

**Carlo Monti  Ciro Lamedica**



**La convivenza tra città compatta e città diffusa:  
criticità e opportunità a Bologna e nel suo territorio**

**Ricerca dell'Istituto Regionale di Studi  
sociali e politici "Alcide De Gasperi - Bologna**

realizzata con il contributo della



## INDICE

1. INTRODUZIONE.....	3
1.1. L'obiettivo della ricerca, le motivazioni e il metodo .....	3
1.2. Lo sviluppo della ricerca .....	4
2. UNA PRIMA SINTESI DEI RISULTATI .....	7
2.1. La situazione demografica (e la dimensione territoriale).....	7
2.2. Il patrimonio costruito e il patrimonio culturale.....	7
2.3. Il patrimonio sociale ed ambientale.....	9
2.4. Il sistema della mobilità.....	9
2.5. I tradizionali punti di forza della città .....	10
2.6. I punti di debolezza .....	16
2.7. Il ruolo e l'immagine della città negli strumenti di pianificazione .....	17
3. SCHEDE DI ANALISI .....	21
La situazione demografica e la dimensione territoriale.....	21
Il patrimonio costruito e la situazione immobiliare.....	30
Il patrimonio sociale e ambientale.....	34
Il Centro Storico .....	36
I poli di eccellenza della città .....	37
<i>Università</i> .....	39
<i>Sistema sanitario</i> .....	46
<i>Aeroporto</i> .....	51
<i>La Fiera</i> .....	56
<i>Settore Manifatturiero</i> .....	58
<i>Cultura e turismo</i> .....	59
Lo scenario della mobilità a Bologna.....	62
4. CONCLUSIONI. PROPOSTE E INTERROGATIVI .....	68
4.1. Attività produttive, innovazione e ricerca, politiche per i giovani .....	68
4.2. Traffico, trasporto pubblico, qualità della vita .....	70
4.3. Il centro storico: residenti e studenti, traffico e inquinamento, commercio e turismo.....	73
4.4. Università, cultura, turismo .....	76
4.5. Città metropolitana, equilibrio fra città compatta e città diffusa.....	78
BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA .....	81

## 1. INTRODUZIONE

### 1.1. L'obiettivo della ricerca, le motivazioni e il metodo

Questa ricerca riguarda **il futuro di Bologna**, con particolare riferimento al ruolo della città e alle relazioni interne e a quelle esterne, col territorio metropolitano e regionale.

I problemi esaminati sono di forte attualità, e in questi anni sono stati oggetto di proposte e di polemiche quasi sempre caratterizzate da una visione settoriale e di breve termine, troppo condizionata dall'immediatezza del dibattito politico quotidiano.

Ci siamo proposti al contrario una riflessione più pacata, che consenta di mettere in luce quello che in genere si trascura, e cioè **le relazioni fra i problemi** e, soprattutto, **le prospettive di medio e lungo termine**, su cui occorre costruire un consenso ampio, un **“patto per la città”**, come ci insegnano l'esperienza dei paesi europei più evoluti e la stessa storia bolognese, nei momenti in cui obiettivi chiari e concordia di iniziative hanno promosso importanti fasi di crescita.

Il tema coinvolge un grande arco di interessi e di competenze, riguardanti l'organizzazione sociale, economica, culturale, fisica della città, e può quindi essere affrontato da diversi punti di vista. In questo studio abbiamo scelto la chiave di lettura dell'urbanistica, perché consente (o meglio, impone) di riconoscere le relazioni fra i problemi da risolvere.

Il territorio di una città, infatti, “riassume” l'eredità che ci è stata trasmessa dalla geografia e dalla storia, con le sue risorse e i suoi limiti in gran parte consolidati, e costituisce il campo di gioco su cui intervenire, il luogo che deve accogliere e rendere compatibili fra loro gli effetti delle diverse politiche. L'urbanista, quindi, è “costretto” a studiare le relazioni fra le cose da fare, e non può avere una visione settoriale della città.

In passato questo era meno evidente; si poteva immaginare che il piano urbanistico fosse una specie di progetto edilizio a grande scala, ben definito in tutte le sue parti. Oggi la città ha una nuova dimensione, non è un oggetto circoscritto, ma è divenuta ovunque un sistema territoriale aperto, investito da due fenomeni di globalizzazione, riguardanti da un lato l'economia, dall'altro l'ambiente. Il suo futuro, infatti, può essere influenzato in tempi rapidi da decisioni assunte in altre parti del mondo, e risente di condizioni ambientali originarie anche in luoghi assai lontani: basta pensare alla crisi economica in corso, o ricordare gli effetti del disastro di Chernobyl.

Diventa quindi improponibile un piano che pretenda di definire in dettaglio il futuro assetto della città, ed è invece necessaria una pianificazione urbana “strategica”, un quadro di scelte flessibili da verificare continuamente. Si definiscono “scenari” di sviluppo alternativi, e, se possibile, si cerca di riconoscere da un lato gli elementi

comuni ai diversi scenari, dall'altro le scelte che ognuno di essi propone, per offrire elementi di decisione. Questa è una tipica attività di "governance"; un termine inglese che si usa molto spesso - anche a sproposito - ed è di origine nautica: la città è come una nave, che naviga avendo una rotta stabilita, ma occorre continuamente "governarla" per affrontare i cambiamenti del mare, dei venti, usare al meglio le sue risorse, cambiare rotta se necessario.

Ma per governare la nave, occorre conoscere bene le sue caratteristiche, i limiti e le potenzialità. Lo stesso vale per il governo urbano; si è quindi molto diffuso il metodo di analisi chiamato "SWOT", che valuta i punti di forza di una città (Strengths), i punti di debolezza (Weaknesses), le opportunità (Opportunities) e le minacce (Threats) che debbono essere considerati per impostare un piano o un programma.

Anche se il nostro obiettivo è molto più limitato (non possiamo certo elaborare un nuovo piano strategico di Bologna), ci è sembrato utile applicare questo metodo per analizzare la situazione della città, prima per capire le sue condizioni attuali - e le eredità che vengono dalla storia anche recente - e poi per esaminare le prospettive prevedibili.

In particolare, come propone il titolo della ricerca. ("La convivenza fra città compatta e città diffusa: criticità e opportunità a Bologna e nel suo territorio") cercheremo di mettere in luce rischi e potenzialità, di evidenziare i grandi cambiamenti che hanno determinato una nuova dimensione dell'aggregato urbano, e di riconoscere i problemi che ne derivano per assegnare ad ogni parte della nuova città un ruolo adeguato al suo passato ma anche, e soprattutto, al suo futuro.

## **1.2. Lo sviluppo della ricerca**

Abbiamo innanzitutto preso in esame quelle che potremmo definire **le condizioni di base** della città:

- la sua dimensione, demografica e territoriale,
- il patrimonio costruito (con particolare riferimento al mercato immobiliare), il patrimonio storico e culturale (in primo luogo il centro antico),
- il patrimonio sociale ed ambientale,
- il sistema della mobilità.

Abbiamo poi esaminato con maggiore approfondimento le attività che tradizionalmente sono considerati **punti di forza** del sistema bolognese, o dovrebbero esserlo:

- l'università,
- il sistema sanitario,

- la fiera,
- l'aeroporto
- il settore produttivo della meccanica ed automazione, dell'Information and Communication Technology (ICT)
- il sistema della cultura e del turismo.

Tutti questi temi sono stati esaminati con il criterio, prima ricordato, dell'analisi SWOT. A questo proposito va notato che le nostre risorse non erano certo sufficienti a svolgere nuove indagini su ogni tema, e quindi abbiamo utilizzato i dati più recenti che si potevano ottenere da fonti ufficiali e da ricerche pubblicate; abbiamo anche svolto una serie di incontri con testimoni privilegiati, fra cui gli stessi soci dell'Istituto De Gasperi, che vede la presenza di numerosi esperti sui temi sociali, economici e infrastrutturali.

Insieme ai punti di forza, abbiamo anche cercato di riconoscere **i punti di debolezza** dell'area bolognese.

Ovviamente si deve notare che la crisi economica rende più incerte alcune previsioni, ma ciò influisce relativamente sulle valutazioni che interessano la nostra ricerca, perché, come già notato, vogliamo trattare di prospettive a medio-lungo termine, di problemi complessi già presenti da tempo, di strategie condivise che non si possono improvvisare; inoltre, come sostengono molti studiosi, proprio i periodi di crisi sono i più adatti alla preparazione di nuovi programmi.

Un altro passaggio necessario della ricerca è stato quello di esaminare i più recenti strumenti di governo del territorio (Piano Strutturale Comunale (PSC) e Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) di Bologna), collocati nel contesto provinciale e regionale, per verificare:

- quali prospettive propongono per il futuro della città,
- che ruolo assegnano al sistema urbano bolognese nel suo complesso, alle sue parti e ai suoi poli,
- quali relazioni definiscono fra le parti della città, le attività urbane, e, più in generale, fra i problemi da risolvere.

Con questa stessa articolazione vengono infine presentate le conclusioni della ricerca, che riguardano la descrizione di situazioni e problemi, alcune proposte anche operative, scenari alternativi, indicazioni di temi da approfondire. Esse sono pensate come contributo per un dibattito aperto, non strettamente condizionato dalle competizioni elettorali .

**Come già detto nell'introduzione, questa ricerca si propone di mettere a confronto i diversi aspetti della realtà bolognese, per consentire una visione complessiva e dinamica. Per facilitare questo confronto, anticipiamo una prima sintesi dei risultati relativi ad ogni settore che sono esposti nelle Schede del capitolo seguente. Naturalmente gli stessi argomenti saranno ripresi ed approfonditi – in modo intersettoriale - nelle conclusioni finali; qui diamo spazio soprattutto alla descrizione dei fenomeni.**

## 2. UNA PRIMA SINTESI DEI RISULTATI

Innanzitutto, **le risorse sui cui può contare Bologna**; vedremo poi **i punti di forza e i punti di debolezza**, e le indicazioni che emergono dagli attuali **strumenti di pianificazione**.

### 2.1. La situazione demografica (e la dimensione territoriale)

La popolazione del Comune è calata di oltre centomila abitanti rispetto al massimo raggiunto in passato (1973), e si assesta sotto alla quota 400.000, con una leggera ripresa negli ultimi anni, dovuta all'immigrazione straniera. E' una popolazione sempre più vecchia, e con famiglie sempre più piccole. Notiamo che la stessa cosa è avvenuta in tutte le maggiori città italiane, con l'uscita delle famiglie più giovani dal capoluogo verso i comuni esterni, in cerca di alloggi meno costosi e di migliore qualità della vita. Se confrontiamo i dati statistici, fanno eccezione solo poche città, come Roma, che ha un territorio comunale così esteso da contenere quasi tutti gli effetti di uscita dal centro.

La dimensione demografica di Bologna è in realtà molto maggiore: oltre 500.000 "bolognesi" vivono e lavorano in un territorio più ampio, che comprende i comuni della prima e seconda cintura. Non a caso il numero dei city users oggi supera largamente quello dei cittadini che hanno lasciato il comune. Se consideriamo poi i rapporti sempre più estesi con altre aree della provincia, possiamo parlare di una "città diffusa" di quasi un milione di abitanti.

Non si può quindi parlare di una grande crisi demografica della città; dobbiamo però capire bene quale effetto avranno questi fenomeni sugli altri aspetti della città. Un capoluogo abitato da molti vecchi e pensionati, circondato da insediamenti di giovani che lavorano, ha naturalmente (ed avrà anche in futuro) squilibri dei servizi pubblici, rischi di degrado e insicurezza nelle aree centrali sempre meno abitate, grandi masse di pendolari in entrata e in uscita, con sovraccarico delle reti di mobilità.

Gli stessi problemi sono presenti in tutti i grandi agglomerati urbani, e si attenuano in genere in quelli di dimensione minore: non a caso se si confrontano le previsioni sulla crescita di popolazione a scala provinciale si osserva per Bologna un dato positivo, ma inferiore alla media regionale e nettamente più basso rispetto a quello previsto per Modena e Reggio, che hanno una popolazione più giovane, minori costi e maggiore attrattività per le imprese, maggiore quantità di immigrati.

Notiamo infine che a Bologna la presenza di un numero imponente di studenti fuori sede "maschera" in parte questi fenomeni, attenuandone alcuni ed accentuandone altri.

### 2.2. Il patrimonio costruito e il patrimonio culturale

I dati sulle abitazioni dei bolognesi confermano le osservazioni precedenti.

Solo il 20% delle abitazioni ha meno di 40 anni (nel resto della provincia è il 50%); i prezzi del **mercato immobiliare**, in costante ascesa fino all'attuale crisi (i prezzi sono

aumentati del 78% per i nuovi alloggi dal 98 al 2007), sono a livelli molto alti, inferiori solo a quelli di poche altre città italiane (Milano, Roma, Venezia, Firenze), e sono ormai equivalenti nel capoluogo e nei comuni più vicini (Casalecchio di Reno e San Lazzaro di Savena); per inciso, l'ultimo dato comprova che siamo di fronte ad una "città diffusa". Gli alti costi del nuovo, come rileva anche l'Associazione Nazionale Costruttori Edili (ANCE), sono legati soprattutto all'incidenza della rendita fondiaria.

All'interno di questa città, la quantità di case in affitto è in linea con le medie nazionali (quasi tre quarti degli abitanti sono proprietari del loro alloggio), con l'eccezione del centro storico (37,3 di affitto) in cui si concentrano gli studenti fuori sede. Come in tutte le città universitarie in passato questo non solo portava ricchezza a molti residenti, ma contribuiva anche a far crescere i valori del mercato immobiliare. Negli anni più recenti, invece, la crescente concentrazione di studenti (e in parte di immigrati) in alcune aree del centro antico ha prodotto fenomeni di degrado (e, soprattutto, timori di ulteriore degrado e insicurezza) e di conseguenza un calo di prezzi degli immobili.

Il **Centro storico** è quindi visto oggi frequentemente come un problema, soprattutto per i rischi di degrado; cittadini, associazioni, Comune, Università, autorità di pubblica sicurezza, tentano azioni comuni e, soprattutto, discutono continuamente cause e responsabilità. Le cose non sono destinate a migliorare, se si pensa che ai problemi attuali si aggiunge quello, non secondario, di adeguare il grande patrimonio esistente alle esigenze di sicurezza antisismica e di risparmio energetico.

Quello che manca è la coscienza che il Centro storico è un problema, ma è anche **una grande risorsa**; così come manca l'idea di **quale ruolo esso debba svolgere oggi, nella città attuale**. E questo è singolare, se si pensa che è il meglio conservato fra i grandi centri antichi italiani e il suo recupero ha fatto scuola a livello internazionale. Non basta però conservare le pietre, occorre avere una strategia chiara per l'uso attuale e futuro di questo patrimonio.

A questo proposito si deve notare che la città nel suo complesso – i cittadini e le diverse autorità, associazioni, forze imprenditoriali - finora non ha dato peso alle **potenzialità turistiche** di Bologna.

Questo è ancora più evidente se si guarda al grande **patrimonio culturale** costituito da musei, pinacoteche, centri e biblioteche specializzate, biblioteche di quartiere.

Poche città italiane possono vantare una simile ricchezza, ma la crisi economica rende spesso difficile una gestione efficace, e, soprattutto, le singole eccellenze rischiano oggi di appannarsi, e solo in poche occasioni si sono applicate politiche di rete, per comunicare e valorizzare congiuntamente la grande quantità di iniziative che la città esprime, come fanno molte città europee, che offrono certamente un patrimonio minore. La carenza di fondi pubblici rende ancora più urgente un coordinamento delle iniziative, che avrebbe effetti positivi non solo per le attività culturali, ma anche per quelle collegate: ad esempio, potrebbe contribuire ad una maggiore razionalità e redditività dell'offerta alberghiera.



### **2.3. Il patrimonio sociale ed ambientale**

Il patrimonio sociale e ambientale di una città è una risorsa importante, spesso sottovalutata, per attrarre popolazione, nuove attività, turismo.

Bologna è stata a lungo considerata un modello a livello nazionale per le sue politiche sociali: possiamo citare in particolare l'organizzazione delle scuole di competenza locale, l'efficienza dei servizi sociali ed amministrativi decentrati, la dotazione di verde e parchi (fra le maggiori in Italia) e la tutela delle aree collinari di valore ambientale, il grande numero di organizzazioni sportive di base e di associazioni di volontariato.

Ora sostanzialmente tutto questo funziona ancora, nonostante le restrizioni dovute ai tagli dei bilanci comunali e delle risorse assegnate dallo stato, che consentivano nella nostra città lo sviluppo di molti progetti innovativi. Intanto altre città hanno migliorato le prestazioni offerte ai cittadini, e quindi l'esperienza bolognese non spicca più come caso eccezionale, e tuttavia presenta ancora aspetti esemplari: pensiamo ad esempio a servizi come il Centro Unificato di Prenotazione (CUP), all'accessibilità al sistema informativo comunale, ai tanti accordi con le associazioni di volontariato per attività di interesse sociale, ad esempio per la gestione di spazi verdi distribuiti nella città.

In sintesi, si può affermare che Bologna ha offerto finora ai suoi cittadini una dotazione di servizi sociali ed ambientali di livello europeo; l'abitudine ad usufruirne porta facilmente a dimenticare l'impegno economico ed organizzativo che questo richiede, e a criticare con forza qualunque calo di efficienza, anche modesto.

### **2.4. Il sistema della mobilità**

Anche per quanto riguarda la mobilità pubblica e privata per molto tempo la nostra città è stata considerata un modello.

La posizione geografica e le scelte compiute nell'800 le hanno assegnato il ruolo di principale nodo ferroviario nei rapporti Nord-Sud; la lungimiranza e la concordia dei suoi politici ed imprenditori hanno consolidato negli anni '60 questo ruolo anche per quanto riguarda la rete stradale, realizzando la prima tangenziale italiana, aprendo nuove prospettive per il trasporto merci con le grandi strutture dell'Interporto e del CenterGross, e programmando lo sviluppo dell'Aeroporto. A livello urbano si consumò l'errore di rimuovere le ultime linee tranviarie, ma si organizzò in compenso una rete di autobus molto efficiente, adatto ad una città che intanto si stava diffondendo, con nuove periferie a bassa densità. Per inciso, la scelta di una densità insediativa inferiore a quella di altre città italiane ed europee ha offerto certamente condizioni di vita migliori agli abitanti, ma ha preconstituito in molte zone della città un limite, che pesa tuttora, per la realizzazione di trasporti pubblici di massa (tranvie, metrò leggeri, ecc.), che richiedono una maggiore concentrazione di utenza.

Oggi, mentre la maggior parte delle altre città della regione hanno nettamente migliorato la loro rete infrastrutturale, il sistema bolognese, così moderno e completo 30 anni fa, è inadeguato; il traffico stradale è aumentato in modo esponenziale e in

particolare è aumentata la quota di merci che transita per il nodo di Bologna senza rapporti con la città, mentre all'interno dell'area urbana la rete di autobus ha perso clienti, per il calo dei passeggeri a orario fisso (studenti e lavoratori dipendenti) e per l'aumento delle auto dei pendolari che rallentano il percorso dei mezzi pubblici.

Negli ultimi venti anni si sono moltiplicati i progetti per risolvere questi problemi, dalla proposta di Winkler per la metropolitana (1985) a quelle di oggi: allargamento della tangenziale e nuovi caselli (realizzato), Passante Nord, Metrotranvia, Civis.

Tutte queste proposte hanno in comune un dato negativo, di essere state "imposte" di volta in volta, senza cercare di costruire un consenso trasversale fra amministrazione, forze politiche, forze sociali, operatori economici. Di conseguenza, la loro fattibilità è tendente a zero, inversamente proporzionale alle polemiche suscitate.

Significativamente, si parla invece molto poco dell'infrastruttura che può avere veramente un effetto determinante sul sistema complessivo della mobilità, e cioè il Sistema Ferroviario Metropolitano, sul quale sono già stati investite ingenti risorse. Nessuno si dichiara contrario, ma sembra che pochi siano consapevoli degli impegni che ancora sono necessari, dell'utilità che può avere e dei cambiamenti che può indurre anche sull'organizzazione della città e sulle abitudini dei cittadini.

Allo stesso modo si parla poco dei cambiamenti che porterà il completamento della linea ad Alta Velocità. Già si risentono i primi effetti (positivi e negativi) nelle relazioni con l'area milanese; potrebbero essere avviati nuovi rapporti fra Bologna e Firenze, superando antichi campanilismi e sviluppando interessi attuali, complementari e comuni. Ad esempio, l'aeroporto di Bologna indica già nei suoi depliant come potenziale bacino di utenza l'area fiorentina, i cui abitanti potrebbero preferirlo come aeroporto "di casa" rispetto a quello di Pisa, quando sarà in funzione il collegamento rapido stazione-aeroporto.

## **2.5. I tradizionali punti di forza della città**

L'approfondimento svolto sulle attività che tradizionalmente costituiscono punti di forza della città ha prodotto risultati di grande interesse e, soprattutto, ha consentito di riconoscere alcune condizioni necessarie perché queste attività mantengano il loro ruolo trainante per il futuro.

Ruolo, che come dimostrano le Schede del capitolo seguente, è veramente forte: è stato stimato che i poli funzionali dell'Università, della Fiera, dell'Aeroporto e del sistema Sanitario coprano nel loro complesso (compreso l'indotto) circa un terzo degli occupati e del Prodotto Interno Lordo (PIL) del settore terziario provinciale e circa un quinto degli occupati e del PIL dell'economia provinciale.

Esaminiamo specificamente queste attività.

### *L'Università*

L'Ateneo di Bologna costituisce, per numero di occupati, la più grande "azienda" della città; l'offerta didattica è probabilmente la più completa a livello nazionale (contando anche le sedi decentrate in Romagna sono presenti 23 Facoltà, e oltre 200 corsi di laurea), il numero complessivo degli studenti ha raggiunto in passato la quota 100.000, riducendosi fisiologicamente negli ultimi anni, per effetto del calo delle classi di età a livello nazionale e locale. E' sempre forte la capacità di attrarre studenti di altre regioni (quasi il 50% del totale, provenienti soprattutto dalle regioni dell'asse adriatico); l'Università è inoltre la prima in Italia per scambi di studenti nell'ambito europeo.

Sono anche molto forti le attività di specializzazione post-laurea: un centinaio di Master e corsi di alta formazione e quasi altrettanti Dottorati di ricerca, i cui frequentanti in molti casi scelgono di rimanere nella città o in regione per la loro attività professionale. Sono inoltre presenti 14 enti di ricerca, tra cui il Cnr, l'Enea, l'Infn, il Cineca. Negli ultimi anni l'Ateneo ha compiuto anche un grande sforzo organizzativo per accedere ai fondi europei per la ricerca, ed è al primo posto a livello nazionale, con 55 progetti finanziati per un totale di 16,5 milioni di euro; in questa operazione è stata coinvolta di recente anche Unindustria.

Si può quindi affermare che complessivamente l'Università non ha perso il suo ruolo tradizionale di sostegno alla città, sia come apporto economico (è stato stimato che gli studenti annualmente spendano dai 300 ai 400 milioni di euro a Bologna), sia come acquisizione di nuovi cittadini, giovani e qualificati, che compensano l'invecchiamento della popolazione residente.

Questi elementi positivi non sono però garantiti anche per il futuro.

Innanzitutto le relazioni fra città e università, nonostante molti sforzi, producono ancora pochi progetti comuni: la città si comporta spesso come un affittacamere, che sfrutta i suoi inquilini, offre i servizi indispensabili, preferisce non intromettersi nelle loro attività, ma è pronto a lamentarsi di ogni possibile fastidio. Fuori di metafora, la città non ha mai predisposto programmi efficaci per risolvere il problema degli alloggi degli studenti (forse anche per non colpire gli interessi di tanti piccoli proprietari) e attenuare il costo della vita; discute continuamente dei problemi di sicurezza delle zone universitarie, senza tenere conto che per molti studenti la prima motivazione della scelta di studiare a Bologna è proprio la fama di città più aperta e tollerante di altre; non utilizza le competenze presenti nei dipartimenti universitari per la soluzione dei problemi cittadini, preferendo rivolgersi ad altri esperti italiani e stranieri, spesso anche di modesto livello, e impoverendo così la sua università.

L'Ateneo da parte sua non riesce a darsi procedure più snelle per favorire accordi operativi fra le strutture universitarie e l'esterno, e questo favorisce le iniziative personali dei singoli docenti, in ordine sparso, senza comunicazioni reciproche e in ogni caso senza una strategia di gruppo. La grande dimensione dell'università

accentua questo problema: a Modena e a Ferrara, ad esempio, i rapporti città/università sembrano più facili, come del resto nelle sedi della Romagna.

Per quanto riguarda le prospettive della ricerca, il livello è mediamente alto, ma rispetto al passato si sono certamente ridotti i punti di eccellenza: Questo, peraltro, è avvenuto negli ultimi venti anni in tutti i maggiori atenei italiani, per la diffusione di nuove sedi e, soprattutto, per la maggiore facilità di comunicazioni a rete: oggi, infatti, per valutare il livello della ricerca è meno significativo elencare, come in passato, i singoli grandi personaggi, fondatori di una “scuola”, ed è invece più importante verificare la partecipazione a reti di ricerca. Da questo punto di vista si può rilevare che in molti settori Bologna partecipa alle reti universitarie nazionali e internazionali di eccellenza.

### ***Il sistema sanitario***

Come l'Università, con cui è strettamente collegato, anche il sistema sanitario bolognese mantiene un livello alto, registra minori punti di eccellenza rispetto al passato, partecipa a reti di eccellenza nazionali e internazionali.

La diffusione di competenze e alte specializzazioni sul territorio nazionale dovrebbe, in prospettiva, ridurre l'attrazione di malati da altre regioni, tuttora abbastanza elevata (nel 2006 quasi il 20% dei pazienti proveniva da altre regioni), e sostenuta anche da interventi continui di potenziamento dei settori maggiormente specializzati.

A livello locale (di area vasta, gestita dall'Azienda sanitaria unificata) sembra ormai completata la riorganizzazione territoriale dei servizi sanitari, che ha comportato interventi anche pesanti di razionalizzazione, con riduzione dei presidi diffusi (forte riduzione delle strutture mediche sul territorio: di comunità, scolastiche, ecc.), per diminuire i costi di gestione e gli spostamenti complessivi generati.

L'invecchiamento della popolazione comporta l'aumento dei servizi di assistenza agli anziani, con parallela crescita di manodopera immigrata, e domanda di strutture specializzate da integrare nei tessuti urbani.

In sintesi, il peso del settore sull'economia della città è rilevante (nel 2006 registrava nel complesso circa 40.000 occupati) e non sembra destinato a diminuire, quanto piuttosto a spostarsi fra i settori, riducendo le capacità attrattive verso l'esterno dei poli medici bolognesi, ed aumentando le risorse destinate a rispondere ai bisogni della popolazione locale. Si deve però registrare che nell'area si stanno anche sviluppando nuovi settori tecnologici, legati ad esempio ai servizi di home care e telemedicina.

### ***La Fiera***

Fino a pochi anni fa la Fiera di Bologna, appartenente al sistema di poli e infrastrutture progettate negli anni '60 e realizzate con grande concordia di intenti, sembrava avere solo problemi di crescita: necessità di ampliare e razionalizzare gli spazi espositivi, di offrire alloggio a un numero sempre crescente di visitatori, di migliorare l'accessibilità. I progetti avviati da tempo per risolvere questi problemi si stanno ormai

completando; resta in sospeso la questione del collegamento rapido con la stazione ferroviaria, anche se già da qualche anno è possibile portare direttamente in Fiera convogli ferroviari, ma lo si è fatto solo per poche grandi manifestazioni, come quelle del Motor Show.

La crisi economica in atto può certo influire sulle prospettive immediate, e anche su quelle a medio termine, rallentando il ritmo di sviluppo di certi settori produttivi ed accelerando quello di altri, con effetti sulle attività fieristiche, ma negli ultimi anni si sono presentati altri problemi importanti per il futuro della Fiera, in particolare la saturazione ormai avvenuta degli spazi disponibili nell'area urbana e, soprattutto, la concorrenza di altre strutture espositive che nel frattempo si sono molto più rafforzate.

A livello regionale, mentre Modena e Ferrara fanno sistema con Bologna, Rimini ha avuto un forte sviluppo, con una nuova sede dotata di ottima accessibilità e di un grande retroterra di attrezzature turistico-alberghiere. A livello nazionale, Milano ha realizzato il nuovo polo fieristico, che per alcuni aspetti è ancora "in rodaggio", ma può contare su un grande bacino di popolazione, di attività produttive e finanziarie, e sull'ulteriore rilancio offerto dalla prossima Expo. Anche la Fiera di Roma si è potenziata, ed ha aperto alcune manifestazioni sugli stessi temi di Bologna. Si deve infine tener presente che i nuovi treni ad alta velocità modificheranno i bacini di influenza delle attività fieristiche.

In questo contesto la Fiera di Bologna, ma anche la città, devono individuare una nuova strategia, condivisa dagli operatori pubblici e privati, che non può essere limitata alla difesa delle attività più forti e consolidate, ma deve necessariamente riguardare la "messa in rete" della Fiera, con alleanze nazionali ed internazionali. E a livello locale, si deve realizzare una maggiore interazione fra le iniziative della Fiera e quelle della città: non è impossibile, e lo dimostra il successo dell'ultima edizione di ArteFiera.

### ***L'Aeroporto***

L'aeroporto di Bologna è uno di pochi scali italiani abilitato ai voli intercontinentali; nel 2006 ha superato la soglia di 4 milioni di passeggeri (collocandosi come sesto in Italia per i voli internazionali), nel 2007 ha avuto un ulteriore incremento, nel 2008/2009 ha certo risentito della crisi Alitalia e della crisi economica generale, ma ha perso meno di altri scali, soprattutto per effetto dei nuovi voli low cost della Ryanair. Ha avuto intanto un significativo sviluppo il settore merci.

La vicinanza alla città è stata in passato un punto di forza, per quanto riguarda il bacino di utenza locale, ed ha però posto problemi ben noti per l'allungamento della pista e per l'impatto ambientale.

Oggi sono state realizzate o programmate le opere di adeguamento alle nuove esigenze di funzionamento, ma sono ancora necessari interventi per garantire l'accessibilità ad un bacino di utenza regionale e sovraregionale.

La realizzazione del people moover per il collegamento rapido con la stazione ferroviaria sembra una risposta sostanzialmente adeguata, soprattutto se si considera che, anche nelle prospettive più ottimistiche di rilancio dell'economia, esistono limiti oggettivi alla crescita dei volumi di traffico. Un primo limite è il "peso" dell'utenza che può gravitare su Bologna; la vicinanza di Milano, Venezia, Pisa e della stessa Roma non consentono di immaginare una forte estensione dell'attuale bacino di utenza; un secondo limite è la difficoltà di ulteriore crescita dell'attrezzatura, sia per motivi economici che per limiti territoriali ed ambientali, che impedirebbero probabilmente la realizzazione di una seconda pista. Infine, sembra improponibile che si ottengano ulteriori quote di traffico facendo concorrenza agli aeroporti di Forlì e di Rimini nel campo dei voli turistici e low cost, quando si dovrebbe invece costruire una rete regionale di trasporto aereo, integrato con il sistema ferroviario.

### ***I settori industriali di eccellenza***

I settori manifatturieri tradizionalmente più forti sono stati quelli legati allo sviluppo della "meccatronica" (in particolare, la meccanica di precisione e il packaging in cui l'area bolognese ha un ruolo consolidato a livello internazionale, e in generale la produzione di macchine per l'industria, di veicoli come la Ducati, ecc.), l'informatica applicata e i servizi per l'industria e la filiera moda/abbigliamento/calzature, il settore alimentare e il suo indotto, il settore editoriale. Negli anni più recenti si è avuta un'importante crescita dell'ICT.

Rispetto al passato il peso di questi settori produttivi sull'economia urbana reale, e cioè riferita alla città allargata, che comprende tutte le industrie ed i lavoratori che sono usciti nei comuni vicini, è certamente diminuito. Questo non solo per la progressiva terziarizzazione dell'economia, che riguarda tutte le maggiori città, e Bologna più di altre, essendo città terziaria per eccellenza (al 2006 il 63,4% degli occupati lavorava nel settore dei servizi, il 34,8% nell'industria - escluse le imprese di costruzione -, l'1,8% nell'agricoltura). ma anche perché molti importanti operatori hanno spostato i loro investimenti da attività produttive poco innovative, e comunque a rischio, a settori più sicuri e redditizi, come quello immobiliare e il finanziario.

Da notare che molte medie aziende hanno internazionalizzato la loro produzione: in altri termini, non si sono limitate a decentrare per risparmiare sui costi del lavoro, ma si sono organizzate per conquistare mercati emergenti: ad esempio alcune aziende bolognesi sono in Cina da anni (Maccaferri, Alfa Wassermann, settori legati alla moda) con eccellenti risultati.

La crisi economica in corso non può che accelerare la chiusura di attività produttive "invecchiate", non fa certo prevedere che il settore finanziario possa tornare ai livelli speculativi degli anni passati, e impone iniziative coraggiose nei campi più innovativi (meccatronica, biotecnologie, nanotecnologie, comunicazioni...), che dovrebbero essere sostenute dal territorio con più moderne infrastrutture, e da un sistema finanziario "dedicato" allo sviluppo economico dell'area bolognese.

In caso contrario, come vedremo, i "punti di forza" del passato divengono debolezze.

### *La cultura e il turismo*

Come già notavamo in diversi punti precedenti, il patrimonio culturale di Bologna è ricchissimo - in parte forse non conosciuto dagli stessi cittadini - e le iniziative culturali sono moltissime, ma frammentate e non messe in rete. Alcuni grandi eventi culturali del passato erano legati ad un clima di innovazione (in particolare nel campo della storia dell'arte e dell'organizzazione dei musei) o alla sperimentazione nei nuovi settori, come la cinematografia o la musica moderna. Nell'ambito degli studi politici, economici e sociali si sviluppavano iniziative di livello internazionale come quelle del Mulino, del centro di studi religiosi di Alberigo, dell'architettura sacra, con "Chiesa e Quartiere".

Oggi la maggior parte di queste attività ci sono ancora, condotte da alcuni dei protagonisti di un tempo o dai loro migliori allievi, ma sono certamente calate le risorse, è aumentata la concorrenza di molte città minori (a partire da Ferrara, ormai giustamente consolidata come città d'arte nei circuiti turistici), la città non riesce a fare sistema.

Non si riesce a fare un efficace marketing urbano. Si tentò nella preparazione dell'anno in cui Bologna era "capitale europea della cultura", ma non si sono ottenuti tutti i risultati sperati, anche per la discontinuità delle amministrazioni comunali: pensiamo ad esempio alle vicende della Sala Borsa.

In particolare, non sembra mai decollata un'efficace politica del turismo, per la quale non bastano programmi intelligenti, ma occorre impegno di risorse e concordia degli operatori interessati; e da questo punto di vista commercianti, ristoratori, albergatori, aziende pubbliche non hanno compiuto grandi sforzi, confermando l'impressione che non si creda che Bologna possa avere forti prospettive turistiche, o, forse, che non lo si voglia, ritenendo i danni superiori ai vantaggi.

Certamente occorre definire che tipo di turismo può essere adatto alle caratteristiche di Bologna, e torneremo su questo tema nelle conclusioni. Intanto, però, possiamo notare che lo scarso entusiasmo verso il turismo ci porta anche a sprecare risorse, come sono i tanti esercizi alberghieri che sembrano vivere solo in funzione degli eventi fieristici, e quindi sono semivuoti per buona parte dell'anno e praticano una politica di prezzi adatta ai viaggiatori d'affari con rimborso spesa, cioè a clienti che caleranno sempre più per effetto della razionalizzazione delle spese da parte del mondo produttivo e della riduzione dei tempi di viaggio in treno o in aereo, con conseguente minore necessità di pernottamento.

Osserviamo, infine, che i mezzi di comunicazione locale (TV e cronache cittadine) cercano spesso di proporre al meglio l'immagine della città, ma non possono certo promuovere una maggiore unità di intenti e una conseguente maggiore efficacia delle iniziative.

## 2.6. I punti di debolezza

Accanto ai punti di forza, il sistema urbano bolognese ha anche alcuni **elementi di debolezza**, in parte già evidenziati nell'esaminare le dinamiche più recenti:

- **la dimensione demografica** non elevata: il bacino di influenza bolognese è inferiore a quello della vicina conurbazione di Firenze/Prato/Pistoia e, anche considerando l'intera area regionale che può gravitare su Bologna si ottiene circa un terzo del bacino milanese. Oltre a questi dati, che qualificano Bologna come un'area urbana medio-grande (o un'area metropolitana piccola!) e pongono limiti oggettivi alle ambizioni di crescita, il dato negativo è che si tratta di una popolazione invecchiata;

- la **solidarietà sociale** e il senso di identità e appartenenza, che sono in calo, qui come in tutte le altre aree del paese, ma nel caso di Bologna il fenomeno è molto più avvertito, così come il calo di sicurezza, per i confronti con una migliore situazione del passato. Questo sembra compensato dalla grande diffusione di associazioni di base e di volontariato, che però non sostituiscono il tessuto sociale complessivo; verrebbe spontaneo definire questo fenomeno come una "fuga nel privato", non individuale ma di gruppo;

- **la perdita di attività produttive caratterizzanti**, anche questa comune a tante aree urbane, ma a Bologna accompagnata, più che altrove, da una conversione in investimenti immobiliari e finanziari a minore rischio. Si passa da una generazione di imprenditori ad una di "redditieri" o speculatori. E questo atteggiamento si trova a tutti i livelli, anche modesti, come dimostrano le tante famiglie che incrementano il loro reddito affittando alloggi agli studenti o agli immigrati. Questi ultimi, non a caso, stanno cercando di accedere in ogni modo ad alloggi in proprietà. Dal loro canto, le attività immobiliari sono frammentate e per lo più di piccole dimensioni, e con visioni imprenditoriali di corto respiro;

- **la carenza di forti istituti di credito "radicati" nella città**, dovuta alla razionalizzazione e globalizzazione del sistema bancario, che ha portato altrove i centri decisionali di istituti importanti, pesa da anni sull'economia dell'area. Senza sottovalutare il ruolo delle Fondazioni, che offrono grande sostegno ad attività assistenziali, sociali e culturali, sembra scomparsa o almeno molto ridotta la possibilità di ottenere un'attenzione particolare per la promozione di investimenti nell'area bolognese. Anche le altre città della Regione hanno una situazione simile, ma forse la loro minore dimensione e il maggiore dinamismo imprenditoriale rendono meno grave o meno sentito il problema;

- **il ritardo nell'adeguamento del sistema infrastrutturale** alle esigenze di competizione internazionale, ritardo che può essere colmato dall'attuazione dei progetti delle nuove infrastrutture, a patto che definisca una graduazione nel tempo, in rapporto alle risorse che potranno essere realmente disponibili, in modo più realistico e soprattutto più condiviso;



- **il sempre minore riconoscimento del ruolo di capitale regionale** da parte dell'area emiliana (Modena, Reggio, Parma), forte di una crescita maggiore in molti settori, non solo produttivi, e dell'area romagnola. Entrambe le aree hanno dimostrato negli ultimi anni, rispetto a Bologna, una maggiore capacità di reazione alla sfida imposta dalla globalizzazione dei mercati.

## **2.7. Il ruolo e l'immagine della città negli strumenti di pianificazione**

Concludiamo questa presentazione sintetica dei risultati della ricerca esaminando le indicazioni che emergono dai principali strumenti di pianificazione.

### ***Il Piano Territoriale Regionale (PTR)***

Per quanto riguarda il Piano Territoriale Regionale, da tempo in fase di revisione, ci limitiamo a qualche considerazione sul ruolo assegnato a Bologna.

Notiamo innanzitutto che il PTR conferma l'obiettivo di un "sistema regionale" integrato, che deve rafforzare la sua competitività a livello europeo, ma non affronta concretamente il tema della competitività interna a tale sistema, salvo proporre "reti di componenti locali" organizzate in un modello policentrico di "eccellenze compartecipate", da sviluppare mediante una "cooperazione condivisa".

In questo modello Bologna, città metropolitana, è necessariamente la "capitale funzionale" del policentrismo, essendo il luogo di maggiore concentrazione di funzioni riconosciute all'interno delle gerarchie urbane europee; secondo il Piano dovrebbe essere quindi il punto di snodo, che porta a sintesi e valorizza le diverse vocazioni territoriali presenti in regione, e sfrutta la sua posizione geografica e il suo peso "immateriale" (dei saperi e delle idee) per proporsi come interfaccia fra la realtà regionale e il contesto nazionale ed internazionale.

Come già notato, però, il sistema emiliano MO-RE-PR, sembra volersi proporre autonomamente come "regione europea competitiva". Alcuni segnali, ad esempio l'aggressività delle università e dei centri di ricerca in diversi settori, dimostrano che si vorrebbe "fare a meno" di Bologna, vista come capitale burocratica da sopportare per necessità (memoria storica, posizione nazionale ed internazionale). Il peso "emiliano" può essere bilanciato, forse, da una nuova alleanza con la Romagna e Ferrara.

### ***Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)***

Il PTCP, oggi vigente, parte dalla constatazione che "...Bologna si è dilatata ben oltre i confini comunali, crescendo non solo lungo le principali radiali ma affollando senza regole evidenti un po' tutto il territorio circostante: nel centro storico progressivamente gli uffici si sono sostituiti alle abitazioni, le banche ai piccoli esercizi commerciali e tutto quello che esce dalla città pare essere destinato a trovare posto in luoghi sempre

più distanti e a calarsi nel territorio secondo modelli insediativi sempre più lontani dalla tradizione locale, con gravi problemi per la mobilità...” Per misurare il fenomeno si può notare che la superficie urbanizzata della provincia era di 24 km quadrati nel 1950, di 104 km quadrati nel 1980, di 210 nel 2001.

A questa città che pare “dispersa” più che “diffusa” si propone **di ridare ordine, realizzando un vero sistema policentrico**, attraverso alcune scelte strutturali: l’organizzazione di un trasporto pubblico metropolitano efficiente, il riordino degli insediamenti residenziali e produttivi strettamente collegato al trasporto pubblico, un forte programma di intervento sulle aree protette, che le tuteli e valorizzi, sostenendo l’offerta turistica.

Il perno del **trasporto pubblico** è il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM), che, secondo gli accordi già definiti da tempo, è costituito da 8 direttrici parallele ai tracciati stradali storici, che convergono nel nodo ferroviario del capoluogo. A regime il SFM conterà più di 80 fermate e un servizio di treni cadenzato all'ora o alla mezz'ora fuori dell’area urbana, con frequenza di 15 minuti nella zona più interna. Il piano prevede di concentrare gli sviluppi di insediamenti nelle aree servite dalle fermate, e, in particolare, di valorizzare quelle che sono già inserite nel contesto urbano (ad esempio, quella di Mazzini/Pontevecchio); richiede poi che questa rete sia collegata con un servizio urbano di trasporto rapido (metrotramvia, Civis) lungo le linee di maggiore frequenza, oltre che, naturalmente, col servizio più capillare degli autobus.

Per gli insediamenti il piano classifica **le aree residenziali e i poli funzionali** di importanza prioritaria, serviti dal trasporto pubblico, e indica 34 ambiti specializzati per attività produttive, 20 già esistenti e gli altri da realizzare come “aree ecologicamente attrezzate”, cioè, in estrema sintesi, a impatto nullo – o almeno ridotto al minimo – sull’ambiente che le ospita. La maggior parte di queste aree nuove o da integrare sono collocate lungo il “Passante Nord”, la variante autostradale di 40 chilometri oggetto di forti polemiche per l’impatto sul territorio della pianura.

Il piano dà infine un grande rilievo **ai temi ambientali ed alle aree protette**, individuando “unità di paesaggio”, nodi e reti ecologiche, il sistema dei parchi regionali e provinciali (in gran parte già esistente), e una serie di iniziative per collegare le politiche di conservazione e la promozione, facendo convergere diversi canali di finanziamento .

### ***Il Piano Strategico Comunale (PSC)***

Anche il PSC parte dalla visione di una città “europea”, al centro di reti, aperta agli scambi, che valorizza le diversità.

Adottando lo stesso tipo di approccio proposto da questa ricerca, analizza i punti di forza e di possibile debolezza, ed afferma che la competizione a livello europeo chiede che siano potenziati i servizi alla produzione e i settori della finanza, dell’informazione e la comunicazione, che si renda la città più accessibile e più “ospitale” sviluppando politiche integrate per attrarre i ceti professionali emergenti e i giovani. A questo

proposito si nota, giustamente, che “...L'ospitalità è una miscela complessa: vi rientrano componenti la cui qualità appare oggi irrinunciabile: mobilità, casa e servizi, performance ambientali, clima sociale, governo locale...”. Particolare enfasi viene posta sulla sostenibilità ambientale, e lo dimostra l'impegno per la Valutazione Ambientale Strategica, che ha accompagnato l'elaborazione del Piano, ed ha prodotto analisi specifiche per ogni ambito del territorio, tradotte in norme e direttive dettagliate riguardanti la tutela dell'ambiente, la qualità dell'edilizia e il risparmio energetico, da rispettare nell'attuazione attraverso i Piani Operativi (POC). Altrettanto rilievo viene dato alla promozione dell'housing sociale, per le fasce di popolazione che non sono in grado di accedere al libero mercato, con interventi differenziati per i diversi soggetti: affitto a canone agevolato a tempo determinato, affitti a riscatto, alloggi temporanei o di servizio, rilancio della proprietà indivisa, ecc..

Il PSC poi osserva che la città, come tutte le grandi e medie aree urbane europee, si è diffusa e per certi versi “disintegrata”, ma - come appunto insegna l'esperienza di altri paesi - occorre vedere il suo “policentrismo” non come una riduzione di valori, ma come un'opportunità; in altri termini accettare che la città sia costituita da parti fra loro diverse, dare un ruolo specifico ad ognuna di queste parti e promuovere la loro identità, in forme tradizionali ma anche innovative, legate alla presenza di nuove funzioni, e/o di nuove presenze sociali.

Si propone quindi la scomposizione della città in parti, distinte ma fra loro integrate, con un'immagine nuova, quella delle “**sette città**”, che sintetizzano gli obiettivi di sviluppo del sistema urbano: le “città” della Ferrovia, della Tangenziale, della Collina, del Reno, del Savena, di Via Emilia Ponente, di Via Emilia Levante.

La città della Ferrovia è la città “internazionale”, la porta verso le altre città d'Europa, collegata con le nuove linee ferroviarie veloci, connessa con l'Aeroporto e la Fiera.

Le città “metropolitane” (Tangenziale, Reno, Savena, Collina) sono destinate a sviluppare i rapporti con i comuni dell'area urbana allargata e della provincia: la Tangenziale, trasformata da barriera in “cerniera”; la Collina resa più fruibile e riconoscibile a tutti i cittadini, come parco e sistema di corridoi e ambienti ecologici, percorsi, stazioni, punti di scambio; la Città del Reno che utilizza il parco di lungo fiume come legante fra gli insediamenti esistenti, interni ed esterni al comune (Barca, Casalecchio, S.Viola, Noce, Calderara); la Città del Savena incentrata anch'essa su un parco fluviale, ma caratterizzata soprattutto da un importante sistema produttivo (Roveri, CAAB, Hera, ecc.) e residenziale, fortemente integrato con quello di S.Lazzaro.

Nelle indicazioni riguardanti queste cinque “città” troviamo una scelta di fondo positiva: le nuove quote edificabili previste dal Piano sono concentrate in zone che sono compatibili con le strategie di tutela ambientale e, soprattutto, saranno ben servite dalle linee fondamentali di trasporto pubblico, in particolare dalle fermate del Servizio Ferroviario Metropolitano, cosa relativamente rara nel nostro paese, in cui programmi edilizi e trasporto pubblico non vengono quasi mai studiati insieme.

Abbiamo poi le due “Città della Via Emilia”, indicate come oggetto di una nuova strategia per la valorizzazione del Centro Storico, integrato nella dimensione che oggi ha raggiunto la città, servito da un trasporto pubblico veloce e frequente, valorizzato nella parte antica e riqualificato lungo i due assi esterni, di ponente e di levante, in cui sono presenti tessuti urbani di buona qualità (ottocenteschi e anche moderni) da tutelare; la rivitalizzazione di questi tessuti punta sulla trasformazione delle aree militari, sul recupero di monumenti per potenziare attività culturali, sull’aumento di spazi collettivi (verde, scuole, strutture sanitarie..), sulla riqualificazione sistematica dei due assi stradali della Via Emilia di Ponente e di Levante.

Per quanto riguarda la parte antica (il Centro Storico vero e proprio) si punta sulla riqualificazione degli spazi pubblici, si accenna a limitazioni del traffico e al decentramento di attività universitarie e direzionali. In questa visione, che giustamente dilata le dimensioni dell’area storica, sembra mancare però una definizione precisa del ruolo del centro antico: manca, ad esempio, un’indicazione sui modi per offrire il centro a flussi di turismo maggiori di quelli attuali. Mentre a livello normativo gli interventi possibili sono ben regolati dal RUE, non si propone una soluzione di equilibrio fra le diverse esigenze, tutte legittime, dei residenti, dei city users, degli studenti, che richiedono accessibilità, vivibilità, vitalità, facendo emergere continui contrasti che non sono risolvibili con soluzioni a breve, senza una prospettiva strategica che veda il ruolo del centro antico come risorsa per il futuro e non solo come una parte della città da tutelare e qualificare.