappresentano la scala di pianificazione delle relazioni fra le città effettive e dell'integrazione tra queste ultime e la rete ecosistemica. Tali relazioni troveranno quindi una specificità in base alla caratterizzazione a maggiore dominante antropizzata o naturale dei sistemi complessi¹².

Per strade diverse, utilizzando concetti e indicatori mutuati da altre esperienze di ricerca, si è preso atto che le diverse parti della regione, urbane e rurali, di pianura, collina e montagna, sono inserite entro circuiti, filiere – reti in senso lato – di estensione, peso e intensità variabili. Queste reti, colte dalle indagini economiche, demografiche e sociali, non solo marcano differenze territoriali e tracciano flussi di relazioni, ridisegnando i paesaggi regionali, ma hanno ricadute importanti sulla pianificazione.

In definitiva, queste riflessioni hanno spinto la ricerca a tentare una interpretazione della regione lasciando sullo sfondo le partizioni amministrative, non solo provinciali e comunali ma anche regionali, per meglio restituire i livelli di interazione e integrazione all'interno del territorio regionale, da un lato, e il ruolo di cerniera dell'Emilia-Romagna in Italia e in Europa, dall'altro.

Un atlante di manifesti. Nel presentare la ricerca a lettori che potrebbero avere interessi diversi, in particolare non direttamente motivati dal processo di pianificazione che ne è stato il motore, vorrei sottolineare il carattere di "atlante ibrido", ovvero di raccolta di carte che rappresentano su base geografica alcuni connotati economici, sociali e culturali dell'Emilia-Romagna, scegliendo uno stile composito e sintetico, interpretativo più che descrittivo, volutamente tendenzioso allo scopo di meglio fissare l'immagine di un territorio che sta cambiando.

Gli atlanti come rappresentazione geografica risalgono al Medioevo e la loro necessità non ha mai potuto liberarsi dalla loro intenzionalità, nonostante la rivo-

luzione scientifica¹³. La geografia multidimensionale di oggi¹⁴ e la formazione di nuovi sistemi urbani come "città in nuce"¹⁵ confermano l'importanza di rappresentazioni critiche dalle forme rinnovate, per le quali attivare specifici percorsi di ricerca. L'atlante scaturito dalla ricerca per il Ptr si è mosso in questa prospettiva¹⁶. Confidando sulla capacità propria dell'immagine visiva di mobilitare attori e ri-

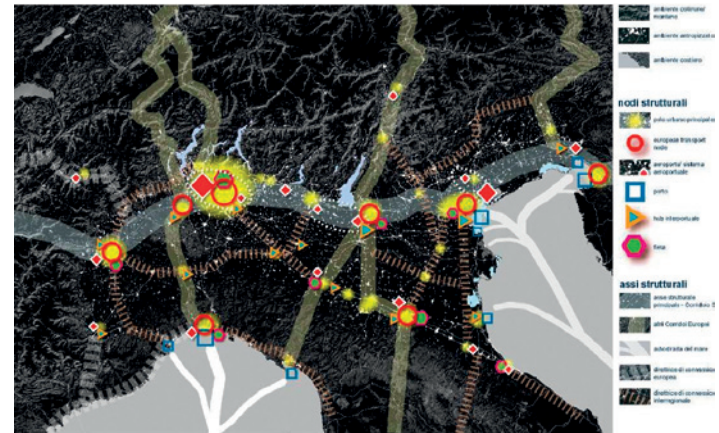
12. *Ibidem.*

13. Franco Farinelli è uno dei geografi che ha più acutamente criticato la natura falsamente oggettiva della carta. Dei numerosi e importanti testi di questo autore ricordo solo: F. Farinelli, *I segni del mondo. Immagine cartografica e discorso geografico in età moderna*, La Nuova Italia, Firenze 1992.

14. Si veda, per esempio, A. Amin, N. Thrift, *Città. Ripensare la dimensione urbana*, Il Mulino, Bologna 2002.

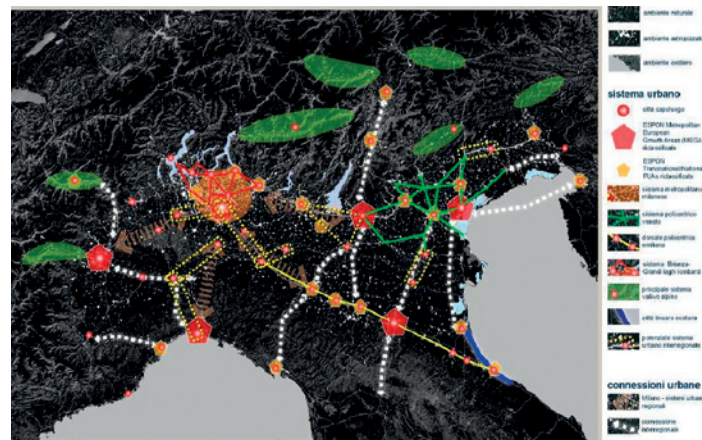
15. Si veda A.G. Calafati, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Donzelli, Roma 2009.

16. Si veda il capitolo "Note a margine sulla comunicazione visiva".



Schema delle reti infrastrutturali dell'area padano-alpina-adriatica.

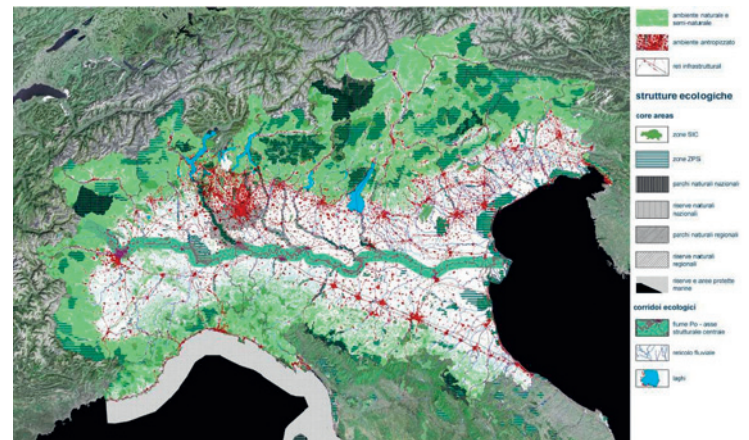
sorse, e sulla capacità esplicativa di sintetici commenti concepiti come timoni, il discorso visivo si organizza attorno a tre serie di rappresentazioni argomentative. La prima serie propone tre immagini tematiche dell'Emilia-Romagna, collocandola entro le reti di comunicazione europee, sottolineandone le risorse favorevoli allo sviluppo di una "green economy" territorializzata, richiamando i complessi sistemi di relazioni: trasversali rispetto alle province ed estesi oltre confini regionali e nazionali ("Vedere una regione attraente"). La seconda serie ha lo scopo di portare in evidenza i cardini delle relazioni multisalari e multilivello che individuano cinque grandi aree regionali caratterizzate da territori, economie e società sensibilmente diversi ("Visioni trasversali"). La terza serie di rappresentazioni seleziona i tratti distintivi delle cinque aree che meritano attenzione e motivano politiche e progetti strategici per la regione nel suo insieme: si tratta di trentacinque "manifesti" a tema con corredo di dati e di sintetiche descrizioni.



Sistema delle polarità urbane dell'area padano-alpina-adriatica.

Già alla fine degli anni Settanta gli studi preparatori del primo Ptr riconobbero una particolare configurazione degli insediamenti, e altrettante economie e società, in quattro grandi aree regionali, interessate per questo da differenti progetti territoriali: Appennino, Adriatico, Cispadana, via Emilia¹⁷. Trent'anni contraddistinti da profonde trasformazioni, cui hanno contribuito le politiche centrali e locali, ci consegnano una regione dove, da un lato si è accentuata l'articolazione del "capitale territoriale" (quel complesso di caratteristiche, sempre unico, che distingue un territorio da un altro per ciò che attiene risorse, limiti e potenzialità), dall'altra si sono consolidate relazioni che originano configurazioni più articolate delle precedenti. L'atlante intende dare visibilità a questa trasformazione.

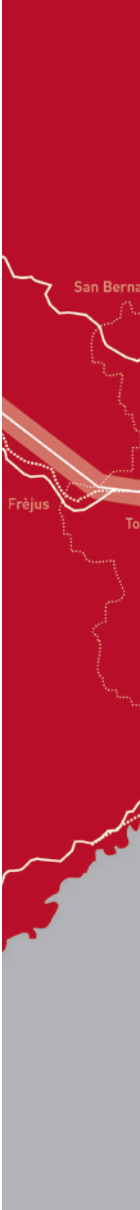
¹⁷ Si veda: G. Campos Venuti, a cura di, *Città Metropoli Tecnologie. Le politiche di pianificazione territoriale regionale*, Franco Angeli, Milano 1983; *Emilia-Romagna, «Edilizia popolare»*, 160, 1981 (numero monografico dedicato ai Piani territoriali di Piemonte, Friuli Venezia Giulia, Emilia-Romagna).

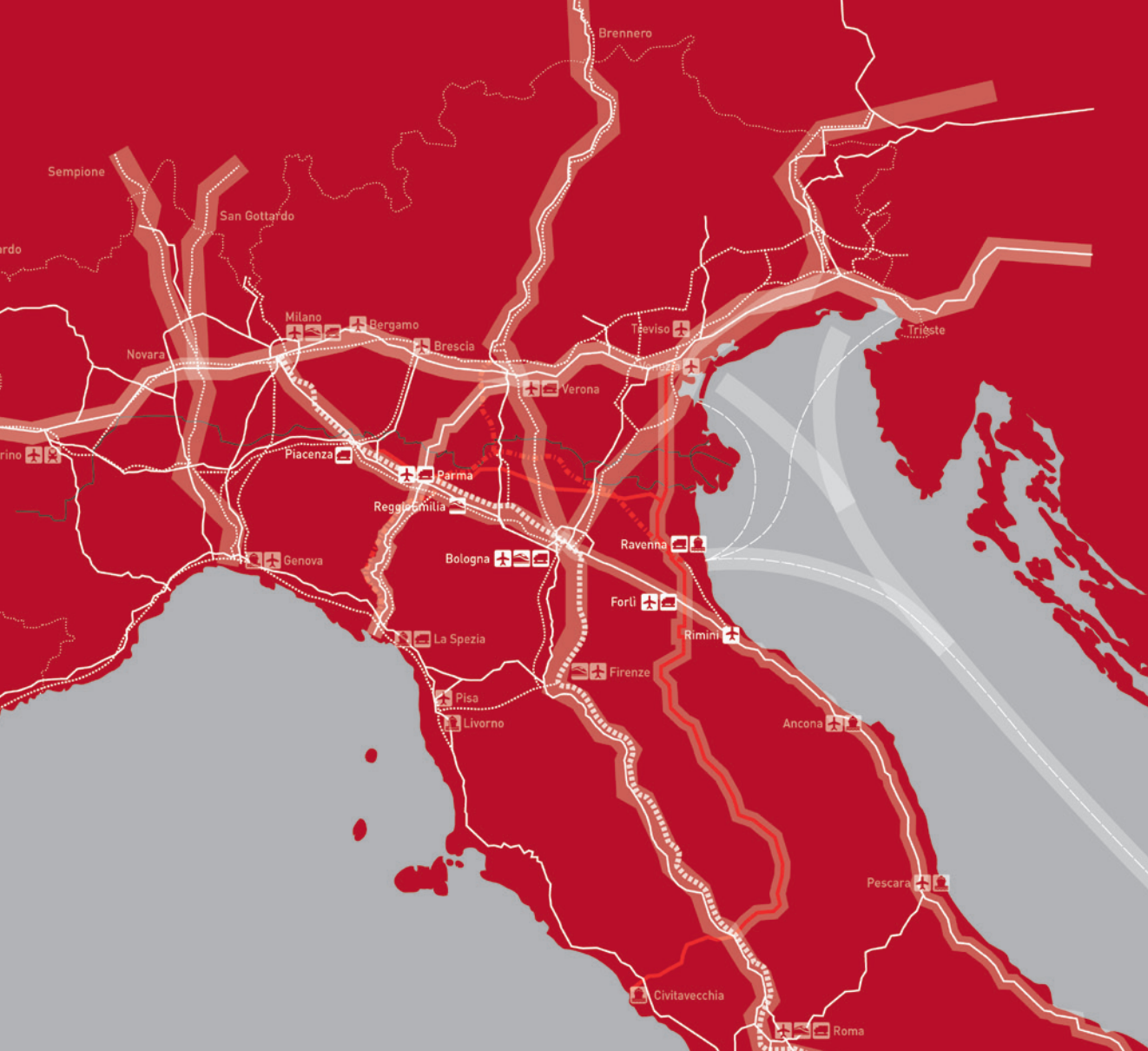


La rete ecologica nell'area padano-alpina-adriatica.

Una piattaforma europea

La Regione Emilia-Romagna è inserita nei circuiti nazionali e internazionali per mare, per terra e per aria, su gomma e su ferro. La densità di stazioni ferroviarie (non solo quelle dell'Alta Velocità), di porti, interporti e aeroporti ne fa una piattaforma continentale per la mobilità di persone e merci, cerniera tra l'Europa centrale, il Mediterraneo e i Balcani. I Corridoi europei e le "autostrade del mare" ne ampliano le prospettive di crocevia tra Baltico e Mediterraneo, tra Europa occidentale e Oriente.





Corridoi transeuropei programmati sul territorio italiano



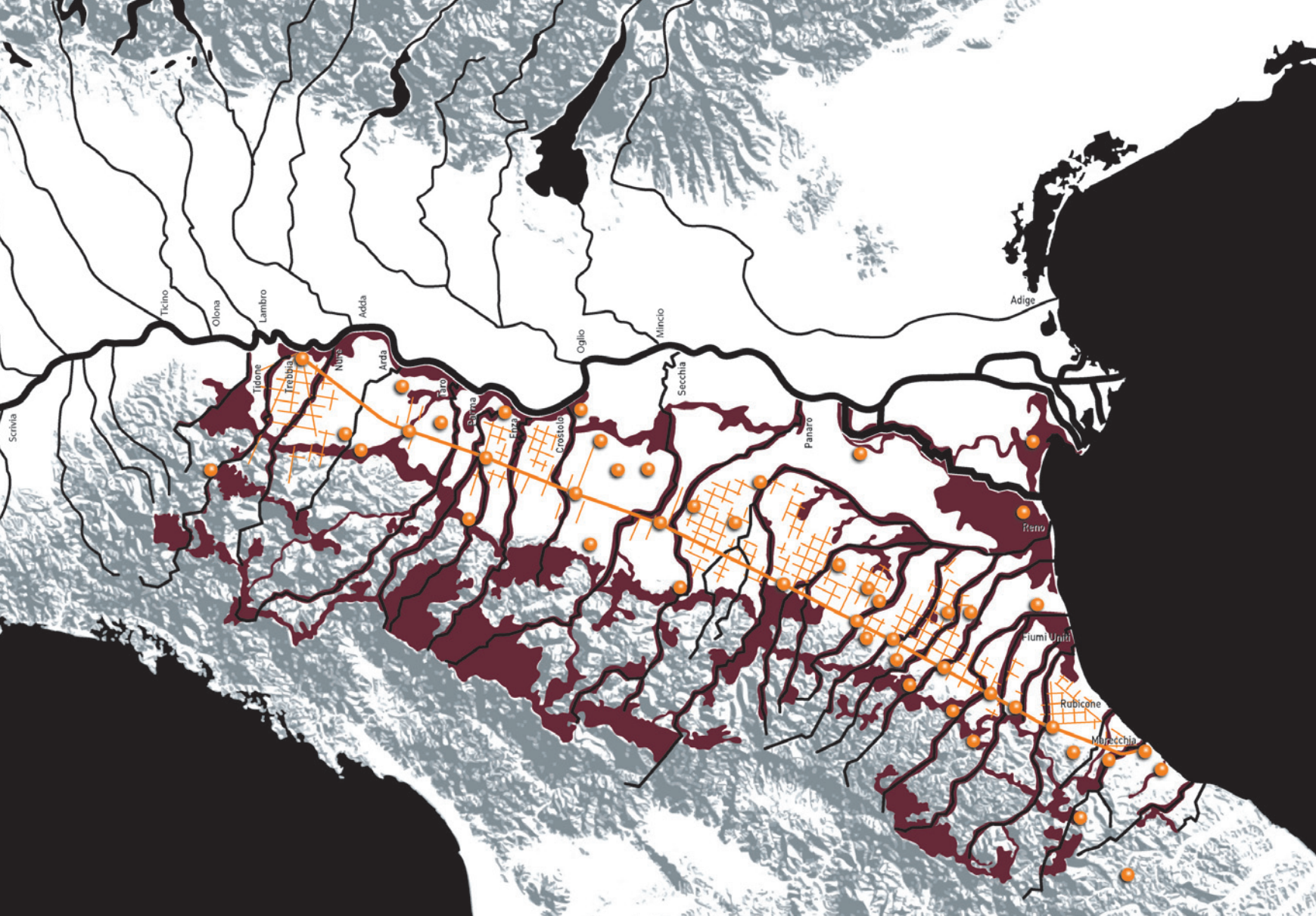
Navigazione europea



Il supporto di natura e storia

I siti della Rete Natura 2000 e quelli di interesse comunitario, le zone di protezione speciale, i parchi nazionali e regionali, le riserve naturali, le aree umide del Delta del Po e gli invasi fluviali costituiscono una trama continua di risorse ambientali e paesaggistiche che interessa l'intero versante sud della valle padana, raccordando il Po con gli Appennini. Vi si accostano la costellazione delle emergenze storiche, artistiche e culturali e i *parterre* della centuriazione originati dalla strada romana, creando un telaio di straordinaria rilevanza che sollecita una nuova declinazione della robusta e articolata economia regionale.

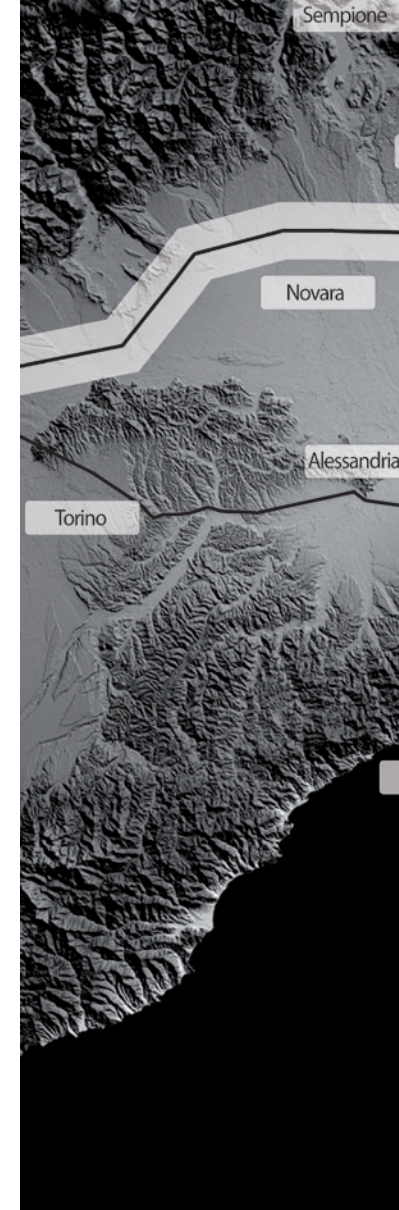


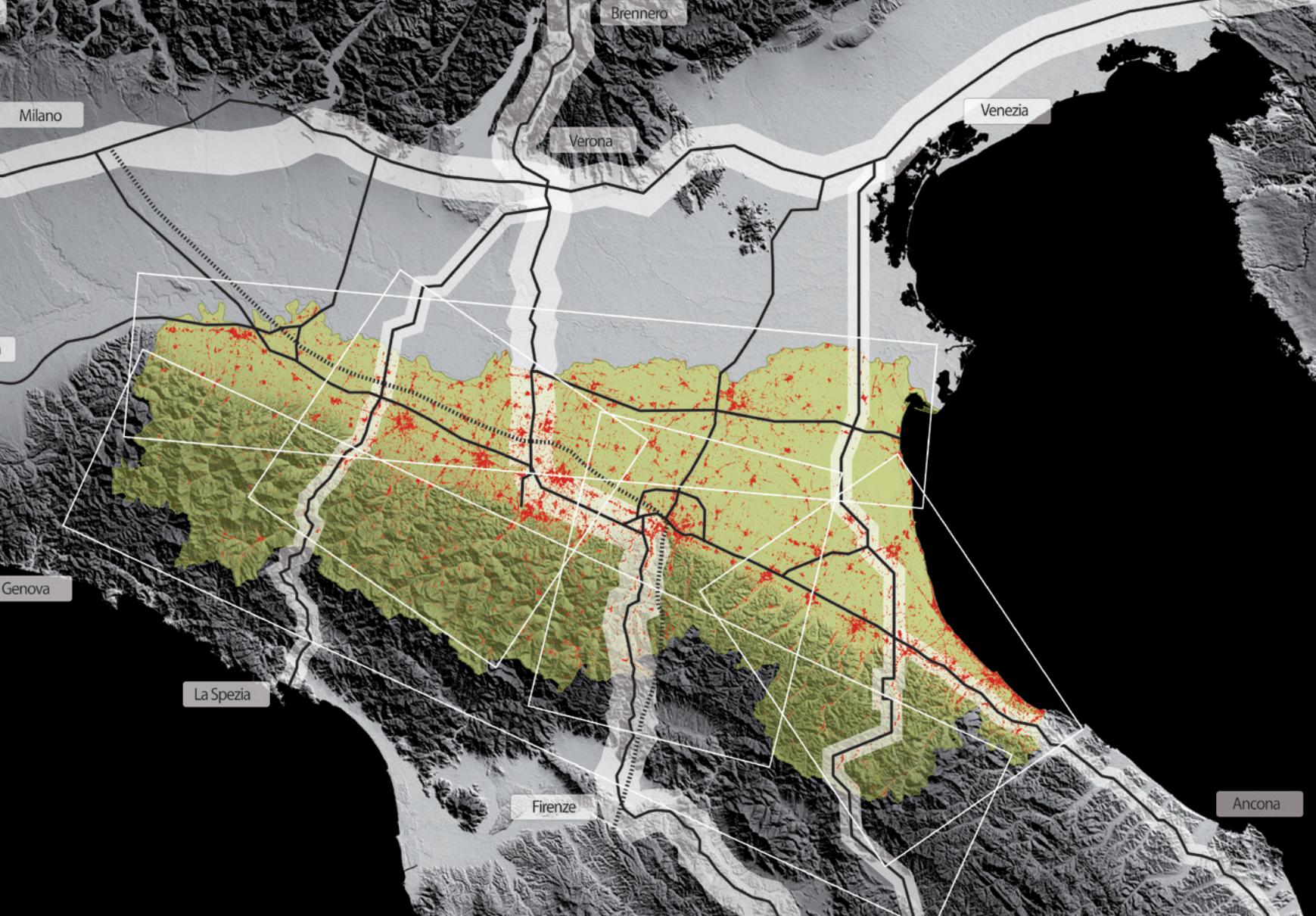


Capisaldi e relazioni

Le inquadrature che si intersecano sottolineano l'impossibilità e l'inopportunità di ricondurre a partizioni amministrative le relazioni dinamiche che hanno sì dei fuochi territoriali, ma non dei confini, tantomeno unici.

Il carattere trasversale della Regione, tra i mari Adriatico e Tirreno e tra la regione prealpina e quella appenninica, si legge nelle peculiarità geografiche, nelle reti infrastrutturali e nell'orditura degli insediamenti.





Milano

Brennero

Verona

Venezia

Genova

La Spezia

Firenze

Ancona

Visione trasversale 1: città metropolitana bolognese

Bologna si propone come “capitale” quando integra e traina le reti regionali di eccellenza, affermandone il carattere di sistema e rendendole partecipi di quelle nazionali e internazionali. “Per Bologna si passa” è l’espressione scelta per indicare la prerogativa del capoluogo regionale, ma può intendersi anche come metafora di un Ptr che punta sulla comprensione e valorizzazione di una molteplicità territoriale che cresce se sa coagularsi e riconoscere dei perni. Bologna è perno in quanto nodo indiscusso per la mobilità, ma anche centro universitario, manifatturiero, commerciale, finanziario, logistico, fieristico, sanitario che ogni volta rappresenta autorevolmente i diversi punti di forza della regione, in un delicato gioco dei ruoli che deve essere compreso e condiviso perché Bologna possa esprimersi ed essere riconosciuta come un’area metropolitana europea effettiva, non più potenziale o in fieri. Per queste ragioni il profilo di Bologna viene tratteggiato portando in evidenza le complementarità con le altre realtà regionali.



**serbatoi e corridoi
ambientali**

spazi naturali più o meno ampi e integri si insinuano fra porzioni diversamente urbanizzate, costruendo un sistema che si carica di valore strutturante e strategico



**paesaggi produttivi /
agricoli /culturali**

paesaggi con diverse caratteristiche specificano le valenze territoriali e sono rilevanti in una prospettiva di sviluppo regionale. Talvolta sono trasversali rispetto alle continuità insediative



infrastrutture strategiche

collegamenti internazionali e nazionali, interregionali e regionali, ma anche di carattere locale e specializzato, costituiscono un'articolata armatura infrastrutturale



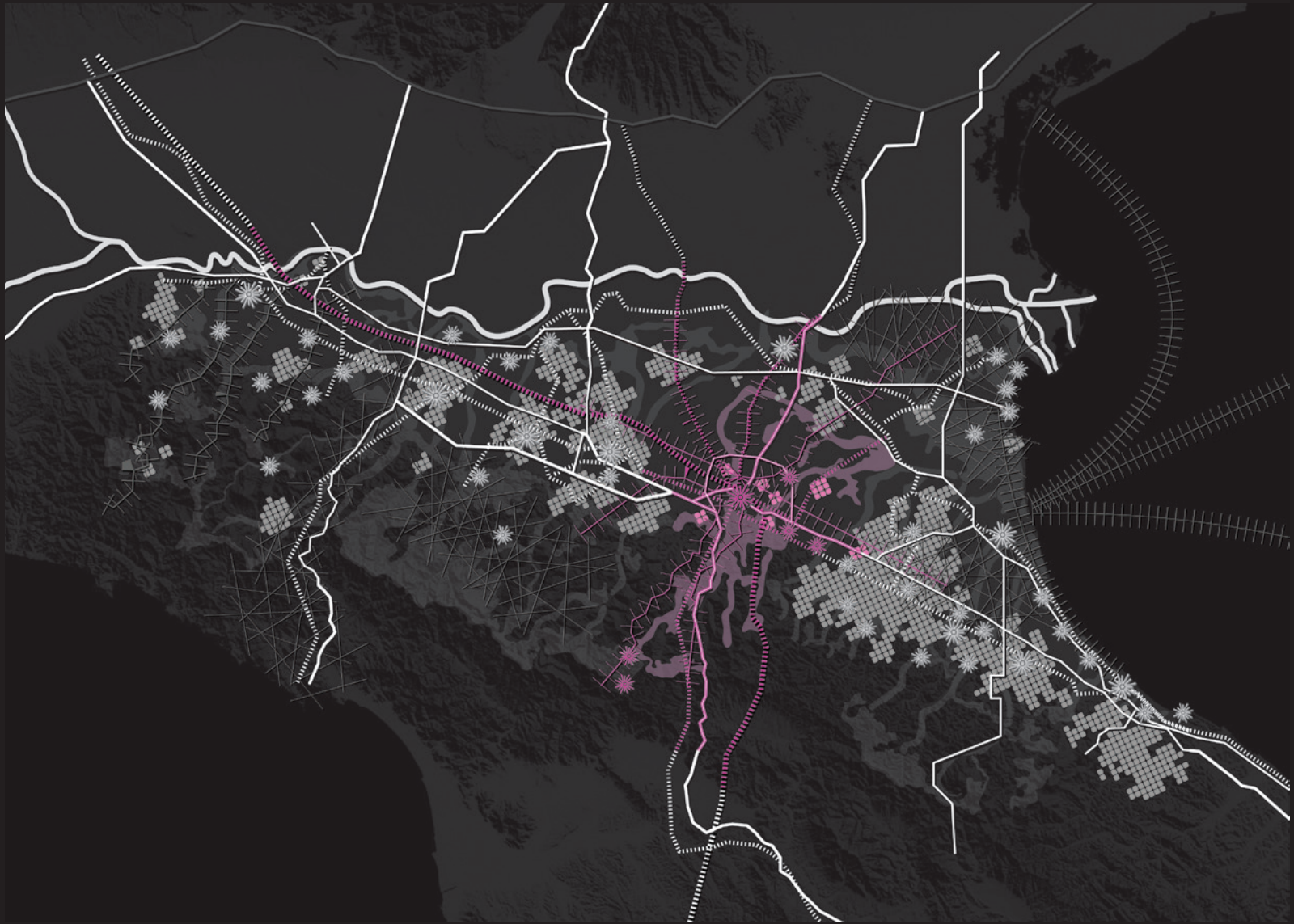
punti focali

vi sono luoghi che agiscono da recapiti per i servizi che erogano e/o per rarità, prestigio, eccellenza, o sono nodi di intersezione o di confluenza per usi particolari



reti

flussi di persone, merci e informazioni, network spaziali e funzionali fra centri, insediamenti, valli e capoluoghi, a maglie strette e larghe, si proiettano su distanze diverse



Per Bologna si passa

La collocazione geografica (fra nord e sud, tra est e ovest nel paese e in Europa) e le dotazioni infrastrutturali plurimodali (superiori alla media nazionale, in particolare per strade e ferrovie) qualificano Bologna come porta d'accesso strategica, ponendo l'Emilia-Romagna al centro delle grandi vie di comunicazione tra Mitteleuropa, Italia meridionale, paesi dell'Adriatico e del Mediterraneo.

L'Università (prima "impresa" bolognese e tra i maggiori promotori di eventi internazionali nel paese), gli ospedali, la Fiera, l'Aeroporto, l'Interporto, il Centro agro-alimentare sostengono e consolidano la posizione di snodo, per spostamenti lunghi e brevi, di scala europea e metropolitana. Popolazioni diverse, stabili e temporaneamente presenti, variamente miscelate, hanno trasformato Bologna, città della regione che ha registrato la riduzione più sensibile dei residenti in favore dei comuni di cintura (diminuiti del 12,7% dal 1988, del 3,1% negli ultimi dieci anni) e la maggiore crescita dei presenti sistematici (60.000 persone, di cui quasi 40.000 studenti universitari fuori sede) e giornalieri (circa 100.000 persone). Bologna è una città "vissuta" ogni giorno da oltre 500.000 persone.

Una rete mista del trasporto collettivo, incardinata sul Sistema ferroviario regionale e metropolitano, si articola lungo i tracciati stradali storici e verso i principali attrattori con frequenze cadenzate, servendo il territorio per i tanti movimenti pendolari. Collettore dei diversi tipi di flussi è la Stazione centrale di Bologna, punto strategico dell'accessibilità regionale e uno dei principali nodi della rete ferroviaria nazionale, amplificata e rafforzata dall'attivazione delle linee Alta Velocità-Capacità. Le facili connessioni su ferro consentiranno al sistema emiliano-romagnolo, ma anche alle città toscane, Firenze in particolare, di utilizzare l'Aeroporto "Guglielmo Marconi", il sesto per numero di passeggeri in Italia, il quarto per voli internazionali e addirittura il terzo per voli intercontinentali.

Anche il sistema autostradale, con il passante Nord, il potenziamento del tratto Bologna-Firenze dell'Autostrada A1 e la costruzione di un tracciato alternativo per il traffico pesante (la cosiddetta "Variante di Valico"), conferma Bologna come uno dei principali crocevia per densità di traffico.

100 mila
LE PERSONE
CHE GIORNALMENTE
VENGONO PER STUDIARE,
LAVORARE O ALTRO

500 mila
LE PERSONE CHE
GIORNALMENTE
VIVONO LA CITTÀ

1,5 milioni
VISITATORI/ANNO
NEL 2008

3,1 milioni
PRESENZE/ANNO
NEL 2008

100 mila
VEICOLI/GIORNO
NEL 2007

Autostrade



TAV

Europa
Milano

10 rotte nazionali
38 rotte continenatli
5 rotte intercontinentali



SFR

A13

Brennero
Verona

100 mila
STUDENTI
40 mila
STUD. FURI SEDE
30 mila
OCCUPATI

Università

1,3 milioni
VISITATORI/ANNO
Fiera Distric

CAAB

Metro Leggero

150 mila
VEICOLI/GIORNO
NEL 2007
Tangenziale



Porto di Ravenna

SFR

People Mover



Filotramvia

A14

SFR



SFR



Polo sanitario
149 mila
PAZIENTI DIMESSI
NEL 2006



Stazione Centrale
80 mila
PASSEGGERI/GIORNO
NEL 2007
180 mila
PASSEGGERI/GIORNO
PREVISTI A FINE LAVORI
STAZIONE FERROVIARIA
E LINEA ALTA VELOCITÀ

A1

Firenze
Roma



SFR



TAV

Firenze
Roma

SFR

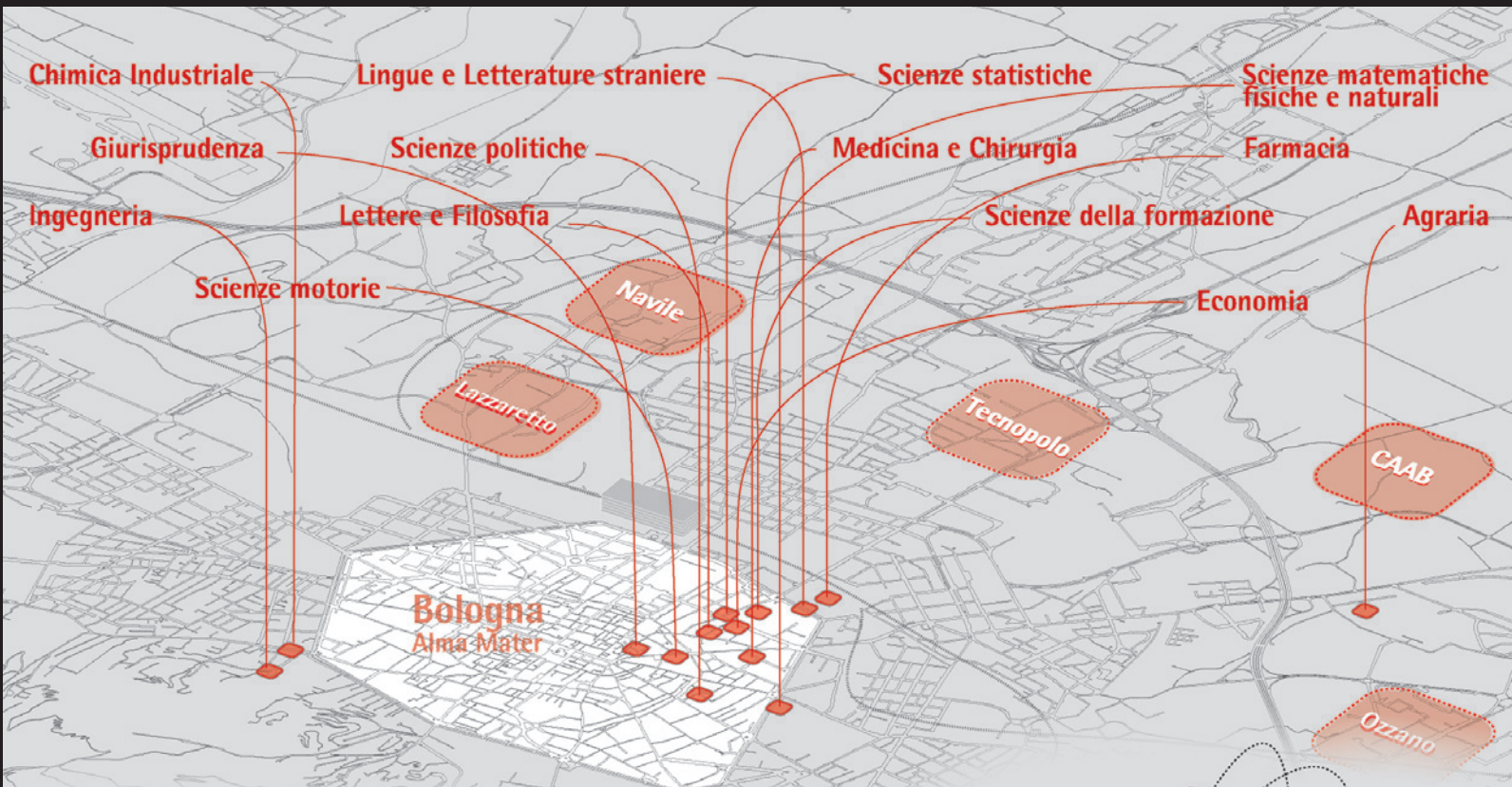
FONTE: Provincia di Bologna, PTCP, 2004.
Regione Emilia-Romagna, DUP 2007-2013, delibera n. 180/2008
Regione Emilia-Romagna, Monitoraggio mobilità e trasporti, 2010;
Urban Center di Bologna, 2010

A Bologna si studia

L'Università di Bologna risale al 1088 e, secondo la classifica del Times Higher Educational Supplement, è oggi la prima in Italia per qualità. Ad una struttura multicampus con quattro poli regionali in Romagna – Cesena, Forlì, Ravenna e Rimini – per un totale di circa 100.000 studenti, ha aggiunto la prima sede all'estero a Buenos Aires.

Si è insediata ed è cresciuta dentro al nucleo centrale della città, adottando nel tempo differenti strategie localizzative: nel 1970 la Facoltà di Veterinaria fu trasferita nel Comune di Ozzano, ma attualmente si punta al decentramento delle strutture didattiche e di ricerca entro i confini comunali, in aree servite dalla rete ferroviaria: presso l'ex Porto Navile, il Lazzaretto, il CAAB e l'ex Manifattura Tabacchi (Tecnopolo).

L'Alma Mater, insieme a tre sedi universitarie straniere (John Hopkins, Dickinson College, Collegio di Spagna) e 14 enti di ricerca (tra cui Cnr, Enea, Infn, Cineca) fa di Bologna un centro scientifico e didattico di rango europeo, con ricadute importanti sull'economia locale: circa 30.000 occupati e un'incidenza del 6% sul Pil della provincia.



- | | | | |
|---|--------------------------|----------------------|-------------------|
| Conservazione dei Beni Culturali | Economia | | |
| Giurisprudenza | Scienze statistiche | | |
| Ingegneria | Farmacia | | |
| Scienze Matematiche, Fisiche e Naturali | Lettere e filosofia | | |
| Medicina e Chirurgia | Chimica industriale | Agraria | Economia |
| Chimica Industriale | Scienze motorie | Architettura | Ingegneria |
| | Medicina e chirurgia | Ingegneria | Scienze politiche |
| | Scienze della formazione | Medicina Veterinaria | SSLMIT |

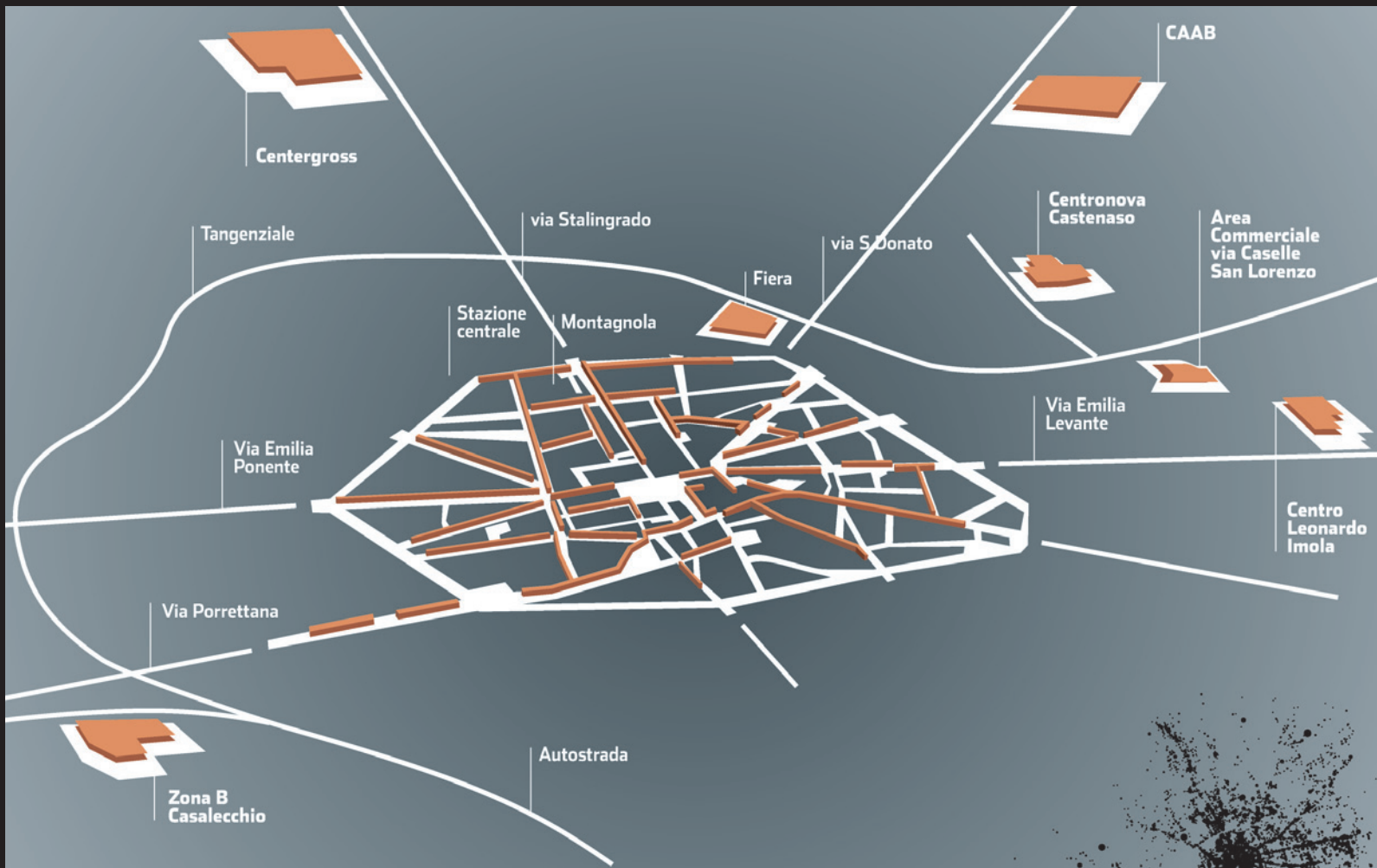


Polo di Ravenna **Polo di Rimini** **Polo di Cesena** **Polo di Forlì**

A Bologna si scambia

La presenza di strutture commerciali a Bologna è di tradizione e per lungo tempo si è identificata con una rete di portici unica per la sua estensione. Oggi, la persistenza di negozi prestigiosi e di botteghe che in molti casi mantengono marchi distintivi e assai noti, si affianca a un'offerta di medie strutture posizionate lungo le direttrici di sviluppo nella città consolidata e di grandi strutture polifunzionali dislocate nell'area vasta, legate agli stili di vita contemporanei. Si tratta dell'evoluzione dei grandi centri commerciali, dove consumi e tempo libero si mescolano in "superluoghi", di volta in volta contraddistinti dalla presenza di parchi tematici e *family park*, multisale cinematografiche, complessi ricreativi, sportivi e ricettivi. Si configurano così la "Zona B" di Casalecchio, il CAAB Centro Agro-Alimentare di Bologna, Centronova a Castenaso, il complesso di San Lazzaro collocato nello svincolo via Caselle della tangenziale e il centro Leonardo a Imola.

Queste strutture di un commercio ipermoderno, connotate dall'accessibilità automobilistica per le grandi e medie distanze, ma sempre più spesso attrezzate per un'accessibilità ciclabile che le inserisce nei circuiti di prossimità, pongono Bologna al centro del crocevia padano.



40 km
Lunghezza complessiva
dei porti



7.304
attività
Commercio



2.613
attività, Pubblici
esercizi/spettacolo



2.306
attività
Artigianato

Concentrazione delle attività commerciali
Fonte: Comune di Bologna, Analisi assetto commerciale 2008

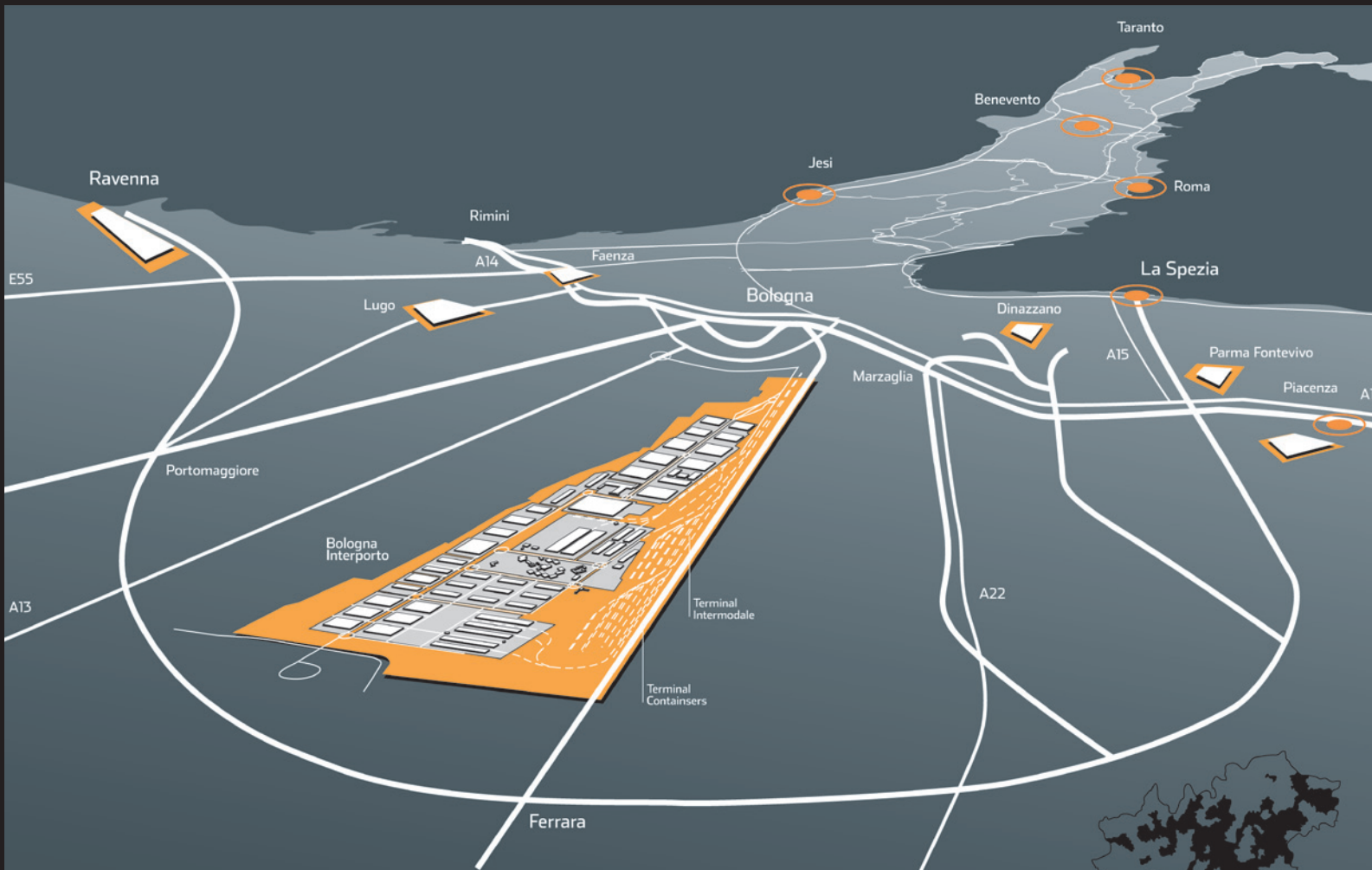
Con Bologna si fa logistica nazionale

L'Interporto di Bologna si trova in posizione baricentrica tra la piattaforma logistica di Piacenza, che apre a ovest verso i porti di La Spezia e Genova e la Lombardia, e il porto di Ravenna, che apre a oriente. Per posizione e funzione l'Interporto si costituisce come elemento di servizio e raccordo per tutta la regione, svolgendo un ruolo preminente nella logistica nazionale.

Bologna è area di passaggio obbligato per le merci che, attraverso il corridoio adriatico o quello centrale nord-sud, siano destinate a (o provengano da) i principali mercati orientali e centro-settentrionali, italiani ed europei. Per lo smistamento e il transito delle merci che attraversano l'arco alpino via ferrovia, provenienti e destinate all'Europa settentrionale e centro-orientale, Bologna compete con Verona.

Il settore cargo dell'Aeroporto "Guglielmo Marconi" concorre al potenziamento dell'attività logistica grazie alla dotazione della prima dogana rapida in Italia e ai recenti accordi con aziende internazionali, leader nel trasporto espresso di merci e documenti, che hanno inserito lo scalo bolognese nella rete principale dei loro collegamenti.

Un'integrazione dei poli logistici a scala regionale e sovra-regionale, lo sviluppo delle strategie ferroviarie e le connessioni con i "corridoi verdi" dell'Unione Europea consentono di trasformare l'infrastruttura bolognese in "porta intercontinentale" di accesso al sistema del medio-alto Adriatico e "nodo logistico" di rilevanza europea, condizioni favorevoli per incrementare il trasporto ferroviario delle merci in regione (attualmente al 5,3%, sia in entrata che in uscita).



75%
delle merci che attraversano
l'Italia passano per Bologna



4,8 milioni
tonnellate di merci
movimentate nel 2007



2,8 milioni
tonnellate movimentate dal
terminal ferroviario nel 2007

FONTI: www.bo.interporto.it;
Regione Emilia-Romagna, Prit
2010-2020, Quadro Conosci-
tivo, Novembre 2009



Distretti del nord
e del centro Italia

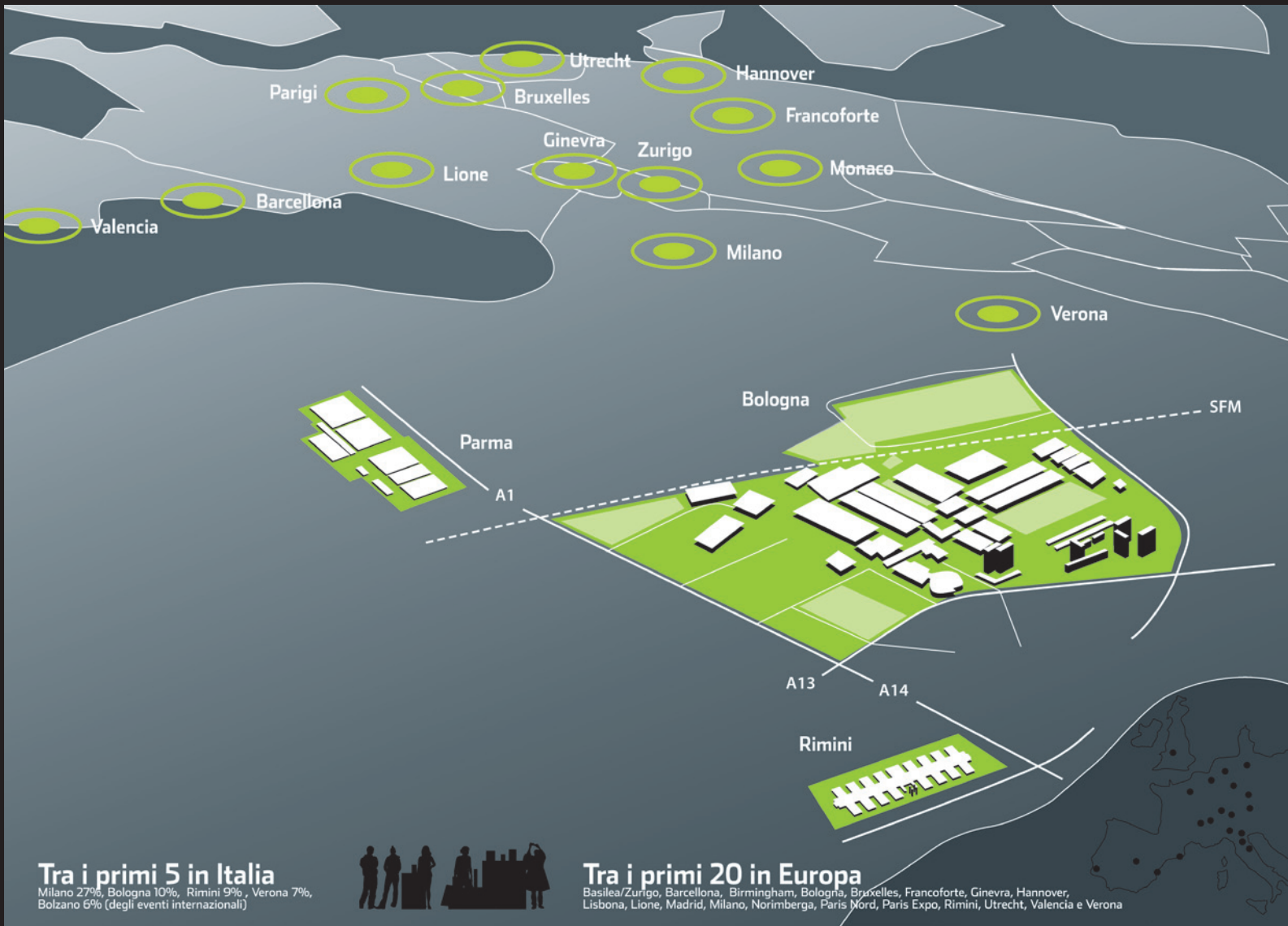
Con Bologna si fa sistema fieristico europeo

Il mercato fieristico italiano, con un'incidenza sul totale del 25%, si colloca al secondo posto in Europa dietro alla Germania (37%), davanti a Francia e Spagna. Bologna gioca un ruolo importante con il suo 10% di manifestazioni internazionali, preceduta solo da Milano col 27% e seguita da Rimini (9%), Verona (7%) e Bolzano (6%).

Il sistema fieristico dell'Emilia-Romagna è il secondo in Italia dopo quello lombardo, sia per il rango dell'attività espositiva sia per la presenza di espositori stranieri. Al vertice del sistema c'è Bologna con Saie (Salone dell'industrializzazione edilizia), Cersaie (Salone internazionale della ceramica per l'edilizia), Cosmoprof (Fiera della cosmesi e dell'acconciatura internazionale) e Motorshow (Salone internazionale dedicato all'automobilismo e al motociclismo). Con una

nuova sede a Shanghai, BolognaFiere si è anche affermato come *player* internazionale, leader nell'organizzazione di un terzo degli eventi fieristici italiani su Asia, Usa, Russia e Turchia.

Le tre fiere di Bologna, Parma (cui sono legate quelle di Reggio Emilia e Piacenza) e Rimini (che ingloba i quartieri fieristici di Forlì e Ravenna), punti di forza di un sistema molto articolato che copre tutta la regione, nel 2008 hanno ampliato del 20% la superficie espositiva coperta e creato effetti sinergici. In vista dell'integrazione con BolognaFiere, nel 2007 *l'incoming* per RiminiFiera spa ha registrato un record (1.231 incontri d'affari organizzati, con 415 aziende italiane e 173 *buyer* stranieri provenienti da 29 paesi). Fiere di Parma esporta il marchio alimentare italiano in tutto il mondo, in particolare in Russia, India e Cina.



Tra i primi 5 in Italia

Milano 27%, Bologna 10%, Rimini 9%, Verona 7%, Bolzano 6% (degli eventi internazionali)



Tra i primi 20 in Europa

Basilea/Zurigo, Barcellona, Birmingham, Bologna, Bruxelles, Francoforte, Ginevra, Hannover, Lisbona, Lione, Madrid, Milano, Norimberga, Paris Nord, Paris Expo, Rimini, Utrecht, Valencia e Verona

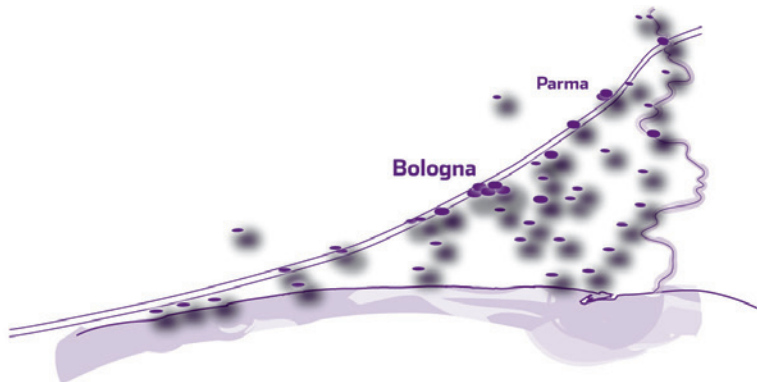
Con Bologna si fa eccellenza in sanità e benessere

L'Emilia-Romagna è, con la Lombardia, regione di punta della sanità in Italia. Grazie alla qualità delle prestazioni offerte dalle strutture, ha la più alta incidenza dei ricoveri di pazienti provenienti da altre regioni (l'indice di attrazione è pari a 13,8 ed è in crescita) e in provincia di Bologna si registra il tasso più basso della regione per ciò che riguarda la "migrazione ospedaliera". La competitività del diffuso sistema regionale è trainata da alcune strutture ospedaliere di grande prestigio che si trovano nel capoluogo regionale (Policlinico S. Orsola Malpighi, Ospedale Maggiore, Istituti Ortopedici Rizzoli, Ospedale Bellaria).

La qualità del sistema si manifesta appieno con la presenza di una filiera della salute e della cura che comprende la specializzazione farmaceutica, un settore biomedicale con molte imprese leader e forti connessioni con la ricerca in-

dustriale, un sistema termale che ha progressivamente ampliato l'offerta dei servizi per il benessere. Una filiera che interessa e connota differenti parti della regione e che vede sempre la presenza del polo bolognese in posizione emergente, oppure in posizione qualificata.

Se la farmaceutica di trasformazione e di commercializzazione all'ingrosso si distribuisce in numerosi centri a nord della via Emilia, il biomedicale si concentra nel distretto di Mirandola (che comprende i Comuni di Medolla, Concordia e Cavezzo dove si producono apparecchi elettromedicali per diagnosi, protesi dentarie e ortopediche), nella città di Bologna, a Budrio (Centro protesi di Vigorzo di Budrio) e a Parma. La filiera del benessere, strettamente collegata con i diversi turismi regionali, ha i propri capisaldi negli stabilimenti termali, fra i quali spiccano Salsomaggiore, Castrocaro, Cervia, Porretta Terme.



Sanità

16.158 posti letto pubblici 60.710 personale dipendente

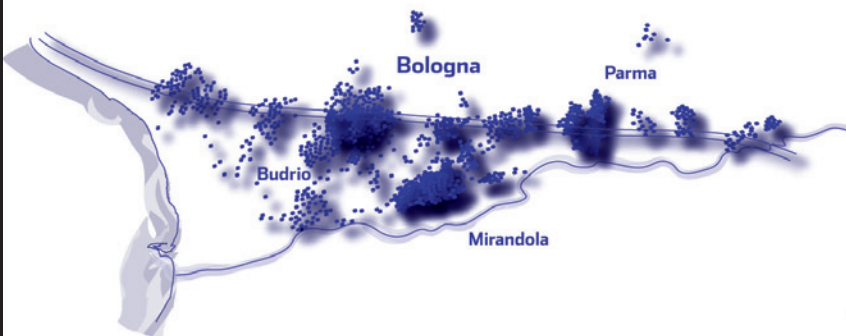
DATI 2007 / FONTE Regione Emilia-Romagna, Il Servizio sanitario regionale dell'E-R, sett. 2008



Benessere

220 unità locali 1.570 addetti

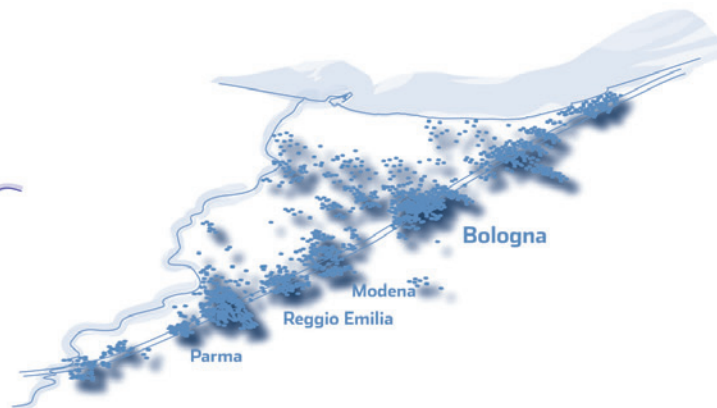
DATI 2004 / FONTE Regione Emilia-Romagna, PTR, Il caleidoscopio della regione, nov. 2008



Biomedicale

1.600 unità locali 10.070 addetti

DATI 2004 / FONTE Regione Emilia-Romagna, PTR, Il caleidoscopio della regione, nov. 2008



Farmaceutica

2.130 unità locali 7.780 addetti

DATI 2004 / FONTE Regione Emilia-Romagna, PTR, Il caleidoscopio della regione, nov. 2008

Visione trasversale 2: città-territorio emiliana

Nella parte nord-occidentale della regione dove l'urbanizzazione, a partire dai tre capoluoghi (Parma, Reggio Emilia, Modena), ha progressivamente interessato la pianura e la fascia pedemontana, si concentrano i distretti industriali forti e si verifica un uso allargato del territorio per lavoro, servizi sanitari, commerciali e del tempo libero. Gli scambi sono dettati da logiche diverse da quelle della prossimità e dell'appartenenza amministrativa, così che i capoluoghi non sono più i recapiti unici e necessari per gli altri centri della medesima provincia. All'interno di questo territorio si verificano, dunque, complesse dinamiche di complementarietà e di sinergia.

L'integrazione multilivello è percepita normalmente dagli abitanti e confermata da ricerche che hanno utilizzato indicatori diversi: quella di Espon ha incluso questo territorio fra le aree urbane funzionali (FUAs) europee, mentre quella del Cresme l'ha riconosciuto (insieme al capoluogo di regione) come uno dei sei sistemi metropolitani di valenza nazionale per la capacità di innovazione e di promozione dello sviluppo nello scenario europeo.

La possibilità di consolidare le relazioni multiscalarari viene accentuata dalle prospettive di dotazione infrastrutturale: a scala locale la riqualificazione della via Emilia e dei collegamenti est-ovest con la realizzazione di Pedemontana; a scala regionale con la Cispadana autostradale; a scala interregionale con la Cispadana ferroviaria, la quale apre alle relazioni europee, intercettando il corridoio marittimo-terrestre Tirreno-Brennero (TiBre) che utilizza l'agevole valico della Cisa; a scala nazionale ed europea con la stazione Medio padana dell'Alta Velocità.

In questo territorio hanno sede due delle quattro Università della regione (Parma e Modena-Reggio). Il calendario delle manifestazioni culturali (lirica e balletto in primo luogo) fa da grancassa internazionale di luoghi storicamente deputati e di luoghi nuovi. Architetti famosi contribuiscono a costruire architetture e paesaggi, rinnovando lo *skyline* dalla via Emilia.

Questo “quaternario” radicato nella tradizione si affianca a un welfare che fa scuola e concorre al mantenimento di un capitale sociale che sfida le difficoltà della convivenza multiculturale.

L’articolazione del sistema produttivo che dal distretto muove verso la filiera globale, la dotazione infrastrutturale già programmata, l’articolazione del sistema dei servizi alla persona, l’offerta culturale producono relazioni intense e caratterizzano questa parte della regione rispetto alle aree metropolitane vicine e forti (Bologna e Milano). La “città-territorio emiliana” si candida così per l’Expo 2015 come soggetto di politiche cooperative globali grazie alla filiera produttiva, commerciale e scientifica dell’agroalimentare di tradizione, già iscritta nei circuiti istituzionali europei con l’Authority alimentare.

Sullo storico policentrismo di questa terra, contraddistinta dalla presenza di piccoli ducati, principati e contee, si è innestata la recente diffusione insediativa, in gran parte favorita dai processi di espansione produttiva. Ciò ha provocato inefficienza nella mobilità di persone e merci, frammentazione e alterazione del sistema ecologico, pertanto gli interventi di riqualificazione trovano alla scala vasta la loro dimensione necessaria.



serbatoi e corridoi ambientali

spazi naturali più o meno ampi e integri si insinuano fra porzioni diversamente urbanizzate, costruendo un sistema che si carica di valore strutturante e strategico



paesaggi produttivi / agricoli / culturali

paesaggi con diverse caratteristiche specificano le valenze territoriali e sono rilevanti in una prospettiva di sviluppo regionale. Talvolta sono trasversali rispetto alle continuità insediative



infrastrutture strategiche

collegamenti internazionali e nazionali, interregionali e regionali, ma anche di carattere locale e specializzato, costituiscono un’articolata armatura infrastrutturale



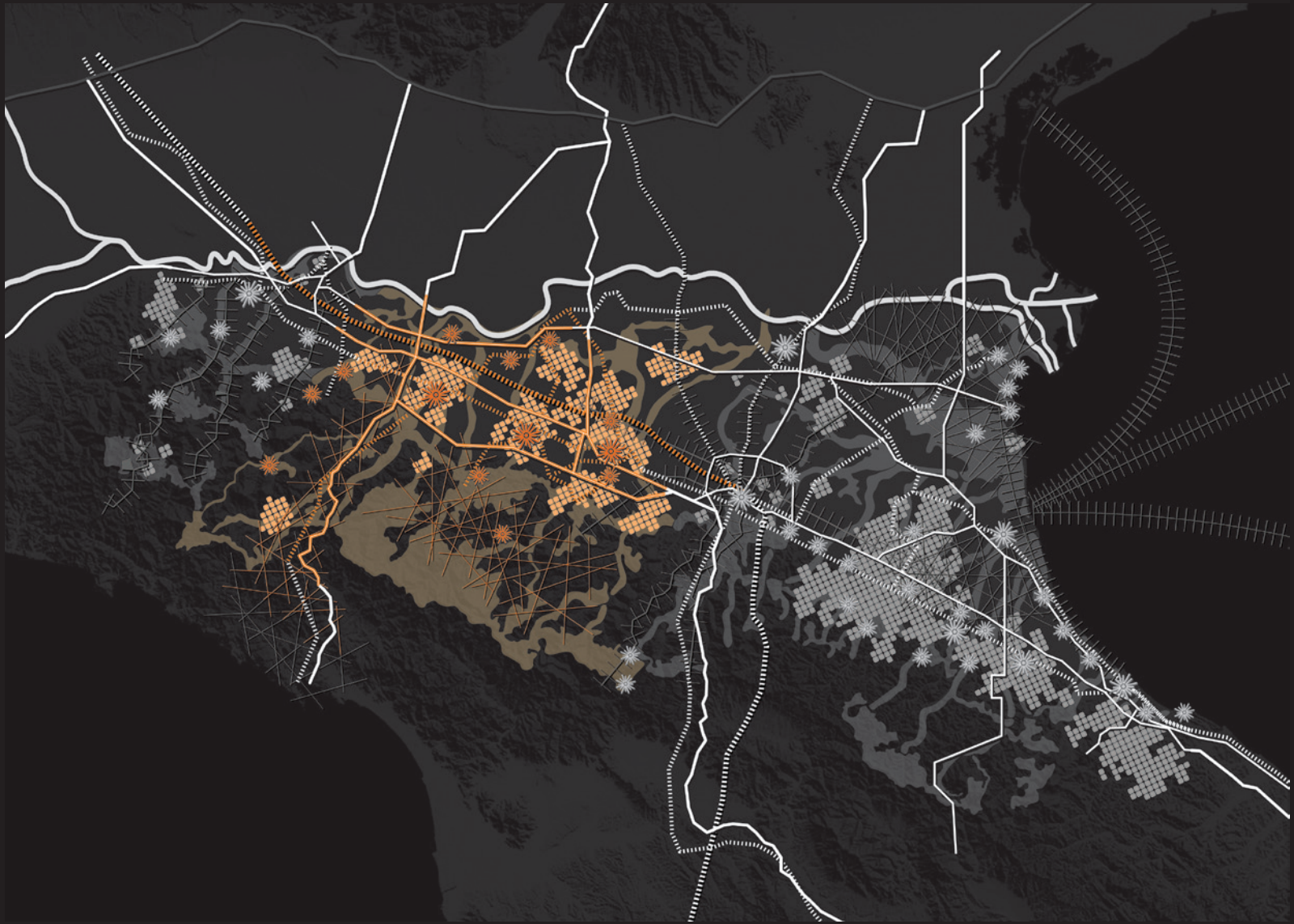
punti focali

vi sono luoghi che agiscono da recapiti per i servizi che erogano e/o per rarità, prestigio, eccellenza, o sono nodi di intersezione o di confluenza per usi particolari



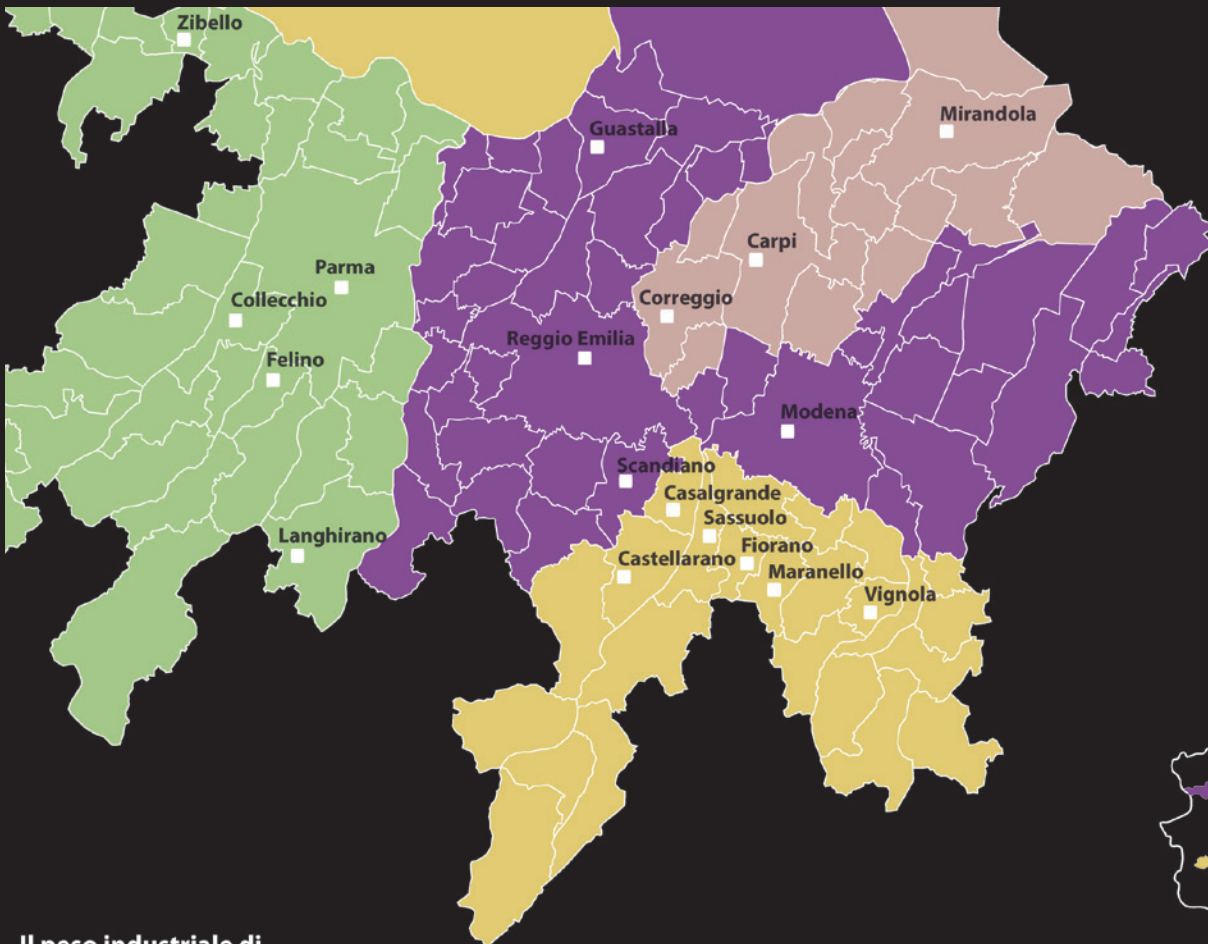
reti

flussi di persone, merci e informazioni, network spaziali e funzionali fra centri, insediamenti, valli e capoluoghi, a maglie strette e larghe, si proiettano su distanze diverse



Il core industriale

La meccanica a Modena e Maranello (capitale dell'automobile di lusso), la mecatronica e la robotica a Reggio Emilia segnano il paesaggio con grandi aziende globali e piccole imprese, trovando sinergie nella specializzazione dell'Università locale. Nella pianura e pedecollina, tra Sassuolo, Scandiano e Castellarano, si concentrano le aziende leader della ceramica che realizzano il 90% del fatturato italiano, affiancate da quelle che fabbricano macchinari e innovano tecnologie per la lavorazione, oltre che da attività di design. Verso il Po, attorno a Carpi e Correggio, si addensano i principali produttori nazionali di maglieria-abbigliamento e accessori moda, sempre più internazionalizzati. L'asse della via Emilia si caratterizza invece per l'agroalimentare (lattiero-caseario, pastario e dolciario, conservatorio, lavorazione carni) che qui si è fatto industria senza perdere il rapporto diretto con la terra (i prati perenni/foraggere per il formaggio grana) e le favorevoli condizioni ambientali (a Langhirano si mantiene la stagionatura della salumeria). Parma, Reggio Emilia e Modena si confermano fulcro del più significativo sistema agro-industriale italiano, tra i maggiori a scala continentale. Parma è sede dell'Autorità europea per la sicurezza nel settore alimentare, della ricerca nel settore con l'antica Università, della promozione con le fiere internazionali Cibus.



Metalmeccanica

14.834 unità locali
106.156 addetti

Tessile/abbigl.

5.033 unità locali
20.613 addetti

Ceramica

1.710 unità locali
29.803 addetti

Alimentare

5.057 unità locali
29.703 addetti

Il peso industriale di Reggio Emilia + Modena + Parma in Emilia Romagna

Fonte: elaborazione Unioncamere Emilia-Romagna 2008 su dati Registro delle imprese

42%
del valore aggiunto
del settore industriale

42%
delle imprese
manifatturiere

33%
delle imprese
totali

Distretti del nord e del centro Italia

Fonte: Regione Emilia-Romagna, Integrazione al quadro conoscitivo del PTB, parte II, feb. 2007

- Meccanica
- Plastica/gomma
- Tessile
- Oreficeria
- Alimentare
- Pelli/calzature
- Prodotti per la casa
- Carta

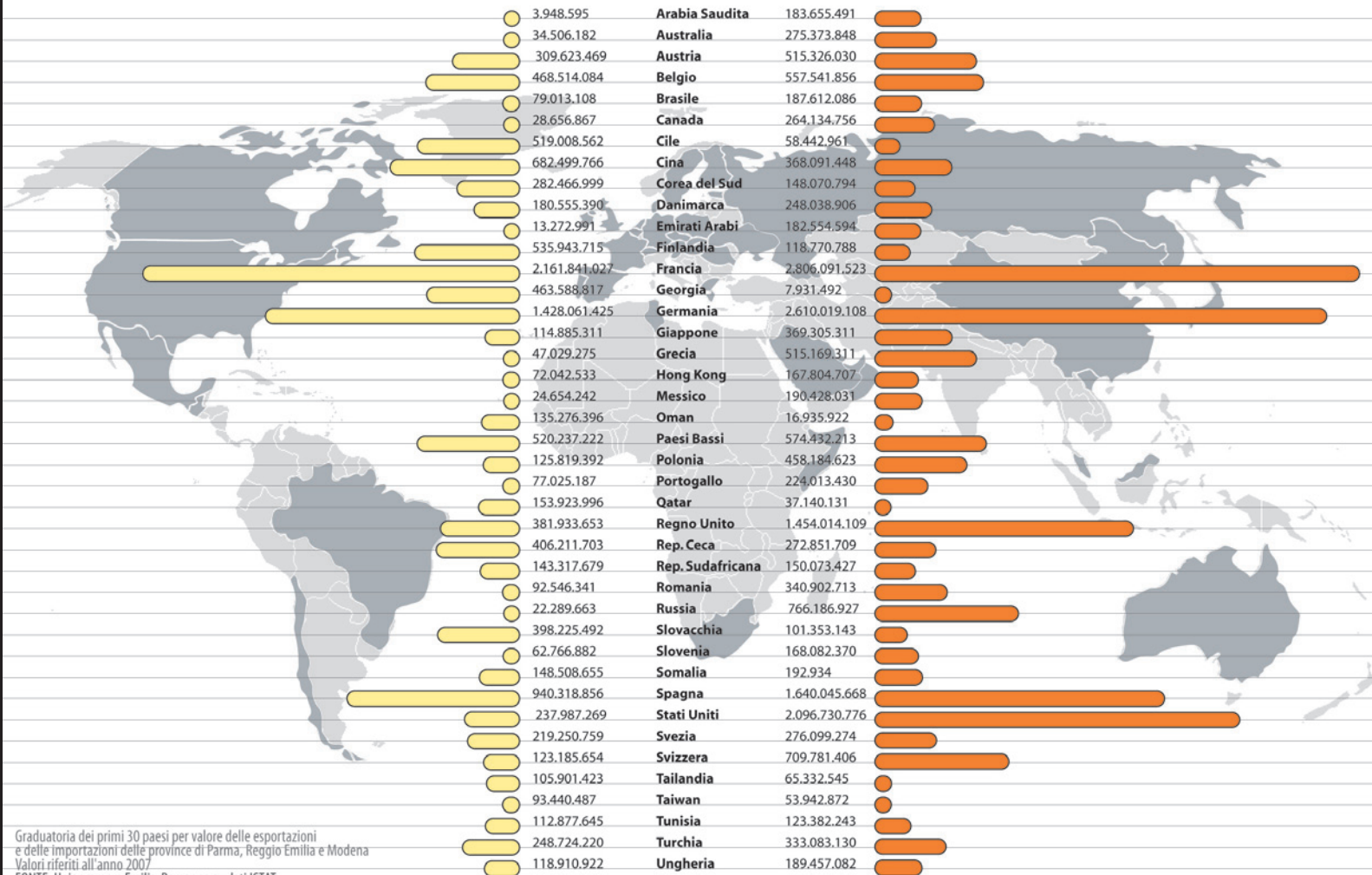


Dentro l'economia mondo

Il sistema di imprese ha una dimensione economico-finanziaria sovralocale e si inserisce nelle reti lunghe con una propensione alle esportazioni che raggiunge valori molto al di sopra della media regionale nella provincia di Reggio Emilia e in quella di Modena. Ciò si riflette nel tasso di apertura all'estero, che registra valori anch'essi largamente superiori alla media italiana e a quella regionale in tutte e tre le province: nell'ordine Reggio Emilia, Modena e Parma. All'andamento positivo del commercio estero italiano nel 2007, la meccanica ha contribuito con le migliori performance e hanno primeggiato l'agroalimentare di Parma, le auto sportive di Modena e il tessile-abbigliamento di Carpi. I riconoscimenti nel mercato europeo (in Germania e Francia in particolare) e mondiale (Stati Uniti e Russia) riguardano sia le imprese multinazionali, sia quelle medie e piccole, anche cooperative.

import

export



Graduatoria dei primi 30 paesi per valore delle esportazioni e delle importazioni delle province di Parma, Reggio Emilia e Modena. Valori riferiti all'anno 2007.

FONTE: Unioncamere Emilia-Romagna su dati ISTAT

Parma, agroalimentare internazionale

L'Emilia-Romagna è al secondo posto in Italia per il peso della filiera agroalimentare. Il "cuore" è nella provincia di Parma dove si distribuiscono: in pianura la lavorazione del latte e della pasta con marchi riconosciuti nel mondo (la produzione di Parmigiano-Reggiano si aggira attorno ai 3 milioni di forme l'anno e un valore al consumo di circa 1 miliardo e mezzo di euro); nelle pedecolline a sud-est la produzione di Prosciutto di Parma (9,5 milioni di pezzi e un giro d'affari di 1,7 miliardi); nelle zone rivierasche del Po e della bassa pianura altri allevamenti e lavorazioni della carni (produzione di salame e culatello).

L'intera filiera produce tra il 55 e il 65% del valore aggiunto industriale nella provincia e occupa un quarto degli addetti, raggiungendo quasi il 10% dell'occupazione nazionale nei tre settori: lattiero caseario, lavorazione della carne, pastario e dolciario.

La dotazione di strutture per la ricerca nel campo è imponente. Parma è sede dell'Authority europea per la sicurezza alimentare (AESAs), del Consorzio ita-

liano per la ricerca sulla qualità e la sicurezza degli alimenti (Europass), della Stazione sperimentale per l'industria delle conserve alimentari (SSICA), del Laboratorio per la sicurezza e qualità degli alimenti (SIQUAL), del Laboratorio tecnologie e impianti per l'industria alimentare (TECAL) e del Centro italiano servizi dalla terra alla tavola (TeTa).

Alla tradizionale trasformazione dei prodotti agricoli e zootecnici e alla ricerca si affianca anche l'indotto per la produzione di macchinari e tecnologie, in particolare la meccanica di processo e per il *packaging* alimentare (dall'imballaggio, al confezionamento, alla commercializzazione) oltre alla logistica per le derrate alimentari, alle attività commerciali e fieristiche.

Così l'agroalimentare parmense ha un primato nell'esportazione, ma è anche fattore attrattivo a livello europeo e mondiale che, date le sue prerogative, richiede la tutela attiva e la salvaguardia ambientale.



Trasformazione del latte

44,6% delle unità locali in regione
38,4% di addetti sul totale in regione



Lavorazione della pasta

15,4% delle unità locali in regione
32,7% di addetti sul totale in regione



Trasformazione delle carni

20,8% di addetti sul totale in regione



Collecchio
Parmalat
Museo del pomodoro

Zibello
Consorzio culatello

Soragna
Museo Parmigiano reggiano

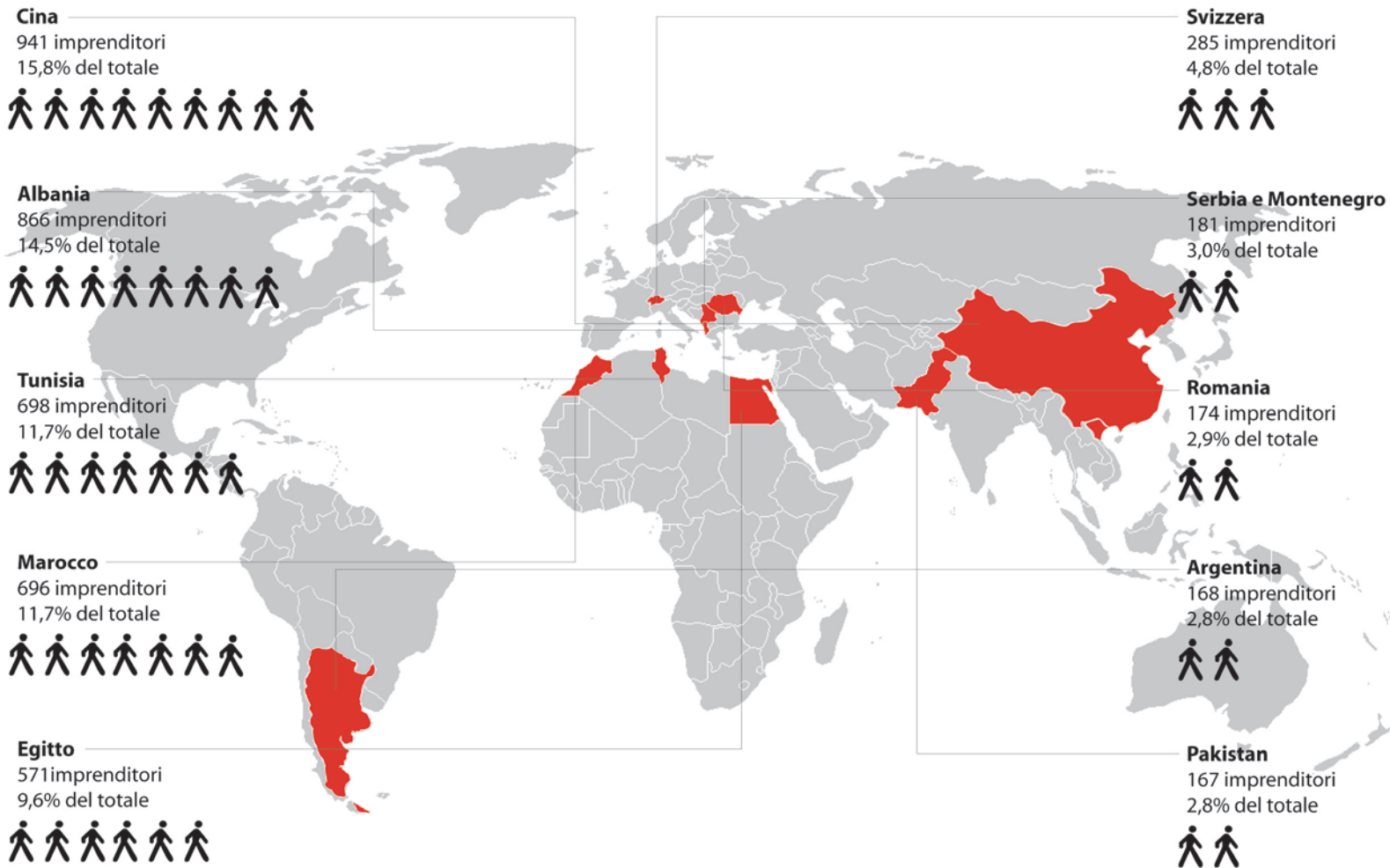
Felino
Museo del salame

Langhirano
Consorzio prosciutto di Parma
Museo del prosciutto

Parma
Authority AFSA
Fiera Cibus
Consorzio Parmigiano regg.
Parmalat
Barilla
Consorzio Europass
Laboratorio SSICA
Laboratorio SIQUAL
Laboratorio TECAL
Centro servizi TeTa
Master universitari

Reggio Emilia, imprenditori dal mondo

Il sistema delle imprese in questa parte del territorio emiliano è riuscito a sostenere la crescita produttiva solo grazie alla disponibilità di manodopera extracomunitaria, in particolare a Reggio Emilia gli ingressi al lavoro degli stranieri incidono per circa il 30%. Si è trattato di una forza lavoro poco professionalizzata e con livelli di istruzione modesti, impiegata in attività e lavorazioni progressivamente abbandonate dagli italiani (generici, cucitori, domestici, pulitori, edili). La stabilizzazione residenziale, però, sta mutando i ruoli in azienda, coinvolgendo gli stranieri non solo come lavoratori dipendenti, ma anche come imprenditori. Reggio Emilia è la sesta provincia in Italia per diffusione di imprenditori extracomunitari: nel 2006 erano il 5,9% del totale, cinque anni prima non superavano il 2,4%, e la geografia delle provenienze si allarga a scala planetaria.



Imprenditori extracomunitari per località di nascita in provincia di Reggio Emilia (valori riferiti all'anno 2006)

(Fonte: elaborazioni Ufficio studi Camera di commercio di Reggio Emilia su dati Infocamere)

Abitanti che crescono

Nelle province di Parma, Modena e Reggio Emilia la popolazione è cresciuta in modo consistente negli ultimi anni per effetto dei massicci processi immigratori, mentre lungo la via Emilia, dal Po alle colline, il saldo naturale 2002-2007 è stato pari a zero ed è stato negativo nel resto della regione. Ciò si riflette in una complessiva modifica della struttura demografica, resa palese dal fatto che figli di migranti, ma anche di giovani emiliani autoctoni, sono tornati a popolare le scuole di ogni ordine e grado, a cominciare da quelle di Reggio Emilia.

Gli immigrati dall'Italia e dall'estero, che in alcuni paesi e città dei distretti e della montagna incidono sulla popolazione residente con valori superiori al 15%, mutano profondamente i connotati comunitari originari, sia quando avviene l'insediamento consistente di specifiche etnie, sia quando la mescolanza è molto elevata (a Reggio Emilia si registrano 120 diversi paesi di provenienza). Nei differenti casi, i problemi della convivenza e le politiche necessarie ad affrontarli vanno puntualmente declinati.

+ Abitanti

Modena + Parma + Reggio Emilia

1.278.388

2002

+8,2%

Incremento più alto della regione

+5,9%

Incremento regionale

1.383.216

FONTI
Dati popolazione: Elaborazione UnionCamere Emilia-Romagna, settembre 2008
Dati immigrazione: Indagine Qualità della vita, Il Sole 24 Ore, 29 dicembre 2008

2007



0%

Saldo naturale



-0,2 / -0,36%

Saldo naturale regionale



+7,8%

Saldo migratorio (complessivo)



+4,4%

Saldo migratorio (dall'estero)

+ Immigrati



PAESE IMMIGRATI

Marocco	21.543
Albania	13.898
Tunisia	9.933
Cina	7.871
Ghana	6.766
India	6.410
Romania	5.719
Pakistan	5.674
Ucraina	5.126
Moldova	4.588

1° PARMA 22,44% 5° MODENA 11,44% 6° REGGIO EMILIA 11,43%

Pr, RE, Mo sono tra le prime 10 provincie in Italia per alto numero di stranieri

Un nuovo welfare

La crescente immigrazione, la forte presenza di vecchi e grandi anziani, l'aumento della popolazione in età scolare e la riduzione del numero dei componenti familiari modificano sostanzialmente il quadro dei bisogni, comportando una complessiva ridefinizione del sistema dei servizi per le persone e le famiglie. Il valore della spesa sociale pro-capite già registra il primato regionale di Reggio Emilia, Parma e Modena. Anziani, bambini, giovani migranti e nomadi non hanno solo beneficiato, ma anche co-prodotto un eccellente sistema di servizi, facendosi protagonisti dei cambiamenti e mostrando che coesione sociale e sviluppo economico possono alimentarsi reciprocamente. Gli asili famosi in tutto il mondo, le case protette, le iniziative di accoglienza per stranieri, i campi per i sinti, le esperienze di micronidi per la montagna sono opera congiunta di una cultura solidaristica degli enti pubblici, dei soggetti privati, dell'associazionismo e del volontariato, delle realtà di auto-aiuto e delle famiglie.

Alla diffusione e articolazione dei servizi di base, condizioni fondamentali per la qualità della vita, si aggiungono prestazioni avanzate come quelle fornite dal centro tumori. Sono dunque delineati i caratteri di un nuovo *welfare* caratterizzato da esperienza, competenza e intraprendenza, da sviluppare con forme diversificate di sussidiarietà orizzontale: patti di cittadinanza, patti di quartiere, accreditamento del privato sociale e del privato-privato...

Centri sociali

anziani come "attori di inclusione" ...



... soggetti attivi ... registi di iniziative

persone

come

risorse

Reggio Children

bambini come potenziale sociale ...



... soggetti attivi del welfare

giovani immigrati come mediatori culturali ...

Mondi



Insieme

... coprotagonisti e cogestori ... attori di integrazione

Modena, terra di motori

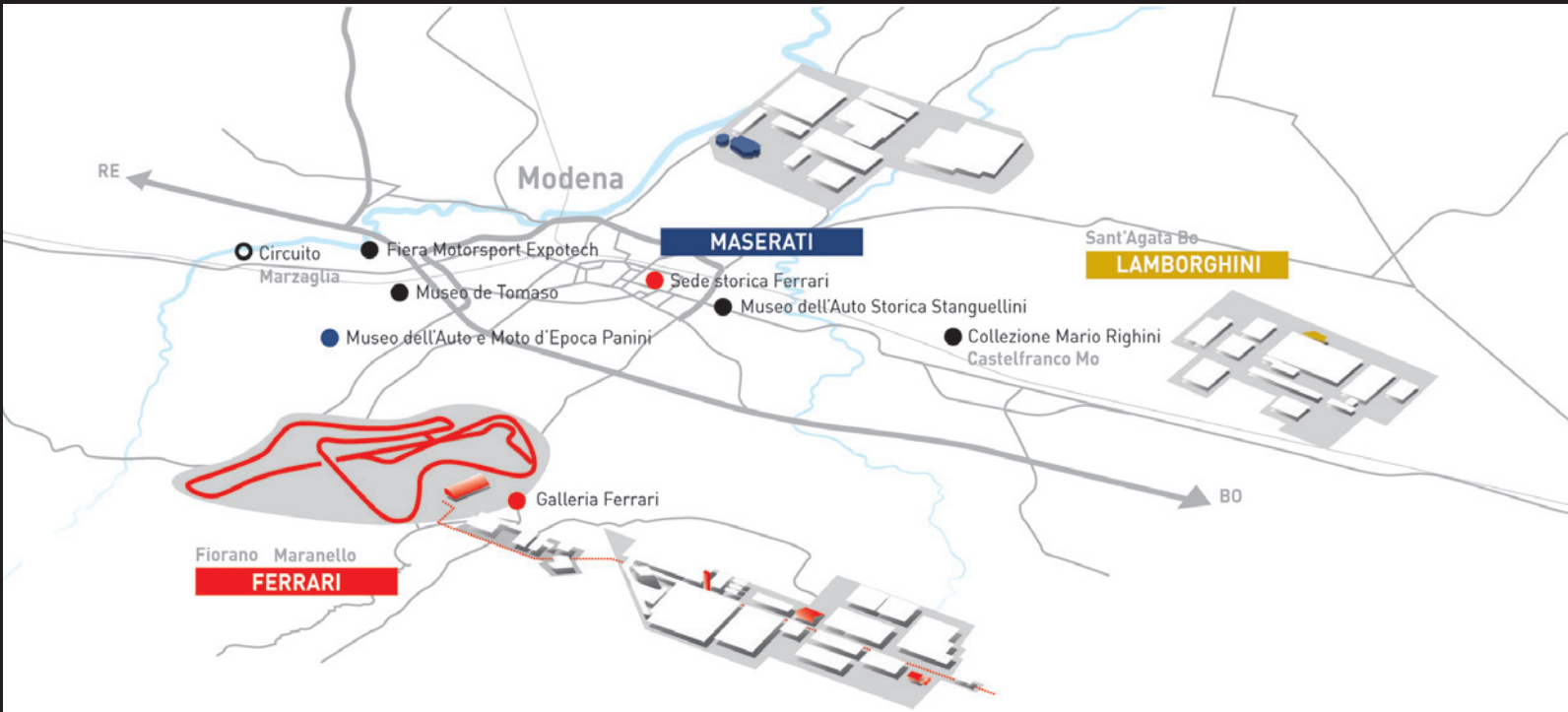
Modena è tra i territori economicamente più sviluppati: la provincia è al quinto posto in Italia, dopo Milano, Bolzano, Bologna e Firenze, secondo l'indicatore "prodotto interno per abitante".

Questa forza si esplica in una varietà produttiva di eccellenza: ceramica (Sassuolo e Fiorano), tessile (Carpi e Novi di Modena), bio-medicale (Mirandola e bassa pianura), agroalimentare (Castelvetro), meccanica (Modena e comuni di cintura). Il settore meccanico raccoglie il 21% degli addetti nella provincia.

La produzione e commercializzazione di veicoli a motore costituisce una nicchia specializzata e di élite che a Modena ha marchi simbolo del made in Italy, capaci di attrarre molti appassionati per visitare a Maranello la Galleria Ferrari, aperta nel 1990, e il campus con architetture di prestigio come la Galleria del vento o la catena di montaggio, oppure di portare i proprietari e collezionisti di

fuoriserie a Fiorano Modenese per un collaudo in pista. Sono invece occasione di acquisto gli showroom di Lamborghini a Sant'Agata Bolognese e di Maserati a Modena. In questo territorio la produzione (di auto e componenti) si fonde con ricerca e sperimentazione: dal design ai prototipi di veicoli eco-compatibili, elettrici e ad idrogeno; dai software per la simulazione aerodinamica alle fusioni in leghe leggere.

Modena spicca in una regione tecnologicamente all'avanguardia nel motorismo, con marchi che ne hanno segnato la storia (Ferrari, Ducati, Lamborghini, Maserati, De Tomaso, Dallara, Malaguti, Morini): in Emilia-Romagna infatti si contano oltre 188 team sportivi – tra club e scuderie –, 12 collezioni private d'auto e moto aperte al pubblico (sulle circa 40 esistenti), 3 autodromi e altri circuiti.



Ferrovie per le merci

Il trasporto ferroviario delle merci è una necessità strategica per realizzare un sistema intermodale interregionale e per ridurre il carico inquinante causato dal trasporto su gomma. Condizione per muovere anche verso una bonifica in senso ecologico degli insediamenti industriali.

Gli scali merci del modenese (Dinazzano, Guastalla e Marzaglia in via di completamento) e quello di Castelguelfo, a 5 km dall'Interporto di Parma Fontevivo, possono essere messi in rete attraverso l'ammodernamento e il completamento di tratte ferroviarie nazionali (Rete Ferroviaria Italiana) e regionali (Ferrovie Emilia-Romagna). Questo sistema logistico e infrastrutturale, imperniato nella "città-territorio emiliana", può rafforzarsi e intercettare reti più lunghe se si completano i collegamenti ferroviari diretti della Cispadana (Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna) e della TiBre (La Spezia-Parma-Suzzara-Mantova-Verona), i quali raggiungono i porti di Ravenna, La Spezia, Livorno e il terminal logistico "Quadrante Europa" di Verona.

Pur con i limiti delle infrastrutture esistenti, attraverso lo scalo merci intermodale di Dinazzano e il porto di Ravenna è già stato sperimentato con successo il trasporto nel distretto delle ceramiche di materiali argillosi provenienti dall'Oriente e quello di prodotti finiti dal distretto verso 180 paesi nel mondo.

Ferrovia per Modena



Sassuolo

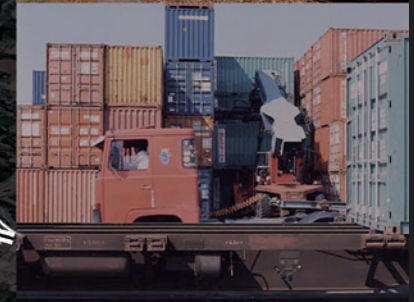
Dinazzano

Fiume Secchia

Scalo merci di Dinazzano

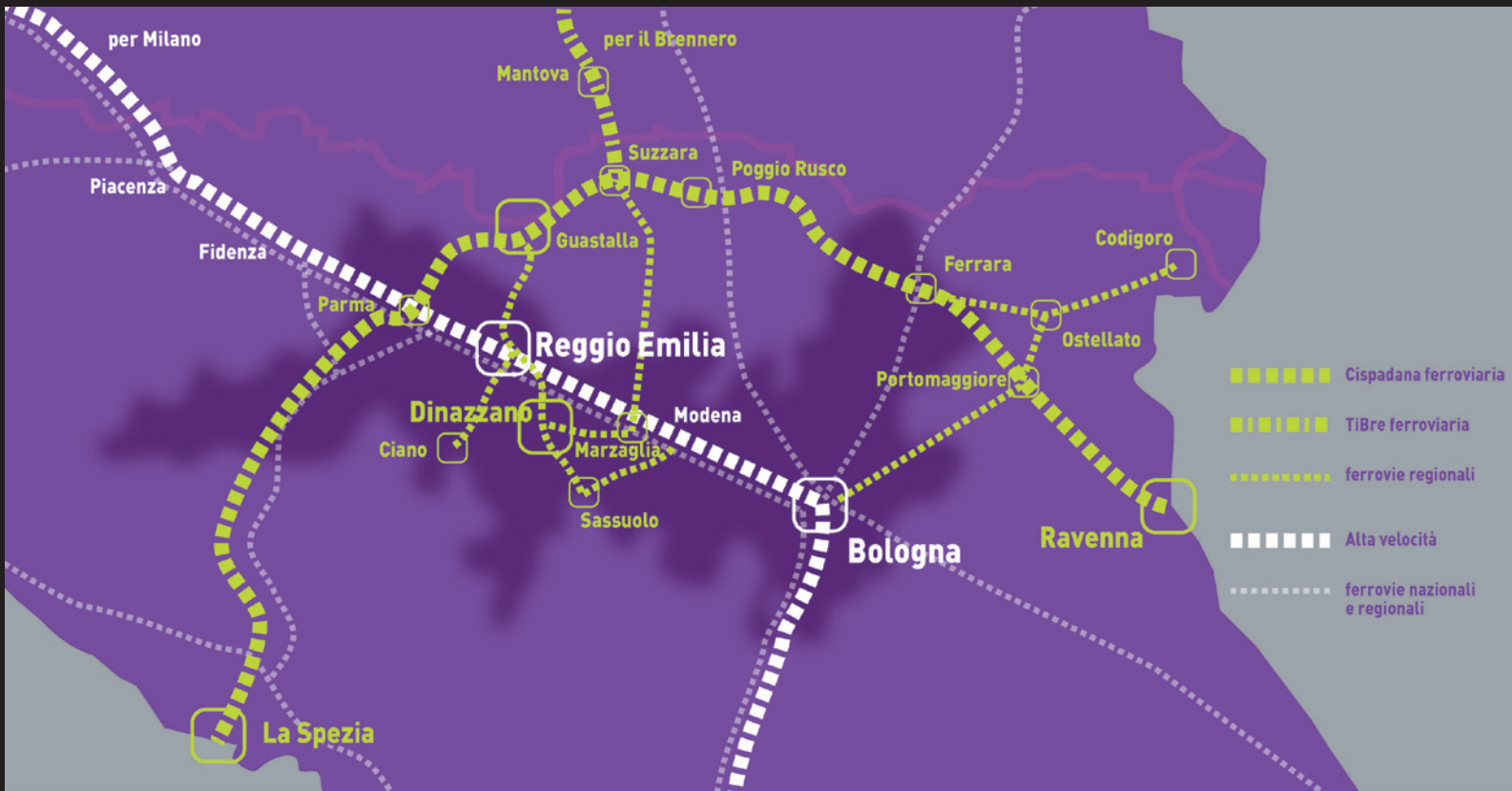
- 722.949 mq superficie territoriale
- 0,25 mq/mq indice di utilizzazione territoriale
- 220.000 mq ampliamento previsto
- 2 milioni di ton/anno di movimentazione
- 8 milioni di ton/anno capacità obiettivo

Ferrovia per Reggio Emilia



Prospettiva ferroviaria

L'attivazione dell'Alta Velocità ferroviaria per i passeggeri, agendo sui tempi di percorrenza, accorcia le distanze e cambia le gerarchie territoriali a scala europea, collocando in posizione di primazia internazionale la parte centrale del territorio emiliano. Analogamente, il riordino e la connessione delle piattaforme logistiche intermodali, in particolare tra Dinazzano e Marzaglia, insieme ai completamenti delle tratte ferroviarie Tirreno-Brennero e Cispadana offrono per le merci dei distretti una connessione diretta verso il nord e l'Europa continentale via terra (Milano e il Brennero soprattutto) e verso l'Europa orientale e l'America via mare (porto di Ravenna sull'Adriatico e porto di La Spezia sul Tirreno), confermando il ruolo dell'Emilia-Romagna come regione trasversale.



Distanze delle principali città europee

4,5 milioni di tonnellate/anno gestiti via ferrovia nel 2009

10 milioni di tonnellate/anno potenziali gestibili via ferrovia

17 milioni di tonnellate/anno potenziale di capacità complessiva del sistema di piattaforme nelle provincie di Modena e Reggio



Flussi ferroviari del distretto ceramico

Fonti:
Regione Emilia-Romagna, Prit 2010-2020, Quadro Conoscitivo, Novembre 2009

Visione trasversale 3: città multipolare romagnola

La pianura romagnola è caratterizzata dalla presenza di medie e piccole città (Ravenna, Lugo, Imola, Faenza, Forlì, Cesena e Rimini) costituenti nell'insieme uno storico territorio policentrico che si addensa sulla costa e lungo la via Emilia, intessendo relazioni molteplici con i centri collinari e l'interno. L'economia di questo territorio è molto articolata.

Risale al Progetto '80 la prima individuazione di un'area metropolitana adriatica che prendeva forma su un'economia di cui si riconosceva lo statuto anomalo, già "postmoderna". Considerando i segni del paesaggio naturale, essa si allunga oggi da Cattolica a Ravenna dove il canale di Candiano marca la discontinuità. In un secolo e mezzo il turismo costiero romagnolo è diventato un'economia integrata che si dispiega in reti multilivello, dove convivono locale e globale. Rimini, "storica porta sul mondo della pianura padana", ne è il fulcro. Le pratiche del *loisir* vedono la sua costa ai vertici di un quadrilatero che unisce Venezia, Gardaland e Bologna in un "distretto del piacere". I flussi sostenuti da autostrada e ferrovia allungano la scia da Milano a Bari e quelli che fanno capo all'aeroporto di Rimini la inseriscono nelle reti europee, in particolare quelle aperte verso l'est.

Al carattere forte di Rimini fa da contraltare quello di Ravenna, città segreta, attestata alla fine del lungo canale che porta il mare nel suo ventre. Attraverso il porto Ravenna intercetta i

Corridoi plurimodali europei V e VIII, creando le basi per l'“allungamento” dei distretti emiliani e romagnoli e per i traffici marittimi tra le due sponde dell'Adriatico, con i paesi del Medio ed Estremo Oriente, con le Americhe. Il progressivo ampliamento delle attività portuali (da porto industriale ad *hub* commerciale) conferma il ruolo di Ravenna come interfaccia fra le reti di terra e di mare. Ravenna, “città del metano” e della grande industria di stato, distretto chimico di imprese multinazionali, si riconverte alla produzione e alla ricerca di biocombustibili, alla chimica per l'ambiente, alla sperimentazione dell'idrogeno come combustibile per terra, mare e aria. L'intera Romagna, di pianura e di prima collina, fa della filiera agroalimentare un settore post-moderno di produzione, trasformazione industriale e distribuzione (ortofrutta, vite e frutta), perno commerciale-logistico di un più vasto sistema europeo. Il turismo essenzialmente balneare dei lidi ravennati si articola in nuovi segmenti legati alle città d'arte (Ravenna e Faenza), al termalismo, all'ambiente collinare e deltizio.

Aeroporto di Forlì, autoporto di Cesena e scalo merci ferroviario di Forlimpopoli (Villa Selva) concorrono, assieme al porto di Ravenna, al terminal intermodale di Lugo e al nodo d'interscambio faentino, a formare una delle piattaforme che costituiscono il macro-sistema Medio Adriatico, individuato dal progetto “Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi-Azione” del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come ambito di programmazione e progettazione integrata. I corsi d'acqua che hanno scavato numerose valli, le eccezionalità geologiche (Vena del Gesso, Spungone) e i percorsi storici (quello romano, la traversa di Romagna, la via dello zolfo) che hanno costruito paesaggi, architetture ed economie definiscono la partitura stretta della struttura ambientale e insediativa caratteristica della Romagna meridionale. Le relazioni tra alcuni dei molti centri di interesse collocati lungo la costa e la via Emilia, da un lato, in collina e in montagna, dall'altro, individuano dei sub-sistemi che articolano le reti corte della Romagna centrale: quello di Cesenatico, Savignano, Gatteo, Gambettola; quello di Forlì, For-

limpopoli, Cesena, Bertinoro e Meldola; le valli Montone, Rabbi e Bidente; le valli del Savio e dell'Uso Rubicone. Si tratta, nell'insieme, di una realtà territoriale assai composita, dove le espressioni dell'economia postmoderna qualificano un'economia fortemente ancorata alle risorse ambientali e di tradizione, che evolve grazie alle tecnologie applicate e per i processi di informatizzazione e formazione.

Le difficoltà rilevate alla fine degli anni Settanta, quando i fenomeni di crisi ambientale emergevano già in tutta la loro portata e il turismo costiero di massa mostrava segni di cedimento, hanno trovato sbocco in un processo originale che ha combinato la creatività degli operatori economici con le differenti chance del territorio. La relativizzazione della risorsa mare con la mobilitazione di tutte le altre risorse presenti nell'area riassume gli esiti del lavoro per adeguarsi alle mutate condizioni di mercato e ambientali. La nuova frontiera è una qualificazione volta alla "rirealizzazione" del paesaggio artificiale che si è costruito, al riconoscimento di un particolare paesaggio contemporaneo. Il paniere delle proposte regionali, che muovono da un'idea di paesaggio ancorata alla memoria e alla salvaguardia della natura, suggerisce un progetto trasversale che può applicarsi alla sequenza dei "tagli territoriali" che intercettano economie diverse e diversi modi di abitare, sia delle popolazioni stanziali sia di quelle in movimento.



serbatoi e corridoi ambientali

spazi naturali più o meno ampi e integri si insinuano fra porzioni diversamente urbanizzate, costruendo un sistema che si carica di valore strutturante e strategico



paesaggi produttivi / agricoli / culturali

paesaggi con diverse caratteristiche specificano le valenze territoriali e sono rilevanti in una prospettiva di sviluppo regionale. Talvolta sono trasversali rispetto alle continuità insediative



infrastrutture strategiche
collegamenti internazionali e nazionali, interregionali e regionali, ma anche di carattere locale e specializzato, costituiscono un'articolata armatura infrastrutturale



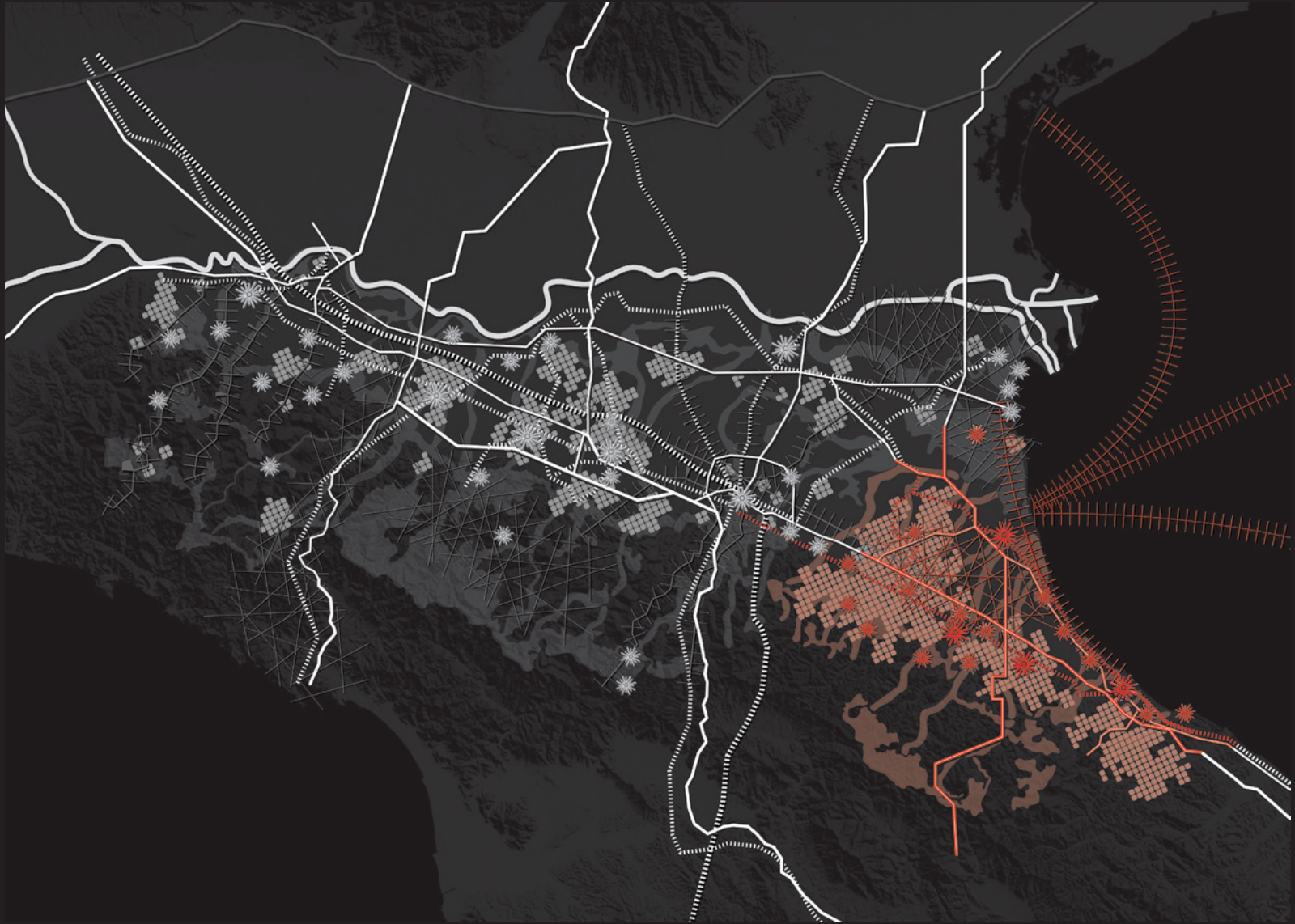
punti focali

vi sono luoghi che agiscono da recapiti per i servizi che erogano e/o per rarità, prestigio, eccellenza, o sono nodi di intersezione o di confluenza per usi particolari



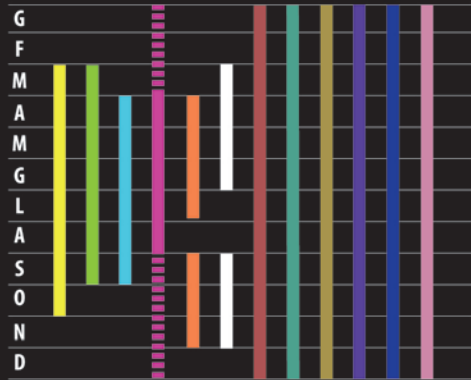
reti

flussi di persone, merci e informazioni, network spaziali e funzionali fra centri, insediamenti, valli e capoluoghi, a maglie strette e larghe, si proiettano su distanze diverse



Stagioni: abitare la costa

I centri della “città romagnola” vengono diversamente abitati durante l’anno dalle popolazioni temporanee e locali, con alcune polarizzazioni che distinguono l’alta stagione dalla bassa. Tuttavia, le pratiche d’uso annuali interessano anche i centri costieri con densità e mix variabili che non ricalcano più in maniera lineare i tempi della bella stagione, grazie all’articolazione delle attività insediate lungo costa (fiere, congressi, eventi, sport e divertimento notturno), all’accessibilità e alla valorizzazione di entroterra e collina.



Lidi di Comacchio

Marina Romea

Marina di Ravenna

Lido Adriano

Lido di Classe

Milano Marittima

Cervia

Cesenatico

Gatteo

Bellarina - Igea Marina

Rimini

Riccione

Misano Adriatico

Cattolica

Pesaro

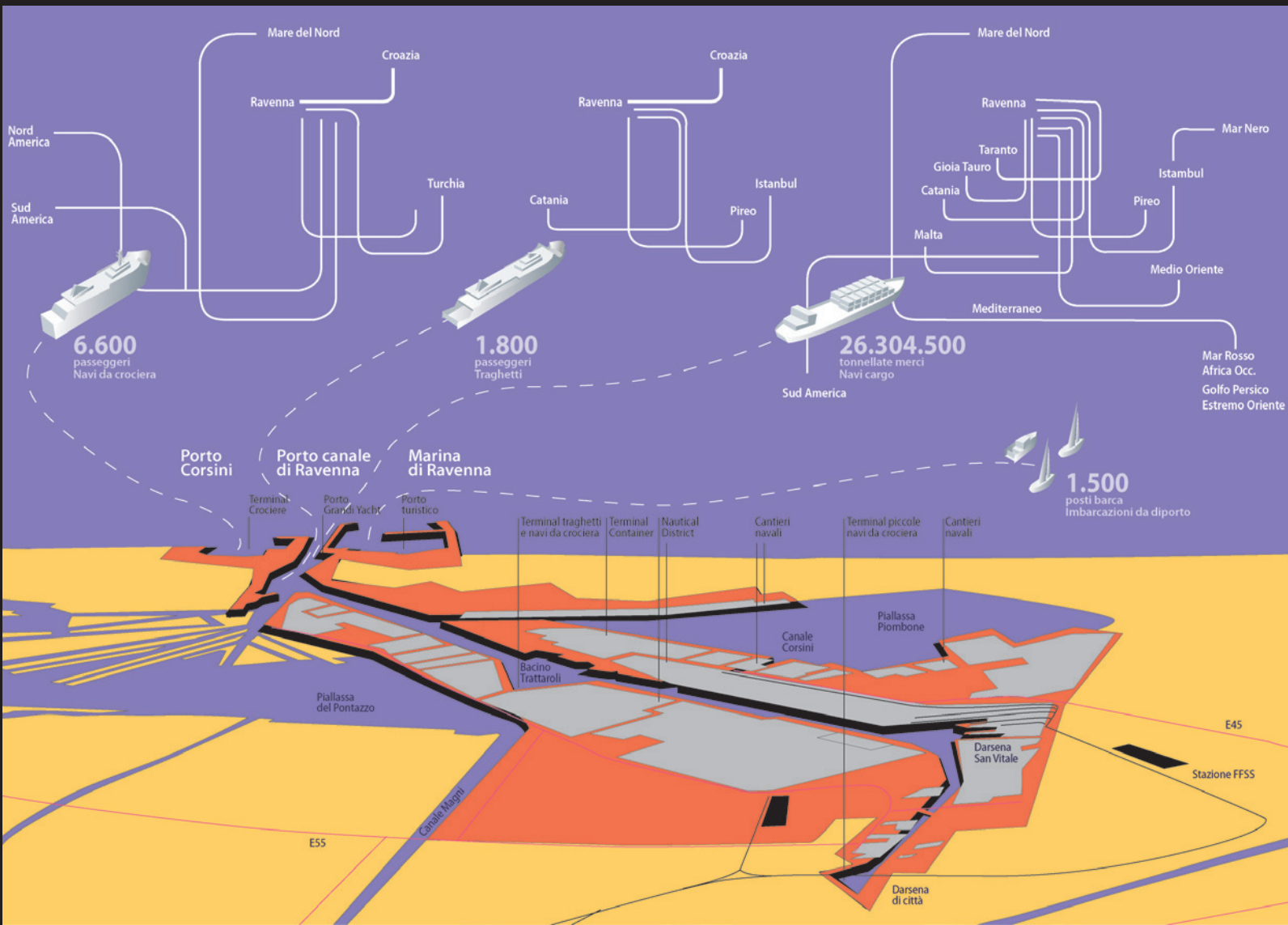
Ravenna, *hub* portuale

Di antica fondazione, cresciuto con la capitale bizantina, trainato nel Novecento dalla grande industria di stato petrolchimica ed energetica, quello di Ravenna è oggi tra i grandi porti italiani, coinvolto nella trasformazione delle attività pesanti (industria petrolifera, metallurgica, cantieristica e commerci) e nel rafforzamento di quelle leggere legate al turismo.

I porti del Mediterraneo stanno diventando tappe nelle rotte commerciali europee con l'Estremo Oriente e la costa orientale degli Stati Uniti, in concorrenza con quelli del Mare del Nord. Una politica comune di regioni e stati rivieraschi dell'Alto Adriatico (oltre a Ravenna, Venezia, Trieste, Chioggia, Porto Levante, Porto Nogaro, Monfalcone, Trieste, Koper, Rieka) è tesa a inserire nei circuiti anche i porti di questo mare. Ravenna, con l'avvio degli interventi strutturali previsti da decenni, attiva così nuove linee di feederaggio con Gioia Tauro e Taranto che si aggiungono a quelle con il porto di Catania. Si tratta di traffico container, container su ruote (ro-ro) e trailer (traffico non accompagnato). Negli ultimi dieci anni il traffico è cresciuto a un tasso pari al 3,6% medio annuo. Nel 2006 Ravenna ha movimentato più di 26 milioni di tonnellate (collocandosi al secondo posto nel comparto delle rinfuse solide e confermandosi il principale porto italiano nella movimentazione di cereali, fertilizzanti, sfarinati e materie prime per l'industria

ceramica) e nello stesso periodo sono attraccate più di 4.000 navi. La movimentazione riguarda merci con basso contenuto tecnologico, prodotti dell'entroterra e del distretto ceramico; per il 58% si svolge nei terminal commerciali, per il 32% in quelli industriali e per il 10% nei depositi costieri.

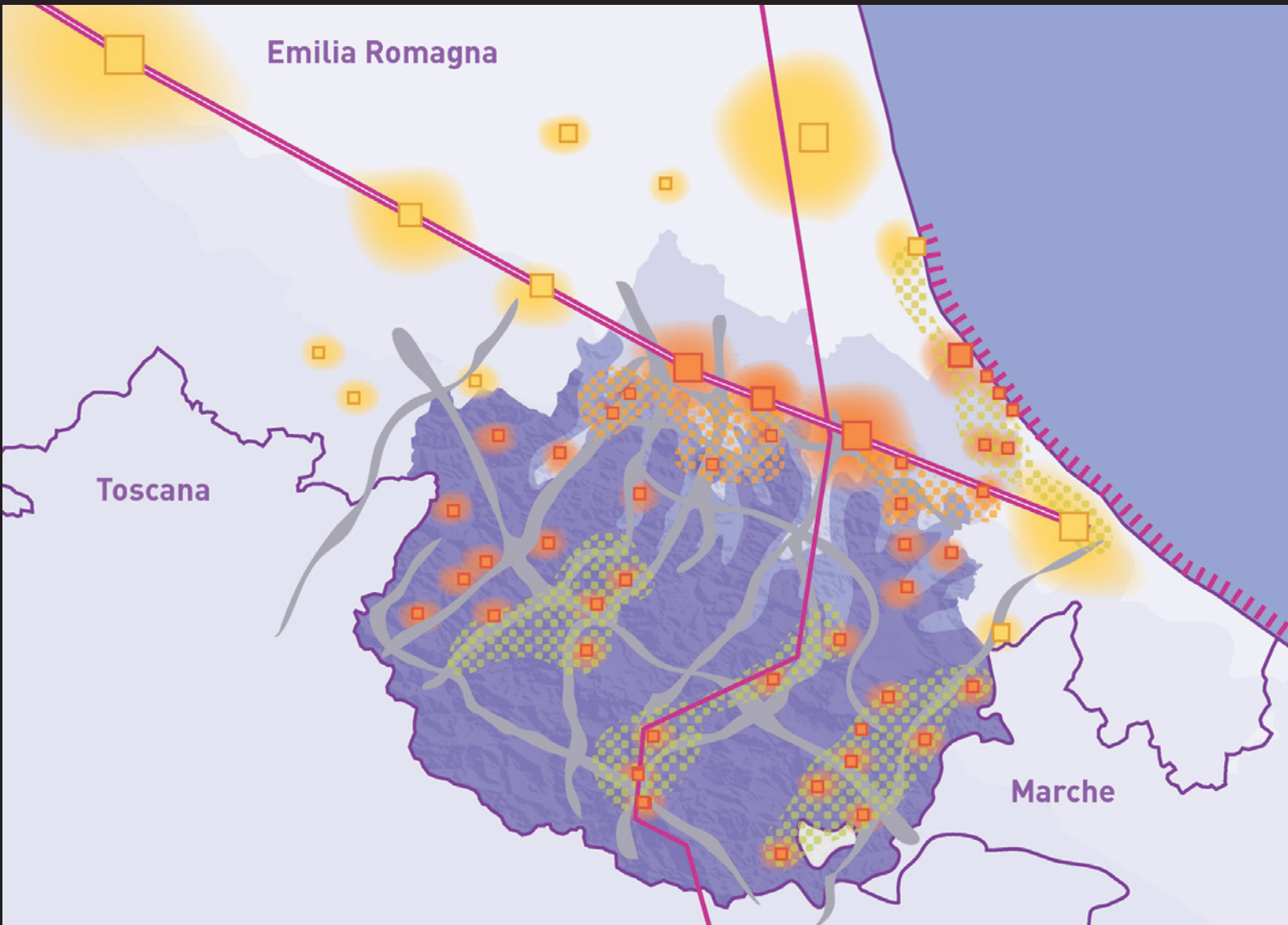
Al turismo sono legati la traghettiistica (verso Croazia e Grecia, Turchia e area balcanica) e la crocieristica (è del 2002 una prima presenza di Costa Crociere, principale operatore europeo, seguito da numerosi altri armatori, con terminal a Porto Corsini). La realizzazione di un sistema integrato per la nautica da diporto, con sbocco finale sul porto canale di Ravenna, è in corso nell'area dismessa da un impianto petrolchimico di circa 72 ettari. Nel triangolo romagnolo (Ravenna, Forlì e Cesena) è così presente l'intera filiera produttiva per la nautica da diporto (progettazione, produzione in cantiere e sub-fornitura, consegna e post vendita dell'imbarcazione) con il supporto di centri per la ricerca applicata, la formazione professionale e universitaria. L'importanza si misura considerando che l'Emilia-Romagna è al secondo posto in Italia per numero di addetti nel settore nautico e al quarto posto per numero di imprese e che l'Italia è leader mondiale nella costruzione di superyacht e dispone di cantieri primi per numero di scafi in realizzazione.



Multipolarità

Un cuneo multiverso è l'immagine fisica di questa parte della regione che "entra" attraverso l'Appennino nell'Italia centrale. Essa si definisce per il concorso di caratteri diversi, nessuno prevalente, ma nell'insieme fattori di stabilità e benessere. I molti centri di interesse individuano dei sub-sistemi lungo la costa, la via Emilia, in collina e in montagna. La strada E45-E55, che taglia longitudinalmente questo territorio, lo raccorda con i Corridoi europei I e V.

Questa posizione interclusa ne decreta l'appartenenza a sistemi regionali e sovra regionali (la Romagna e la via Emilia), ma anche nazionali ed europei (la città Adriatica e le direttrici europee nord-sud).



Emilia Romagna

Toscana

Marche

Forlì-Cesena, un agroalimentare postmoderno

Il settore agroalimentare traina l'economia della pianura e delle pendici collinari, stabilendo relazioni sinergiche con i turismi. Frutteti (con l'eccellenza del pesco a Cesena), vigneti, orti e cereali sono i prodotti caratteristici che, assieme agli allevamenti avicoli, originano una filiera che conta migliaia di aziende impegnate nella prima trasformazione (frigoconservazione, cantine, mangimifici), nel trasporto e nella commercializzazione, supportate da un sistema logistico (scalo merci ferroviario di Forlì e autoporto di Cesena, ma anche canale emiliano-romagnolo e acquedotto di Romagna), di scambio (fiera agricola, expo Macfrut, mercato ortofrutticolo) e di formazione superiore (Facoltà di Agraria a Cesena e di Veterinaria a Cesenatico). Piccole aziende che si caratterizzano per produzioni di qualità, aziende agricole che col marchio di origine controllata aggiungono al prodotto il valore del *brand* territoriale, grandi aziende che incorporano saperi e tecnologie moderne sono gli avamposti di un'economia agricola che non può più dirsi tradizionale, ma che a tutti gli effetti si inserisce nei circuiti dell'economia terziarizzata e globale. Questa eccellenza del forlivese e del cesenate si estende alle città romagnole della costa adriatica, con sinergie di scala rispetto a produzione e distribuzione.

Tra le **prime 10 imprese** industriali della Provincia **8** appartengono alla **filiera alimentare**, di cui ben **5** sono **cooperative**.

All'ottobre 2000 si contano, nella Provincia, **14.968 aziende agricole**.

Complessivamente sono presenti **130 cooperative agricole** equamente distribuite nei due comprensori di Forlì e Cesena.

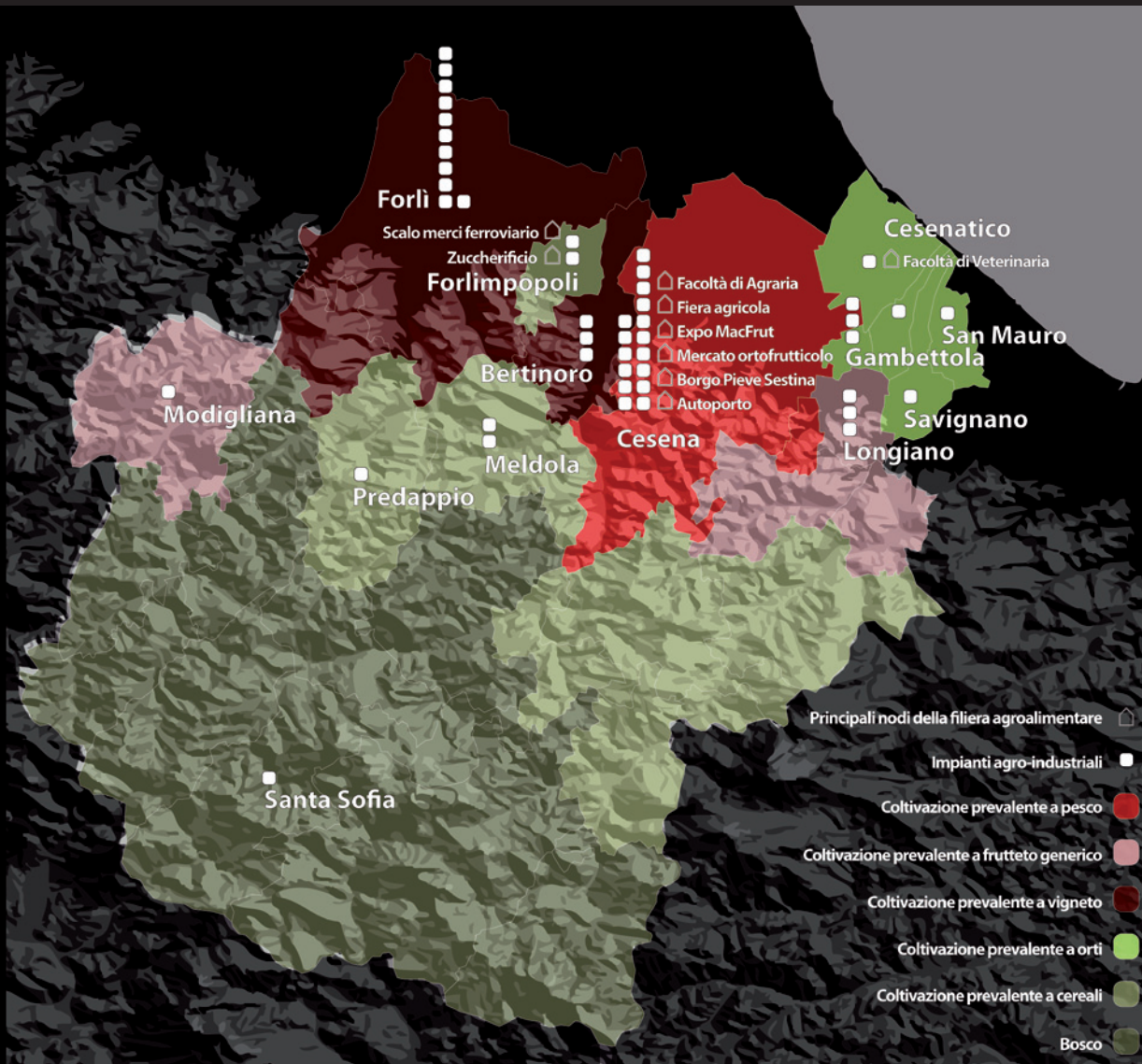
(FONTE: Provincia di Forlì-Cesena, PTCP, Volume C Sistema territoriale II, 2005-06, p. 27)

Nella provincia si contano complessivamente **277 impianti agroalimentari**

frigoconservazione **105**
cantine **71**
mangimifici **21**
stoccaggio cereali **20**
macelli **19**
molini di macinazione **15**
salumifici **12**

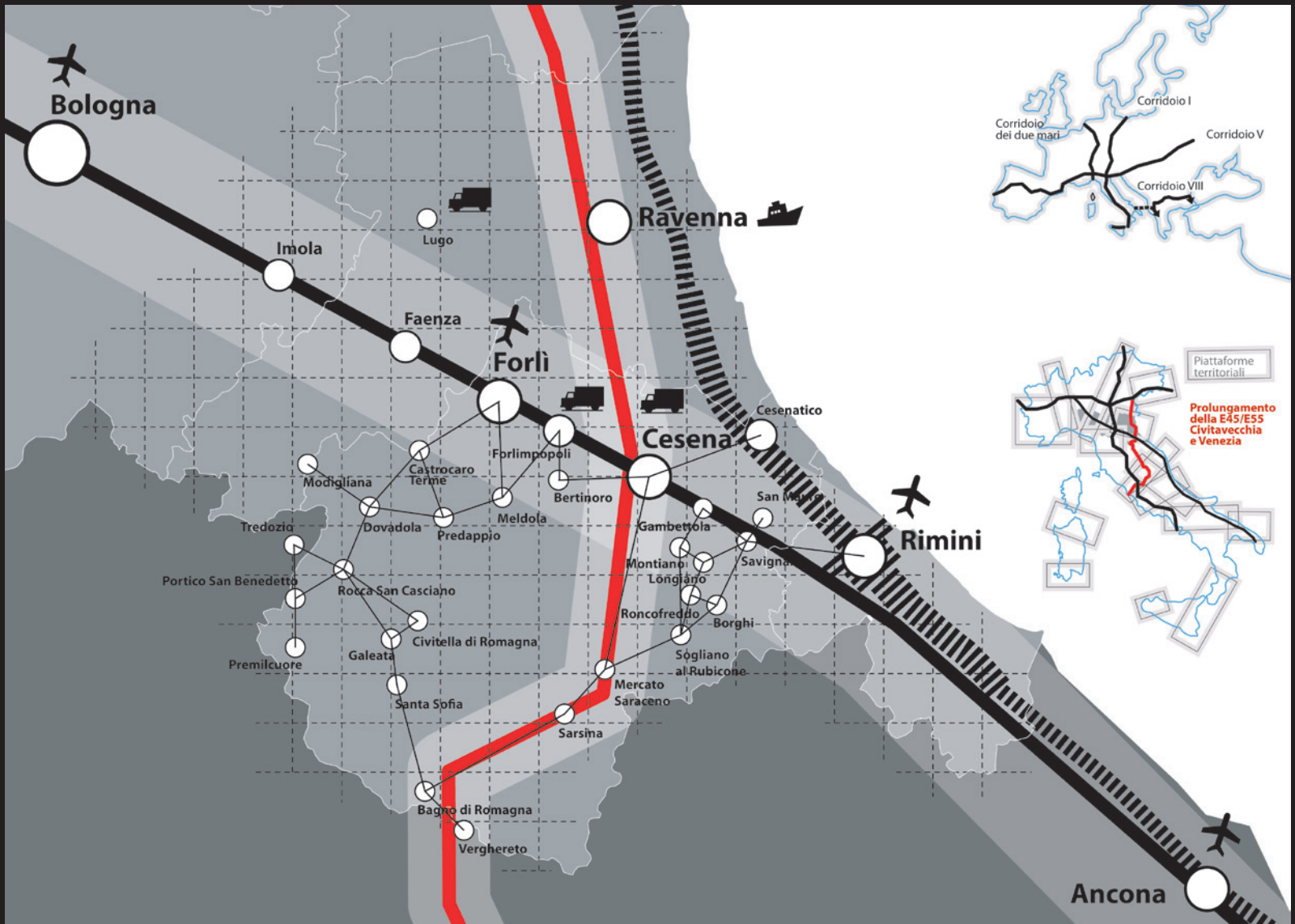
Gli impianti agroalimentari si distribuiscono prevalentemente nei comuni di

Cesena **81**
Forlì **55** di cui **28** cantine
Gambettola **17** di cui **14** impianti di frigoconservazione ortofrutticola
Longiano **17**
Bertinoro **16** di cui **13** cantine



Intercettare le reti lunghe

Le aperture della “città multipolare romagnola” verso reti nazionali e internazionali si realizzano attraverso la via Emilia e l’autostrada A1, infrastrutture “generatrici” dell’insediamento padano; la E45-E55, cui è affidato l’innesto nei Corridoi europei I e V; il porto di Ravenna, caposaldo adriatico delle autostrade del mare; gli aeroporti di Rimini e Forlì.

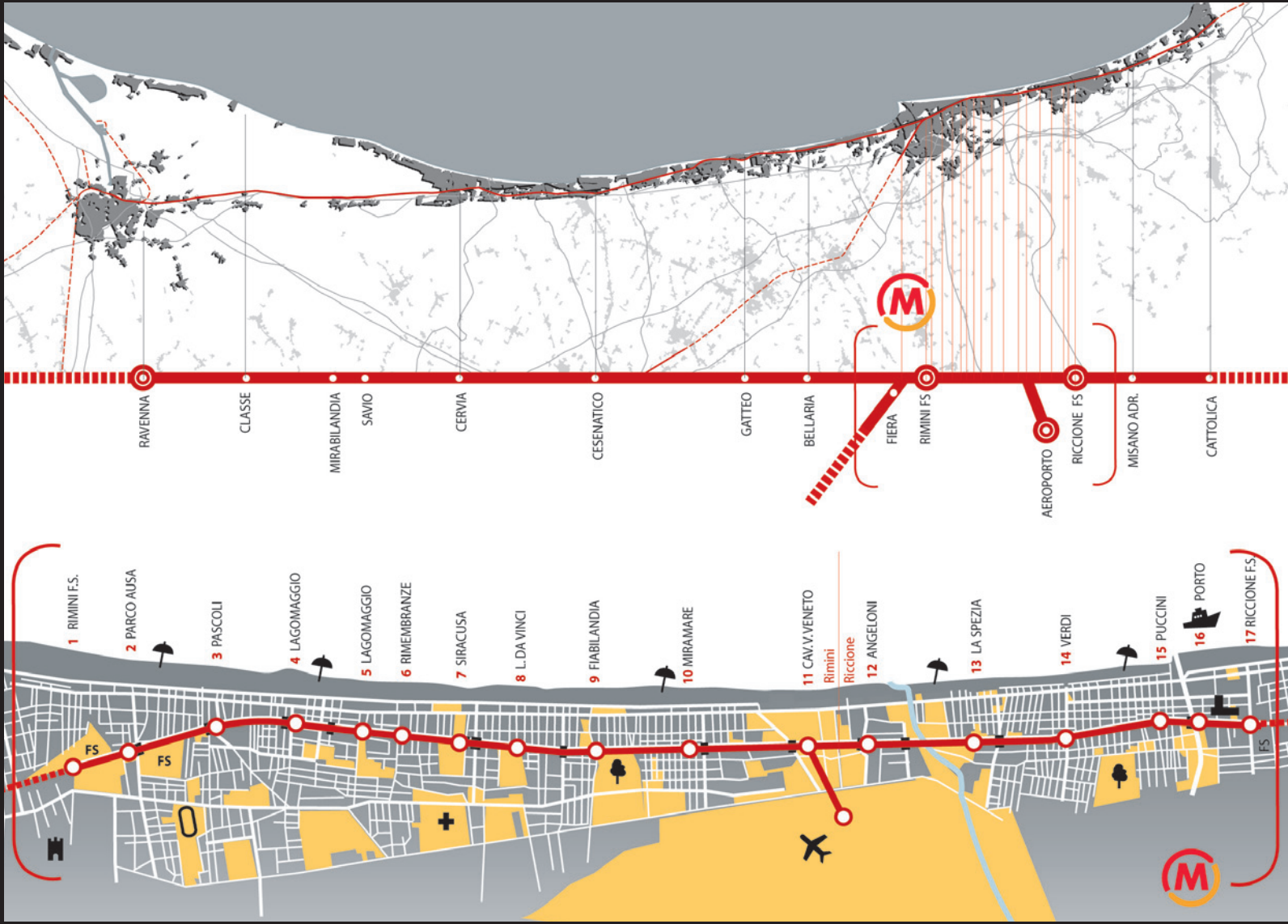


Sostenere le relazioni metropolitane

La conurbazione che caratterizza uno dei più rilevanti bacini turistici europei ha caratteri metropolitani: sistema insediativo pressoché saturo, intense relazioni durante l'intero anno e con punte stagionali che provocano congestione. In particolare, la continua metamorfosi dei flussi sottopone a pressioni eccezionali il territorio degli 11 comuni che si affacciano sul mare, con una "sovrasaturazione" tra Rimini Nord e Cattolica nel periodo estivo e durante i week-end.

Un sistema di trasporto pubblico rapido, integrato (con la rete locale di auto-servizi da un lato, con la rete metropolitana, regionale e nazionale dall'altro) e multimodale (su ferro e gomma, vincolato e non) può consentire un'accessibilità diffusa della fascia costiera, allentando la pressione del traffico automobilistico e migliorando la qualità urbana e ambientale nell'area urbana che si sviluppa per 60 km tra Ravenna e Cattolica.

Alle differenze che contraddistinguono le diverse parti della metropoli e le pratiche d'uso che l'interessano fa riscontro una diversa caratterizzazione del sistema di trasporto progettato. La tratta Rimini-Riccione, con prolungamento fino a Cattolica, è servita da un sistema di trasporto urbano di media capacità su sede propria, a trazione elettrica e su gomma, di standard paragonabile a quello delle moderne metropolitane leggere, con alta frequenza di servizio, capacità elevata e fermate ravvicinate. La tratta Rimini-Ravenna è servita da un sistema di trasporto extraurbano su sede propria, anch'esso di media capacità, di standard paragonabile a quello delle moderne ferrovie urbane-suburbane. Esso prevede la valorizzazione dell'attuale linea ferroviaria attraverso la riqualificazione della sede, la soppressione di passaggi a livello, l'adeguamento delle fermate e l'istadamento dei treni merci nel nodo di Faenza.



Rimini, più dimensioni

L'immagine di Rimini è forte e articolata nello stesso tempo. Se quella più nota resta spostata sul versante turistico balneare, si va rafforzando quella culturale con un processo di valorizzazione di importanti monumenti storici e la promozione di iniziative. Il ponte di Tiberio, l'arco di Augusto e i resti della villa romana del chirurgo ne ricordano il ruolo di terminale della storica via Emilia; il castello e il tempio Malatestiano quello di sede della signoria (cui appartenevano anche alcuni comuni marchigiani recentemente entrati a far parte della provincia). L'opera di Federico Fellini ne ha rinverdito l'identità culturale nel mondo, l'azione delle comunità di recupero San Patrignano e Giovanni XXIII si sono imposte all'attenzione di tutto il paese. Rimini è anche sede di importanti industrie e la presenza di fiera, aeroporto, corsi di laurea

dell'Università di Bologna concorrono a catalizzare presenze, interessi e dinamiche di diversa natura.

Le forme dell'insediamento, cui corrispondono altrettanti paesaggi urbani, ben rappresentano le tante "anime" di questa città: un nucleo storico d'impianto romano che si prolunga in borghi marinari; una consistente presenza di edilizia economica e popolare che ha risposto ai massicci processi immigratori del secondo dopoguerra; una conurbazione lineare che ospita l'alta concentrazione di alberghi lungo la linea di costa; le cittadelle del divertimento e del commercio ampiamente disseminate; l'alto numero di residenze pregiate – nuove e ricavate dal recupero di casali – che risalgono le pendici collinari e si raccordano con gli antichi nuclei rurali.



Nucleo storico



Fiera



Edilizia economica popolare



Alberghi e villini



Luoghi della produzione



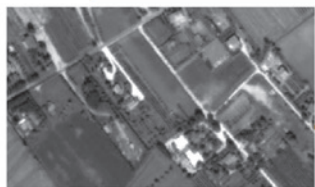
Cittadella del divertimento



Cittadella del commercio



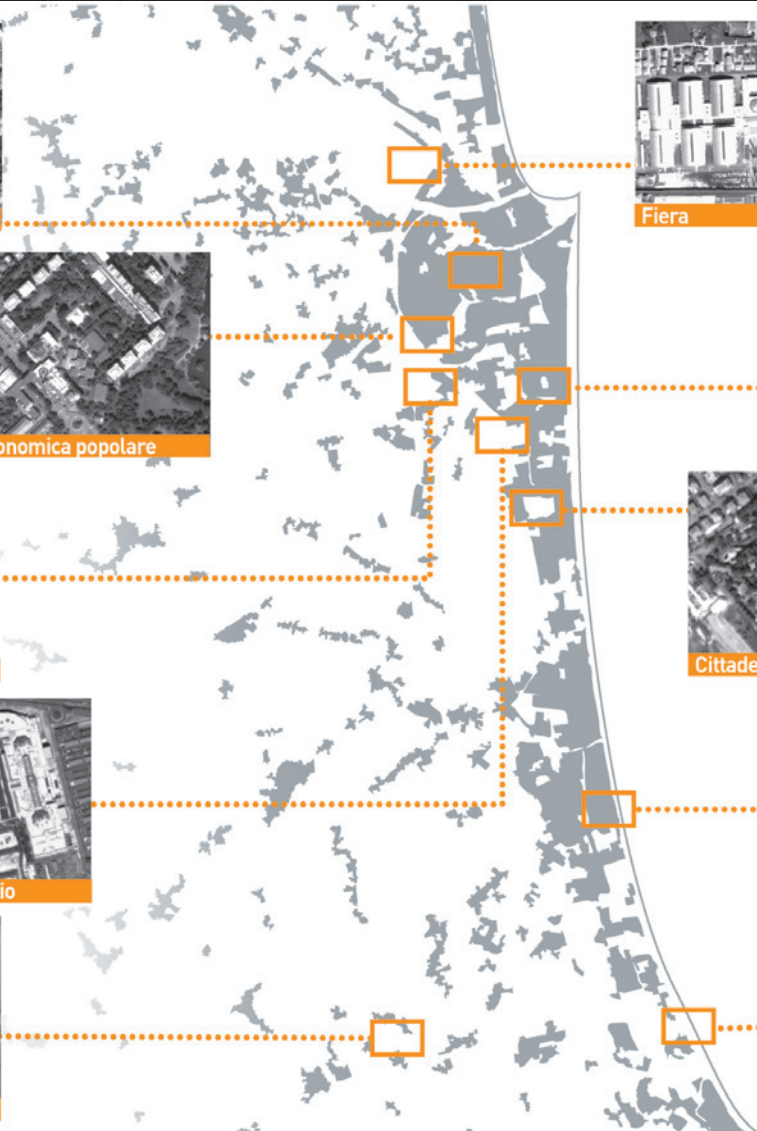
Stabilimenti balneari



Nuclei rurali

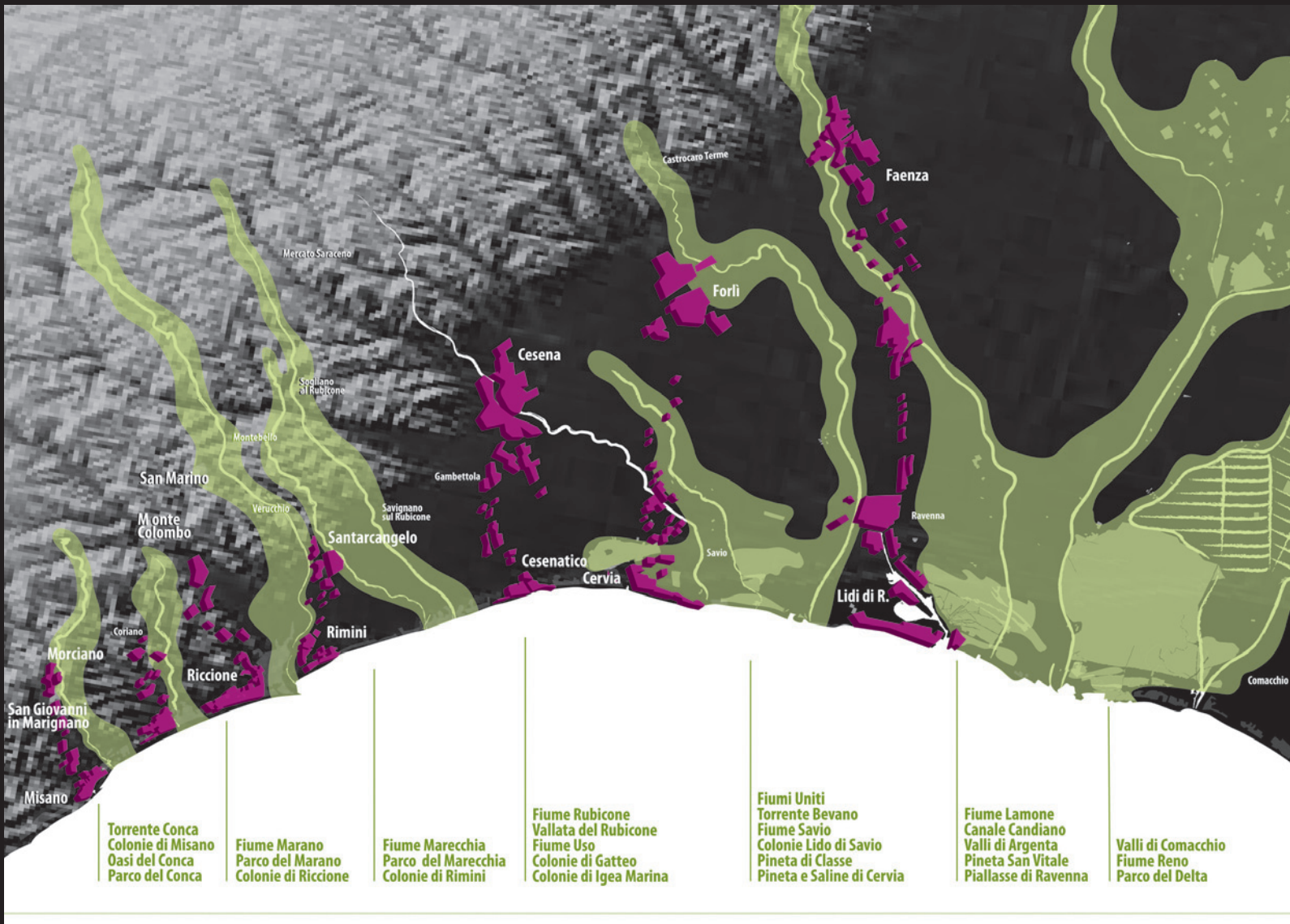


Colonie



Progettare la trasversalità

Un affondo esplicito nello spessore morfologico e funzionale di questo territorio può costituire un fertile contrappeso rispetto alla longitudinalità del turismo di fondazione. Visuali, itinerari, recapiti speciali in terra e in mare offrono salutarie soste (anche nel processo edificatorio), pause ambientali e spaesamenti culturali (riconoscimento di mondi diversi) tali da costruire o consolidare la coesistenza della quotidianità persistente con l'innovazione incessante. Il programma europeo Loto (Landscape Opportunities for Territorial Organization) è stato un'occasione per individuare nella provincia di Rimini azioni pilota volte a creare, con progetti di paesaggio, opportunità di organizzazione territoriale. Le azioni riguardano le foci dei fiumi, le spiagge delle colonie e i lungomare. Questa iniziativa si affianca ad altre condotte dalla Regione per la valorizzazione e tutela del paesaggio adriatico ("Riassetto territoriale delle aree periurbane della bassa Valmarecchia", "Percorso culturale e naturalistico nelle colline riminesi", "Gallerie del sottosuolo di Cattolica") e per la qualità della rete stradale ("Linee guida per la progettazione integrata delle strade nella collina romagnola").



Visione trasversale 4: città polarizzate di frontiera

Piacenza e Ferrara, città emiliane affacciate sul Po, condividono un'analoga condizione di frontiera che conferisce loro carattere di *gate*: rispetto al Nord-Ovest la prima, rispetto al Nord-Est la seconda.

Gate è la metafora scelta per sottolineare la specificità del territorio piacentino nell'Emilia-Romagna. *Gate* significa porta e cancello, ma anche "passo", ed è forse più interessante questa traduzione perché intercetta la storia lunga della città capoluogo e aiuta a coglierne diverse dimensioni territoriali. Se ci si chiede verso dove apre, quali reti intercetta, quali popolazioni interessa, ci si accorge che il territorio piacentino intrattiene relazioni, fisiche e non, sia con il sistema padano sia con il Nord-Ovest: «La nostra fortuna risiede nel trovarci all'incrocio della via Francigena e della via Romea, ma anche del Corridoio V che unisce Lisbona a Kiev».

Fino a poco più di un decennio fa a Piacenza arrivavano giovani da diverse regioni italiane per la visita militare, poi alcuni si fermavano per la leva e la carriera. Pellegrini e militari sono i primi abitanti temporanei di Piacenza, ma di quelli che quasi sempre non tornano. Una città che alcuni descrivono come un'ostrica, precisamente delimitata nel 1871 ma dalla figura ancora oggi compatta, si trova da sempre proiettata fuori dai confini provinciali, regionali e nazionali. Nel 2005 la Regione ha deliberato un Programma speciale d'area. Il ruolo della logistica è

un fulcro del Piano strategico della provincia, ma sulla sua rilevanza convergono anche altri strumenti di governo del territorio e le associazioni economiche. L'Istituto per i trasporti e la logistica e la costruzione dell'Agenzia logistica Piacenza sono conseguenti: "Piacenza città del ferro" è progetto bandiera per rafforzare il carattere intermodale dello scambio, spostandolo più a sud rispetto all'asse Torino-Novara-Milano-Verona-Padova. Su questo aspetto si concentra il "Progetto di territorio" promosso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Però "distretto" logistico e non solo "polo": il diverso termine proposto dal Patto per Piacenza sottolinea l'integrazione e la costruzione di un tessuto economico di rilievo nazionale ed europeo, nell'ottica dell'intermodalità, dell'informatizzazione, delle attività a maggiore valore aggiunto (ricerca, formazione, servizi avanzati alle imprese). Tra le proprietà strategiche di questo territorio, infatti, non vi è solo quella di offrire economie di localizzazione: geografia e storia offrono chance per un distretto logistico che includa e coltivi l'infrastruttura immateriale, quindi il servizio, l'utente, la qualità latamente intesa. *Gate* è anche Ferrara, sia rispetto alle acque – Po e mare – sia rispetto alle terre – emiliane e venete. Territorio a bassa densità abitativa e produttiva, chiaramente distinguibile rispetto a quello strutturato attorno alla via Emilia anche per le sue spiccate caratteristiche paesaggistiche, si è andato caratterizzando come cerniera tra l'area veneta, quella bolognese e la città adriatica, tre "mondi" molto diversi per storia, economia, società e forme insediative. In questa intersezione Ferrara ha progressivamente messo a fuoco il suo profilo singolare di terra-acqua e di *gate* culturale.

Le infrastrutture stradali previste sono volte a sostenere questo ruolo alle diverse scale: la Cispadana in direzione est-ovest (ponte tra l'area padana e le aree dell'Est europeo), l'autostrada E55 e la variante della strada statale 16 Adriatica in direzione nord-sud (la prima come raccordo con i Corridoi europei I e V e la seconda come legame con la città di costa). Alla realizzazione

dell'Idrovia, dalla Conca di Pontelagoscuro sino al mare, è affidata la mobilità sostenibile di merci e persone nel sistema padano veneto.

La conservazione dei caratteri originari del paesaggio, espressione di uno straordinario ecosistema e della dominazione estense del XIV e XVI secolo, sono valsi a Ferrara, città del Rinascimento, e al Delta del Po il riconoscimento da parte dell'Unesco di Patrimonio dell'Umanità con la tutela del 23% del territorio provinciale. Questo "mantello protettivo" favorisce una valorizzazione dolce delle ricchezze culturali, artistiche, naturalistiche ed enogastronomiche, configurando un'offerta turistica diversificata, destagionalizzata e multitarget. Contribuisce a connotare questo territorio come crocevia di flussi culturali, perché favoriti dalla qualità degli ambienti naturali e urbani. Il successo dell'Università, al terzo posto in Italia per attrattività di studenti (10% stranieri, oltre il 50% da fuori regione), si deve in parte a questo contesto, oltre che alla capacità di intrattenere stretti rapporti con il sistema delle imprese.

La ristrutturazione dei tradizionali settori economici si va allineando al nuovo profilo di questa parte della regione. Se da un lato le colture agricole intensive hanno saputo innovarsi coprendo l'intera filiera dell'agro industriale, dall'altro la produzione e i centri di ricerca e sviluppo tecnologico del petrolchimico diventano multinazionali e il maggior centro mondiale nel settore dei polimeri si è localizzato nell'area produttiva ecologicamente attrezzata di San Giovanni in Ostellato.



serbatoi e corridoi ambientali

spazi naturali più o meno ampi e integri si insinuano fra porzioni diversamente urbanizzate, costruendo un sistema che si carica di valore strutturante e strategico



paesaggi produttivi / agricoli / culturali

con diverse caratteristiche specificano le valenze territoriali e sono rilevanti in una prospettiva di sviluppo regionale. Talvolta sono trasversali rispetto alle continuità insediative



infrastrutture strategiche
collegamenti internazionali e nazionali, interregionali e regionali, ma anche di carattere locale e specializzato, costituiscono un'articolata armatura infrastrutturale



punti focali

vi sono luoghi che agiscono da recapiti per i servizi che erogano e/o per rarità, prestigio, eccellenza, o sono nodi di intersezione o di confluenza per usi particolari



reti

flussi di persone, merci e informazioni, network spaziali e funzionali fra centri, insediamenti, valli e capoluoghi, a maglie strette e larghe, si proiettano su distanze diverse



Piacenza, polo energetico

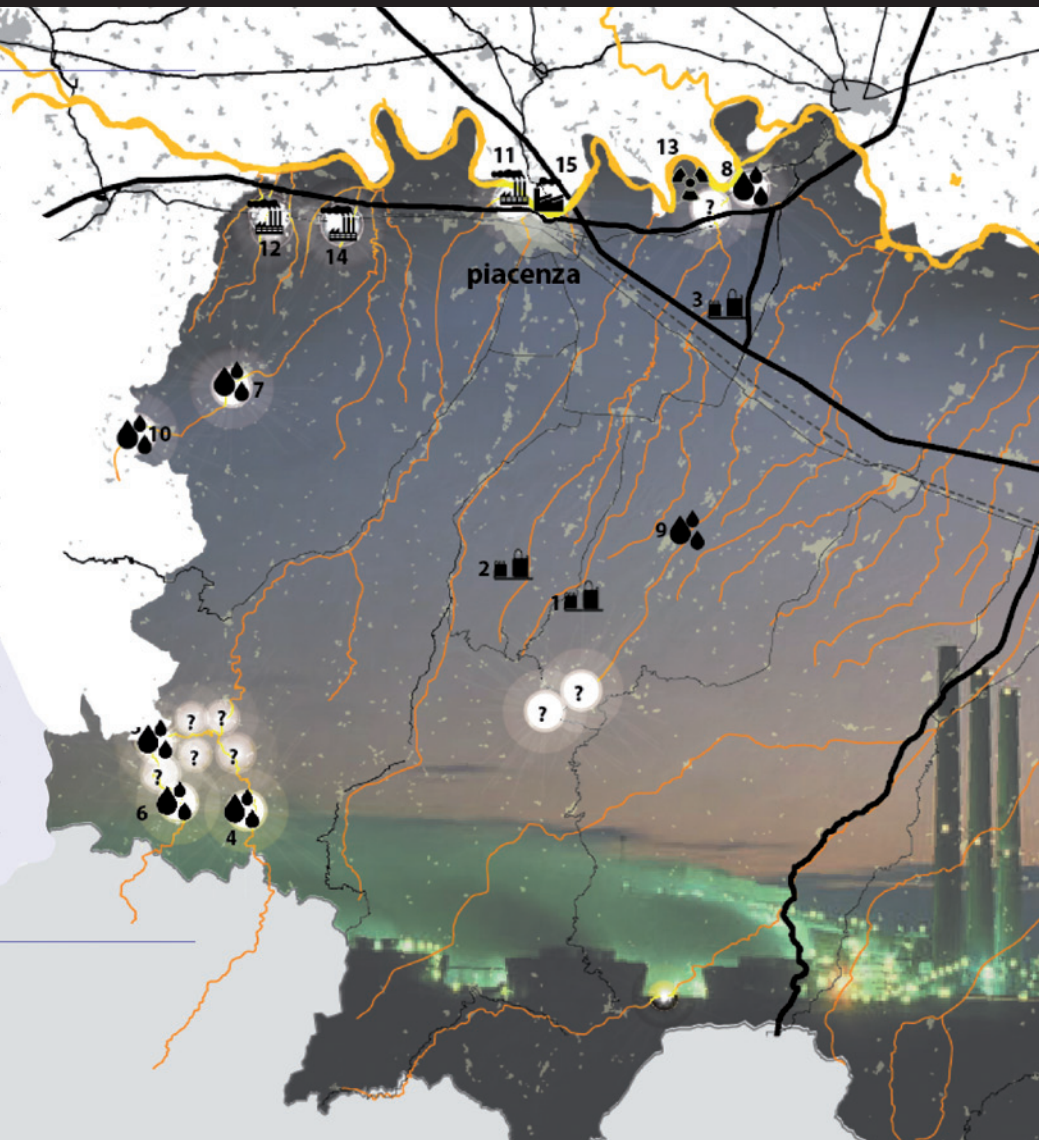
Gli anni di estrazione petrolifera (iniziata in collina nel 1889 e a Cortemaggiore nel 1949), gli impianti idroelettrici e termoelettrici realizzati a partire dalla seconda metà degli anni Venti hanno creato l'immagine del polo energetico, prima stigmatizzato dalla centrale nucleare di Caorso poi confermato dall'attivazione del termovalorizzatore. Le diverse opzioni oggi in discussione per una produzione diffusa e *light* di energia (micro-idroelettrico, eolico, solare, da biomassa) si devono confrontare con il fatto che Piacenza esporta il 90% dell'energia elettrica prodotta internamente, infatti il bilancio energetico provinciale è caratterizzato da una totale importazione di fonti primarie fossili, da una piccola seppur non trascurabile produzione idroelettrica, e da una forte esportazione di energia elettrica.

Impianti e centrali di produzione attivi, inattivi o chiusi

	Tipo di produzione	Stato	Potenza
1	Estrazione petrolio	Chiusa	—
2	Estrazione petrolio	Chiusa	—
3	Estrazione petrolio	Chiusa	—
4	Centrale idroelettrica	Attiva	15,5 Mw
5	Centrale idroelettrica	Attiva	0,7 Mw
6	Centrale idroelettrica	Attiva	3,5 Mw
7	Centrale idroelettrica	Attiva	2 Mw
8	Centrale idroelettrica	Attiva	76 Mw
9	Centrale idroelettrica	Inattiva	0,6 Mw
10	Centrale idroelettrica	Inattiva	2,1 Mw
11	Centrale termoelettrica	Attiva	800 Mw
12	Centrale termoelettrica	Attiva	320 Mw
13	Centrale nucleare	Inattiva	840 Mw
14	Centrale termoelettrica	Attiva	145 Mw
15	Termovalorizzatore	Attiva	65.000 Mwh

Impianti e centrali di produzione in discussione

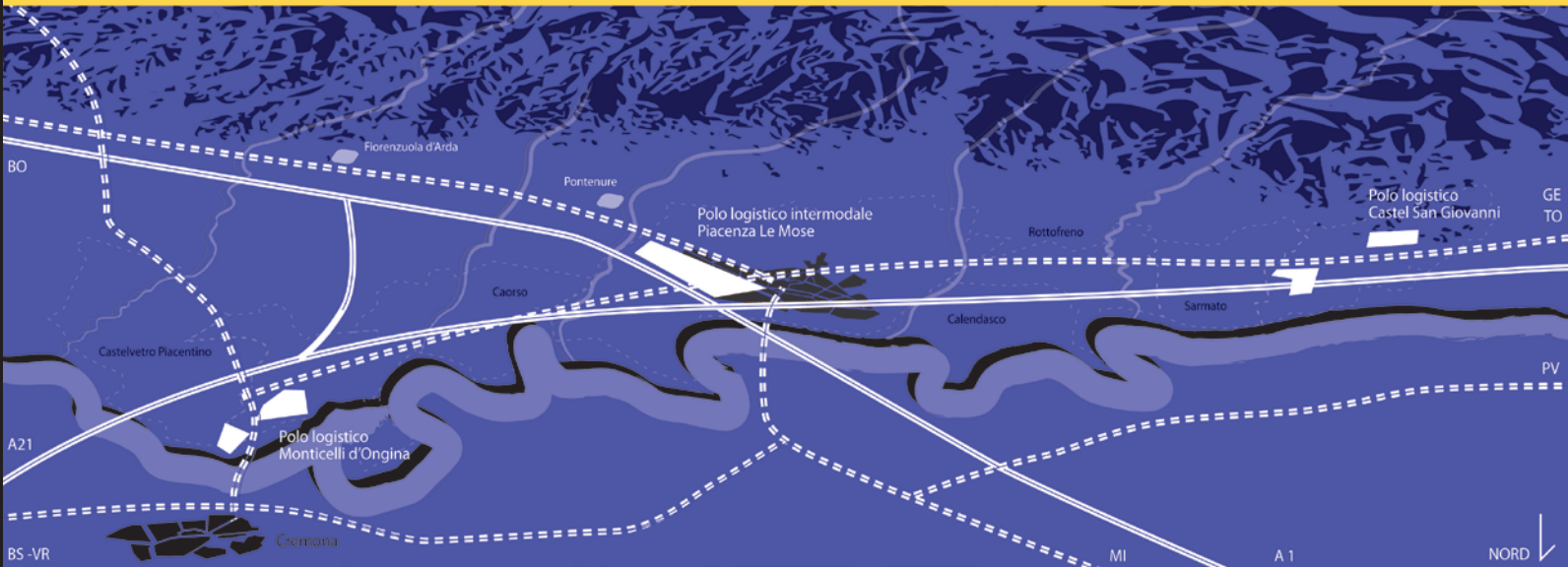
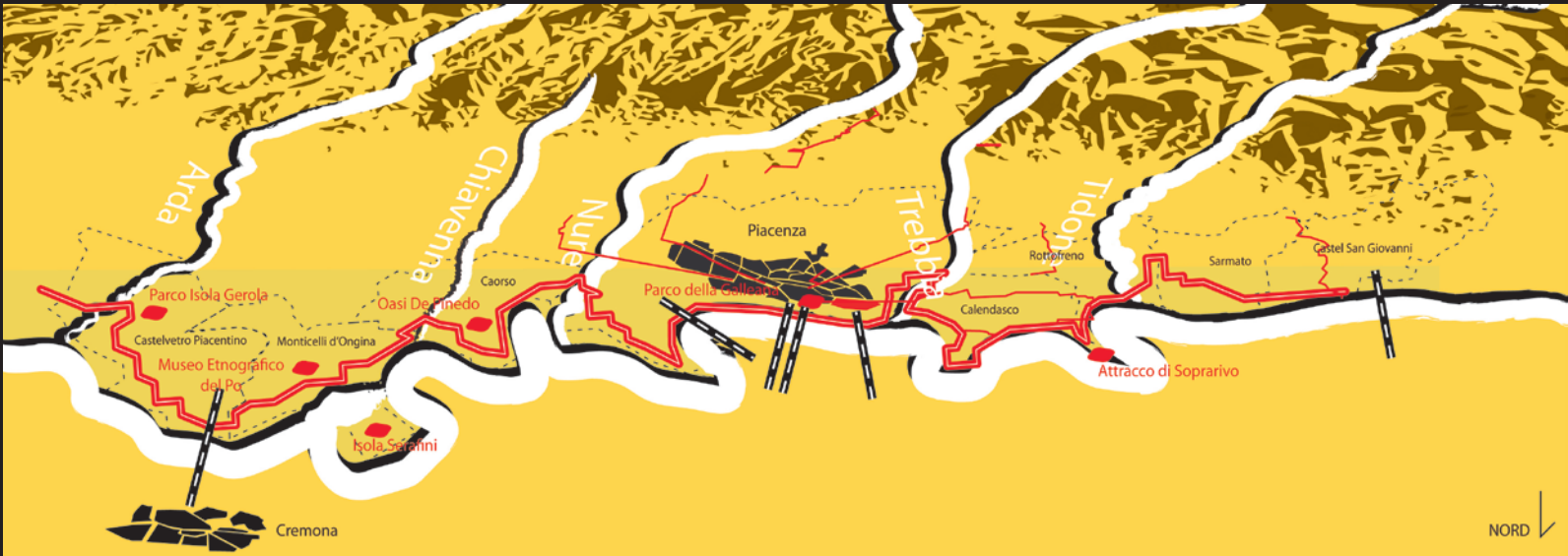
- * Micro centrali idroelettriche
- * Progetto di fusione nucleare
- * Villaggio solare
- * Eolico sull'Appennino



Piacenza, porta sul Po

Lungo il Po che va da Castelvetro a Castel San Giovanni, un percorso turistico mette in relazione una serie interessante di luoghi d'acqua e di campagna e suggerisce il riuso di alcune aree del centro di Piacenza che potrebbero modificare il rapporto tra città e fiume. La Consulta delle province rivierasche del Po si è attivata e ha ottenuto il finanziamento del Cipe per un piano di riqualificazione e valorizzazione del grande fiume.

L'infrastrutturazione di questa parte di pianura padana si offre come supporto plurimodale per un distretto logistico che può funzionare da porta verso Milano, Bologna, Genova, Torino, Brescia e Verona. Le basi del distretto logistico sono a Piacenza Le Mose, a Castel San Giovanni e Monticelli d'Ongina, quelle più recenti a Pontenure e Fiorenzuola d'Arda. Pubbliche amministrazioni, società multinazionali, università hanno l'occasione di valorizzare queste presenze con progetti sostenibili e di qualità.

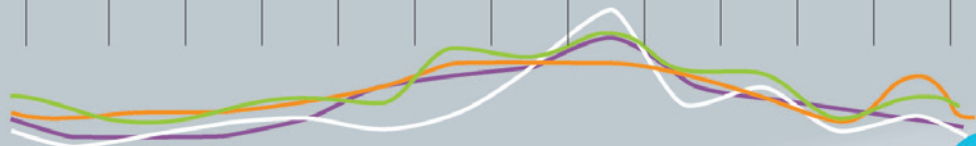


Calendari annuali

Pianello e Nibbiano in Val Tidone, Bobbio e Rivalta in Val Trebbia, Bettola e Ferriere in Val Nure, Castell'Arquato in Val D'Arda, Vigoleno e Grapparello ..., mete riconosciute per la bellezza dei casali e delle colline, sono luoghi inseriti in particolari circuiti, taluni di rilievo internazionale, che spesso ribattono antiche vie. Cittadelle fortificate e borghi sono suggestive *location* per una molteplicità di eventi che già anima ciclicamente l'Appennino piacentino nei diversi mesi dell'anno, offrendo ai residenti e agli abitanti temporanei esperienze e tempi di vita diversi.

gen feb mar apr mag giu lug ago set ott nov dic

val Nure
val Arda
val Tidone
val Trebbia



1 CONGRESSI
2 MOSTRE
4 MUSICA
33 SAGRE
1 CIRCO
8 SPORT
3 CONCORSI
● SECONDE CASE

val Tidone

1 FIERE
3 MOSTRE
3 MUSICA
1 CINEMA
44 SAGRE
6 SPORT
2 MERCATI
● SPIAGGE
● SECONDE CASE

val Trebbia

18.000
RESIDENTI
60
EVENTI

16.500
RESIDENTI
65
EVENTI

21.000
RESIDENTI
88
EVENTI

7 FIERE
1 MOSTRE
1 TEATRO
10 MUSICA
48 SAGRE
11 SPORT
2 CONCORSI
4 MERCATI
● SECONDE CASE

val Nure

41.000
RESIDENTI
80
EVENTI

2 FIERE
1 CONGRESSI
3 MOSTRE
2 TEATRO
6 MUSICA
1 CINEMA
49 SAGRE
2 CIRCO
7 SPORT
2 CONCORSI
● SECONDE CASE

val d'Arda

DATI: febbraio 2008

Ferrara, città d'arte e cultura

Centro della rete turistica e culturale costituita dalle medie città d'arte italiane, Ferrara "città del Rinascimento" – così la nomina l'Unesco – è in grado di attrarre parte dei flussi internazionali catalizzati sia dall'arte veneziana, sia dal divertimento costiero. La città offre eventi culturali (le mostre organizzate da Ferrara Arte in 16 anni hanno ricevuto oltre due milioni e mezzo di visitatori), festival di richiamo internazionale come il Balloons e il Busker, monumenti rinascimentali (Castello Estense, Palazzo Schifanoia, Palazzo dei Diamanti, mura estensi e addizione erculea) e musei (ora sede dell'Ermitage, come Las Vegas, Londra, Amsterdam e Kazan). Nonostante si tratti ancora di piccoli numeri, con circa 70.000 presenze alberghiere per turismo culturale, Ferrara primeggia su città come Parma (circa 60.000 presenze) o Mantova (meno di 50.000). La tendenza è opposta a quella regionale e nazionale: l'offerta di posti letto è tra le più alte in Italia essendo cresciuta di circa il 30% dal 2000 al 2007, l'aumento degli arrivi turistici e delle presenze è stato sensibile (rispettivamente +40% e +49%), con una permanenza media di 2,24 notti. Il consolidarsi di questo profilo va sostenuto, anche perché in grado di contribuire all'allungamento stagionale e alla qualificazione del turismo costiero, particolarmente breve e monocorde nei lidi ferraresi.

Ferrara città del Rinascimento

DAL 1999 PATRIMONIO UNESCO

DAL 19/10/2007

Fondazione Ermitage Italia

Ferrara Arte

800.000 SPETTATORI
2.063 H DI ESIBIZIONE

Ferrara Buskers Festival

400.000 VISITATORI IN 10 GG

Ferrara Baloons Festival

Palio di Ferrara

Festival Internazionale
di Musica Rinascimentale

93 KM

LINEART CICLARTIT

30.000 VISITATORI

Fiera Birdwatching

19.620 ISCRITTI

UNIFE

8 facoltà - 80 corsi di laurea, tra cui:

Comunicazione pubblica, della cultura e delle arti

Operatore del turismo culturale

Progettazione e gestione degli eventi e dei percorsi culturali

Tecnologia della comunicazione audiovisiva e multimediale

Studi culturali, letterari, linguistici e filologici

Tecnologie per i beni culturali

Palazzo dei Diamanti *MIRO* 2008 / 123.600 VISITATORI

Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea

Pinacoteca Nazionale

Castello Estense *GAROFALO PITTORE ESTENSE* 2008 / 70.000 VISITATORI

Palazzo Schifanoia *COSME E FRANCESCO TURA* 2008 / 71.800 VISITATORI

Palazzo di Ludovico il Moro

Museo Archeologico Nazionale

Palazzo Massari

Museo Boldini

Museo d'Arte Moderna e Contemporanea De Pisis

Sinagoghe

Museo Ebraico

Cattedrale

Certosa

Palazzo Ducale

Loggia dei Camerini

Teatro Comunale

Loggia dei Merciai

Mura

TURISTI 2007

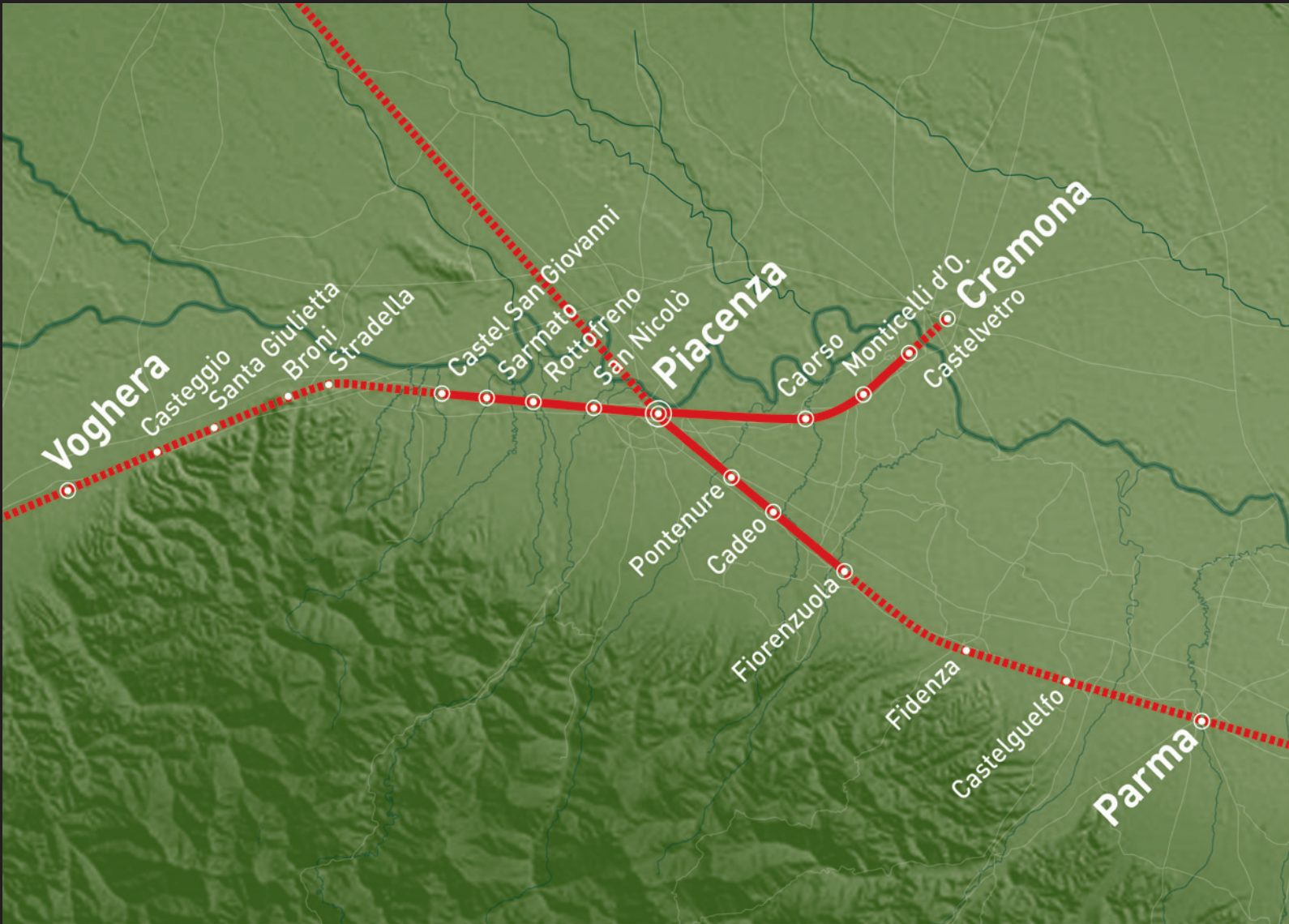
444.115 PRESENZE

+49% RISPETTO AL 2000



Ferrovie interregionali

Piacenza è nodo di intersezione tra linee ferroviarie: la Milano-Bologna, la Piacenza-Cremona e la Piacenza-Alessandria. Con l'attivazione dell'Alta Velocità/Alta Capacità sulla dorsale centrale (Milano-Bologna) e il trasferimento di treni a lunga percorrenza su un nuovo tracciato dedicato si è liberato un discreto numero di tracce della linea storica. Ciò favorisce l'inserimento di treni per il trasporto regionale, permettendo il rafforzamento, in un territorio fortemente urbanizzato, del sistema di relazioni dell'Emilia-Romagna con il Piemonte e la Lombardia.



La traversa Cispadana

Al centro della regione, in terre lombardo-venete ed emiliane, una consistente urbanizzazione diffusa invade la pianura irrigua al di là e al di qua del Po, dove la residenza si affianca a produzioni agricole redditizie e a un robusto tessuto di piccole aziende manifatturiere. Qui si colloca la Cispadana, prima "autostrada regionale", complementare all'asse della via Emilia in quanto destinata a svolgere la funzione di gronda superiore. Si tratta di una traversa che va a potenziare la rete stradale primaria, che connette con l'Europa raccordando l'autostrada del Brennero A22, asse portante dei rapporti commerciali italo-tedeschi, e la A13 Bologna-Padova, asse di collegamento con il Nord-Est europeo.

Le estensioni di questa tratta centrale sono di un altro rango, rilevante per i collegamenti e le relazioni interregionali. La Cispadana, infatti, prosegue a ovest, verso Piacenza "gate regionale", incrociando a Parma il nuovo corridoio plurimodale Tirreno-Brennero. Prosegue a est, verso il mare Adriatico, intercettando la Ferrara-mare (da riqualificare come autostrada) e connettendosi con la E45-E55.

Dati i problemi (diffusione insediativa e consumo di suolo) e la delicatezza dei territori interessati (pianura segnata dalle acque e dalla centuriazione), la Cispadana dovrà essere un'infrastruttura capace non solo di migliorare l'accessibilità, ma anche di farsi parte del paesaggio.



Un'economia per le terre-acque

La piana ferrarese, inframmezzata da raccolte d'acqua artificiali e attraversata da numerosi canali, è intensamente coltivata: l'orticoltura è concentrata nell'area costiera, il comparto frutticolo domina nell'area centrale e orientale, le colture cerealicole e i seminativi sono diffusi in tutto il territorio. Si tratta di un sistema agroalimentare di qualità, basato su produzioni tipiche, dove il seminativo (grano, mais, sorgo, barbabietola, erba medica, girasole, soia) si affianca all'orticoltura (cocomero, pomodoro, carota, patata, melone), al frutteto e al vigneto. Storicamente primeggia la pera (abate), riconosciuta anche come prodotto IGP (Indicazione Geografica Protetta), analogamente alla pesca nettarina di Romagna e all'asparago verde di Altedo. L'agricoltura, estensiva e intensiva, segna l'economia anche nei territori bonificati e si è progressivamente aperta a processi intersettoriali (industria di trasformazione alimentare e conserviera, commercializzazione dei prodotti, agriturismo e, in prospettiva, produzione di bioenergie e biocarburanti).

L'individuazione delle filiere prioritarie è, per il Programma rurale integrato provinciale, il presupposto atto a favorire lo sviluppo dei distretti agroalimentari capaci di competere nel mercato internazionale: distretto ortofrutticolo, distretto cerealico-seminativo e distretto agroenergetico. La Regione, assieme al Veneto e al Friuli-Venezia Giulia, sta costituendo il distretto di pesca dell'alto Adriatico.

30%
incidenza del settore agricolo
sul reddito complessivo

20ha
dimensione media
delle aziende agricole

25%
aziende agricole
sul totale provinciale

6%
valore aggiunto
produzione provinciale

3,2%
valore aggiunto
media regionale

2,5%
valore aggiunto
media nazionale

8,1%
occupati nel settore
del totale provinciale

4,4%
occupati nel settore
media regionale

4,2%
impiegati nel settore
media nazionale



Frutta e conserve

Codigoro
maxi stabilimento
Europa Conserve Italia
300.000 mq
capacità produttiva
480.000 t/anno

Malborghetto
Parco Scientifico
per le Tecnologie
Agroindustriali.



Cereali e bioenergia



Ortaggi e conserve



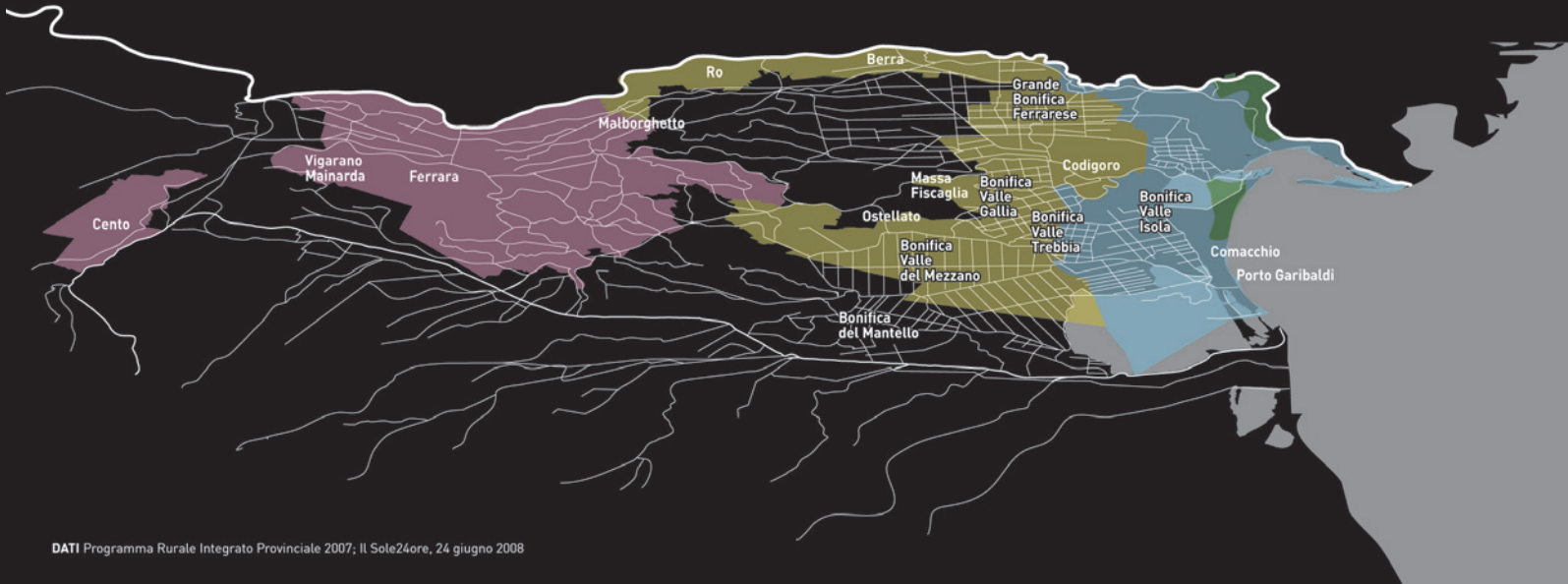
Pesce e molluschi

Nel ferrarese si trova il 63% delle imprese di pesca della regione

L'Emilia Romagna è la 4ª regione in Italia per volume di pescato

La regione ha il primato nazionale nella molluschicoltura 85% del mercato nazionale

Porto Garibaldi
una delle più importanti marinerie dell'Emilia-Romagna



Un'infrastruttura ambientale nel Delta

Nel ferrarese il Po talvolta scorre a un livello più alto del piano di campagna e, verso costa, le terre sono sotto il livello del mare. Dove finisce il lungo fiume sfumano i confini tra terra e mare, acque salate e acque dolci, pinete e saline, boschi secolari e valli allagate. Qui la regimazione delle acque e la bonifica rendono la gestione del sistema idraulico un'attività estremamente complessa. In seguito alla serie di opere imponenti, continuata fino agli anni Settanta, nel Delta emiliano-romagnolo e veneto le aree di palude che nel 1925 raggiungevano i 45.000 ettari sono scese nel 1968 a 13.000. Si è quindi posto un problema di tutela.

È, infatti, l'ambiente umido più importante d'Italia e uno dei più rilevanti d'Europa per l'estensione di canneti e valli d'acqua, per l'abbondanza e la varietà della fauna, per la ricchezza di biodiversità, per i paesaggi unici. Il Parco, riconosciuto nel 1988 con la legge regionale 27, ha un'estensione di 18.860 ettari e 33.671 ettari sono le aree contigue. Si tratta di un territorio a macchia di leo-

pardo che interessa nove comuni in provincia di Ferrara e Ravenna (Comacchio, Argenta, Codigoro, Goro, Mesola, Ostellato - FE; Ravenna; Alfonsine, Cervia - RA), tra i quali si è costituito il Consorzio per la gestione del Parco regionale del Delta del Po. L'ambiente umido della regione confinante è compreso nel Parco Veneto del Delta. La valenza internazionale è riconosciuta dall'inserimento nel Patrimonio dell'Umanità (Unesco 1999), dall'appartenenza al network internazionale di zone costiere e deltizie (Convenzione di Ramsar del 1971) e a quello che include i delta della Brière, del Danubio e dell'Ebro (Associazione "Delta chiama Delta"), dalla organizzazione della recente "Delta Po Birdwatching Fair" rivolta a un turismo ornitologico. Ciò consolida una economia di nicchia, un turismo ambientale-naturalistico, enogastronomico e rurale che, poggiando su una rete *light* di percorsi, può rafforzarsi diventando fluviale-nautico, ciclistico e ippico.



Visione trasversale 5: un parco europeo

L'intera catena degli Appennini, che occupa oltre il 40% della superficie regionale, rappresenta un patrimonio di biodiversità, un grande parco abitato di interesse europeo.

La trama di corridoi e serbatoi ambientali viene rafforzata da aree protette e riserve naturali (le Foreste Casentinesi e i parchi fluviali) e dalle particolarità naturalistiche (Pietra Parcellare, Ofoliti dell'Appennino centro-occidentale, Vena del Gesso, Pietra di Bismantova), ma si qualifica anche per la presenza di sistemi economici locali che stanno evolvendo verso coltivazioni biologiche, diversificazione delle attività (accoglienza turistica, valorizzazione enogastronomica dei prodotti tradizionali, conservazione ambientale), produzione di agroenergie ed energie alternative.

Se da un lato il "ritorno del bosco" (rinaturalizzazione degli spazi agrari) e lo spopolamento hanno accentuato in più parti il dissesto idrogeologico, l'erosione dei suoli (le frane interessano il 23% circa della montagna) e il degrado del patrimonio edilizio rurale, dall'altro lato si rileva un diffuso miglioramento delle condizioni di abitabilità. Questo fenomeno è correlato all'aumento della popolazione stanziale registrato nell'ultimo decennio (complessivamente + 7,4%), sul quale incidono l'immigrazione di ritorno, la ricerca di una residenza di qualità, opportunità di lavoro offerte da attività produttive – anche industriali – che risalgono le valli. Al lento ripopolamento stabile si aggiunge la presenza crescente di abitanti temporanei nei centri principali e in località che offrono attrattive particolari, i cui tempi di permanenza dipendono dai motivi di spostamento: pendolarismo per lavoro, bi-residenzialità, uso di seconde case, fruizione di weekend e periodi di vacanze, soggiorni-benessere, ecc.

Gli Appennini diventano progressivamente accoglienti, capaci di fornire un reddito, di offrire ospitalità in case o strutture (alberghi, agriturismi, campeggi, terme) e di proporre eventi (attività sportive, ricreative, didattiche e culturali).



serbatoi e corridoi ambientali

spazi naturali più o meno ampi e integri si insinuano fra porzioni diversamente urbanizzate, costruendo un sistema che si carica di valore strutturante e strategico



paesaggi produttivi / agricoli / culturali

paesaggi con diverse caratteristiche specificano le valenze territoriali e sono rilevanti in una prospettiva di sviluppo regionale. Talvolta sono trasversali rispetto alle continuità insediative



infrastrutture strategiche

collegamenti internazionali e nazionali, interregionali e regionali, ma anche di carattere locale e specializzato, costituiscono un'articolata armatura infrastrutturale



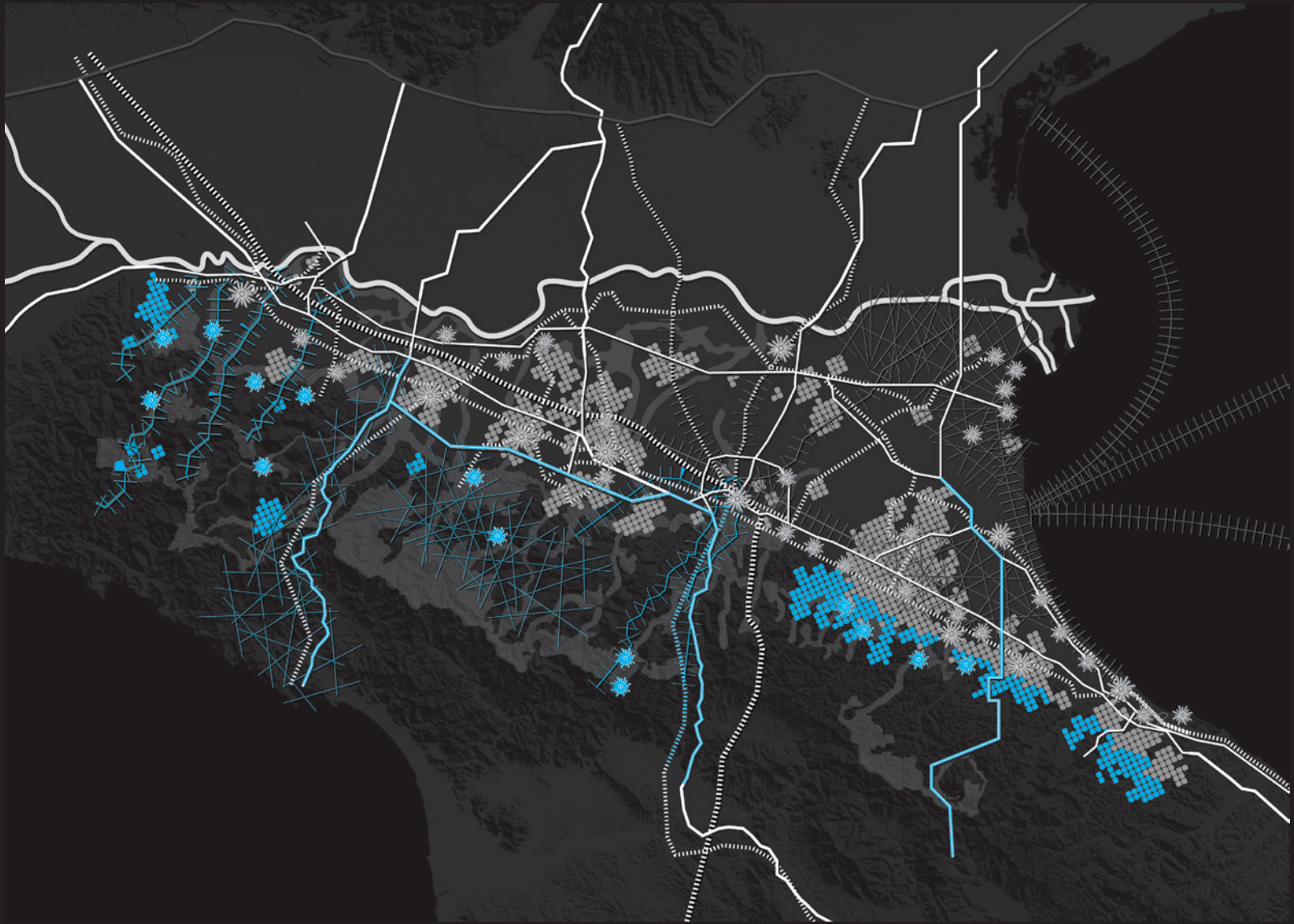
punti focali

vi sono luoghi che agiscono da recapiti per i servizi che erogano e/o per rarità, prestigio, eccellenza, o sono nodi di intersezione o di confluenza per usi particolari



reti

flussi di persone, merci e informazioni, network spaziali e funzionali fra centri, insediamenti, valli e capoluoghi, a maglie strette e larghe, si proiettano su distanze diverse



Appennini diversi

Qualità diverse e specificità delle aree collinari e montane consentono pratiche d'uso articolate e localizzate, a loro volta risorse per uno sviluppo sostenibile.

Un turismo stagionale lungo le spiagge dei fiumi (Tebbia) e l'escursionismo – sportivo o dilettante – che valorizza gli itinerari minori creano occasioni per economie di nicchia nel piacentino e nel parmense, al crocevia tra quattro regioni (Emilia, Piemonte, Liguria e Toscana).

La breve distanza di ambienti e paesaggi di valore dalla metropoli lombarda e dalle principali città emiliane favorisce la scelta di una doppia residenzialità.

Dove la pendenza si fa dolce e consente l'attraversamento della catena, si trovano i passi storici (la Cisa) e le strade che raggiungono il Mar Ligure, corridoi fondamentali per aprire l'Appennino a flussi di media e lunga distanza.

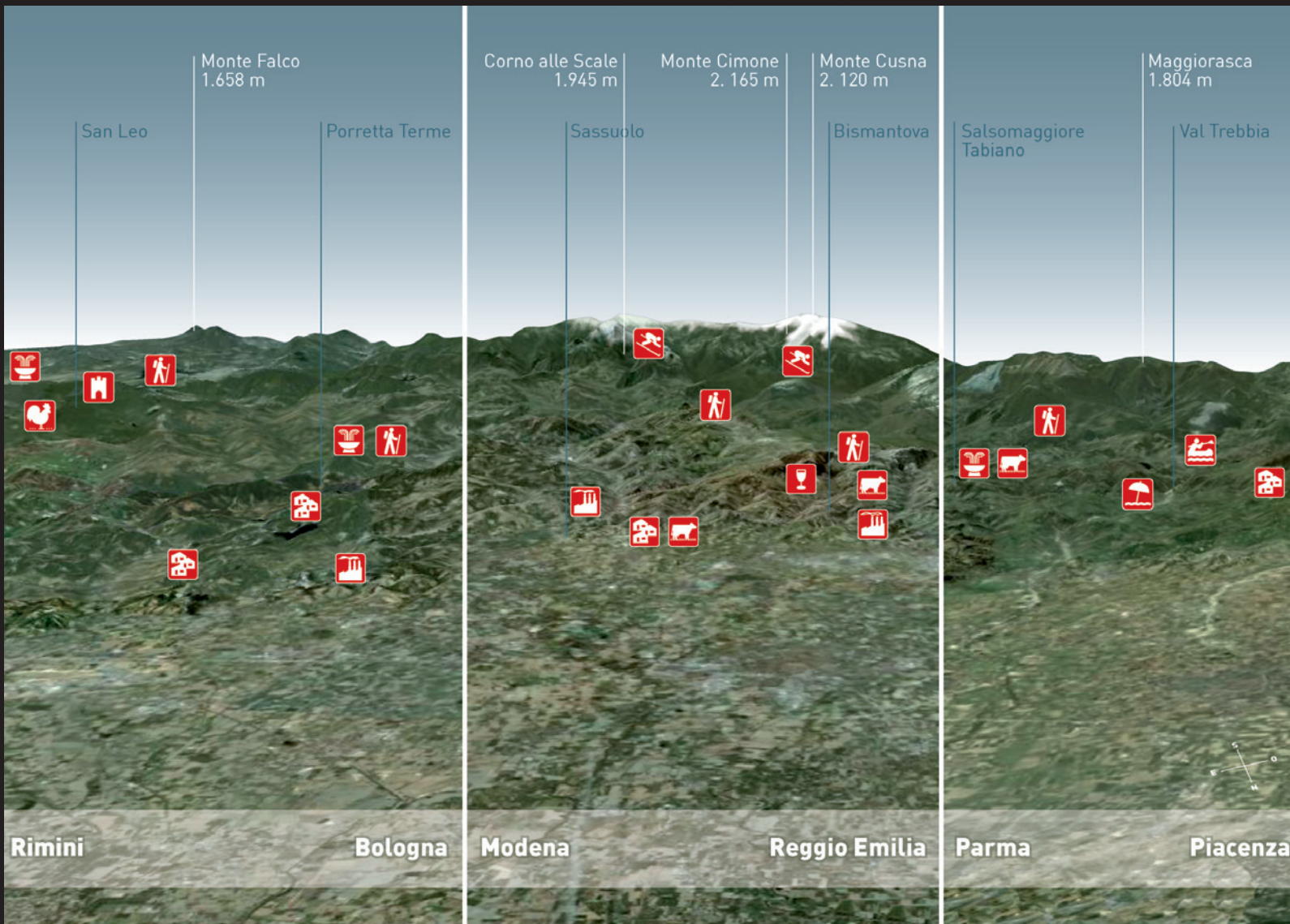
Un sistema termale noto (Salsomaggiore Terme e Tabiano) e itinerari storici (via Francigena) rafforzano l'attrattività della "food valley" parmigiana.

Il paesaggio delle produzioni agroalimentari tradizionali caratterizza anche

l'Appennino reggiano e quello modenese: nel primo, le terre delle foraggere diventano recapiti del tempo libero tra sentieri matildici e antichi ducati; nel secondo, invece, sono le piccole e medie imprese a colonizzare la pedecollina. Alle spalle, i rilievi più alti (Cimone, Corno alle Scale, Cusna) ospitano in maniera strutturata gli sport invernali.

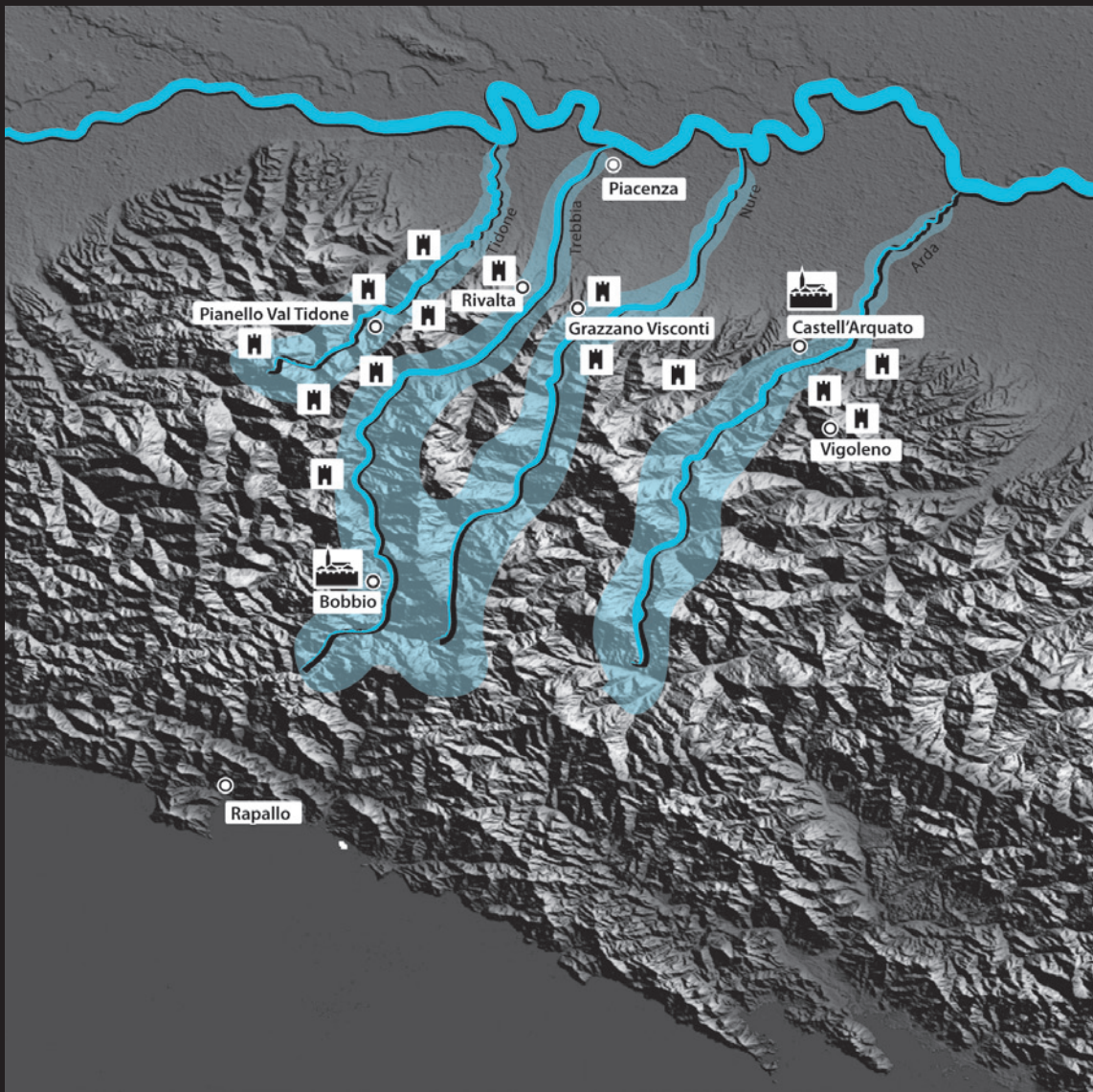
Le colline bolognesi costituiscono un prezioso polmone verde per l'area metropolitana e, data la presenza di strade e ferrovie che ne garantiscono l'accessibilità, si prestano a un arricchimento delle pratiche d'uso, con la riqualificazione dei grandi parchi pubblici e il ripristino di sentieri e collegamenti trasversali interrotti dalle trasformazioni residenziali.

Ad est, dove la grande pianura si allarga, tra colline e montagne, un distretto avicolo romagnolo dà lavoro a nuove popolazioni, mentre turismi diversi fanno da complemento a quello costiero: il turismo ambientale del Parco Nazionale delle Foreste Casentinesi, quello termale di Bagno di Romagna e Bertinoro, quello d'arte di San Leo, Verucchio e Saludecio.



Reti antiche e postmoderne

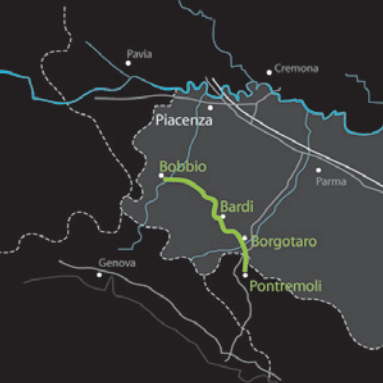
La valorizzazione del quadro ambientale, connotato dai fiumi che solcano a pettine l'Appennino, dal Po al Mar Ligure, passa per la riscoperta, tra le altre, di antiche vie europee (via Francigena e via del Sale), storici percorsi intervallivi (come la via degli Abati) e paesaggi dalle produzioni pregiate (per esempio la Strada dei vini e dei sapori dei colli piacentini e parmensi). L'insieme dei tanti percorsi culturali, naturalistici, turistici (di scoperta, contemplazione e *loisir*), alcuni già valorizzati e altri da valorizzare, apre a nuovi movimenti e pratiche d'uso e agisce come motore di inserimento nell'economia postmoderna di un territorio-cerniera.



Strada dei vini e dei sapori
dei Colli piacentini



Via degli Abati



Via Francigena Via del sale



Una morbida collina

Il paesaggio collinare offre luoghi ameni e occasioni di richiamo particolarmente interessanti per gite a corto raggio, di ritmo settimanale e stagionale. Tra i fiumi Enza e Secchia, caselli, castelli, abetaie delle terre matildiche, pievi, rocche, prati dei percorsi canossiani, sentieri tematici (dei vini, dei Ducati, Spallanzani) ribattono tracciati e tappe antichi, costruendo nuove reti. Sono territori dai quali promana il fascino del tempo lento, da preservare per un'agricoltura di qualità (è la "patria" dell'aceto balsamico) e un turismo enogastronomico.

- Luoghi Matildici
(l.r. 44/1989)
- 🏰 Castelli/Borghi
- 🍷 Acetaie
- 🍷 Aziende vinicole
- 🏔️ Pietra di Bismantova



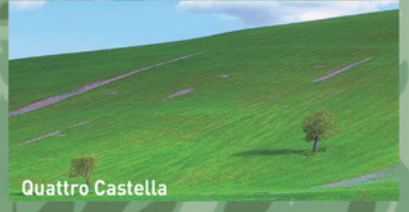
Pietra di Bismantova



Lago di Ventasso



Canossa



Quattro Castella



Castello di Bianella

Turismi

La geomorfologia della parte orientale della regione, con le emergenze naturalistiche e la densità dei manufatti storici, ha creato le condizioni favorevoli per lo sviluppo di un turismo plurimo, di "turismi" diversi che si integrano e si inseriscono in circuiti più o meno allargati. Il turismo costiero, decisamente trainante, con i lidi di Ravenna, Cervia, Cesenatico, Gatteo, Savignano, San Mauro a Mare, Bellaria, Rimini, Riccione e Cattolica è parte integrante e per molti versi preminente di quello che identifica l'Adriatico; il turismo termale (Bagno di Romagna, Castrocaro-Terra del sole, Fratta di Bertinoro, Brisighella e Riolo Terme, Rimini, Cervia, Riccione) si prolunga nel territorio bolognese con Castel San Pietro; il turismo ambientale, con Santa Sofia, Premilcuore, Verghereto, Campigna apre al Casentino in terra aretina e con Cervia ai territori acquitrinosi del delta (Parco regionale del Delta del Po); il turismo delle medie e piccole città d'arte e architettura si spinge da Faenza verso San Marino, sino a Sant'Agata Feltria, Casteldelci e San Leo, di recente entrati a far parte della Regione. La mobilitazione di tutte le risorse presenti nella città romagnola, con interscambi cadenzati sulle ore del giorno, sul calendario (settimanale, annuale) e sul tempo atmosferico, riassume gli esiti del lavoro delle genti insediate in questa terra per adeguarsi alle mutate condizioni di mercato e ambientali.



mare



terme



natura



arte

Note a margine sulla comunicazione visiva

Patrizia Gabellini

La necessità di scenari e immagini. È ormai ampiamente acquisito che la nostra può dirsi una “civiltà dell’immagine” dove la comunicazione visiva ha il sopravvento su quella verbale. Maurizio Ferraris ne ha riassunto alcune ragioni in questi termini: «La carta, il grafico, ci permette di cogliere in un colpo d’occhio la quantità ... È sacrosanto ricordare che i dati vanno interpretati, ma questo non toglie che la visualizzazione del dato possiede una enorme potenza cognitiva. ... L’idea ... è di rendere intuitivi dei concetti, venendo incontro non tanto a un bisogno di leggerezza o di superficialità ma piuttosto a una verità che era già chiara ad Aristotele: l’anima non pensa mai senza immagine. ... [Q]uesta indipendenza dalla lingua, questo rivolgersi all’intelletto senza passare sotto le forche caudine del linguaggio, è la grande potenza degli ideogrammi, dei diagrammi, delle carte e degli schemi. ... Quello che Hegel, appassionato difensore della scrittura alfabetica contro gli ideogrammi e i geroglifici condannava come ‘un leggere sordo e uno scrivere muto’ diviene una enorme risorsa nella società multilinguistica e multiculturale che costituirà il nostro futuro»¹.

La comunicazione visiva nelle pratiche di pianificazione urbanistica e territoriale ha esigenze e problemi specifici. La compresenza di differenti soggetti che in essa intervengono, la vasta gamma dei destinatari (amministratori, operatori economici, proprietari, cittadini), l’insieme ogni volta diverso dei fattori contestuali (temi dominanti, leggi, tradizioni e strumenti urbanistici pregressi e di

diverso tipo: generali piuttosto che settoriali, strategici piuttosto che operativi, ecc.) richiedono appositi progetti comunicativi. Trattandosi di un’attività che implica trasformazioni fisiche, è evidente la necessità di mostrare attraverso la raffigurazione dove e come queste avverranno. Ma la raffigurazione è esito di una serie composita e complessa di scelte che risentono tanto delle tecnologie a disposizione quanto dell’approccio comunicativo.

L’operazione Ptr, per le ragioni che ho individuato nel testo di apertura, poneva uno specifico problema comunicativo e, dato il carattere strategico e non operativo dello strumento, metteva in discussione i tradizionali metodi di raffigurazione mutuati dalla pianificazione urbanistica e tipicamente legati alla funzione normativa del disegno (le carte come mappe delle norme).

Questa nota, che in parte riprende alcuni miei scritti degli ultimi anni², ha lo scopo di inquadrare quella esperienza nella riflessione sulle caratteristiche della comunicazione visiva nel campo della pianificazione, in concomitanza col profondo cambiamento che ne ha investito principi e tecniche per la incalzante dinamica e difficile prevedibilità delle trasformazioni urbane e territoriali.

Già diversi anni fa Giandomenico Amendola scriveva: «Il richiamo costante alla previsione, che serpeggia un po’ ovunque e in tutte le scienze sociali, non è solo esito di un improbabile ritorno alle origini (al comptiano ‘conoscere per prevedere’...)... È una domanda diffusa e pressante, maturata in un mondo in rapida trasformazione dove tutto sembra possibile e, forse anche per questo, così poco sembra – visto *ex post* – realmente prevedibile»³. Il cambiamento,

1. M. Ferraris, *Il sapere in una mappa*, «la Repubblica» (R2 Cult), 14 maggio 2011.

2. In particolare rinvio a: P. Gabellini, *Fare urbanistica. Esperienze, comunicazione, memoria*, Carocci, Roma 2010, parte seconda dedicata alla comunicazione.

3. G. Amendola, a cura di, *Scenari della città nel futuro prossimo venturo*, Laterza, Roma-Bari 2000, p. 3.

le sue dimensioni, la impossibilità di interpretarlo con procedimenti deduttivi sono tra i principali fattori di polarizzazione dell'attenzione sugli scenari, intesi sia come rappresentazione di *trends* in atto o visione allusiva delle domande e dei desideri che percorrono una società, sia come percorso argomentato e suggerito. Costruire scenari, infatti, risponde alle esigenze previsionali, inestirpabili dal lavoro dell'urbanista, ma toglie loro perentorietà (punto di partenza è l'incertezza) e unilateralità (si tratta di attività che presuppone il concorso di molteplici punti di vista). A Bernardo Secchi si deve un'approfondita riflessione a questo riguardo: «Ciò ... che numerose ricerche degli ultimi anni ci mostrano, ... è che molti fenomeni, che in passato avevamo isolato tra loro e rinchiuso entro gli steccati di sempre più specifiche aree di ricerca e discipline, sono fondamentalmente sovra-determinati. Tra questi le trasformazioni della città e del territorio ... Non vi è alcuna procedura deduttiva che possa portare nelle società contemporanee alla costruzione di una coerente politica della città e del territorio, per quanto forti ne siano i punti di partenza. L'unico terreno concretamente praticabile è quello della scelta tra immagini antagoniste»⁴.

Se il carattere convulso della trasformazione ha portato a lavorare per scenari, ovvero ipotesi circa futuri possibili, il conflitto che alla trasformazione si associa rende importante il ricorso alle immagini, ovvero prospettive convincenti e mobilitanti. Scenari e immagini (ma anche visioni che alle immagini possono accoppiarsi⁵) comportano un cambiamento profondo nel modo di concepire conoscenza e progetto e nelle relazioni che tra questi sussistono. Scenari, visioni e immagini, tre parole che indicano altrettanti modi di comunicare il futuro in condizioni di incertezza previsiva, per suggerire forme e organizzazione dello spazio fisico hanno bisogno di "figure" (rappresentazioni figurate), ancorché solo metaforiche. Quando efficaci, le immagini, in particolare quelle che sono veicolate attraverso raffigurazioni, svolgono un ruolo cruciale di sintesi

nella presentazione di contenuti, significato e senso di piani e progetti, e di fissazione negli occhi e nella mente della gente.

Forme di raffigurazione. Nella produzione contemporanea di piani e progetti si possono riconoscere tre forme di raffigurazione ampiamente utilizzate: le mappe-carte, gli schemi e i manifesti.

La presenza costante della carta, ritenuta non a caso la raffigurazione propria della pianificazione, segnala un debito originario con la geografia, una parentela antica per il comune "attaccamento" alla terra, anche se l'urbanista disegna la terra allo scopo di trasformarla, quindi traccia sulla sua superficie segni di fondazione producendo raffigurazioni multistrato il cui significato va sempre oltre la geografia⁶.

Carte (o mappe) ambiscono alla rappresentazione del territorio nel suo insieme e per questo ricorrono alla piccola scala e diventano sintetiche. La lontananza dall'oggetto elimina dettagli e percezioni consentendo alla ragione di non essere "disturbata" dai sensi. Probabilmente questa forma di rappresentazione zenitale ha contribuito al consolidarsi di un progetto urbanistico che aspira a essere comprensivo e sistemico, che si applica alle due dimensioni⁷. «I sensi a

4. B. Secchi, *Scenari e Progetti; Visions; Scenari*, «Planum», www.planum.net/topics/diariodiunurbanista, 2002; si veda anche P. Bozzuto, A. Costa, L. Fabian, P. Pellegrini, *Storie del futuro: gli scenari nella progettazione del territorio*, Officina, Roma 2008.

5. Ho cercato di individuare i differenti significati attribuiti a questi termini nella pratica urbanistica in *Fare urbanistica*, cit.

6. Un dibattito sul rapporto tra geografia e urbanistica si trova in A. Spada, a cura di, *Conoscenza, regolazione, comunicazione. Le rappresentazioni del territorio tra geografia e urbanistica*, Atti del seminario (Torino 16 novembre 1999), Working papers n. 17, Politecnico e Università di Torino-Dipartimento Interateneo territorio, Torino, 2000. Si veda della stessa autrice, *Che cos'è una carta geografica*, Carocci, Roma 2007.

7. Rinvio alle osservazioni fatte in P. Gabellini, *Il disegno urbanistico*, Nis, Roma 1996.

distanza non soltanto ci offrono una vasta gamma di quanto è conosciuto, ma sottraggono pure il percettore all'impatto diretto dell'evento esplorato. Essere capace di oltrepassare l'effetto immediato di quanto agisce sul percettore e sulle sue stesse azioni, gli consente di verificare in modo più obiettivo il comportamento degli oggetti esistenti. Fa sì che egli si occupi di quanto è, anziché, semplicemente, di quanto a lui si fa e di quanto egli stesso faccia»⁸.

Carta e mappa, che nel linguaggio comune si confondono, in realtà non sono del tutto sinonimi. La mappa è un disegno in pianta, una raffigurazione accessibile allo sguardo fisico. La carta può trascendere la raffigurazione ed essere anche un documento solo scritto⁹. Una mappa può essere carta quando porta con sé le informazioni utili a comprenderne appieno il significato, una carta può essere mappa quando si avvale di una rappresentazione visiva, ma l'una può restare senza l'altra. Se ci si riferisce all'uso che ne viene fatto nella pianificazione urbana e territoriale, il termine composto mappa-carta sembra particolarmente adatto, infatti quasi sempre le raffigurazioni bidimensionali che restituiscono le forme della trasformazione sulla terra cercano di coniugare sguardo e discorso.

Le mappe-carte necessarie sono numerose: ci sono quelle che restituiscono l'idea (struttura e strategia), quelle che formalizzano le regole, quelle che aiutano a immaginare possibili configurazioni spaziali. A seconda dell'obiettivo cambiano oggetti, scale, grado di selettività e di iconismo¹⁰, composizione stratigrafica, accompagnamento verbale.

Due altri tipi di raffigurazione si sono progressivamente diffusi a partire dagli anni Novanta per corrispondere alle nuove esigenze comunicative di impianti strutturali e agende strategiche, ossia di forme progettuali non regolamentari: lo schema e il manifesto.

Il carattere peculiare degli schemi è semplificare l'immagine attraverso la se-

lezione di un numero limitato di elementi considerati significativi per restituire gli oggetti rappresentati. Ciò che mostrano è una sorta di "caricatura"¹¹ che vuole essere convincente senza essere realistica, sfruttando il fatto che la percezione è sensibile alla dissimiglianza ed è più facile memorizzare la deviazione rispetto alla norma¹². Il riconoscimento del territorio "reale" viene reso possibile attraverso una forzatura di alcuni aspetti caratteristici, che talvolta non sono neppure quelli che si vedono bensì quelli che si ricordano, si conoscono o si immaginano. La costruzione dello schema è un'operazione intenzionale e tendenziosa e la sua proprietà consiste nella rapidità della comunicazione, nella sua incisività e, anche, nella forza immaginifica. Tutti aspetti che ne spiegano la diffusione e il successo oggi: separare l'essenziale dall'accidentale, "denudare" il territorio della sua complessità individuando gli aspetti operabili aiuta a confrontarsi, muove intelligenza ed emozione e può innescare e sostenere un processo di discussione per la costruzione di un'immagine condivisa¹³. Lo schema,

8. R. Arnheim, *Il pensiero visivo. La percezione come attività conoscitiva*, Einaudi, Torino 1974 (or. 1969), p. 23.

9. La Carta d'Atene è un tipico documento statuario privo di raffigurazione: si veda per questo B. Secchi, *Carte*, in P. Di Biagi, a cura di, *La Carta d'Atene. Manifesto e frammento dell'urbanistica moderna*, Officina, Roma 1998.

10. Sono iconiche le immagini che sembrano più fedeli alla parvenza delle cose, che richiamano le sembianze degli oggetti percepiti, che assomigliano alla realtà che rappresentano; U. Eco, *Prospettive di una semiotica delle arti visive*, in E. Mucci, P.L. Tazzi, a cura di, *Teoria e pratiche della critica d'arte*, Feltrinelli, Milano 1979; G. Dorfles, *Horror pleni. La (in)civiltà del rumore*, Alberto Castelvechchi Editore, Roma 2008.

11. E. Fuchs (1901), *Introduzione a "La caricatura presso i popoli europei"*, in G. Anceschi, a cura di, *L'oggetto della raffigurazione*, Etaslibri, Milano 1992.

12. E.H. Gombrich, *La maschera e la faccia*, in E.H. Gombrich, J. Hochberg, M. Black, *Arte, percezione e realtà. Come pensiamo le immagini*, Einaudi, Torino 1978.

13. «Quando è disegnato in modo professionale questo sistema ha un buon valore evocativo», scriveva Lynch oltre trent'anni fa (K. Lynch, *Glossario delle tecniche. Appendice 2*, in Idem, *Il senso del territorio*, Il Saggiatore, Milano 1981, p. 132).

poi, per la sua natura concettuale, si presta a rappresentare l'invisibile oltre al visibile, a trattare le relazioni non contigue e non spazializzate, quel "globale" che, non avendo una spazialità, sfugge alle rappresentazioni cartografiche e, a maggior ragione, alle raffigurazioni iconiche tridimensionali¹⁴.

Dato il carattere argomentativo del progetto di territorio, è comunque necessario un telaio discorsivo che, poggiando sul visivo nelle sue diverse forme, sia in grado di sostenerne l'interpretazione e l'uso. Il discorso (e non la semplice didascalia) è spesso indispensabile per il montaggio di alcuni disegni e può diventare opportuno per il loro insieme, originando complessi costrutti verbo-visivi del tipo "manifesto" dove titolo, forma e posizione dei testi non diventano solo immagine, ma giocano anche un fondamentale ruolo

di fissazione e articolazione dell'idea. Il manifesto è un artefatto comunicativo¹⁵, composito dal punto di vista del linguaggio, capace di comunicare a un vasto pubblico di destinatari. Assemblando raffigurazioni di diverso tipo, si presta a innovare il racconto, tradizionale forma del discorso urbanistico¹⁶, rompendo l'ordine obbligato delle sequenze attraverso la giustapposizione di blocchi di testo e immagini diverse, con bruschi accostamenti che sollecitano collegamenti multipli nello spazio e nel tempo, perché spazio e tempo sono negati da questo particolare contenitore, sacca di informazioni che contiene altre sacche¹⁷.

La costruzione delle tavole del Ptr ha esplorato questo triplice registro, disegnando mappe-carte e schemi, montando discorsi visivi nelle tavole manifesto.

14. G. Dematteis, *Visibile e invisibile*, in A. Spada, a cura di, *Conoscenza, regolazione, comunicazione*, cit.

15. G. Anceschi, *L'artefatto comunicativo*, «il Verrini», 27, 2005.

16. Riconosciuta e suggellata in B. Secchi, *Il racconto urbanistico*, Einaudi, Torino 1984.

17. Si vedano le riflessioni della scrittrice Jennifer Egan in *Così ho scritto il mio romanzo usando i grafici di PowerPoint*, «la Repubblica» (R2 Cult), 14 maggio 2011.

Bibliografia e siti web

a cura di Marco Mareggi

Il repertorio presenta i materiali utilizzati per l'elaborazione delle immagini e la redazione dei testi, insieme ai documenti del gruppo di lavoro tecnico del Piano territoriale regionale dell'Emilia-Romagna

Riferimenti generali

Bonomi A., *Il capitalismo molecolare. La società al lavoro nel Nord Italia*, Einaudi, Torino 1977.

Ervet, *Piano territoriale regionale. Proposta di documento di piano*, ipotesi successiva al Comitato Scientifico del 24 ottobre 2008, bozza 26 novembre 2008.

Lanzani A., *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma 2003.

Regione Emilia-Romagna, *Ptr. Piano territoriale regionale*, 1990, delibera di Consiglio Regionale n. 3065 del 28 febbraio 1990.

Regione Emilia-Romagna, *Prit98-2010 Piano regionale integrato dei trasporti*, 1, *Strategie*, «Urbanistica quaderni. Serie Archivio», 2, 2000.

Regione Emilia-Romagna, *Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio*, l.r. n. 20 del 24 marzo 2000.

Regione Emilia-Romagna - Assessorato mobilità e trasporti, *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, a cura di S. Menichini e L. Caravaggi, Alinea, Firenze 2007.

Regione Emilia Romagna - Assessorato Programmazione e sviluppo territoriale, Servizio valorizzazione e tutela del paesaggio e degli insediamenti storici, *Progetti di paesaggio. Idee ed esperienze nella programmazione regionale*, Bologna 2007.

Regione Emilia-Romagna, *Integrazione al quadro conoscitivo del Piano territoriale regionale dell'Emilia Romagna*, parte II, febbraio 2007.

Regione Emilia-Romagna, *La natura protetta dell'Emilia-Romagna. I parchi nazionali e regionali, le riserve naturali e i siti della Rete Natura 2000*, Editrice Compositori, Bologna 2008.

Regione Emilia-Romagna - Presidenza della Giunta regionale, *Documento Unico di Programmazione. DUP La politica regionale unitaria 2007-2013*, delibera di Consiglio Regionale n. 180 del 25 giugno 2008.

Regione Emilia-Romagna, Ervet, *Piano territoriale regionale. Il caleidoscopio della Regione*, ipotesi successiva al Comitato Scientifico del 24 ottobre 2008, bozza novembre 2008.

Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale*, bozza, 11 dicembre 2008.

Regione Emilia-Romagna, *Bozza Ptr. Documento 2*, bozza 9 ottobre 2009.

Regione Emilia-Romagna, *Governo e riqualificazione solidale del territorio*, l.r. n. 6 del 6 luglio 2009.

Regione Emilia-Romagna, *Piano regionale integrato dei trasporti Prit 2010-2020, Documento preliminare e Quadro Conoscitivo con tavole cartografiche*, novembre 2009, delibera di Giunta Regionale n. 1877 del 23 novembre 2009.

Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale dell'Emilia-Romagna. Una regione attraente. L'Emilia-Romagna nel mondo che cambia*, maggio 2010, delibera di approvazione dell'Assemblea Legislativa Regionale n. 276 del 3 febbraio 2010.

Regione Emilia-Romagna, *La mobilità e il trasporto in Emilia-Romagna. I settori, i programmi, gli investimenti, le attività e i progetti regionali*, luglio 2010. Dati tratti dal *Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna 2010*.

Rotary Club Parma Est, *Aemilia. Una via una regione*, Step editrice, Parma 1989.

Santangelo G., *Il riordino della disciplina urbanistica per il rilancio dell'economia regionale*, intervento al convegno "L.r. 6/2009: Governo e riqualificazione solidale del territorio", Bologna, 15 luglio 2009.

TCl, Regione Emilia-Romagna, *Atlante fotografico delle strade dell'Emilia-Romagna*, Touring editore, Milano 2006.

Turri E., *La Megalopoli padana*, Marsilio, Padova 2000.

Siti web

www.regione.emilia-romagna.it/wcm/ptr/index.htm

Visione trasversale 1

A Verona summit delle fiere europee, 23 aprile 2009, <http://www.itamagazine.it/2009/04/23/a-verona-summit-delle-fiere-europee/>

Anno d'oro per le fiere in Emilia-Romagna, Bologna, 30 gennaio 2008, www.investinemiliaromagna.it/wcm/investiner/notizie/notizie2008/gennaio/fiere.htm

Benedetti G., *Nessun ateneo italiano tra i primi 150*, «Corriere della sera», 9 ottobre 2009, p. 26.

Biondi A., *Ora Bologna diventa capitale*, «Il Sole 24 Ore», Emilia Romagna Rapporti, 30 giugno 2009.

Caruso R., *Marketing territoriale ed infrastrutture: il caso delle Fiere in Europa*, «Impresa e Stato», 54, 1999.

Comune di Bologna, *Analisi assetto commerciale*, 2008. Comune di Bologna, *Piano strutturale comunale*, 2008.

Il sistema sanitario dell'Emilia Romagna a pieno titolo in Europa CNA: un mix pubblico privato per una sanità più efficiente, www.cnaemiliaromagna.it/admin/bsd_documenti/news/WEBErCna/adg/files/200503021017492004121011347576Welfare_e_sviluppo_economicoSISTEMA_SANITARIO_MODELLI_A_CONF2630.pdf

Evangelisti F., Ginocchini G., *Bologna: University and the City*, Comune di Bologna, Urban Center Bologna, paper 2009.

Ginocchini G., Manaresi C., a cura di, *Bologna, un nuovo piano*, «Urbanistica», 135, 2008.

Il sistema sanitario dell'Emilia Romagna a pieno titolo in Europa, convegno CNA regionale "Sistema sanitario: modelli a confronto tra regioni d'Europa", Bologna, 28 ottobre 2004, www.cnarimini.it/agendacompleta_new.asp?nometabella=Agenda&codice=numero&Valore=560

Italia nel mondo. Gli appuntamenti del sistema fieristico italiano oltrefrontiera, 14 febbraio 2008, www.italiannetwork.it/news.asp?ln=it&id=1859

- IUFA Conference, *Bologna City Tour*, Urban Center Bologna, 14 giugno 2009, http://www.visible-cities.net/documents/presentations/IUFA_tour.pdf
- Legambiente, *Rapporto Ecosistema Urbano*, 2008.
- P.S., *Ateneo di Bologna, dirige Colpani, «Libertà»*, 11 novembre 2009.
- Provincia di Bologna, *Piano territoriale di coordinamento provinciale*, 2004, delibera di Consiglio Provinciale n. 19 del 30 marzo 2004.
- Regione Emilia-Romagna, Campagnoli D., coordinatore Interregionale Fiere, *Il calendario fieristico italiano 2009*, Milano, 10 dicembre 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Il Servizio sanitario regionale dell'Emilia-Romagna*, settembre 2008.
- Regione Emilia-Romagna, "Quaderni del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica", n. 3, 2004.
- Sistema sanitario: modelli a confronto tra regioni d'Europa*
Gli imprenditori per una sanità efficiente come opportunità di crescita del territorio, Bologna, 28 ottobre 2004,
www.cnaemiliaromagna.it/NewsVedi.php?id=4753
- Siti web**
www.bo.interporto.it
www.comune.bologna.it/psc/
www.desk.ecipar.it/distretti/ducati.pdf
www.distretti.org/cgi-bin/scheda-distretto.pl?id=057
www.investinemiliaromagna.it/wcm/investiner/notizie/notizie2008/gennaio/fiere.htm
www.italianetwork.it/news, febbraio 2008
www.planum.net/ptcpbologna/indexContent.html
www.planum.net/topics/main/m-bologna.html
www.unibo.it/Portale/default.htm
www.urbancenterbologna.com/
- Visione trasversale 2**
 Barnabò L., *Dal PIL (Prodotto Interno Lordo) al PIQ (Prodotto Interno Qualità): la qualità come nuovo valore aggiunto dell'economia reggiana*, relazione presentata alla V Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 19 ottobre 2007.
- Bauman Z., *Restare se stessi in terra straniera è la sfida dell'era delle diaspore*, «La Repubblica», 13 settembre 2008, p. 38. Testo elaborato per il primo Festival delle culture "Uguali e diversi" a Luzzara e Novellara, 12-14 settembre 2008.
- Bellicini L., *Le città italiane negli anni 2000. Passato recente e scenari di cambiamento*, in Ministero per i beni e le attività culturali, *Ricerche e indagini per la qualità urbana*, Roma, 2008.
- Bonomi A., *La via Emilia fa i conti con le paure delle Pmi*, «Il Sole 24 Ore», 25 maggio 2008.
- Bonuccelli M., *Accordo siglato dalla Provincia di Lucca con altri enti e aziende relativamente al trasferimento su rotaia del traffico pesante che da Minuciano raggiunge la Provincia di Reggio Emilia*, Comunicato stampa 19/07/2007, www.provincia.lucca.it/spazioautogestito_detail.asp?gruppo=RIFONDAZIONE+COMUNISTA&idComunicazione=181
- Calvaresi C., *Un percorso di partecipazione per il nuovo PTCP*, relazione presentata alla II Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 14 settembre 2007.
- Camera di commercio di Reggio Emilia, *5ª giornata dell'economia*, 10 maggio 2007.
- Campeol A., *Chiavi di lettura per il PTCP*, relazione presentata alla Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 4 luglio 2007.
- Campeol A., *Il Quadro conoscitivo, struttura e principali contenuti*, relazione presentata alla II Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 14 settembre 2007.
- Cancellato F., *Lo spazio di rappresentazione del territorio della Provincia di Reggio Emilia: dal capitalismo di territorio al capitalismo delle reti*, relazione presentata alla V Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 19 ottobre 2007.
- Cavazza E., *Opportunità per un nuovo progetto di territorio. Sistema storico. Storia e identità di Reggio Emilia*, relazione presentata alla Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 4 luglio 2007.
- Didattica e prassi della pianificazione urbanistica in Emilia*, atti del convegno del 12 giugno 2007, Università degli studi di Parma, dispensa, a cura di F. Legnani con materiali di L. Fabian, F. Gastaldi, A. Costa, S. Storchi.
- FER (Ferrovie Emilia Romagna), ACT (Azienda Consortile Trasporti di Reggio Emilia), *La sfida della Dinazzano Po: movimentare su rotaia 8 milioni di tonnellate merci togliendo dalle strade oltre 250.000 tir all'anno*, s.d.
- Mattiussi P., *Il PTR e la città-territorio dell'Emilia occidentale: la prospettiva della Regione Emilia-Romagna*, relazione presentata alla Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 14 settembre 2007.
- Molinari L., a cura di, *Reggio Emilia. Scenari di qualità urbana*, Skira, Milano 2007.
- Parma e Reggio Emilia*, in Monti C., Ronzoni M.R., *L'Italia si trasforma. Città in competizione*, Be-Ma editrice, Milano 2006, pp. 161-212.
- Politecnico di Milano, (S. Balducci, C. Calvaresi), *Un percorso di partecipazione per il nuovo PTCP di Reggio Emilia*, relazione presentata alla Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 4 luglio 2007.
- Provincia di Modena, *Idee e proposte del Forum verso il nuovo PTCP. Sintesi conclusive dei lavori dei focus group tematici*, giugno 2006.
- Provincia di Modena, *Verso il nuovo PTCP, Quadro Conoscitivo Preliminare*, aggiornato luglio 2007.
- Provincia di Modena, *Verso il nuovo PTCP. Idee, scenari e strategie per il territorio provinciale al 2015*, 2007.
- Provincia di Parma, *Gli scenari e le scelte strategiche del Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Parma*, in *5ª Rassegna Urbanistica Nazionale*, Venezia, 10-20 novembre 2004, catalogo della mostra, www.inu.it/grun/

- Catologo%20RUN/Provincia%20Parma/PR_P_1.doc.
 Provincia di Parma, *PTCP, Quadro conoscitivo. Relazione illustrativa*, delibera di Consiglio Provinciale n. 71 del 25 luglio 2003.
- Provincia di Parma, *PTCP, Relazione illustrativa variante*, 2007, delibera di Consiglio Provinciale n. 134 del 21 dicembre 2007.
- Provincia di Reggio Emilia, *PTCP2007. Documento preliminare*.
- Provincia di Reggio Emilia, *PTCP2007. Quadro conoscitivo*.
- Provincia di Reggio Emilia, *Rapporto sulla situazione socio-economica della provincia*, s.d.
- Provincia di Reggio Emilia, Verbali della Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 4 luglio, 14 settembre, 6 e 19 ottobre 2007.
- Ravelli F., *Popoli. La diversità diventa festa nel paese delle 65 etnie*, «La Repubblica», 13 settembre 2008, p. 38.
- Ronchetti N., *La food valley vale 24 miliardi*, «Il Sole 24 Ore», Emilia Romagna Rapporti, 24 giugno 2008, p. 9.
- Sabia M., *Il boom della meccanica - A Reggio la corona di regina dell'esportazione*, www.industrialia.it/index.php?file=newszoom&fld_id=148
- Sergio M., *Reggio Emilia. Un piano per la sostenibilità qualità e coesione sociale*, «Urbanistica Informazioni», n. 217, 2008, p. 45.
- Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, *Graduatoria Sole 24 ore*, comunicato stampa, Modena, 23 luglio 2007.
- Vergnano F., *Business School alla Comer*, «Il Sole 24 Ore», 25 maggio 2008.
- Siti web**
www.actre.it/trasporto_specializzati/ferroviario_merci.php
www.assopiastrele.it
www.clubdistretti.it/
www.collezionemaramotti.org/gallery/images/luogoo1.jpg
www.dea.unian.it/sotte/Viaggi%20di%20studio.htm
www.distretti.org/

- www.emiliaromagnaturismo.it/temi/motori/terra_di_motori.htm
www.flickr.com/photos/albertobizzini/275263363/
www.italytraveller.com/it/rl/emilia-romagna
www.maglieriabellisia.it/dovesiamo.html
www.maps.live.de
www.moderaterradimotori.com/
www.motorvalley.it/
www.museidelcibo.it
www.provincia.re.it
www.sassuolo2000.it
www.stradadelculatello.it
www.stradadelfungo.it
www.stradadelprosciutto.it
www.terramotori.it/emilia-romagna.php
www.unimore.it/

Visione trasversale 3

- Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, *"Le 6 miglia della nautica": nel Porto dell'Emilia Romagna, a Ravenna, lo "sbocco" per il Distretto Romagnolo*, relazione presentata al Forum PA 2008, Cluster "Cantieri urbani e territoriali", 15 maggio 2008.
- Bavarese N., *Modelli, funzioni e prospettive della portualità mediterranea*, «Urbanistica», 129, 2006, pp. 7 sg.
- Bonomi A., *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri, Torino 2000.
- CIPE, *Trasporto Rapido Costiero tratta Rimini FS - Riccione FS*, delibera n. 86 del 20 dicembre 2004 (Gazzetta Ufficiale n. 109 del 12 maggio 2005), progetto definitivo consegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.
- Comune di Forlì, *Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse infrastrutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia-Orte*, Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi-Azione, Progetto Pilota "Complessità Territoriali", febbraio 2005.

- Comune di Forlì, *Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse strutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del Corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia-Orte*, Relazione tecnica, Approccio metodologico per la realizzazione dello studio di fattibilità e composizione del gruppo di lavoro, gennaio 2006.
- Comune di Forlì, *Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse strutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del Corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia-Orte*, Bozza dello studio di fattibilità riferita alle azioni di sistema all'azione di contesto e all'azione locale, luglio 2007.
- Comune di Forlì, *Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse infrastrutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia-Orte*, Studio di fattibilità del progetto S.I.S.T.E.M.A. Progetto Pilota "Complessità Territoriali", luglio 2007.
- Comune di Ravenna, *Piano strutturale comunale 2003*, approvato maggio 2003.
- Il porto di Ravenna, *Traffico merci del Porto di Ravenna*, http://www.labassaromagna.it/binary/bassa_romagna/piano_sviluppo/Porto%20Ravenna.1173433228.pdf
- Maltese C., *A Rimini non c'è il mare*, in Idem, *I padroni delle città*, Feltrinelli, Milano 2007.
- Provincia di Forlì-Cesena, *Approfondimento Settoriale: Il Polo della Nautica nella Provincia di Forlì-Cesena*, dicembre 2006.
- Provincia di Forlì-Cesena, *La Provincia di Forlì-Cesena: un viaggio in cifre*, documento della Conferenza sulle strategie e il governo del territorio, www.provincia.forli-cesena.it/conferenzaterritoriale/

- index.asp?m1_cod=147&m2_cod=250&a=1&w_tipo=D
 Provincia di Forlì-Cesena, *Percorsi di educazione ambientale per la scuola nella provincia di Forlì-Cesena*, anno scolastico 2004-05.
- Provincia di Forlì-Cesena, *PTCP, Relazione*, 2006.
- Provincia di Forlì-Cesena, *PTCP, Volume C Sistema territoriale I e II*, 2005-06.
- Provincia di Forlì-Cesena, *Rassegna Urbanistica Regionale - Il contributo della Provincia di Forlì-Cesena*, contributo mostra RUR 2006 e tavole 1-5, www.provincia.fc.it/pianificazione/ptcp/rur2006.asp
- Provincia di Ravenna, Camera di Commercio di Ravenna, *Verso la Conferenza Economica provinciale. Workshop n. 3. La proiezione internazionale*, prima bozza di lavoro, agosto 2002.
- Provincia di Ravenna, *Piano territoriale di coordinamento provinciale*, Relazione generale, delibera di Consiglio Provinciale n. 9 del 28 febbraio 2006.
- Provincia di Ravenna, *Piano territoriale di coordinamento provinciale*, Relazione generale, aprile 2007.
- Regione Emilia-Romagna, Comune di Ravenna, *Sistema Integrato per la nautica da diporto: nel Porto dell'Emilia Romagna, a Ravenna, lo "Sbocco" per il Distretto romagnolo*, <http://www.re-set.it/sfide2007/cdrom/home/progetto/28.html>
- Regione Emilia-Romagna, *Progetto Adriatico*, ca. 1980 (papers).
- Regione Emilia-Romagna, *Progetto LOTO Landscape Opportunities for Territorial Organization*, 2 voll., 2006.
- Regione Emilia-Romagna, Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ravenna, *I programmi speciali d'area della Regione Emilia-Romagna in Provincia di Ravenna, Programma speciale d'area del Porto di Ravenna. Programma speciale d'area città della costa. Insieme per uno sviluppo di qualità*, «in/provincia», XIX, 5, suppl. I, 2004.
- Regione Emilia-Romagna, *8.3 Il MetroCosta (Trasporto Rapido Costiero-TRC) Ravenna-Cattolica*, in *Prit 1998-2010*.
- Regione Emilia-Romagna, Fondazione CerviaAmbiente, *Progetto Gestione Integrata Zone Costiere (GIZC). (C) Il sistema della mobilità*, Documento III, Linee Guida, dicembre 2003.
- Regione Emilia-Romagna, Unioncamere Emilia-Romagna, *Il sistema agroalimentare dell'Emilia-Romagna*, quindicesimo rapporto, 2008.
- Regione Lombardia, *Progetto LOTO Landscape Opportunities for Territorial Organization*, 3 voll., 2005.
- Scorza A., *Il Porto di Ravenna, «Ris»*, gennaio-febbraio 2007, pp. 102-106.
- Studio Nomisma, *Fattori di competitività e linee di sviluppo del territorio del Comune di Ravenna*, commissionato dal Comune di Ravenna, giugno 2005.
- UCINA, in collaborazione con Università di Genova, *La Nautica in cifre*, 2006.
- Zardini M., a cura di, *NoMare. Nascita e sviluppo della metropoliriviera*, Editrice Compositori, Bologna 2006.
- Siti web**
- www.lacittachecambia.comune.forli.fc.it/immagini/pannelli/Nuovo%20scalo%20merci%20ferroviario%20di%20Villa%20Selva.pdf
- www.port.ravenna.it/ita/2007.php
- www.provincia.fc.it/pianificazione/
- www.re-set.it/sfide2007/cdrom/home/progetto/28.html
- www.stepra.it/porto.php
- www.trail.liguria.it/SSI/ravenna_comm.htm
- Visione trasversale 4**
- A.L., *A breve si riunirà un tavolo sull'utilizzo dei 180 milioni destinati al Po*, «Libertà», 23 febbraio 2008.
- Aelle, *Indagine sulla vocazione all'eolico*, «Libertà», 10 febbraio 2008.
- Agenzia Logistica Piacenza, «Libertà», 6 febbraio 2008.
- Ajolfi P., *Lo sviluppo della logistica: il ruolo di Piacenza*, in Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Piacenza, *Piacenza Economica 4/02*, www.pc.camcom.it/ccomm/cosa_facciamo/
- pubblicazioni/pc_economica/printable/art6_pr.htm
- Aree militari (1)*, ripensandopiacenza.blogspot.com/2007/12/aree-militari-1.html
- Arpa, *Rapporto ARPA 2003*, <http://www.arpa.emr.it/PIACENZA/download/acq4parte3.pdf>
- Camera di Commercio di Ferrara, *Le sfide del mercato per gli operatori turistici della Provincia di Ferrara*, novembre 2007, a cura della società Teamwork di Rimini.
- Comitato strategico, *Patto per Piacenza*, 12 gennaio 2002, documento firmato dai maggiori esponenti delle istituzioni locali.
- Comune di Ferrara, *Piano strutturale comunale*, delibera di adozione di Consiglio Comunale P.G. 48352 del 14 settembre 2007; controdedotto con delibera di Consiglio comunale P.G. 91706 del 3 dicembre 2008.
- Comune di Fiorenzuola d'Arda, *Piano strutturale comunale. Atto di indirizzo*, delibera di Consiglio Comunale del 10 settembre 2004.
- Comune di Fiorenzuola d'Arda, *Piano strutturale comunali e Documento preliminare del piano*, 20 febbraio 2006.
- Comune di Piacenza, *Il Piano regolatore generale*, «Urbanistica Quaderni», 16, 1998.
- Comune di Piacenza, *Linee programmatiche di mandato per il quinquennio 2007-2012*, delibera di Consiglio Comunale n. 42 del 15 ottobre 2007.
- Costruire per il futuro*, «Speciale edilizia», supplemento a «Libertà», 2008.
- Crescita continua, Rapporto Economia 2007*, supplemento a «Libertà», 2007.
- Erbani F., *Il delta del Po a rischio cemento*, «La Repubblica», 20 settembre 2008, p. 54.
- Francescani: *"Dalla Regione poche speranze alla Valtidone per la tangenziale e Cispadana"*, «Libertà», 29 gennaio 2008.
- Franco C., *Il grande Fiume. Vita e tradizioni lungo il Po a Piacenza*, Berti, Piacenza 2007.
- Funzioni culturali e trasporti di qualità*, www.spaziorotative.it/asp/Dettaglio.asp?IDGruppo=42690&ID=778
- Gazzola E., Pareti S., a cura di, *Passaggio a Piacenza*,

- Antologia di sguardi forestieri*, II, Scritture, Piacenza 2007.
- Guida al mercato della casa, Rapporto casa 2005*, supplemento a «Libertà», 2005.
- Immobili, dove va il mercato, Rapporto casa 2008*, supplemento a «Libertà», 2008.
- Istituto sui trasporti e la logistica, *City logistics*, in Provincia di Piacenza, *PTCP2007*, all. C.2.g.
- La Valtidone del futuro, Dossier Economia*, supplemento a «Libertà», s.d. (2007).
- Ma se a Caorso i tempi diventano troppo lunghi valuteremo altre sedi per sperimentare la fusione*, «Libertà», 29 gennaio 2008.
- Marchi P., *Un piano provinciale per l'energia pulita*, «Libertà», 9 febbraio 2008.
- Marchio di qualità per il pesce*, «Il Sole 24 Ore», 24 giugno 2008, p. 9.
- Nomisma, *Il distretto rurale e i distretti agroalimentari di qualità in provincia di Ferrara*, 2006.
- Piacenza report, Eventi speciali Centro Nord*, supplemento a «Il Sole 24 Ore», 17 dicembre 2007.
- Pinotti P., *È nata l'Agenzia Logistica Piacenza*, «Libertà», 5 febbraio 2008.
- Pinotti P., *Il Po riparte da interventi per 180 milioni*, «Libertà», 16 febbraio 2008.
- Provincia di Ferrara, *2009 storia arte mare natura sapori eventi*, Tipografia Italia, Ferrara, novembre 2008.
- Provincia di Ferrara, *Crescere con un territorio. L'Obiettivo 2 nella Provincia di Ferrara: risultati e scenari futuri*, novembre 2008.
- Provincia di Ferrara, «Ferrara agricoltura», 1, 2, s.d., www.provincia.fe.it/download/Newsletter%20ASSE%202.pdf?server=sd2.provincia.fe.it&db=/intranet/internet.nsf&uid=6FDD6626B45B4CF9C1257408004B8D26, scaricato 21 gennaio 2009.
- Provincia di Ferrara, *Ferrara terre e acque. Visita Ferrara*, a cura di Ufficio informazioni turistiche, Castello Estense, Ferrara.
- Provincia di Ferrara, *P.I.A.E. (Piano infra-regionale delle attività estrattive)*, 2009-2028, delibera di Giunta Provinciale dicembre 2008, pubblicata on line 8 gennaio 2009, <http://www.provincia.ferrara.it/sito?nav=99&doc=468BE699150EC2FBC1257538003CC33E>, p. 14.
- Provincia di Ferrara, *Piano Territoriale per la Provincia di Ferrara. Definizione della Rete Ecologica Provinciale. Documento Preliminare, Analisi territoriale degli spazi naturali e semi-naturali esistenti in funzione della realizzazione di una rete ecologica (Quadro Conoscitivo)*, aprile 2007.
- Provincia di Ferrara, *Programma rurale integrato provinciale (PRIP)*, delibere di Consiglio Provinciale n. 129/86440 del 14 novembre 2007 e n. 150/100499 del 12 dicembre 2007.
- Provincia di Ferrara, *V Censimento Agricoltura ISTAT 2000 e Relazione al V Censimento Agricoltura*.
- Provincia di Piacenza, *Approvazione Documento Preliminare PTCP*, delibera di Giunta Provinciale n. 505 del 21 novembre 2007.
- Provincia di Piacenza, *Atto d'indirizzo variante PTCP*, delibera di Consiglio Provinciale n. 58 del 5 giugno 2006.
- Provincia di Piacenza, *Bilancio di metà mandato e bilancio sociale 2004-2006*.
- Provincia di Piacenza, Osservatorio Provinciale sulla Sostenibilità dello sviluppo, *Il bilancio energetico in provincia di Piacenza*, aprile 2004, www.provincia.pc.it/cartografico/Cartografia/img/elab_tem/04_08.pdf
- Provincia di Piacenza, *PTCP 2000. Cartografia Sistema territoriale e infrastrutturale*.
- Provincia di Piacenza, *PTCP2007*, dvd. Contiene: Documento preliminare, elaborati e quadro conoscitivo, vol. A *Sistema Economico e Sociale*, vol. B *Sistema Naturale e Ambientale*, vol. C *Sistema Territoriale*, vol. D *Sistema della Pianificazione; Valsat Rapporto Ambientale*.
- Provincia di Piacenza, Università Cattolica, *Stati Generali: Piacenza 2020 ... praticamente domani*, bozza documento di base, giugno 2006, www.pianostrategico.pc.it/
- Putzu F., *Aree militari. Attenti a non fare scelte sbagliate*, «Libertà», 4 febbraio 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Piano di tutela delle acque. Relazione generale*, delibera di approvazione di Consiglio Regionale n. 40 del 21 dicembre 2005.
- Scintilla di ripresa, Rapporto Economia 2006*, supplemento a «Libertà», 2006.
- Segnali di crescita, Rapporto Economia 2005*, supplemento a «Libertà», 2005.
- Silva V., Ciccio E., *Piacenza e il suo futuro. Piano Strategico per Piacenza, Piano territoriale di coordinamento provinciale, Piano strutturale comunale. Introduzione al Dibattito*, relazione presentata al convegno "Piano strategico per Piacenza. Piacenza 2020", 24 febbraio 2007, www.pianostrategico.pc.it/
- Strinati A., *Ignitor potrebbe partire già a febbraio*, «Libertà», 29 gennaio 2008.
- Strinati A., *Ignitor, confronto a Washington*, «Libertà», 8 febbraio 2008.
- Terille F., *I pozzi petroliferi del piacentino*, «Il cittadino», 23 marzo 1921, ristampato in Gazzola E., Pareti S., a cura di, *Passaggio a Piacenza. Antologia di sguardi forestieri*, II, pp. 159-165.
- Trevisani C., *Intervento*, convegno "Connessioni per il futuro. Mobilità Logistica Infrastrutture", Bologna, 21 gennaio 2008.
- Valdarda, ecco il domani, Dossier Economia*, supplemento a «Libertà», s.d. (2006).
- Siti web*
https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/moka/faces/apps/parchi_01_125/mapviewer.jspx
it.wikipedia.org/wiki/Centrali_elettriche_in_Italia
www.comune.caorso.pc.it/pagina.asp?IDpag=114&idbox=20&idvocebox=151
www.comune.fiorenzuola.pc.it/visualizza.asp?idnb=98
www.edipower.it/centrali/piacenza.asp
www.edison.it/edison/site/it/activities/plants/ps/termo/sarmato.html
www.egm.it/it/piacenza

www.enel.it/attivita/novita_eventi/archivio_novita/enel_lacasella/
 www.enel.it/PaesaggiElettriciHtml/PaesaggiElettricihtml/emilia/elettrificazione.asp
 www.ermesambiente.it/wcm/parchi/parchi/parco_delta_po.htm
 www.ermesambiente.it/wcm/parchi/parchi/parco_delta_po/parco_delta_po_mappa_itinerari/parco_delta_po_mappa_itinerari_allegato/deltapo_mappa.pdf
 www.ermesambiente.it/wcm/parchi/parchi/parco_delta_po/parco_delta_po_mappa_itinerari/parco_delta_po_mappa_itinerari_allegato/deltapo_mappa.pdf
 www.giraitalia.it/emilia/piacenza/
 www.ilfumepo.net/it/caorso.html
 www.ivcongressonazionaledelpo.it/pagina.asp?lingua=1&IDpag=158&idbox=49&idvocebox=196, IV Congresso nazionale del Po, Piacenza, 23-24 novembre 2007.
 www.notube.it
 www.parcodeltapo.it/er/parco/
 www.pianostrategico.pc.it/
 www.provincia.ferrara.it/
 www.provincia.ferrara.it_download_Piano di marketing turistico ridotto
 www.provincia.pc.it/PTCP/default.htm
 www.provincia.piacenza.it/italiano.asp
 www.sira.arp.atoscana.it/sira/eper/Prov_PC.html
 www.tecnoborgo.com/visita.html
 www.vailog.com/news/management/docs/Folder_CSG_A4_2_.pdf

Visione trasversale 5

11^a Conferenza regionale per la montagna, Travo, 17 aprile 2009.

Agogliati M., *La memoria della Valdaveto*, «LibertàOnLine», 23 marzo 2004, www.libertat.it/asp/default.asp?IDG=24631

Apert Servizi, Emilia-Romagna, *Emilia-Romagna: itinerari didattici nelle Città d'Arte*, Tipografia Moderna, Bologna, marzo 2006, www.cittadarte.emilia-romagna.it

Cafferini L., *Piacenza e la sua provincia*, Odranoe Design, Piacenza 2005, con il patrocinio della Provincia di Piacenza.

Città d'arte della Pianura Padana, Mondadori, Milano 2000.

Comune di Forlì, *La valle del Montone*, dicembre 2004.

Comune di Forlì, *La valle del Rabbi*, dicembre 2004.

Comune di Forlì, *La valle del Tramezzo*, dicembre 2004.

Comune di Piacenza, Provincia di Piacenza, Unione commercianti, *Provincia di Girovagano ... Piacenza e le sue valli*, Percorsi & Itinerari, Piacenza 2005 e 2006.

Ervet, *Rapporto sull'attuazione della L.R. 2/2004 "Legge per la montagna". Quadro di sintesi, stato di avanzamento degli Accordi-quadro 2005 e 2006 e loro coerenza con gli obiettivi del Programma regionale per la montagna. Rapporto elaborato su dati al 15/10/08*, presentato all'11^a Conferenza regionale per la montagna, Travo, 17 aprile 2009.

La strada dei vini e dei sapori dei colli piacentini, www.sintranet.it/sitidemo/turismo/all_pubb/CatalogoSVSCP2006%20ita_ing_442006-11245.pdf

La via degli abati, «Gazzetta del Trebbia», 12, 19 settembre 2004, ristampa gennaio 2006.

Mazzanti G., *Quota 2000. Sguardo alle dieci più alte vette dell'Appennino Tosco-Emiliano. Geografia, storia, ambiente, ricordi e guida escursionistica*, Aracne, Roma 2008.

Piacenza tra Arte, Po e Appennino, www.emiliaromagnaturismo.it/download/Pubblicazioni_arte/cittadarte/01_piacenza.pdf

Provincia di Forlì-Cesena, Comunità Montane del territorio, *P.R.I.P Programma rurale integrato provinciale*, s.d. (2007).

Provincia di Forlì-Cesena, Provincia di Ravenna, *Il paesaggio del vino delle colline romagnole. Analisi e suggerimenti per la valorizzazione del territorio nelle Province di Forlì-Cesena e Ravenna*, progetto Wineplan, programma Interreg III, s.d.

Provincia di Parma, Provincia di Piacenza, *Castelli del ducato di Parma e Piacenza*, Edicta edizioni, Parma 2007.

Regione Emilia-Romagna, *I piani infraregionali nel processo di pianificazione*, «Urbanistica Quaderni», 5, 1995.

Regione Emilia-Romagna, *Promozione e valorizzazione delle zone matildiche dell'Emilia-Romagna*, l.r. n. 44 del 15 dicembre 1989.

Regione Emilia-Romagna, Unioncamere Emilia-Romagna, Confcommercio e Confesercenti, Osservatorio Turistico Regionale, *La sfida del mercato turistico globale*, rapporto 2008, Maggioli.

Una terra genuina, Dossier Valtidone, supplemento a «Libertà», s.d. (2006).

Unpli Emilia-Romagna, *In giro per l'Emilia-Romagna*, Touring grafiche, Rovigo 2007.

Siti web

<http://reggioemiliaturismo.provincia.re.it/page.asp?IDCategoria=792&IDSezione=4774>
www.appennino4p.it/tornarezza.htm
www.castellidelducato.it
www.castellimatildici.it/legge.htm
www.emiliaromagnaturismo.it/download/Pubblicazioni_arte/cittadarte/01_piacenza.pdf
www.geocities.com/rainforest/andes/7161/geo/castellipiacentini/castellipiacentini.html
www.matildedicanosita.it
www.provincia.pc.it/turismo/
www.provincia.piacenza.it/turismo/
www.provincia.re.it/page.asp?IDCategoria=701&IDSezione=4056&ID=84656
www.stradaviniesapori.re.it
www.stradavinisaporific.it/
www.terredimodena.it/
www.tram.rimini.it/webserver/agenzia/serviziNEW/serv_mob_prog/serv_mp_trc.htmlwww.parcoforestecasentinesi.it/
www.tryitaly.com/it/4/castelli.htm
www.turismo.fc.it/
www.wineplan.net/

Patrizia Gabellini, architetto, è professore ordinario di Urbanistica al Politecnico di Milano. Sui temi della rappresentazione visiva ha lavorato in qualità di responsabile del Disegno e della comunicazione del Prg di Roma (2000) e scritto nei suoi libri *Il disegno urbanistico* (1996), *Tecniche urbanistiche* (2001), *Fare urbanistica* (2010). Attualmente è Assessore all'Urbanistica Ambiente Qualità urbana e Città storica del Comune di Bologna.

Andrea Di Giovanni, architetto e dottore di ricerca, è ricercatore in urbanistica presso il Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano. Insegna presso la Scuola di Architettura e Società dello stesso Ateneo. È autore di saggi su riviste nazionali e internazionali. Ha pubblicato recentemente: *Spazi comuni. Progetto urbanistico e vita in pubblico nella città contemporanea* (2010).

Caterina Gfeller, architetto e graphic designer, è specializzata in rappresentazione del territorio e presentazione del progetto. Ha collaborato alla redazione di piani locali e territoriali, come consulente di amministrazioni pubbliche e del Dipartimento di Architettura e Pianificazione del Politecnico di Milano, presso il quale tiene seminari di grafica e disegno urbanistico.

Marco Mareggi, architetto, è dottore di ricerca e insegna alla Scuola di Architettura e Società del Politecnico di Milano. Svolge attività di ricerca, consulenza e formazione in Italia e all'estero in materia di analisi e progettazione urbana spaziale e temporale e di politiche temporali urbane. È autore di saggi su riviste nazionali e internazionali. Ha pubblicato recentemente: *Ritmi urbani* (2011).



€ 28.00