

# **l'Istituto De Gasperi per Bologna**



Ricerca finanziata da



**21 gennaio 2010  
Bologna, Via San Felice 103  
Presentazione ai Soci e agli Amici dell'Istituto  
della ricerca "La convivenza tra città compatta  
e città diffusa: criticità e opportunità  
a Bologna e nel suo territorio"**

## **PRESENTAZIONE**

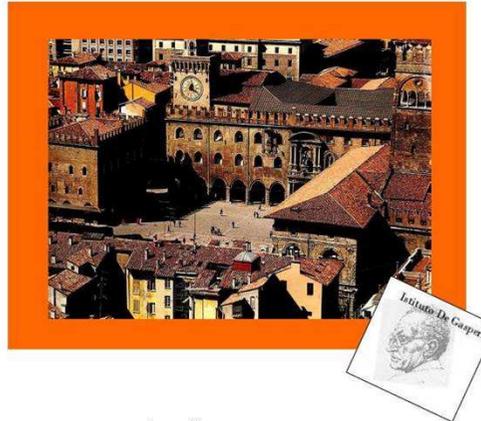
**Carlo Monti e Ciro Lamedica | slides pag. 2 |  
| Sintesi discorsiva pag.14 |**

## **INTERVENTI**

**Giampietro Monfardini | pag. 20 | Piero Parisini | pag. 27 |  
Luigi Parlatore | pag. 30 | Federico Bellotti | pag. 46 |  
Giuseppe Benfenati | pag. 54 | Gianluigi Chiaro | pag. 58 |  
Pierluigi Costa | pag. 62 |**



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



## Obiettivo della ricerca

❖ **Definire il ruolo di Bologna** attraverso la sinergica disanima delle condizioni di base e, più in particolare, dei punti di forza e di debolezza del sistema bolognese.

❖ Proporre una riflessione finalizzata ad evidenziare quello che in genere si trascura, e cioè **le relazioni fra i problemi nonché le prospettive di medio e lungo termine**, su cui occorre costruire un consenso ampio, un **“patto per la città”**.

## Sviluppo della ricerca

- ❖ Le condizioni di base della città
- ❖ I “punti di forza”
- ❖ I “punti di debolezza”
- ❖ Gli strumenti di governo del territorio

## Dimensione demografica e territoriale

### Il contesto:

- **Calo demografico** in attenuazione e parzialmente falsato dalla forte crescita demografica dei comuni della prima "cintura".

Popolazione residente in Provincia, nella Città e nella prima "cintura" bolognese. (Fonte: Istat)

Comuni	1951	1961	1971	1981	1991	2001	2008
Bologna	340.526	444.872	490.528	459.080	404.378	371.217	374.944
Comuni della prima cintura	72.525	81.889	127.483	152.673	164.159	168.796	179.328
Bologna+prima Cintura	413.051	526.761	618.011	611.753	568.537	540.013	554.272
Provincia di Bologna	763.907	841.474	918.844	930.284	906.856	915.225	973.295

- **Forte peso degli "over 65"** → riduzione della popolazione attiva.
- **Forte crescita della popolazione straniera** (39.400, il 10,5% della popolazione, con un'età inferiore ai 45 anni per il 79,1%)
- **Presenza costante di studenti fuori sede** (circa 50.000).

### Opportunità, Minacce e Interrogativi:

- È forse il momento per Bologna di **appoggiarsi concretamente a "forze esterne"**, agevolando il loro inserimento ed evitando al contempo la "fuga dei cervelli", come avviene nelle più evolute e competitive realtà socio-economiche?
- **Residenti sempre meno, city users sempre di più:** quali possibili ricadute?

## Patrimonio costruito, storico e culturale

### Il contesto:

- Circa **200.000 abitazioni** di cui il 55% realizzate tra il dopoguerra ed il 1970. →urge recupero sismico ed energetico-ambientale.
- I **prezzi** del mercato immobiliare per anni **in costante ascesa**, sono inferiori solo a quelli di poche altre città italiane, e ormai equivalenti nel capoluogo e nei comuni della prima “cintura”. Cresce il numero di case vuote.
- La quantità di **case in affitto** è in linea con le medie nazionali con l’eccezione del centro storico (37,3 %).
- Il **Centro storico** rimane una grande risorsa, ma manca l’idea di quale ruolo esso debba svolgere nella città attuale.
- Il **patrimonio culturale** è consistente e ben strutturato.

### Opportunità, Minacce e Interrogativi

- Nel nuovo PSC che propone l’immagine di “sette città” oggetto di strategie specifiche, manca l’**“ottava”**, quella storica, luogo di sintesi strategica dove far convergere le azioni necessarie ad **attivare un urgente processo di recupero funzionale, energetico ed ambientale** di uno dei centri storici più importanti in Europa.
- La situazione esistente non consente di immaginare nuovi scenari di crescita “fisica” di case e infrastrutture, (per chi?), propone invece di **puntare sulla qualità e la messa in rete dei punti di forza**.
- È indispensabile **avviare una seria politica per la casa**, in grado di potenziare il patrimonio immobiliare pubblico, facilitare l’accesso alla casa per i lavoratori immigrati e stabilizzare la permanenza degli studenti.
- Il problema della casa non è solo sociale, ma può rappresentare il più importante elemento di dinamismo economico.

## Patrimonio sociale ed ambientale

### Il contesto:

- Bologna ha da sempre offerto ai suoi cittadini una **dotazione di servizi sociali ed ambientali di livello europeo** (540 organizzazioni di volontariato, 491 associazioni di promozione sociale, 132 cooperative sociali).
- Nella classifica stilata dall'ISTAT (*"Indicatori ambientali urbani", 2008*) Bologna si conferma **terza tra i capoluoghi più "verdi" del Paese** (Ravenna è ottava, Modena nona).
- Bologna guadagna punti anche in tema di **verde urbano**, sia per una **densità superiore alla media** (9,7% rispetto a un valore medio di 8,3%) che per una **crescita delle aree verdi** maggiore di quella registrata a livello nazionale.

### Opportunità, Minacce e Interrogativi:

- È forse eccessiva la critica verso un settore che rimane una delle eccellenze di Bologna?

## Sistema della mobilità

### Il contesto:

- Il sistema bolognese, così **moderno e completo 30 anni fa**, è **oggi inadeguato e “ingessato”** da una serie di proposte progettuali che negli ultimi 20 anni si sono moltiplicate (Passante Nord, Metrotranvia, Civis, People Mover) rendendo di fatto la loro fattibilità “tendente a zero”, sottovalutando l'infrastruttura che può avere veramente un effetto determinante sul sistema complessivo della mobilità, e cioè il **Sistema Ferroviario Metropolitano**.

### Opportunità, Minacce e Interrogativi:

- Non sarebbe il caso di **compiere finalmente un serio sforzo selettivo tra i progetti sin qui proposti?** La congestione della mobilità bolognese da dove nasce?
- **E' interesse di Bologna che aumentino le merci che passano per il suo territorio**, o non sarebbe utile piuttosto il rafforzamento di altri assi (ad esempio l'Adriatica) che drenino flussi che sono solo di transito?
- Le **nuove attività produttive e innovative** che vorremmo sviluppare **avranno bisogno di nuove grandi aree attrezzate o potranno invece essere anche di piccole dimensioni**, inserite nel tessuto urbano?
- E **la città**, diffusa ormai fino ai comuni della seconda cintura, **ha necessità di estendersi ulteriormente intorno a un nuovo asse** che, per inciso, sarà di tipo autostradale, e quindi servirà il territorio attraversato solo intorno ai suoi caselli di entrata e uscita?

## I “tradizionali” punti di forza

### Università

- Il **secondo ateneo** in Italia per numero di studenti iscritti (circa **90.000**) non ha perso il suo ruolo tradizionale di sostegno alla città, sia come **apporto economico** (circa **450 Milioni di Euro/anno**), sia come potenziale bacino di nuovi cittadini, giovani e qualificati.
- Forti **carenze nell'offerta abitativa e ristorativa**, non solo a livello quantitativo ma anche a livello di prezzi e di qualità; **alto livello della spesa media mensile** sostenuta dagli studenti domiciliati (Affitti troppo alti, caro mensa portano la **spesa mensile oltre i 1000 euro per studente**).
- **Insufficienti sinergie con il mondo del lavoro, della ricerca e dell'innovazione**. Saranno sufficienti i “nuovi Tecnopoli” previsti nell'Ex. Manifattura Tabacchi?

### Sistema sanitario:

- Il sistema sanitario bolognese mantiene un **livello alto**, registra **minori punti di eccellenza** rispetto al passato, **partecipa a reti di eccellenza nazionali e internazionali**.
- 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.

## I “tradizionali” punti di forza

### Fiera

- **Concorrenza pressante** di realtà fieristiche vicine in forte ascesa, non solo Milano ma anche Rimini. Quali strategie sono possibili?
- **Permangono forti problemi logistici e di accessibilità.**
- È importante una **forte integrazione** fra la Fiera, la città e le sue peculiarità.

### Aeroporto:

- Numero di **passengeri in costante aumento**: dai 3,5 milioni nel 2000 ai circa **5 milioni a fine 2009**.
- **Concorrenza infrastrutturale** di “corto raggio” in ambito nazionale, **ma anche potenziale forte allargamento** del bacino di utenza di “lungo raggio” in ambito internazionale, conseguenti al completamento della TAV.
- **Insufficienti sinergie** con il sistema economico locale, anche se è cresciuto il trasporto merci.

## I “tradizionali” punti di forza

### Settori industriali di eccellenza

**Tutti i tradizionali settori di eccellenza presentano oggi:**

- **Elevata domanda di formazione, innovazione, supporto logistico e infrastrutture**, ovvero di:
  - risorse finanziarie sia di tipo tradizionale sia di tipo innovativo;
  - risorse tecnologiche, per la riorganizzazione e gestione dei processi, per l'innovazione dei prodotti;
  - risorse umane al alta qualificazione e professionalità nelle aree tecnico logistiche e nelle aree funzionali della progettazione e della vendita.
- Pensiamo di poter vivere solo contando sulle attività terziarie esistenti o invece **sono necessarie nuove attività economiche**, compatibili con la qualità urbana, che attirino e trattengano nuove forze lavorative, dagli immigrati ai giovani laureati?
- **Quali possono essere e come si possono promuovere** queste attività? **Quali operatori pubblici e privati si possono coinvolgere? Dove possono essere localizzate? Solo in nuove grandi aree esterne?**

### Cultura e turismo:

- **Ricchissimo è il patrimonio culturale e le iniziative culturali sono moltissime**, ma **frammentate e non messe in rete**. In particolare si potrebbero potenziare le tante attività culturali dei giovani, **(non solo grandi eventi effimeri ma una ricca programmazione culturale permanente)**
- **Il turismo fieristico, congressuale ed economico, che pure è una grande ricchezza per Bologna, è divenuto il canale preferenziale che di fatto ha compresso lo sviluppo del turismo culturale.**
- **È necessaria una promozione che consideri le specificità di Bologna nel suo insieme:** l'università, il sistema produttivo fatto di piccole e medie imprese specializzate, l'imponente patrimonio storico e culturale.

## I “principali” punti di debolezza

- **Limiti della dimensione demografica**
- **Calo della solidarietà sociale, del senso di identità e appartenenza, della sicurezza**
- **Perdita di attività produttive caratterizzanti**
- **Carenza di forti istituti di credito “radicati” nella città**
- **Ritardo nell’adeguamento del sistema infrastrutturale**
- **Sempre minore riconoscimento del ruolo di capitale regionale**

## Le domande “chiave”

- In questo periodo di crisi economica – e insieme energetica/ambientale - Bologna può immaginare nuovi scenari di crescita “fisica”, di case e infrastrutture, o deve invece puntare sulla qualità e sulla “messa in rete” dei suoi punti di forza?
- Bologna è ormai sfiancata dalla grande e consolidata difficoltà di trovare risorse per le infrastrutture per la mobilità, pubbliche e private: non sarebbe il caso di compiere finalmente un serio sforzo selettivo tra i progetti sin qui proposti? Il “caos” o congestione della mobilità bolognese da dove nascono? Una delle cause è certamente la diffusione urbana: come in tutti i grandi centri, la popolazione si è distribuita in tutti i comuni della prima e seconda cintura, e ogni giorno entrano quasi centomila city users ed escono molte migliaia di residenti. L’infrastruttura necessaria per rispondere al problema, cioè il Sistema Ferroviario Metropolitano, langue, anche se si sono già spese notevoli risorse. Potete prendere nei suoi confronti un impegno prioritario rispetto ad ogni altra infrastruttura sin qui ipotizzata?
- Il conflitto tra città e universitari è dichiarato. E’ il conflitto tra un “grande” Ateneo e una piccola-media città. E’ difficile pensare che tanti universitari rimangano chiusi nelle loro stanze, tanto più che l’attrattiva della nostra università è alimentata dalla fama gaudente della città. Indubbi i benefici del grande Ateneo, come gli svantaggi. Questi ultimi, possono essere realisticamente governati? O si deve invece scegliere con decisione fra due alternative: i bolognesi accettano – e continuano a sfruttare – la presenza di tanti studenti con tutto ciò che questo comporta, oppure si chiede all’Ateneo di “dimagrire”? I candidati hanno fatto qualche ragionamento in proposito?
- Che futuro si può proporre per il centro storico? Immaginare che il centro storico ridiventi una grande zona residenziale è oggi utopico. Gli abitanti residenti nel centro storico sono attualmente circa 53.000, e sono ormai in minoranza rispetto agli immigrati e agli studenti fuori sede. La qualità urbana è in calo, per la percezione di problemi di sicurezza e la diminuzione del commercio diffuso, il traffico è congestionato per la presenza dell’Università e la permanenza di grandi attrezzature terziarie, a partire dal Tribunale, il patrimonio immobiliare ha forti esigenze di riabilitazione per risparmio energetico e rischio sismico. Non sarebbe utile riorganizzare il trasporto pubblico e ampliare le isole pedonali, soprattutto nelle zone intorno alle sedi universitarie? Non sarebbero utili decentramenti di grandi contenitori terziari, per offrire abitazioni in vendita/affitto a prezzo calmierato, per migliorare la sicurezza di zone che vivono solo in certe ore del giorno? E’ possibile immaginare una collaborazione fra pubblico e privati (cooperative, condomini di cittadini..) per diffuse operazioni di rigenerazione del patrimonio edilizio, sia su grandi complessi, che su aggregati di edifici?
- Di fronte alla continua chiusura di vecchie attività produttive, e al riuso delle loro aree soprattutto per residenza, non c’è il rischio che la città – viste anche le tendenze demografiche – si riempia di case non utilizzate? Pensiamo di poter vivere solo contando sulle attività terziarie esistenti o invece sono necessario nuove attività economiche, compatibili con la qualità urbana, che attirino e trattengano nuove forze lavorative, dagli immigrati ai giovani laureati? Quali possono essere e come si possono promuovere queste attività? Quali operatori pubblici e privati si possono coinvolgere?

Grazie per l'attenzione.



Carlo Monti – Ciro Lamedica

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

*(Sintesi discorsiva)*

*Saluti.* Il titolo della ricerca è *“La convivenza tra città compatta e città diffusa: criticità e opportunità a Bologna e nel suo territorio”*. In particolare l’obiettivo principale della ricerca è quello di **definire il ruolo di Bologna** attraverso la sinergica disamina delle condizioni di base, dei punti di forza e di debolezza del sistema bolognese. Vogliamo proporre una riflessione finalizzata ad evidenziare quello che in genere si trascura, e cioè **le relazioni fra i problemi** nonché **le prospettive di medio e lungo termine**, su cui occorre costruire un consenso ampio, un **“patto per la città”**.

Veniamo ai diversi aspetti che hanno caratterizzato 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 i **“punti di forza”** del sistema bolognese: l’università, il sistema sanitario, la fiera, l’aeroporto, le eccellenze in ambito produttivo dalla meccatronica all’Information and Communication Technology (ICT), il sistema della cultura e del turismo. Abbiamo anche cercato di riconoscere ed evidenziare **i punti di debolezza** dell’area bolognese. Altro passaggio



necessario della ricerca è stato quello di esaminare i più recenti strumenti di governo del territorio, dal Piano Territoriale (PTR) al Regolamento Urbanistico ed Edilizio (RUE).

Veniamo alla disanima dei singoli aspetti considerati. Per ciascuno di essi mostreremo le peculiarità ritenute più importanti a evidenziare la situazione attuale, le proposte e gli interrogativi a cui occorre dare risposta.

Per quanto riguarda la **dimensione demografica e territoriale** possiamo sottolineare il forte calo demografico degli ultimi 30 anni (circa 120.000 abitanti), oggi in attenuazione e (diciamo) parzialmente falsato dalla forte crescita demografica dei comuni della prima cintura. Si tratta di una popolazione dove la componente "over 65" ha ormai un forte peso, gli stranieri superano abbondantemente il 10% e rappresentano una parte importante della popolazione in età lavorativa (il 79% ha infatti un'età inferiore ai 45 anni), e gli studenti fuori sede sono circa 50.000. Questi dati ci spingono a chiederci se non sia forse il momento per Bologna di appoggiarsi concretamente a "forze esterne", agevolando il loro inserimento ed evitando al contempo la "fuga dei cervelli", come avviene nelle più evolute e competitive realtà socio-economiche? I residenti sono sempre meno, i cosiddetti city users sempre di più: quali sono le possibili ricadute?

Passiamo al **patrimonio costruito, storico e culturale**.

Delle circa 200000 abitazioni solo il 20% ha meno di 40 anni. Si tratta quindi di un patrimonio immobiliare vecchio che necessita di un urgente recupero sismico e di interventi di miglioramento dell'efficienza energetica ed ambientale.

Nonostante la loro pessima qualità i prezzi delle abitazioni sono stati negli ultimi anni in costante ascesa fino all'attuale crisi economica che ha invertito la tendenza. Prezzi che ormai sono equivalenti nel capoluogo e nei comuni della prima "cintura". Si tratta di intervenire sull'esistente limitando la realizzazione del nuovo, viste le tendenze demografiche e l'aumento del numero delle case vuote. Per quanto riguarda il titolo di godimento, la quantità di case in affitto è in linea con le medie nazionali con l'eccezione del centro storico (37,3 %), dove i residenti sono ormai una minoranza rispetto a studenti e stranieri. Il Centro storico rimane una grande risorsa per la città, ma manca l'idea di quale ruolo esso debba svolgere nella città attuale. Infatti, nel nuovo Piano Strutturale, che propone l'immagine scomposta di Bologna in "sette



città" ognuna oggetto di una specifica macro strategia, manca l' "ottava" , quella storica, il luogo di sintesi strategica dove far convergere le azioni necessarie ad attivare un urgente processo di recupero funzionale, energetico ed ambientale di uno dei centri storici più importanti in Europa. Tirando le somme si può affermare che la situazione esistente non consente di immaginare nuovi scenari di crescita "fisica" di case e infrastrutture. Case per chi ? e dove?

Si propone invece di puntare sul potenziamento della qualità, sulla messa in rete dei tradizionali punti di forza e per la casa avviare una seria politica in grado di potenziare il patrimonio immobiliare pubblico, agevolare l'accesso alla casa per i lavoratori immigrati e stabilizzare la permanenza degli studenti universitari a conclusione del ciclo di studi. Il problema della casa non è solo sociale, ma può rappresentare il più importante elemento di dinamismo economico.

Passiamo al **patrimonio sociale ed ambientale**. Bologna ha da sempre offerto ai suoi cittadini una dotazione di servizi sociali ed ambientali di livello europeo (solo per citare alcuni numeri: 540 organizzazioni di volontariato, 491 associazioni di promozione sociale, 132 cooperative sociali).

Per quanto riguarda l'attenzione all'Ambiente, *Bologna* si conferma terza tra i capoluoghi più "verdi" d'Italia (ISTAT, 2008). In particolare guadagna punti in tema di verde urbano, sia per una densità superiore alla media (9,7% rispetto a un valore medio di 8,3%) che per una crescita delle aree verdi maggiore di quella registrata a livello nazionale. In merito a questi dati ci chiediamo se non sia forse eccessiva la critica verso un settore che rimane una delle eccellenze di Bologna.

Veniamo ora al **sistema della mobilità** bolognese. All'avanguardia 30 anni fa, oggi risulta inadeguato e ormai "ingessato" da una serie di proposte progettuali che negli ultimi 20 anni si sono moltiplicate (Passante Nord, Metrotranvia, Civis, People Mover) rendendo di fatto la loro fattibilità "tendente a zero", e sottovalutando l'infrastruttura che può avere veramente un effetto determinante sul sistema complessivo della mobilità, e cioè il Sistema Ferroviario Metropolitano.

A riguardo non sarebbe il caso di compiere finalmente un serio sforzo selettivo tra i progetti sin qui proposti? Da dove nasce la congestione della mobilità bolognese? E' interesse di Bologna che aumentino le merci che passano per il suo territorio, o non sarebbe utile piuttosto il



rafforzamento di altri assi (ad esempio l'Adriatica) che drenino flussi che sono solo di transito? Le nuove attività produttive e innovative che vorremmo sviluppare avranno bisogno di nuove grandi aree attrezzate o potranno invece essere anche di piccole dimensioni, inserite nel tessuto urbano? E la città, diffusa ormai fino ai comuni della seconda cintura, ha necessità di estendersi ulteriormente intorno a un nuovo asse che, per inciso, sarà di tipo autostradale, e quindi servirà il territorio attraversato solo intorno ai suoi caselli di entrata e uscita?

Arriviamo quindi ad analizzare quelli che da sempre sono i **punti di forza** del città.

L'**università** rimane il secondo ateneo in Italia per numero di studenti iscritti (circa 90.000), non ha perso il suo ruolo tradizionale di sostegno alla città, sia come apporto economico (circa 450 Milioni di Euro/anno), sia come potenziale bacino di nuovi cittadini, giovani e qualificati. Permangono forti carenze nell'offerta abitativa e ristorativa, non solo a livello quantitativo ma anche a livello di prezzi e di qualità; altissimo è il livello della spesa media mensile sostenuta dagli studenti domiciliati (Affitti troppo alti, caro mensa portano la spesa mensile oltre i 1000 euro per studente), scarse sono le sinergie con il mondo del lavoro, della ricerca e dell'innovazione. Saranno sufficienti i "nuovi Tecnopoli" previsti nell'Ex. Manifattura Tabacchi? Il sistema **sanitario bolognese** mantiene un livello alto, registra minori punti di eccellenza rispetto al passato, partecipa a reti di eccellenza nazionali e internazionali. 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.

Con riguardo alla situazione della **Fiera** se pur necessario rimarcare alcuni problemi logistici e di accessibilità, fortemente ridotti dall'apertura del casello autostradale dedicato e dal nuovo parcheggio, e oggi urgente affrontare i problemi posti dalla pressante concorrenza di realtà fieristiche vicine in forte ascesa, non solo Milano ma anche Rimini. Quali strategie sono possibili?

Una prima e importante soluzione potrebbe essere una forte integrazione fra la Fiera, la città e le sue peculiarità.

Tra i punti di forza **l'aeroporto** è certamente quello più "in salute". Il numero di passeggeri è in costante aumento: dai 3,5 milioni nel 2000 si è passati ai circa 5 milioni di fine 2009. Comunque



anche per l'aeroporto è importante sottolineare l'insufficienza delle sinergie con il sistema economico locale, anche se è cresciuto il trasporto merci. È fondamentale inoltre tenere "sotto osservazione" gli effetti della TAV quale nuovo asset della mobilità in termini sia concorrenziali per quanto riguarda gli spostamenti in ambito nazionale che propulsivi grazie al potenziale forte allargamento del bacino di utenza, per quanto riguarda gli spostamenti in ambito internazionale.

Per quanto concerne **le tradizionali eccellenze del settore produttivo**, tutte le attività rilevano un'elevata domanda di formazione, innovazione, supporto logistico e infrastrutture. Nella competizione globale pensiamo di poter vivere solo contando sulle attività terziarie esistenti o invece sono necessarie nuove attività economiche, compatibili con alti livelli di qualità urbana, che attirino e trattengano nuove forze lavorative, dagli immigrati ai giovani laureati?

Quali possono essere e come si possono promuovere queste attività? Quali operatori pubblici e privati si possono coinvolgere? Dove possono essere localizzate? Solo in nuove grandi aree esterne?

In tema di **cultura e turismo** ricchissimo è il patrimonio culturale e le iniziative sono moltissime, ma frammentate e non messe in rete. In particolare si potrebbero potenziare le tante attività culturali dei giovani, (non solo grandi eventi effimeri ma una ricca e permanente programmazione culturale)

Il turismo fieristico, congressuale ed economico, che pure è una grande ricchezza per Bologna, è divenuto il canale preferenziale che di fatto ha compresso lo sviluppo del turismo culturale. Per andar oltre è necessaria una promozione che consideri le specificità di Bologna nel suo insieme: l'università, il sistema produttivo fatto di piccole e medie imprese specializzate, l'imponente patrimonio storico e culturale.

Dopo aver visto i punti di forza è utile e forse risolutivo mostrare rimarcandoli quelli che abbiamo definito i **punti di debolezza** della città.

- **Limiti della dimensione demografica**
- **Calo della solidarietà sociale, del senso di identità e appartenenza, della sicurezza**
- **Perdita di attività produttive caratterizzanti**
- **Carenza di forti istituti di credito "radicati" nella città**



- **Ritardo nell'adeguamento del sistema infrastrutturale**
- **Sempre minore riconoscimento del ruolo di capitale regionale**

Chiudo sottoponendovi quelle che abbiamo definito le domande "chiave". Si tratta dei quesiti posti ai candidati sindaci al Comune di Bologna all'ultima tornata elettorale.

Grazie per l'attenzione!



Gianpietro Monfardini

*Le infrastrutture della mobilità  
e dei trasporti*

A) STATO ATTUALE

- ◆ Ruolo storico di Bologna nei trasporti. Nodo chiarissimo e strategico già dopo la costruzione delle prime ferrovie nella seconda metà del 1800, che convergevano tutte su Bologna (cinque linee di interesse nazionale). Anche le grandi vie storiche di comunicazione passavano da Bologna ed il disegno delle autostrade del dopoguerra le ha riproposte tali e quali, in anni in cui la ferrovia era data per spacciata (“faremo un funerale di prima classe alle ferrovie” diceva il ministro).  
Questo ruolo di cerniera tra nord e sud è stato positivo per lo sviluppo della città e lo è tuttora, nonostante le ricadute negative dei transiti sull’inquinamento e sull’occupazione di territorio, in quanto ne favorisce l’attrattività verso nuovi insediamenti industriali e commerciali, sempre alla ricerca di assetti logistici convenienti.
- ◆ Bassa densità abitativa forte ostacolo ad efficienti trasporti pubblici di massa. Dal punto di vista della sostenibilità economica c’è una massa critica di viaggiatori da superare per certe modalità di trasporto, che per altri aspetti sarebbero ottimali (ad es. metrò). Occorre fare molta attenzione ai conti economici di gestione: troppo spesso si fanno ipotesi di ricavi non aderenti alla realtà mentre i costi per contro vengono sottovalutati pur di varare progetti che danno lustro



immediato agli amministratori e vantaggi a categorie ristrette. Sono oneri finanziari permanenti a carico dei futuri cittadini.

Bologna si è avviata a diventare città diffusa fin dagli anni settanta, quando era opinione corrente l'illusione che "piccolo è bello", tipica di una società benestante che crede di avere ormai conquistato una tranquilla posizione di rendita.

Basti ricordare che nel primo piano di infrastrutture ferroviarie varato dal parlamento nel 1981 era assente l'unica grande opera fin da allora palesemente necessaria per il rilancio delle ferrovie e cioè il quadruplicamento della Bo-Mi già satura (quasi 250 treni!), inserita al primo posto dalle FS ma bocciata dalla locale regione. Si è riparato oggi con 30 anni di ritardo ed un trasporto merci ormai definitivamente perduto dalle ferrovie a favore del trasporto autostradale.

## B) CONCLUSIONI, PROPOSTE, INTERROGATIVI

### 1. Note critiche generali

#### ◆ Mancanza di consenso politico sui progetti.

Le infrastrutture di trasporto hanno tempi realizzativi lunghi, i soli progetti spesso coinvolgono due o più mandati amministrativi. Nella attuale frontale contrapposizione politica ogni progetto ha una targa di appartenenza e ad ogni cambio di amministrazione quasi sempre segue un cambio od uno stravolgimento dei progetti. I progetti snaturati perdono di senso e con ciò decadono gli stessi presupposti economici che li hanno giustificati. Bologna si trova nel pieno di questo caos progettuale, con l'aggravante che i progetti così stravolti sono già nella fase realizzativa (vedi Civis) o in via di esserlo (vedi Metrò).

Lo stesso sistema di finanziamento del "project financing" viene compromesso se non si ha chiarezza ed onestà di analisi commerciale, non dimenticando mai che il "project financing", per essere veramente tale e non semplice sistema sostitutivo del prestito bancario, deve prevedere precisi comparti di assunzione di responsabilità e di rischio di impresa da parte del privato, cosa



impossibile se non si hanno analisi economiche di fattibilità certificate (magari da valutatori esterni).

Occorre pertanto recuperare l'antica visione civica, che portava a promuovere progetti su cui convergeva il consenso di tutte le forze politiche, produttive e sociali.

Se ciò non sarà possibile non resta che sottoporre i progetti a referendum popolare, il cui esito sarà vincolante per tutte le amministrazioni che si succedono alla guida della città (vedi il caso di Zurigo e della Svizzera in generale).

◆ Mancanza di una visione integrata tra insediamenti abitativi/produttivi e infrastrutture di mobilità viaggiatori e merci.

Occorre pensare congiuntamente ai due aspetti nella pianificazione urbanistica. Vi sono aree servite ottimamente dai treni e/o dagli autobus su cui si possono prevedere sviluppi abitativi (vedi ad es. alcune direttrici del Servizio Ferroviario Metropolitano (S.F.M.), come la Bo-Casalecchio-Vignola/Sasso Marconi, la Bo-Pianoro ecc.).

Così dicasi per gli insediamenti produttivi, dove raccordi merci possono essere economici se siamo in presenza di un'area industriale/commerciale significativa, che va pianificata prevedendo nel progetto anche l'infrastruttura ferroviaria, se non esistente.

◆ Mancanza di visione integrata tra i diversi servizi offerti.

I diversi servizi attuali e futuri( bus, SFM, treni locali ed a lungo percorso, people moover, parcheggi di interscambio vicini e lontani dal centro storico) vanno tutti coordinati con una attenta opera di pianificazione progettuale e di gestione di cui oggi non v'è traccia. Non si spiega diversamente l'allungamento della linea bus 13 a via Pavese, quando era stata appena ultimata la nuova fermata S.F.M. di Rastignano, a meno di un chilometro! E così dicasi per le fermate e gli orari, fatti in piena autonomia dai diversi servizi, per cui i treni della ex "Veneta" arrivano giusto in tempo per perdere le coincidenze con quelli FS ed i bus extraurbani pur quando (e non sempre) hanno fermata nelle stazioni FS quasi mai sono correlati agli arrivi/partenze dei treni. Chi dovrebbe curarsene? E' proprio necessaria una specifica Authority? E' difficile pensare che senza uno stretto coordinamento e controllo si possano avere



in futuro interscambi efficienti, condizione peraltro indispensabile in un sistema misto per assicurare un intero tragitto O/D di buona qualità ed in tempi decorosi.

## 2. Progetti specifici

- ◆ SFM - E' un progetto che va progressivamente realizzandosi e raggiungerà il suo assetto definitivo con la ultimazione del passaggio in sotterraneo dell'A.V. (2012).

Solo allora infatti ci sarà la disponibilità effettiva di tutte le tracce orario previste in progetto (treni con frequenze di mezz'ora e con punte di 15' negli orari dei pendolari) sui binari verso Pianoro e verso Modena.

Per la Porrettana e la Bazzanese così come verso San Giovanni in Persiceto la disponibilità del binario è già massima, essendo stati ultimati i relativi interventi di potenziamento, mentre sulla Padova e sulla Rimini non sono previsti nuovi binari e pertanto la disponibilità di tracce orario resterà di massima quella attuale.

E' un progetto ambizioso, su cui la regione ha scommesso (essendo la gestione a suo carico), ma il SFM avrà poche speranze di successo e di equilibrio economico se non sarà valorizzato al massimo con l'adozione degli importantissimi interventi collaterali peraltro già ipotizzati in sede di progetto.

Trattasi del ridisegno dei servizi offerti dagli autobus che dovranno essere impiegati per la raccolta/distribuzione dei viaggiatori nel bacino di utenza della fermata ferroviaria (modello Zurigo) per privilegiare l'accesso alla città col mezzo ferroviario, a sua volta raccordato con i bus urbani nelle fermate cittadine per la distribuzione capillare.

Trattasi di disegno complesso, innovativo ed impegnativo cui si dovrà porre mano gradualmente con le opportune sperimentazioni e sotto l'eventuale controllo di apposita Authority: ricordiamo qui che per ogni fermata SFM è già previsto un parcheggio di interscambio.

- ◆ CIVIS - Il progetto originario è stato stravolto, dimezzando il tratto previsto San Lazzaro di Savena-Borgo Panigale per fare posto ad una improbabile linea metrò tra la Fiera e Borgo



Panigale. Trattasi di un moderno filobus, integrato da un automatismo di accostamento alle banchine di fermata.

Purtroppo contestualmente ai lavori del Civis non si è provveduto alle opere progettualmente previste per garantirgli ampie tratte di sede "dedicata", per cui le riduzioni dei tempi saranno limitate.

Occorre insistere su questo aspetto, puntando ad un dimezzamento dei tempi di percorrenza degli attuali bus, diversamente non si potrà avere quel salto di qualità nell'offerta di trasporto pubblico capace di trattenere le macchine in periferia (ad es. nella stazione di partenza del Civis a S.Lazzaro) e di incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico per andare in centro.

Nel progetto era previsto che, per assicurare una sede "dedicata" al Civis in un ampio tratto della via Emilia Levante, si dovesse realizzare, anche per gradi, un nuovo asse nord, a partire dalla fermata ferroviaria di S. Lazzaro-Caselle e fino alla via Azzurra.

Perché non se ne parla? Sembrerebbe ancora oggi una ipotesi fattibile e necessaria, se si vuole dare reale significato ad un progetto che pure ha avuto un notevole e prolungato impatto negativo sul territorio interessato dai lavori.

- ◆ METROTRAMVIA - Altro progetto originario stravolto. Nato dietro l'ipotesi (rivelatasi impraticabile) di servire la direttrice est-ovest, dalla Fiera al grande parcheggio in area Staveco, ha subito profonde modifiche progettuali e tagli di fondi, perdendo così definitivamente ogni sua logica oltre che economica (mai peraltro avuta) anche trasportistica. Oggi si parla (tra mille incertezze) di finanziamento di una prima fase con la realizzazione di una tratta funzionale e finita tra la Fiera e la Stazione e del tunnel al rustico dalla stazione fino all'Ospedale Maggiore. Ma chi e quando finanzia il completamento della tratta al rustico? E nel frattempo cosa ne faremo? E la terza fase di prolungamento fino a Borgo Panigale quando si farà? Quali sono infine i conti economici definitivi della gestione di un'opera siffatta?

Non si potrebbe, come saggiamente ipotizzato a suo tempo dalla nuova amministrazione, servire la tratta Fiera-Stazione con un tratto di People Moover, adeguandone la potenzialità alle esigenze fieristiche? Perché non se è più parlato?



- ◆ PEOPLE MOOVER - Non c'è dubbio che è il mezzo più economico ed efficiente per servire il tratto Stazione A.V.-Polo Tecnologico (inclusa la nuova Facoltà di Ingegneria) - Aeroporto. Trattasi di attraversare aree dove anche il non trascurabile impatto ambientale pare accettabile. Unico rammarico: toglie senso e viaggiatori alle fermate SFM già costruite a servizio di quel territorio. Anche il sistema del Project Financing sembra in questo caso concreto e praticabile, trattandosi di opera che può essere affidata in toto alla responsabilità del privato, a determinate condizioni prefissate (tariffe ecc.), con totale trasparenza.
- ◆ PARCHEGGI di interscambio "lontani" - Il programma dei parcheggi vicini al centro urbano è ormai in via di completamento. Occorre ora intervenire con una seconda fase di parcheggi di interscambio coi mezzi pubblici che faciliti l'abbandono dell'auto al di fuori della prima periferia cittadina, per entrare in città salendo sui mezzi pubblici in aree extraurbane. Tali parcheggi, come si è detto, sono già previsti in corrispondenza delle fermate SFM, occorre studiarli anche per il CIVIS (quelli previsti sono insufficienti), per il people Moover e per i bus urbani ed extraurbani (a titolo di esempio valga l'esempio del bus 13, ottimo per l'interscambio, avendo buone frequenze (attorno ai 5') ma con la pratica impossibilità di trovare parcheggi vicini alle fermate dallo Sterlino fino al capolinea di via Pavese.
- ◆ PASSANTE NORD: La sistemazione della tangenziale ha eliminato alcuni dei maggiori inconvenienti preesistenti, per cui potrebbe essere rivisitato il progetto del Passante Nord alla luce della nuova situazione e delle effettive necessità di trasporto locali, con provvedimenti ordinari idonei a favorire l'insediamento di eventuali nuovi stabilimenti produttivi e la realizzazione di nuove aree industriali.

### 3. Due temi finali

- ◆ Ricadute AV sul territorio: i collegamenti AV sono stati ultimati passando provvisoriamente in superficie, in attesa che venga ultimata la nuova stazione sotterranea AV e con essa il passaggio in sotterraneo dell'intero Nodo (previsto per la fine del 2012).



Ciò comporterà una fluidificazione dei transiti, con eliminazione degli itinerari interferenti, maggiori potenzialità di transito e maggiore puntualità dei treni.

Trattasi di opera di portata storica per Bologna, i cui benefici avranno portata anche più larga del semplice trasporto: basta pensare che con tempi di collegamento di 37' Bologna e Firenze potranno essere considerate come una unica realtà urbana bipolare, e così Milano (60' di percorrenza). Saranno possibili pendolarismi oggi impensabili, lo stesso aeroporto potrà allargare il suo bacino di utenza.

La città ha seguito poco questi sviluppi dei lavori AV, ed in prevalenza negli aspetti negativi del contenzioso, ma si è trattato di opere in sotterraneo complesse ed imponenti, oggetto di interesse tecnico anche all'estero.

La stessa tecnologia del Nodo, che aveva portato all'avanguardia nei trasporti il Nodo bolognese nel dopoguerra, è stata tutta rinnovata con strumenti informatici innovativi.

Resta da provvedere alla nuova stazione in superficie, per cui esiste un progetto vincitore del concorso internazionale promosso da FS e Comune. Se si troveranno i finanziamenti ci sono tutte le condizioni perché la stazione possa diventare la grande Piazza Moderna di Bologna, sull'esempio di analoghi casi europei.

◆ Nuove prospettive ferroviarie lato est.

Il progetto globale del Nodo per renderlo compatibile col sistema AV ha previsto nuove infrastrutture ma non ha potuto includere, per problemi finanziari, il quadruplicamento di almeno un tratto della linea Bologna-Rimini. Trattasi della direttrice est da cui proviene ogni giorno la maggior percentuale dei 100.000 city-users che ogni giorno entrano a Bologna e che presentava già da tempo segni di saturazione specie nelle ore critiche per i pendolari. Purtroppo anche il SFM, previsto anche su questa direttrice, non potrà dispiegare tutti i suoi effetti per la pratica impossibilità di aumentare i treni in modo adeguato.

Si prospetta quindi la necessità di mettere in cantiere, quale nuova fase di sviluppo ferroviario, il quadruplicamento della direttrice est Bologna-Rimini, almeno nel tratto fino al bivio di Castelbolognese.



Piero Parisini Mareggiani

*Bologna che produce,  
Bologna che consuma*

Con questo mio intervento mi propongo di evidenziare quello che a mio parere è il vero pregio di questa ricerca su Bologna che è poi quello di avere fotografato non uno, ma i tanti aspetti della nostra città dandoci così la possibilità di valutare Bologna nel suo insieme e soprattutto dal punto di vista delle sue attività economiche che sono poi il lievito necessario alla vita quotidiana.

Per questo propongo una lettura orizzontale della ricerca in maniera da mostrare quanto i dati in essa contenuta, se letti appunto in maniera trasversale, possono indicarci lo stato di salute dell'economia del nostro territorio.

Per esempio, partiamo dalla Bologna che produce.

La ricerca ci dice che un quinto del PIL provinciale è prodotto da quattro aziende: Università, Fiera, Aeroporto e il cosiddetto Sistema Sanitario che altro non è che la somma del fatturato dei grandi Ospedali pubblici bolognesi e di quel po' di sanità privata che esiste.

Ci dice che per numero di occupati l'Università è l'azienda più grande e che ogni anno direttamente lei, come Azienda, o indirettamente con i suoi 90.000 studenti, distribuisce in città circa 500 milioni di euro. Ma ci dice anche che è una cifra destinata più a diminuire che ad aumentare in assenza d'iniziative volte a rendere reciprocamente compatibile la vita di una parte di città con gli studenti e se non verrà decisamente incrementata la necessaria sinergia tra ricerca scientifica universitaria e imprese del territorio.



Il polo fieristico di Bologna è uno dei più importanti d'Italia ed è uno dei principali motori per l'economia dei servizi della nostra città. L'attuale crisi economica ha inciso negativamente sull'utilità di questo media. Quando le cose vanno male la prima vittima aziendale si chiama pubblicità. Per questa ragione è facile pensare a un futuro faticoso per la Fiera. Non bastasse, ci sono le nuove tecnologie, internet e similia, a renderle la vita ancora più difficile.

Parliamo comunque di realtà di grande eccellenza così come lo sono il sistema sanitario e l'Aeroporto di Bologna che va però visto più come vitale infrastruttura che come impresa.

Ma se un quinto del PIL territoriale è prodotto da questo quattro Aziende, chi sono i responsabili degli altri quattro quinti?

La nostra ricerca li elenca puntualmente come, ad esempio, i settori industriali di eccellenza: la meccanica di precisione, il packaging, il settore della produzione di macchine per l'industria, la motoristica la cui qualità produttiva è talmente alta da permettere di mantenere sul territorio le poche, importanti, fabbriche per la produzione in serie, dato confermato dalla ricerca quando parla di un 35% di lavoratori occupati nell'industria contro un 64% di occupati nel settore dei servizi e con un tessuto di aziende al 90% con meno di nove addetti e con un 10% equamente diviso fra chi di addetti ne ha da 10 a 49 e chi ne ha più di 50.

E ancora, la cultura e il turismo settori che la ricerca analizza senza veli mettendo in luce quanto siano inversamente proporzionali gli investimenti di marketing rispetto al prezioso giacimento di cultura che esiste nella nostra città.

Più o meno è questa la Bologna che produce per i mercati esterni. Poi c'è quel 90% di aziende con meno di 9 addetti ciascuna con una produzione sostanzialmente consumata dal mercato interno, locale.

Ma com'è il mercato della Bologna che consuma?

E qui la parte della ricerca che ne analizza i fattori demografici ci parla di una città che in trent'anni ha perso il 20% della popolazione, quasi centomila abitanti, stabilizzata sui 370.000 residenti, ma soprattutto con una popolazione anziana e destinata ad invecchiare ancora di più. Quindi un mercato non di grandi consumatori se non di servizi sanitari e di assistenza alla persona e di non grande dimensione demografica.



Non se la passa meglio il mercato del “patrimonio costruito” che comincia mostrare i segni del tempo e che proprio per questo può rappresentare una buona opportunità di lavoro per la necessità di adeguarne i criteri sismici ed energetico - ambientali.

Questo solo alcuni spunti che non fanno parte di un capitolo in particolare della ricerca, ma sono presenti in ogni suo passaggio in una sorte di “fil-rouge” utile a comprendere la “temperatura” economica della nostra città che, diciamo, ha conosciuto tempi migliori, ma soprattutto ha conosciuto stagioni di grandi fermenti creativi, cosa di cui non se ne vede più traccia.

Ed è un grosso guaio perché non vorrei che un domani ci svegliassimo accorgendoci che il futuro è passato e non ce ne siamo neppure accorti. E' già successo.

Dice niente il nome di Guglielmo Marconi?

Luigi Parlatore

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

Internazionalizzazione in due dei maggiori  
gruppi industriali bolognesi

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

Internazionalizzazione in due dei maggiori  
gruppi industriali bolognesi

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

CONSOLIDATED SALES REVENUES (amounts in millions Euro)	2008	2007	2006
- TOTAL GROUP	1.211	1.162	1.345
of which:			
- FOREIGN SUBSIDIARIES	421	332	537
- ITALIAN COMPANIES	790	830	808
EMPLOYEES	2008	2007	2006
- TOTAL GROUP	4.491	4.489	4.232
of which			
- FOREIGN SUBSIDIARIES	2.430	2.140	1.726
INDUSTRIAL PLANTS LOCATION (2008)			
- ITALY	19		
- EUROPE	9		
- NORTH AMERICA	4		
- CENTRAL – SOUT AMERICA	9		
- AFRICA	2		
- ASIA	9		

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

**1956** Bonfiglioli is founded in Bologna by Clementino Bonfiglioli, the company's current Chairman.

**1982** Bonfiglioli starts its internationalization strategy, leading to the opening of branch offices worldwide.

**1995** The innovative modular C-A-F series are showcased at Hannover, which speeds up the program to decentralise production to local branches.

**1999** The Bonfiglioli Transmission Pvt Ltd. factory is opened in Chennai, India.

**2005** Construction of the first of three factories begins in the Slovak Republic.

**2008** The Bonfiglioli Transmission Pvt Ltd factory is opened in Ben Cat Binh, Vietnam

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

- ◎ Cosa vuol dire internazionalizzare?
  - Fare attività' all'estero
    - Acquistare subforniture e/o vendere prodotti
    - Produrre direttamente (Joint Venture o Investimenti solo propri)
    - Investire in strutture per la distribuzione dei propri prodotti (Legge 394)

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

- Per ridurre i costi
  - sfuggire a normative
  - mano d'opera
  - completamento di gamma
- Per conquistare nuovi mercati
  - Beni di consumo in grande serie prodotti vicino ai consumatori
  - (Solo le aziende di eccellenza se lo possono permettere)
- Per seguire i propri clienti

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

Le caratteristiche peculiari della internazionalizzazione bolognese sono:

- ◎ l'impegno diretto dell'imprenditore, che effettua verifiche sul campo, più che affidarsi a studi di mercato.
- ◎ l'internazionalizzazione di queste imprese non è un fenomeno "mordi e fuggi". L'investimento viene valutato dall'imprenditore con prudenza

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

- ◎ Non c'è una internazionalizzazione buona o una cattiva
- ◎ Ce ne sono di più efficaci o meno efficaci

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

- ⊙ Secondo Promobologna ci sono nel Bolognese 200 aziende di proprietà estera nei sei settori di eccellenza della nostra industria:
- ⊙ **Motoristica** (Lamborghini, Ducati Malaguti)
- ⊙ **Packaging** (G.D, IMA, SACMI, Marchesini Group)
- ⊙ **Elettronica (Datalogic** codici a barre e sistemi di identificazione, **Marposs**,)
- ⊙ **Fashion** (La Perla, Les Copains, Mandarin Duck, Furla, Magli, PiQuadro)
- ⊙ **Agroindustria** (Conserve Italia, Granarolo, Segafredo, Alcisa, Corticella, Pizzoli,
- ⊙ **Industria della salute** (Mortara Rangoni Europe, Alfa Wassermann, GVS, Castellini,)

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

## ◎ Investimenti esteri:

- Maggior ricchezza (posti di lavoro, subforniture, servizi ecc. )
- Buone pratiche (Metodi gestionali, tecnologie nuove)

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

I motivi per cui possono esserci investitori stranieri

1. Area fortemente industrializzata
  - Mano d'opera
  - Servizi (logistica, trasporti, banche )
2. Esperienza specifica del settore
3. Certezza delle regole
4. Facilità degli adempimenti burocratici (aziendali e personali)
5. Vantaggi personali (Abitazione, scuola per i figli, strutture sportive )
6. Qualità della vita

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

- ◎ Due storie di successo
  - Moda
  - Industria della salute

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

IMPRESA	INVESTITORE	PROVENIENZA	ATTIVITA'
<b>BALDININI SRL CASTEL GUELFO</b> <b>OMAS SRL BOLOGNA</b> G.F.M. INDUSTRIA SPA FAENZA <b>CASOR SPA CASTELMAGGIORE</b>	LOUIS VUITTON MOET HENNESSY SA	FRANCIA	Calzature uomo/donna; abbigliamento, borse e articoli in pelle, accessori
<b>REDWALL ITALIA ROSSI 1924 SPA</b> <b>CASTEL GUELFO</b>	ARPELS	Belgio	Articoli di pelletteria
<b>PRL FASHIONS OF EUROPE SRL</b> <b>ARGELATO</b>	POLO RALPH LAUREN CORP	Stati Uniti	Commercio all'ingrosso di capi di abbigliamento (Polo Ralph Lauren)
<b>BESTSELLER ITALY SPA</b> <b>BESTSELLER UNITED ITALY SPA</b> <b>CASTEL SAN PIETRO</b>	BESTSELLER A/S	Danimarca	Tessile e abbigliamento: consulenza, studio, progettazione, design, styling.
SERGIO ROSSI SPA SAN MAURO PASCOLI	PINAULT-PRINTEMPS- REDOUTE SA	FRANCIA	Calzature (investimento nel marchio Sergio Rossi)
J.C. DE CASTELBAJAC ITALY SRL CARPI	MARCHOPOLE HOLDINGS LTD	Gran Bretagna	Produzione di abbigliamento e accessori
PAXAR ITALIA SRL CARPI	PAXAR CORP	STATI UNITI	Produzione di etichette, cartellini, adesivi e stampati per abbigliamento
ATECA SPA CARPI	EDWIN CO. LTD	Giappone	Abbigliamento casual (investimento nel settore confezioni, società ATECA)

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

IMPRESA	INVESTITORE	PROVENIENZA	ATTIVITA'
GAMBRO DASCO SPA <b>GAMBRO SPA BOLOGNA</b> <b>HOSPAL SPA BOLOGNA</b>	GAMBRO AB	Svezia	Apparecchi per emodialisi Commercio filtri
FRESENIUS HEMOCARE ITALIA SRL CAVEZZO (MO)	FRESENIUS AG	Germania	Filtri per la separazione dei globuli bianchi dal sangue
<b>SSL HEALTHCARE ITALIA SPA</b> <b>BOLOGNA</b>	SSL INTERNATIONAL PLC	Gran Bretagna	Commercio all'ingrosso di sanitari
<b>AFM SPA BOLOGNA</b>	FRANZ HANIEL & CIE GMBH	Germania	Commercio all'ingrosso medicinali Gestione farmacie
MALLINCKRODT DAR SRL MIRANDOLA (MO)	TYCO INTERNATIONAL INC.	Stati Uniti	Prodotti diagnostici, cateteri anestetici, prodotti speciali
<b>COLOPLAST SPA BOLOGNA</b>	COLOPLAST A/S	Danimarca	Commercio all'ingrosso prodotti ospedalieri
GENZYME SRL MODENA	GENZYME CORP.	Stati Uniti	Commercio all'ingrosso e prodotti biotecnologici
<b>FARMACEUTICA BOLOGNESE</b> <b>SPA CASALECCHIO DI RENO</b>	PHOENIX PHARMAHANDEL AG. & CO. KG	Germania	Commercio all'ingrosso di prodotti medicinali e farmaceutici
<b>OTTO BOCK ITALIA SRL BUDRIO</b>	OTTO BOCK HOLDING GMBH & CO. KG	Germania	Articolo ortopedici, sanitari
<b>LAERDAL ITALIA BOLOGNA</b>	LAERDAL MEDICAL	Norvegia	Prodotti per la fisioterapia e terapeutici

# Internazionalizzazione delle aziende nel bolognese

Fin qui la fotografia del comparto produttivo bolognese.

Ma attenzione:

La attuale crisi potrebbe essere strutturale

- Diminuzione del fatturato durerà a lungo
- La disoccupazione non sarà riassorbita in tempi brevi
- Il modo di produrre (orizzontale) cambierà



Federico Bellotti

*Chi vive e chi vivrà  
a Bologna*

Uno studio che voglia interrogarsi sul futuro di Bologna, sulle relazioni al suo interno e all'esterno verso l'ambito metropolitano e regionale, che voglia pensare o ripensare la sua prospettiva a medio-lungo termine, che voglia sollecitare alcuni obiettivi attorno a cui disegnare un nuovo "patto per la città" non può prescindere dall'esame attento di coloro che vivono e che presumibilmente vivranno nel territorio più o meno allargato della città.

Sapere chi vive, come vive, dove vive, capirne attitudini, aspettative, necessità, provenienze, ... significa poter pensare e progettare la rete di trasporti, le scelte urbanistiche, le politiche di welfare, il sistema sanitario, la promozione culturale, lo sviluppo dell'imprenditorialità e tutto quanto attiene la città in modo coerente e mirato.

Per capire caratteristiche, limiti e potenzialità del "popolo bolognese" di oggi e di domani analizziamo alcuni dati:

- Un elemento di debolezza del sistema urbano bolognese è la dimensione demografica non elevata (area urbana medio-grande o area metropolitana piccola) cosa che impone limiti alle ambizioni di crescita.



	<i>Abitanti Comune di Bologna</i>	<i>Rapporto popolazione città / provincia</i> <i>Abitanti provincia di Bologna</i>
2009	377.258	973.295
	38,8%	
1981	453.080	930.284
	53,3%	

*1981-2009: nel capoluogo - 18% parzialmente compensato dal forte aumento nei Comuni della cintura; nello stesso periodo Bologna+prima cintura -10%*

<i>Trend demografico Comune di Bologna</i>				
<i>Abitanti Comune</i> <i>30 giugno 2009)</i>	<i>Abitanti Comune di</i> <i>Bologna (1973)</i>	<i>DELTA</i> <i>73-09</i>	<i>Abitanti Comune di</i> <i>Bologna (2001)</i>	<i>DELTA</i> <i>01-09</i>
377.258	493.933	-23,6%	370.363	1,9%

- Solidarietà sociale e senso di appartenenza in calo, parzialmente compensato dalla forte diffusione di associazioni di volontariato ("fuga nel privato" non individuale ma di gruppo)
- Ospitalità (o percezione dell'ospitalità) in calo, sensazione che non aiuta ad attrarre ed integrare i ceti professionali emergenti e i giovani (il concetto di "ospitalità" comprende una facile mobilità, casa e servizi, performance ambientali, clima sociale...)



- Nonostante questo il saldo migratorio è ampiamente positivo e nel 2008 pari a +4.495 unità (in gran parte dovuto all'accelerazione dei flussi in entrata dall'estero, in particolare dai Paesi neo-comunitari); continua a mantenersi elevata l'attrattiva rispetto alle regioni meridionali.
- Forte crescita della popolazione straniera. Nel 2008 +5900 persone; in totale i residenti stranieri a fine 2008 risultavano 39.400, il 10,5% della popolazione con un incremento in un anno del +17,5%. La popolazione straniera è mediamente molto più giovane di quella autoctona, il 79% ha meno di 45 anni.
- Relativamente alla presenza di stranieri:
  - 142 le nazionalità presenti a Bologna
  - Le prime 7 sono: rumena (5047), filippina (4068), Bangladesh (3477), marocchina (3014), albanese (2175), moldava (2220), cinese (2198).
  - A Bologna uno straniero residente su 8 è nato in Italia
- Popolazione sempre più vecchia e con famiglie sempre più piccole
  - Aumento servizi di assistenza
  - Crescita manodopera immigrata
  - Sviluppo nuovi settori tecnologici legati ai servizi di home care e telemedicina

*Distribuzione per classe d'età lavorativa/non lavorativa*

	<b>0-14</b>	<b>15-64</b>	<b>&gt;65</b>
<b>2008</b>	39.858	235.105	99.981
	10,6%	62,7%	26,7%

*Forte peso degli over 65 – crescita domanda abitazioni e servizi sociali e sanitari, aumento costi servizi. Forte riduzione della popolazione attiva. Impatto sulla disponibilità di manodopera qualificata e non e sull'offerta di imprenditorialità.*



*Diminuzione introiti casse comunali. Aumento spesa per welfare. Diminuzione in investimenti per ricerca ed innovazione.*

*Indicatori demografici*

<i>Indice di vecchiaia</i>	<i>P&gt;65 / P0-14</i>	<i>250</i>
<i>Indice di dipendenza Strutturale</i>	<i>(P&gt;65 + P0-14) / P15-64</i>	<i>59</i>
<i>Indice di ricambio</i>	<i>P60-64 / P15-19</i>	<i>197</i>
<i>Indice di struttura</i>	<i>P40-64 / P15-39</i>	<i>121</i>

*Nati nel 2008*

<i>Nati nel 2008</i>	<i>di cui fuori matrimonio</i>	<i>di cui stranieri</i>	<i>di cui da coppie miste</i>
<i>3009</i>	<i>1053 (35%)</i>	<i>580 (19,3%)</i>	<i>235 (7,8%)</i>

- Sull'area metropolitana estesa (città diffusa) NON si può parlare di crisi demografica
- Città capoluogo con alto tasso di anziani, circondario con presenza di giovani decisamente più alta, quindi:
  - pendolarismo,
  - squilibri nei servizi pubblici,
  - sovraccarico reti di trasporto,



- degrado e insicurezza delle aree centrali
- Presenza imponente di studenti fuori sede (bacino di acquisizione di nuovi cittadini giovani e qualificati che compensano l'invecchiamento della popolazione residente)
  - Dei 55.000 studenti fuori sede frequentanti circa 41.000 sono domiciliati in città (soprattutto San Vitale, Saragozza, San Donato)
  - Nei quartieri San Vitale e San Donato gli studenti domiciliati sono circa il doppio dei giovani bolognesi residenti; a San Donato il numero di studenti domiciliati è pari al 23% della popolazione residente. Questi numeri impattano sui flussi cittadini nelle ore di punta, sull'uso dei mezzi pubblici, sulla domanda di beni di consumo e abitazioni.
  - Relativamente agli iscritti all'Università circa il 44% proviene da altre regioni italiane e circa il 5% dall'estero
  - Mediamente gli studenti dell'Università di Bologna mostrano di avere interessi culturali, impegno sociale, civile e politico, partecipano alla vita associativa del territorio con tassi decisamente superiori a quelli registrati nelle altre università italiane (quella universitaria è quindi una popolazione sia quantitativamente che qualitativamente significativa.
  - Complessivamente l'impatto economico della domanda di servizi generata dagli studenti fuori sede è valutabile (dati 2007) in 301 milioni di euro
- Aumentano i nuclei familiari, ma sono frequenti le famiglie che condividono la stessa abitazione (numero medio di componenti la famiglia: 1,88; numero medio di persone che vivono nello stesso alloggio: 2,07). Persone effettivamente sole: 70.900
- Costantemente in flessione i matrimoni religiosi: il 68% sceglie il rito civile

#### ALCUNE CAUSE:

- I valori immobiliari hanno rappresentato finora un elemento di primaria importanza nell'interpretazione delle dinamiche demografiche; è innegabile che i differenziali esistenti sul mercato immobiliare abbiano avuto un peso notevole nel declino demografico della



nostra città e quindi nell'aumento di popolazione degli altri comuni dell'area urbana con conseguente perdita del senso di comunità.

- La forte presenza studentesca ha sicuramente condizionato gli investimenti immobiliari dei bolognesi e fatto lievitare i costi in città
- Qualità della vita in città in calo (fuga verso la campagna)

## PROSPETTIVE:

- **Necessario rilanciare in forme nuove il tema della politica abitativa** (è impensabile puntare a politiche di espansione del lavoro senza garantire una ragionevole certezza abitativa)
  - Bisogna recuperare un ragionevole rapporto fra reddito familiare e costo dell'affitto
  - Facilitare la permanenza dei saperi e delle competenze con offerta di alloggi a prezzi calmierati
  - Per facilitare l'accesso alla casa è necessario abbattere i costi (rendere disponibili aree pubbliche a basso costo nell'area metropolitana)
  - Rilancio dell'edilizia pubblica e popolare specificamente per manodopera immigrata e per facilitare la permanenza degli studenti al termine degli studi... il problema è al tempo stesso sociale e di dinamismo economico.
  - Cresce l'esigenza di alloggi sociali (anziani soli, immigrati, giovani coppie, neo-laureati,...)
  - Applicazione e promozione di nuovi criteri costruttivi ecologici e di risparmio energetico
  - L'obiettivo è un concreto aumento del patrimonio edilizio pubblico disponibile per redditi medi e bassi.
- **Rilanciare il ruolo, la funzione e il rapporto Università-città perché l'intelligenza creata dentro l'Università diventi intelligenza sociale, pubblica, comune, a beneficio di tutta la comunità.** A tal fine:



- Formare personale ad alta qualificazione da inserire nelle strutture organizzative e nelle imprese del territorio (per superare il pericolo legato alla scarsità di figure tecniche qualificate soprattutto di livello intermedio e operativo);
- Crescita del sistema formativo complessivo (promuovere innovazione e professionalità);
- Sostenere con progetti strutturati le innovazioni tecnologiche e organizzative necessarie allo sviluppo di nuova imprenditorialità (area ICT, ricerca applicata, finanza, management).
- Messa in rete delle tante iniziative e delle tante energie
- **Promuovere nuove attività economiche compatibili con la qualità urbana che attirino e trattengano nuove forze lavorative, dagli immigrati ai giovani laureati.**
  - Tecnopolo (ex Manifattura tabacchi), per indagare le tecnologie in uso fra 20 anni, quelle attorno a cui creare imprenditorialità e sviluppo
  - Distretto della Creatività giovanile (Parco Nord)
  - Politica specifica per i giovani
    - Politica specifica degli alloggi a prezzi calmierati
    - Nuovo patto fra studenti e residenti, che veda una lenta riduzione degli studenti, maggiore offerta di alloggi, lotta al degrado, uso strategico delle aree dismesse;
    - Valorizzazione dell'Università come produttrice di cultura
    - Sviluppo imprenditorialità giovanile (canali di finanziamento dedicati)
    - Migliorare mobilità e accessibilità
- **Per far convivere e armonizzare la grande area urbana in cui convivono l'antica città compatta e la nuova città diffusa una risposta deve essere, naturalmente, di tipo istituzionale: la realizzazione della Città Metropolitana con l'abolizione della Provincia e la trasformazione dei Comuni in municipalità minori.**
  - Questa grande realtà è già, nei fatti, multietnica (ufficialmente 10% della popolazione straniera, nella realtà - stima Caritas - quasi 20%);
  - Convivenza fra città compatta e diffusa significa anche trovare un modo nuovo di far convivere una vecchia idea di città allargata nello spazio, nelle persone, nelle etnie, negli usi e costumi spesso diversissimi



- Pensare un funzionamento del “sistema urbano” a rete, con una pianificazione urbanistica, dei trasporti, dell’ambiente, dei rifiuti, dell’energia coordinata
- Rafforzare i cosiddetti centri di vicinato e valorizzare le specificità dei singoli luoghi per le diverse comunità, mettendole in rete, superando l’attuale frammentazione e sovrapposizione casuale di iniziative. Ritrovare il gioco di squadra e gli obiettivi alti.



Giuseppe Benfenati

*Pianificazione urbanistica e casa*

*Premessa*

Nelle conclusioni della ricerca sono indicati tre requisiti, da realizzare, necessari per la **convivenza** tra città compatta e diffusa:

1. il funzionamento a rete del sistema urbano;
2. valorizzare la specificità di ogni luogo e di ogni comunità;
3. qualificare e dare identità ad ogni centro della nuova città metropolitana, valorizzando le differenze però mettendole in rete.

Il mezzo che le conclusioni indicano è, coerentemente, la **rivitalizzazione del centro urbano**, anzi direi dei **centri urbani**, condividendo profondamente quanto le stesse *conclusioni* evidenziano: il fallimento della creazione di nuovi spazi *ben attrezzati* per la vita comunitaria, spazi che mancavano di storia e, quindi, di identità. Il **centro del paese**, la **piazza** sono riconosciute dai cittadini, autoctoni o di importazione, per la loro storia visibile nei monumenti, negli edifici, nei negozi, una percezione che è trasmessa dai residenti a nuovi abitanti.

E', pertanto, decisivo per la rivitalizzazione del centro urbano mantenere vitali le piazze storicamente consolidate nella mente e nella identità dei cittadini.



### *Il funzionamento a rete e la pianificazione urbanistica*

La ricerca sottolinea, sempre nelle *conclusioni*, l'importanza della pianificazione urbanistica quale servizio da coordinare per **controllare** la diffusione di casette e fabbrichette sparse sul territorio; la ricerca pone il problema del controllo e della disciplina della **rendita fondiaria** che si innesca proprio tramite le fabbrichette, determinando un aumento di prezzo dei suoli che si scarica sul costo di costruzione delle abitazioni e sulla pubblica amministrazione (come necessità di nuove strade, fognature, scuole, asili, trasporti pubblici ed, infine, nuova e maggiore pressione fiscale) che, alla fine del ciclo, entra in tasca ai redditeri, come fin dal 1964 Campos Venuti dimostra in una ricerca condotta sul territorio bolognese e pubblicata per i tipi di "Ca Foscari".

E', pertanto, strategico il **riuso** del territorio già urbanizzato, il **reimpiego** dei suoli già utilizzati, il recupero e la ricostruzione del patrimonio esistente, soprattutto se fatti dai proprietari stessi sui quali incomberebbe solo il costo di ricostruzione e di ristrutturazione o adeguamento, ma non il prezzo della rendita del suolo.

**Rivitalizzare il centro urbano**, come indicano le conclusioni della ricerca, significa che gli Enti Locali devono, tramite la pianificazione urbanistica coordinata, intervenire ed incentivare questo processo. E' indispensabile la Città Metropolitana e l'accelerazione del processo di UNIONE amministrativa irreversibile dei comuni sotto i 5mila abitanti.

### *La casa*

La ricerca evidenzia come il patrimonio abitativo bolognese (pag. 7) sia vecchio o datato e, in particolare quello costruito nelle periferie dell'immediato secondo dopoguerra, tecnologicamente superato (pag 30), sottolineando come ad una scarsa qualità intrinseca del bene corrisponda, invece, un prezzo di mercato in continua ascesa, scarsamente mitigato anche dall'attuale crisi economica.



La ricerca evidenzia la necessità dell'adeguamento e dell'ammodernamento tecnologico del 55% delle abitazioni costruite tra il 1945 e il 1970, la cui qualità strutturale è spesso peggiore di quella degli edifici costruiti nel periodo prebellico.

L'adeguamento o la sostituzione di questo patrimonio si rende necessario per due ragioni: la prima è l'inserimento di Bologna in zona sismica a bassa sismicità; il secondo è l'alto costo di gestione di queste case per riscaldarle, raffrescarle, illuminarle, insonorizzarle e mantenerle efficienti. Per arrestare l'esodo della popolazione di età compresa tra i 25 ed i 45 anni, cioè in età lavorativa e fertile, dal comune principale (dati censimento 2001), il problema non è solo quello di accedere ad una edilizia a basso costo di acquisto, ma anche a basso costo di gestione ed ad alta compatibilità ambientale, dipendendo da questi fattori il benessere economico e di vita. Gli attuali livelli di rendita fondiaria sui prezzi di acquisto delle case li rende indifferenti alla qualità intrinseca ed ai costi di mantenimento del bene! Migliorare la qualità è quindi possibile senza gonfiare ulteriormente il prezzo di mercato in quanto migliora la qualità delle abitazioni in quanto il prezzo verrà definito dalle agenzie immobiliari come oggi, cioè indipendentemente dalle qualità del bene, ma sulla zona e sulle caratteristiche apparenti (le rifiniture).

A fronte di una proprietà diffusa ma frazionata e di imprese del settore sempre più polverizzate, evanescenti ed utilizzatrici di lavoro non tutelato, nero e precario e da partite iva con un solo cliente, il ruolo delle istituzioni locali, come indicato a pag 33, è decisivo non solo per la pianificazione urbanistica ma anche per una semplificazione amministrativa e procedurale del settore, eliminando la ridondanza di norme regolamentari, coordinandole e passando dai controlli formali e cartacei a quelli nei cantieri, verificando la rispondenza fra le dichiarazioni fatte e i beni realizzati, applicando le sanzioni esistenti e inutilizzate, scremando di fatto le imprese ed i professionisti.

### *Case in affitto*

La modesta percentuale di case in affitto sul patrimonio totale, delle quali secondo la ricerca una percentuale rilevante è affittata a studenti o a lavoratori stranieri, è giustamente individuato come



la principale causa del *problema casa* e delle sue emergenze e, in fin dei conti, come uno dei fattori che rendono **scarso il dinamismo economico del territorio**.

Le Agenzie per la casa, là dove i Comuni le hanno costituite, non sono state in grado di incidere sugli affitti in quanto la linea di favorire l'incontro fra domanda ed offerta con garanzie comunali non ha convinto, mentre pochissimo è stato fatto per favorire la diffusione del canone concordato che comporta vantaggi economici per inquilini e proprietari (canone e oneri fiscali) ma svantaggi per i Comuni (la perdita dell'ICI degli alloggi locati con questo canone).

Scarsa attenzione poi è stata posta dal sistema bancario al credito a sostegno sia dell'affitto che delle ristrutturazioni; pochissime sono le banche che praticano credito a sostegno delle innovazioni energetiche rinnovabili attive e passive, ma anche e soprattutto è ignorata la cooperazione a proprietà indivisa, che alle famiglie oltre al vantaggio del canone ridotto offre la stabilità di permanenza nel tempo e per le generazioni.

Stessa scarsa attenzione a questi problemi è stata posta dai Comuni al sostegno delle innovazioni energetiche, per le quali viene richiesto il contributo sul costo di costruzione e, talvolta, anche gli oneri di urbanizzazione per interventi sul patrimonio esistente giustificando l'aggravio per questi balzelli con un preteso maggior valore acquisito dal bene che, come si è già detto, ancora non è rilevato dal mercato.

Scarse sono le aree destinate alla cooperazione indivisa ed all'ERP, questo settore è anche penalizzato da normative regionali che impediscono agli ACER di costruire nuovi alloggi se non consorziandosi con imprese private.

Grande è pertanto il merito della ricerca, che interroga ed invita la politica e l'amministrazione a darsi uno scopo, ad interrogarsi "quale uso fare del territorio?", a riportare al centro della propria funzione ed azione la gestione e l'uso del territorio a vantaggio di tutti i cittadini e non solo per le rendite ed un limitato numero di operatori economici.



Gianluigi Chiaro

## *Le politiche abitative ed immobiliari a Bologna*

### *Mercato immobiliare e sub urbanizzazione*

- Tra il 1973 e il 2007 la popolazione residente nel comune di Bologna si è ridotta di circa il 25% e il centro storico si è progressivamente svuotato. Negli ultimi anni tale dinamica si è arrestata grazie all'afflusso di cittadini provenienti dal resto dell'Italia ma soprattutto dall'estero.

### Saldo Migratorio per localizzazione nel 2007 e nel 2008 a Bologna

	Saldo 2007	Saldo 2008
<b>Provincia di Bologna</b>	<b>-4.038</b>	<b>-3.436</b>
<b>Emilia Romagna</b>	<b>-4.533</b>	<b>-3.792</b>
Italia Settentrionale	97	169
Italia Centrale	97	312
Italia Meridionale	1674	1887
Italia Insulare	328	370
<b>Totale saldi extra regionali (1)</b>	<b>2196</b>	<b>2738</b>
Incidenza dell'Italia Meridionale sul saldo extraregionale	76%	69%



<b>Italia</b>	<b>-2337</b>	<b>-1054</b>
<b>Esteri</b>	<b>3877</b>	<b>5873</b>
<b>Totale (2)</b>	<b>1540</b>	<b>4819</b>

Fonte: Comune di Bologna

(1) Esclusa l'Emilia Romagna

(2) Sono escluse dal calcolo le persone cancellate e iscritte d'ufficio

- La principale causa di tale sub urbanizzazione è stata la crescente inaccessibilità del mercato immobiliare (+78,3% dei prezzi tra il 1998 e il 2007) che ha spinto i cittadini verso le periferie e successivamente verso la cintura e le province limitrofe.

*Evoluzione dei prezzi di abitazioni nuove o ristrutturate (variazioni %)*

	Centro	Periferia	Media
1998-2007	<b>87,5</b>	<b>75,7</b>	<b>78,3</b>
2007-2008	-4,6	5,7	-4,8

Fonte Nomisma

*Lo sviluppo immobiliare bolognese*

- Assoluta incongruenza tra le dinamiche migratorie e le nuove costruzioni dovuta ad una sottovalutazione dei fenomeni da parte dell'amministrazione comunale (necessità di fare cassa



sfruttando la produzione immobiliare) che ha preferito delegare lo sviluppo al mercato il quale, ha da sempre, avuto un orizzonte di breve periodo e la tendenza ad approfittare delle fasi cicliche favorevoli.

- Eccesso di offerta che non sarà assorbito in tempi brevi e, al contempo, patrimonio immobiliare che per l'85% è stato costruito prima del 1970 e necessita, dunque, di una riqualificazione sismica ed energetico - ambientale sempre più urgente.

*Evoluzione dello stock di abitazioni e dei nuclei familiari nel Comune di Bologna*

	1981	1991	2001	2008
Stock abitazioni	188.001	190.321	194.862	19.619
Nuclei famigliari	189.947	180.513	185.569	197.808
Abitazioni/Famiglie	<b>0,99</b>	1,05	1,05	<b>1,11</b>

Fonte: Elaborazioni e stime Nomisma su dati Istat, Agenzia del Territorio e Comune di Bologna.

*Il centro storico e la convivenza tra residenti e studenti universitari*

- Il centro storico è sempre meno abitato da bolognesi e la crescente concentrazione di studenti da una parte e di popolazione extracomunitaria dell'altra, ha aumentato la diffusione di fenomeni di degrado e insicurezza e, di conseguenza, un deprezzamento relativo degli immobili. Una minore qualità di vita potrebbe portare all'esaurimento del mercato della rendita, che per anni si è basato sugli studenti fuori sede, e portare ad un ulteriore svuotamento.



*Impatto economico della sub urbanizzazione*

- Residenti sempre meno, *city users* sempre di più: si prospetta un minor gettito fiscale medio ricavabile della nuova popolazione residente, a fronte del costante aumento dei non residenti, che assumono il ruolo di *free riders*.

*Effetti della recente crisi economica e finanziaria*

- Flessione nei prezzi che, tuttavia, in un contesto di razionamento del credito, non è tale da attrarre quella fascia di domanda che fino ad oggi è stata esclusa dalla proprietà complice una costante erosione della capacità reddituale.
- Necessità di ripensare ad alcuni strumenti delle politiche abitative come alloggi sociali e alloggi a canone concordato, concentrando le risorse pubbliche sulle fasce di disagio più acuto e favorendo la diffusione di offerta privata.
- Aumento del disagio abitativo per il ceto medio e assoluta impossibilità di farvi fronte facendo riferimento a risorse unicamente pubbliche.

*Possibili strategie per il futuro: riqualificazione, radicamento territoriale e riurbanizzazione.*



**RIFERIMENTI**

Gianluigi CHIARO  
Ricercatore Junior  
tel. +39 (051) 6483-320  
cell. +39 349-6142791



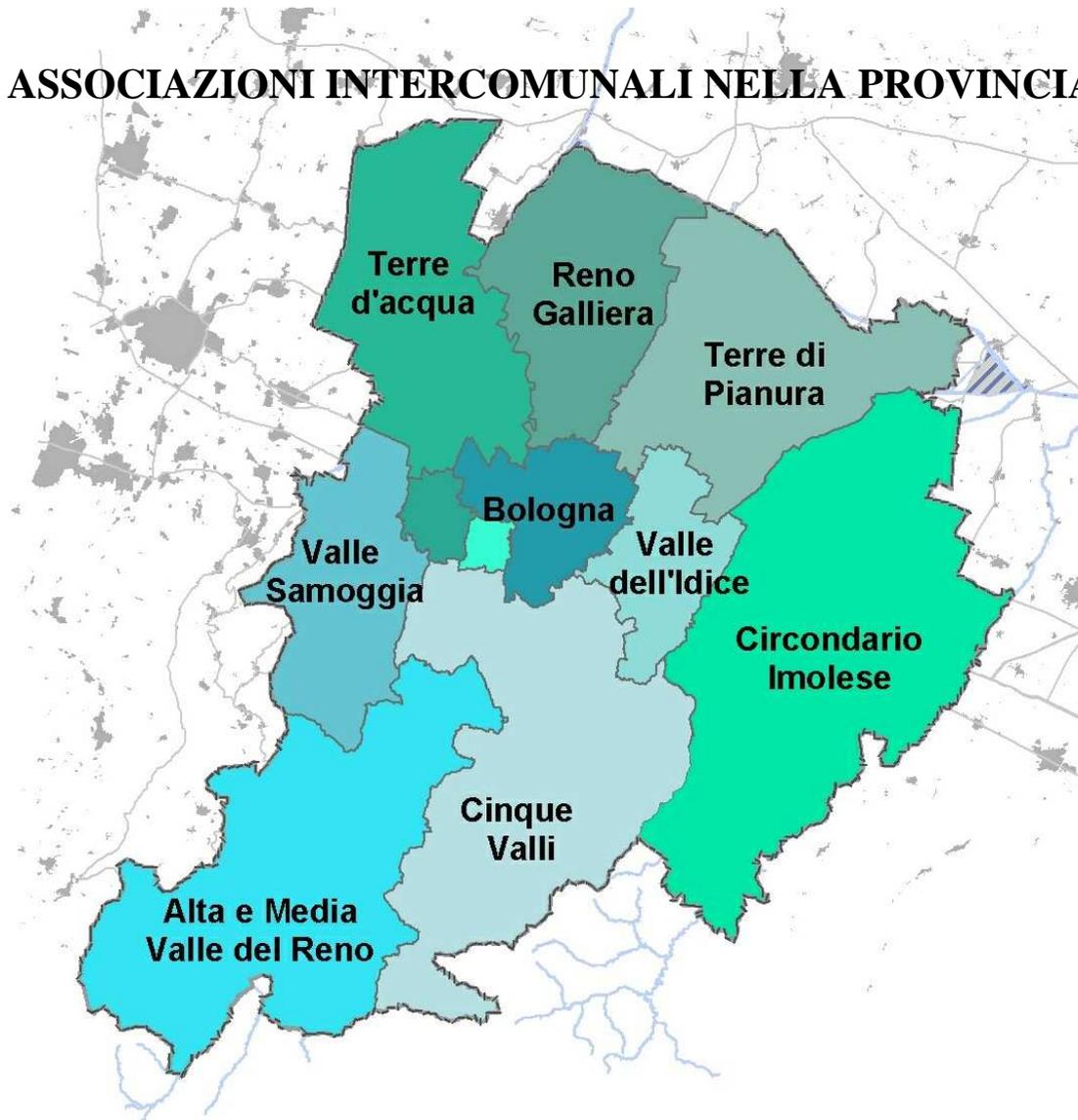
Pierluigi Costa

*Lo stato della pianificazione urbanistica e territoriale  
nella provincia di Bologna*

Per una valutazione dello stato della pianificazione urbanistica e territoriale nella nostra provincia è opportuno, in primo luogo, osservare che sono molti i comuni che hanno deciso di procedere in forma associata nella formazione dei nuovi strumenti urbanistici (PSC, POC e RUE). Occorre poi osservare che esiste una relazione molto stretta, per molti aspetti comprensibile, fra la geografia delle associazioni intercomunali per la gestione associata di servizi e funzioni, la cui disciplina è stata recentemente aggiornata con Legge Regionale n. 10 del 2008, e la pianificazione urbanistica e territoriale.



## 1) ASSOCIAZIONI INTERCOMUNALI NELLA PROVINCIA DI BOLOGNA



7 ASSOCIAZIONI O UNIONI COMUNALI + NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE

3 COMUNI NON ASSOCIATI: Bologna, Casalecchio di Reno e Zola Predosa

## I COMUNI E LE RISPETTIVE ASSOCIAZIONI / UNIONI COMUNALI AL 2009



ASSOCIAZIONI / UNIONI	N.	COMUNE
<b>Terre d'Acqua</b>	1	ANZOLA DELL'EMILIA
	9	CALDERARA DI RENO
	24	CREVALCORE
	50	SALA BOLOGNESE
	53	SAN GIOVANNI IN PERSICETO
	56	SANT'AGATA BOLOGNESE
<b>Reno Galliera</b>	2	ARGELATO
	5	BENTIVOGLIO
	17	CASTELLO D'ARGILE
	19	CASTEL MAGGIORE
	28	GALLIERA
	48	PIEVE DI CENTO
	52	SAN GIORGIO DI PIANO
55	SAN PIETRO IN CASALE	
<b>Terre Pianura</b>	3	BARICELLA
	8	BUDRIO
	30	GRANAROLO DELL'EMILIA
	35	MALALBERGO
	38	MINERBIO
	39	MOLINELLA
<b>Nuovo Circondario Imolese</b>	7	BORGTOSSIGNANO
	12	CASALFIUMANESE
	14	CASTEL DEL RIO
	16	CASTEL GUELFO DI BOLOGNA
	20	CASTEL SAN PIETRO TERME
	25	DOZZA
	26	FONTANELICE
	32	IMOLA
	37	MEDICINA
45	MORDANO	
<b>Valle del Samoggia</b>	4	BAZZANO



	18	CASTELLO DI SERRAVALLE
	23	CREPELLANO
	42	MONTE SAN PIETRO
	58	SAVIGNO
	43	MONTEVEGLIO
<b>Cinque Valli</b>	22	CASTIGLIONE DEI PEPOLI
	40	MONGHIDORO
	41	MONTERENZIO
	34	LOIANO
	44	MONZUNO
	47	PIANORO
<b>Valle dell'Idice</b>	51	SAN BENEDETTO VAL DI S.
	21	CASTENASO
	46	OZZANO DELL'EMILIA
<b>Alta media valle Reno</b>	54	SAN LAZZARO DI SAVENA
	10	CAMUGNANO
	13	CASTEL D'AIANO
	15	CASTEL DI CASIO
	27	GAGGIO MONTANO
	49	PORRETTA TERME
	29	GRANAGLIONE
	31	GRIZZANA MORANDI
	33	LIZZANO IN BELVEDERE
	36	MARZABOTTO
<i>non associato</i>	59	VERGATO
<i>non associato</i>	<b>6</b>	<b>BOLOGNA</b>
<i>non associato</i>	<b>11</b>	<b>CASALECCHIO DI RENO</b>
<i>Ora non più associato, uscito da Cinque Valli a ottobre 2009</i>	<b>57</b>	<b>SASSO MARCONI</b>
<i>non associato</i>	<b>60</b>	<b>ZOLA PREDOSA</b>



## 2) IL NUOVO ASSETTO (DI MASSIMA) PREVISTO IN APPLICAZIONE DEI CRITERI INTRODOTTI DALLA LEGGE REGIONALE 10/2008



**8 ASSOCIAZIONI O UNIONI COMUNALI + NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE**

**UN SOLO COMUNE NON ASSOCIATO: Bologna**

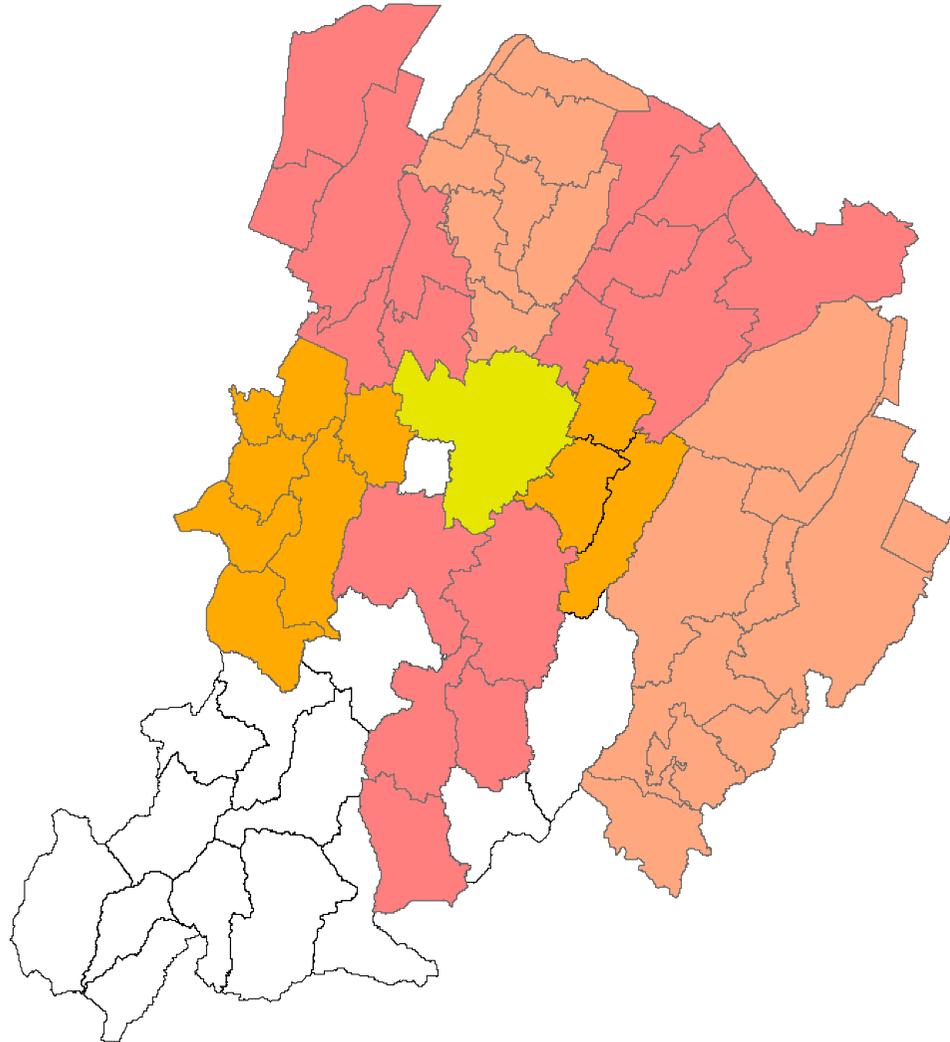


Il nuovo assetto tende a ricalcare i processi avviati spontaneamente, completando il quadro con un possibile riassetto fra Alta e Media Valle del Reno e Cinque Valli, nonché l'auspicata associazione fra i comuni di Casalecchio di Reno, Sasso Marconi e Zola Predosa (c'è chi propone una nuova associazione con gli altri 6 comuni della Valle del Samoggia). La nuova legge 10/2008 intende, evidentemente, assecondare gli assetti istituzionali sostanzialmente fino ad oggi acquisiti e l'ulteriore percorso spontaneo di crescita dell'associazionismo intercomunale, fino a sancire la "solitudine" del capoluogo regionale. Un risvolto certamente critico di questa impostazione consiste nel fatto che Bologna tende a subire, di fatto, la progettualità delle diverse unioni e associazioni di comuni che la circondano, le quali tuttavia non possono, per evidenti motivi di massa critica, supplire alla mancanza di una "leadership" territoriale del Capoluogo, che Bologna potrebbe legittimamente rivendicare.



### 3) ACCORDI DI PIANIFICAZIONE INTERCOMUNALI NELLA PROVINCIA DI BOLOGNA

VALLE SAMOGGIA (+ Zola Predosa), CINQUE VALLI (accordi parziali), VALLE DELL'IDICE, NUOVO CIRCONDARIO IMOLESE, TERRE DI PIANURA, RENO- GALLIERA, TERRE D'ACQUA.





Per quanto riguarda gli Accordi di Pianificazione di cui alla Legge Regionale 20/2000, è opportuno considerare che non sempre questi vanno nella direzione della proposta di nuovo assetto formulata dalla Regione (concertata con il comuni) in applicazione della L.R.10/2008, tuttavia ne ricalcano in gran parte l'assetto. Per quanto riguarda i comuni non associati confinanti con Bologna: Zola Predosa ha sottoscritto l'Accordo di pianificazione con la Valle Samoggia; Sasso Marconi, uscito nel 2009 dall'associazione Cinque Valli, ha tuttavia sottoscritto accordi parziali con altri comuni dell'associazione; Casalecchio di Reno è orientato a procedere da solo nella formazione de PSC. Pur registrando la tendenza al consolidamento della collaborazione sempre più stretta nella gestione associata dei servizi e nella programmazione, fino al delicato e impegnativo tema della pianificazione urbanistica e territoriale, non si riesce ancora a percepire quale potrà essere l'approdo finale di questo percorso. Con queste premesse, quale potrà essere l'assetto della futura *città metropolitana*? Ma soprattutto: gli assetti fino ad oggi definiti saranno quelli più appropriati per affrontare le sfide future dal punto di vista socioeconomico e istituzionale?

*Elaborazioni grafiche elaborate dal servizio Pianificazione Territoriale della Provincia di Bologna*