

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
Università.....	39
Sistema sanitario.....	46
Aeroporto	51
La Fiera	56
Settore Manifatturiero	58
Cultura e turismo	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 concordi 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 originate 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 precostituito 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 confronto 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 simili, 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 "rete 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.

3. SCHEDE DI ANALISI

La situazione demografica e la dimensione territoriale

La **popolazione** residente a Bologna ammonta a **377.258 abitanti** (31 Giugno 2009, Fonte Comune di Bologna), il 38,5 % della popolazione dell'intera Provincia (973.295 residenti al 30 settembre 2008, fonte ISTAT) e finalmente in leggera ascesa (Fig. 1) rispetto al 31 Dicembre 2007 (+ **5.002 abitanti**).

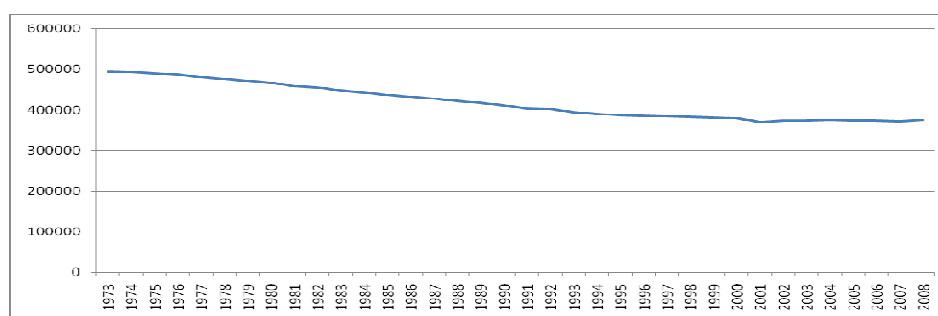
Fig. 1 “Analisi demografica: la popolazione di Bologna dal 1973 al 2008”

ANNO	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981(1)	1982
POPOLAZIONE	493.933	492.700	489.642	485.648	481.120	476.471	471.554	466.593	458.494	454.703
ANNI	1973-'74		1974-'75	1975-'76	1976-'77	1977-'78	1978-'79	1979-'80	1980-'81	1981-'82
VARIAZIONE	-1.233	-3.058	-3.994	-4.528	-4.649	-4.917	-4.961	-4.961	-8.099	-3.791
									1973-'82	-39.230
ANNO	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991 (1)	1992
POPOLAZIONE	447.971	442.307	437.203	432.406	427.240	422.204	417.410	411.803	403.397	401.308
ANNI	1982-'83		1983-'84	1984-'85	1985-'86	1986-'87	1987-'88	1988-'89	1989-'90	1990-'91
VARIAZIONE	-6.732	-5.664	-5.104	-4.797	-5.166	-5.036	-4.794	-5.607	-8.406	-2.089
									1982-'92	-53.395
ANNO	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001 (1)	2002 (1)
POPOLAZIONE	394.969	390.434	386.491	385.136	383.761	382.006	381.161	379.964	370.363	373.018
ANNI	1992-'93		1993-'94	1994-'95	1995-'96	1996-'97	1997-'98	1998-'99	1999-'00	2000-'01
VARIAZIONE	-6.339	-4.535	-3.943	-1.355	-1.375	-1.755	-845	-1.197	-9.601	2.655
									1992-'02	-28.290
ANNO	2003	2004 (2)	2005	2006	2007	2008	2009			
POPOLAZIONE	373.539	374.425	373.743	373.026	372.256	374.944	377.258			
ANNI	2002-'03	2003-'04	2004-'05	2005-'06	2006-'07	2007-'08	2008- giu. 09			
VARIAZIONE	521	886	-682	-717	-770	3.458	2.314			
							1973-'08	-115.905		

2002-
giu. '09

5.010

2002-
giu. '09
5.010



In particolare l'andamento del 2008 e dei primi mesi del 2009, è stato determinato dalle tendenze favorevoli del movimento migratorio; il saldo positivo di quest'ultimo è assai più elevato rispetto al 2007, avendo risentito del rilevante flusso in ingresso dai paesi neo-comunitari.

Si è così interrotto un lungo trend di forte calo degli abitanti iniziato dal 1973, che in poco meno di trenta anni aveva ridotto i cittadini registrati in anagrafe di circa 120.000 persone.

I **nati** nel 2008 sono stati **3.009**, appena **4 in meno** rispetto al 2007 (**-0,1%**); si tratta di uno dei livelli più alti raggiunti dal 1977. La natalità si mantiene quindi relativamente elevata ed il **tasso di fecondità** si attesta a **37,1 nati per 1.000** donne in età feconda. Cresce la quota di bambini nati al di fuori del matrimonio (35%): nel 2008 sono complessivamente 1.053, - mentre sono **1.956** i bambini **nati da coppie coniugate** (**65%** del totale).

Un elemento di interesse è costituito dall'esame della nazionalità dei genitori: ben **580** neonati sono **di nazionalità straniera** e la loro incidenza percentuale sul totale delle nascite è pari al **19,3%**. Vi sono inoltre **235** nati da **coppie miste** (un genitore italiano e uno straniero).

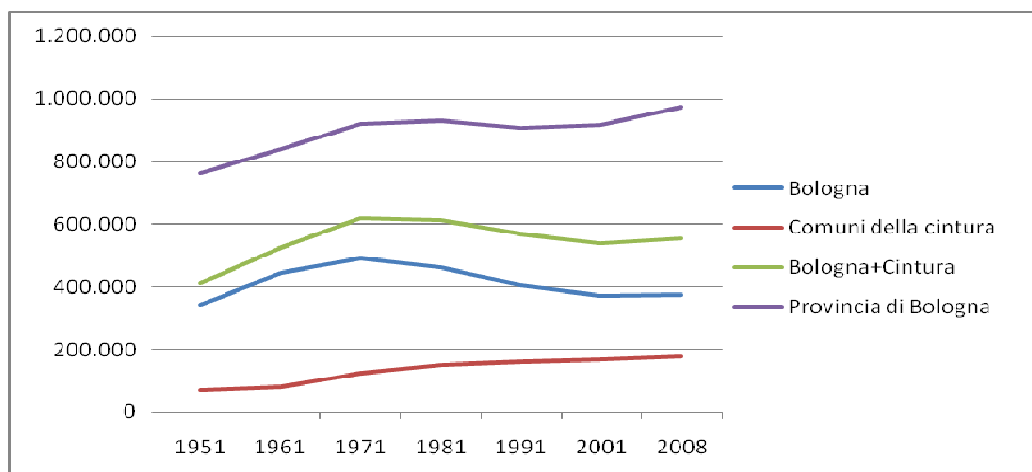
Il centro storico chiude l'anno con 91 abitanti in più (+0,2%) e una popolazione residente che sfiora le 53.250 unità, confermando la tendenza alla sostanziale stabilità demografica degli ultimi anni; anche le zone periferiche presentano un bilancio attivo con una variazione relativa (+0,8%) superiore a quella media comunale.

Nelle righe che seguono cercheremo di dare una lettura articolata del "dato" demografico, evidenziandone le tendenze, la composizione e la distribuzione.

Un primo elemento significativo riguarda la consistenza demografica della popolazione di Bologna rispetto alla sua Provincia: nel 1981 la popolazione di Bologna era di 459080 residenti pari al 49,3% della popolazione provinciale; da allora si è registrata una diminuzione di oltre il 10 %. Si tratta, comunque, di un calo demografico in attenuazione e parzialmente falsato dalla forte crescita demografica dei comuni della prima "cintura" (10 Comuni: Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Casalecchio di Reno, Castel Maggiore, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Pianoro, San Lazzaro di Savena, Sasso Marconi, Zola Predosa) che oggi costituiscono nei fatti una nuova porzione sostanziale della dimensione territoriale della "nuova" Città o, meglio, della parte centrale dell'area metropolitana bolognese.

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



Un secondo elemento importante riguarda la distribuzione per classi di età lavorativa e non (Fig. 1) della popolazione, che evidenzia il forte peso degli “over 65” rispetto ad una altrettanto forte riduzione della popolazione attiva. Questo ha un impatto determinante non solo sugli aspetti strettamente demografici, ma anche sulla disponibilità di manodopera qualificata e non qualificata, sull’offerta di imprenditorialità, sulla domanda di abitazioni e di servizi sociali, sanitari, scolastici, ecc. Dal punto di vista amministrativo, il tema del numero e della composizione sociale dei residenti ha importanti implicazioni, sia in termini di tipologia e costi dei servizi da erogare, che di introiti a sostegno delle casse comunali.

Fig. 1 “Popolazione residente a Bologna per genere e classe di età lavorativa e non lavorativa” (31/12/2008)

	v.a.				%			
	0-14	15-64	Oltre 65	Totale	0-14	15-64	Oltre 65	Totale
Donne	19.279	119.547	60.618	199.444	9,67%	60%	30,33%	100%
Uomini	20.579	115.558	39.363	175.500	11,73%	65,85%	22,42%	100%
Totale	39.858	235.105	99.981	374.944	10,63%	62,7%	26,67%	100%

La Tabella 1 mostra i valori dei principali indicatori demografici. La composizione per età della popolazione bolognese fa registrare per i residenti del comune indici di vecchiaia e indici di dipendenza strutturale estremamente critici rispetto alla media provinciale, regionale e nazionale.

INDICATORI DEMOGRAFICI

Indice di vecchiaia¹	250,84
Indice di dipendenza strutturale²	59,48
Indice di ricambio ³	197,25
Indice di struttura ⁴	121,86
Indice di carico di figli per donna ⁵	17,66

$$^1 \text{Indice di vecchiaia} = \frac{P_{>65}}{P_{0-14}} \times 100$$

[= (popolazione residente >65 anni / popolazione residente 0-14 anni) per 100]: misura il grado di invecchiamento della popolazione.

$$^2 \text{Indice di dipendenza strutturale} = \frac{P_{>65} + P_{0-14}}{P_{15-64}} \times 100$$

[(popolazione residente >65 anni + popolazione residente 0-14 anni) / popolazione residente 15-64 per 100]: rappresenta il divario tra la popolazione potenzialmente lavorativa rispetto a quella non lavorativa. Quanto più è prossimo a 100, tanto più è consistente la parte non attiva.

$$^3 \text{Indice di ricambio} = \frac{P_{60-64}}{P_{15-19}} \times 100$$

[(popolazione residente 60-64 anni / popolazione residente 15-19 anni) per 100]: rappresenta la percentuale di quanti sono prossimi ad uscire dalla popolazione potenzialmente lavorativa su quanti vi sono appena entrati o di prossima entrata.

$$^4 \text{Indice di struttura} = \frac{P_{40-64}}{P_{15-39}} \times 100$$

[(popolazione residente 40-64 anni / popolazione residente 15-39 anni) per 100]: rappresenta la percentuale delle 25 generazioni più anziane in attività sulle 25 più giovani destinata a sostituirle.

$$^5 \text{Indice di carico di figlio per donna} = \frac{P_{0-4}}{Pf_{15-49}} \times 100$$

[(popolazione residente 0-4 anni / popolazione residente femminile 15-49 anni) per 100]: misura il peso dei figli in età pre-scolare per 100 donne in età feconda.

Tutte le proiezioni demografiche mostrano una popolazione che, nonostante un afflusso di persone mediamente più giovani (studenti e stranieri), è destinata ad invecchiare producendo una serie di effetti quali la riduzione della popolazione in età da lavoro, una profonda variazione nella struttura dei consumi privati (ultra settantenni dotati di un buon potere di acquisto e che esigeranno servizi sempre più completi e personalizzati), nonché importanti mutamenti nella composizione della spesa pubblica, in particolare l'incremento delle spese sanitarie, a scapito del welfare, dell'innovazione e della ricerca.

Un terzo elemento importante riguarda i flussi migratori, che rappresentano oggi le vere determinanti della dinamica demografica di Bologna. Il **saldo migratorio** è ampiamente positivo ed è pari a **+4.495 unità**. Nel 2008 sono stati iscritti 17.154 nuovi cittadini nei registri dei residenti nella nostra città; per contro 12.659 persone sono state cancellate dall'anagrafe, essendosi trasferite altrove. Si tratta di una dinamica migratoria particolarmente intensa: infatti, sono stati mediamente 1.430 al mese i nuovi cittadini bolognesi, mentre sono 1.055, in media, coloro che hanno abbandonato la città.

E' opportuno segnalare che nel corso del 2008 si è registrata una notevole accelerazione dei flussi in entrata dall'estero, in particolare di cittadini appartenenti a paesi entrati di recente a far parte dell'Unione Europea, come la Romania. Questa dinamica è in parte determinata dall'iscrizione in anagrafe di persone divenute comunitarie già presenti da tempo sul nostro territorio.

L'elevata immigrazione dalle altre regioni italiane conferma le capacità attrattive di Bologna a livello nazionale. In sintesi Bologna continua a cedere abitanti ai comuni vicini e riceve flussi migratori di forte rilevanza dalle altre regioni italiane (in particolare oltre un immigrato su cinque proviene dal Mezzogiorno e dalle isole) e quasi il 40% dall'estero.

In dettaglio: nel 2008 Bologna continua a registrare con la Provincia un saldo negativo di oltre 3.400 unità. In valore assoluto i flussi più intensi sia in entrata che in uscita riguardano sempre i comuni limitrofi di San Lazzaro di Savena e Casalecchio di Reno, seguiti da Castel Maggiore, Pianoro e Zola Predosa, che presentano movimenti migratori di minore entità.

I bolognesi che si trasferiscono nel resto della Regione scelgono soprattutto le province di Modena, Ferrara e Rimini e in complesso anche il bilancio con la nostra Regione risulta negativo.

Tutti gli altri saldi extra-regionali risultano attivi: +169 residenti dall'Italia settentrionale, +312 dal Centro e +370 dalle Isole, ma sono soprattutto i flussi provenienti dal Meridione (+1.887 unità il saldo) e dall'estero (+5.873) a determinare il segno e l'intensità della dinamica migratoria cittadina.

Tutti i flussi migratori rivelano che i problemi di attrattività demografica di Bologna riguardano in primis il rapporto che le altre realtà locali. Si tratta quindi di individuare quali sono i problemi e le criticità che collocano il capoluogo emiliano romagnolo in una posizione, seppur di crescita, inferiore alle altre province della Regione.

In particolare le proiezioni demografiche (parametri considerati: mortalità, fecondità, immigrazione dalle altre regioni, immigrazione dall'estero, emigrazioni e migrazioni)

vedono un aumento (nelle tre ipotesi bassa, intermedia e alta) della popolazione della provincia di Bologna, ma ridimensionato rispetto, ad esempio, a Modena e Reggio Emilia.

Perché le popolazioni delle province di Modena e Reggio crescono con un tasso doppio rispetto a quella della provincia di Bologna?

Anno	2007	2008	2012	2016	2024	Variazione %
Piacenza	275.065				300.991	+9,4
Parma	417.625				476.347	+14
Reggio Emilia	498.278				614.466	+23
Modena	676.558				808.207	+20
Bologna	954.876				1.060.686	+11
Ferrara	347.243				341.762	-2
Ravenna	368.994				412.320	+12
Forlì – Cesena	376.257				427.051	+14
Rimini	291.422				332.066	+14
Emilia Romagna	4.206.320				4.773.895	+13

Fonte dati: Regione Emilia-Romagna

La forte crescita della popolazione straniera: quasi 5.900 persone in più in un anno

Prosegue la crescita degli **stranieri residenti** nella nostra città. Al 31 dicembre 2008 hanno superato quota **39.400**, quasi **5.900 unità in più** rispetto a dodici mesi prima (**+17,5%**). L'incremento della popolazione residente di nazionalità non italiana si conferma ancora intenso ed è sostenuto in particolare dall'accelerazione dei flussi dai paesi diventati dal 1° gennaio 2007 membri dell'Unione Europea, i cui cittadini possono entrare liberamente in Italia.

Gli **stranieri residenti** costituiscono ormai il **10,5% della popolazione di Bologna** (10,8% fra i maschi e 10,3% fra le femmine). Le donne sono la maggioranza (20.479 contro 19.001 uomini), anche se notevoli differenze si riscontrano ancora tra le varie nazionalità, con una spiccata prevalenza femminile tra quelle dell'Europa orientale e maschile tra i cittadini del medio ed estremo oriente, nonché dell'Africa centrosettentrionale.

La popolazione straniera residente si conferma inoltre una compagine demografica molto giovane, se si pensa che ben il **79,1%** degli stranieri ha **meno di 45 anni**.

Fig. Popolazione residente STRANIERA a Bologna per genere e classe di età lavorativa e non lavorativa (31/12/2008)

	v.a.				%			
	0-14	15-64	Oltre 65	Totale	0-14	15-64	Oltre 65	Totale
Donne	3.093	16.974	412	20.479	15,1%	82,88%	2,02%	100%

Uomini	3.322	15.436	243	19.001	17,48%	81,24%	1,28%	100%
Totale	6.415	32.410	655	39.480	16,25%	82,1%	1,65%	100%

Gli stranieri che vivono sotto le due torri sono soprattutto europei (41,6%) e cittadini dell'Asia (34,3%). Le nazionalità più numerose sono la Romania con 5.047 residenti e le Filippine (4.068 unità).

Seguono in graduatoria il Bangladesh (3.477), il Marocco (3.014) e l'Albania (2.302 unità). La Moldova scala due posizioni e raggiunge quota 2.220 abitanti, mentre scende al settimo posto la Cina (2.198 residenti), precedendo l'Ucraina (2.175 residenti). Chiudono la top ten il Pakistan e lo Sri Lanka. Se si fa invece riferimento soltanto agli stranieri divenuti cittadini bolognesi nel 2008 (in complesso 6.486, pari al 16,4% del totale degli stranieri) questa graduatoria subisce alcune significative modifiche, che evidenziano i recenti consistenti flussi dai paesi dell'est europeo. Al primo posto troviamo ancora i rumeni, che in ben 1.428 hanno preso la residenza a Bologna nel corso del 2008; seguono i cittadini della Moldova (729) e del Bangladesh (592), che conferma invece la terza posizione occupata anche nella classifica generale. Vengono poi gli ucraini (466 iscritti in anagrafe lo scorso anno) e i filippini (453).

L'eterogeneità della componente straniera, che emerge con chiarezza dall'esame delle numerosissime nazionalità presenti a Bologna (ben 142), è confermata anche dai diversi percorsi che hanno portato queste persone a diventare cittadini bolognesi.

Dei 39.480 residenti nella nostra città al 31 dicembre 2008 di nazionalità non italiana, oltre il 40% (16.109 persone) è arrivato a Bologna negli ultimi tre anni, in conseguenza dei flussi molto elevati di popolazione straniera che hanno interessato anche gli ambiti provinciale e regionale.

A fronte di questa quota di nuovi residenti stranieri ve ne sono ben 4.310 nati a Bologna, in larghissima prevalenza bambini e ragazzi che parlano la nostra lingua e frequentano le nostre scuole; a questi si possono senz'altro assimilare anche i 617 cittadini stranieri nati in un altro comune italiano. A Bologna quindi uno straniero residente su otto è nato nel nostro paese.

Vi sono inoltre numerosi stranieri che sono residenti da tempo nella nostra città e che si possono considerare ormai integrati nel nostro tessuto sociale; sono infatti quasi 7.000 (pari al 17,4% del totale) coloro che si sono stabiliti a Bologna prima del 2001.

La presenza degli studenti

A Bologna, dei 55.000 studenti fuori sede frequentanti circa 41.000 sono domiciliati in città - prevalentemente nelle zone centrali di S.Vitale, Saragozza e S. Donato - mentre i restanti 14.000 sono pendolari. La distribuzione degli studenti in questi anni si è in parte modificata, pur rimanendo costante la prevalenza di quanti abitano nelle zone più centrali di Bologna rispetto a quanti abitano in periferia. Si è assistito ad una crescita particolare dei domiciliati nel quartiere San Donato e Barca (anche se, in questo ultimo caso, si tratta di valori assoluti molto più contenuti) mentre emerge un certo abbandono della zona Navile (10,1% del totale nel 1998, 7,4% del totale nel 2001) e un lieve calo di domiciliati nel quartiere Santo Stefano.

Per alcuni quartieri, gli studenti domiciliati sono circa due volte il numero dei giovani bolognesi residenti - si consideri San Vitale o San Donato -, mentre nelle zone periferiche rimane maggiore il numero di giovani residenti rispetto agli studenti fuori sede. L'incidenza degli studenti domiciliati sul totale della popolazione residente è notevole in quartieri come San Donato, con il 23,5% della popolazione residente, o la zona di Saragozza, con il 19,0%, e San Vitale con il 18,2%. Nelle aree periferiche quali Borgo Panigale e Barca e in quartieri come Savena e Navile gli studenti invece non raggiungono il 5% del totale della popolazione residente, rimanendo quindi una realtà presente, ma ancora discreta.

La presenza a Bologna di un così elevato numero di studenti domiciliati e di pendolari ha un impatto significativo in termini di incremento dei flussi di cittadini nelle ore di punta, di utenti dei mezzi pubblici e di domanda di beni di consumo e di abitazioni. Le politiche territoriali devono quindi tenere conto della crescita della domanda di servizi generata in determinati quartieri e delle nuove esigenze che nascono dalla convivenza fra gli studenti e la popolazione residente.

Aumentano i nuclei familiari, ma sono frequenti le famiglie che condividono la stessa abitazione.

In crescita le **famiglie**: al 31 dicembre 2008 erano **197.808** unità, con un incremento annuo di 3.100 nuclei (+1,6%).

Tuttavia le risultanze anagrafiche tendono talvolta a mascherare l'effettiva situazione familiare, in particolare per quei segmenti della popolazione in cui la presenza di famiglie unipersonali e di coabitazioni, anche fittizie, può risultare significativa.

Per questo motivo si farà riferimento in questa sede non solo alla famiglia anagrafica, ma anche al "ménage", vale a dire all'insieme delle persone che condividono la stessa abitazione e che appartengono ad una sola famiglia o a più famiglie coabitanti.

I **menages** al 31 dicembre 2008 erano circa **179.600**, oltre il 10% in meno rispetto al dato delle famiglie anagrafiche. La presenza di numerose coabitazioni ha come conseguenza che, a fronte di una dimensione media familiare anagrafica pari a 1,88 componenti, l'effettivo **numero medio di persone che vivono nello stesso alloggio** risulta più elevato, pari a **2,07**.

Tra le famiglie anagrafiche, i nuclei unipersonali sono di gran lunga i più numerosi (96.025, pari al 48,5% delle famiglie bolognesi). Spesso però comprendono situazioni in cui più famiglie anagrafiche condividono l'alloggio con altre; se si analizzano infatti i menages, che forniscono un'immagine più vicina alla realtà, la prevalenza dei "single" risulta assai meno accentuata.

Le **persone effettivamente sole** (che non coabitano cioè con altri nuclei familiari) sono circa **70.900** (il 35,4% in meno rispetto al totale delle famiglie unipersonali anagrafiche) e rappresentano

il 39,5% dei menages residenti in città. Quasi un menage su tre è costituito da due persone (32%), mentre le coabitazioni di tre persone che vivono nello stesso alloggio sono il 16,5% del totale.

Nuovamente in flessione i matrimoni religiosi: il 68% sceglie il rito civile

Nel corso del 2008 sono stati celebrati **1.152 matrimoni**, con una variazione annua di **-73 unioni** pari al **-6%**; riprendendo così la progressiva riduzione della nuzialità rilevata nel medio-lungo

periodo e interrotta dall'aumento registrato nel 2007.

Lo scorso anno sono risultate sostanzialmente stabili le unioni celebrate in municipio, in totale **780** (-3 matrimoni); il calo ha riguardato quelle religiose, complessivamente 372 (70 in meno rispetto al 2007).

Anche nel 2008 si conferma quindi la prevalenza dei **matrimoni civili (67,7%)** rispetto a quelli religiosi, come avviene già a partire dal 2001. La prevalenza della cerimonia civile è favorita sia dalla preferenza del municipio da parte delle coppie formate da celibi e nubili, sia da dinamiche oggettive legate alla significativa incidenza delle coppie miste non necessariamente di uguale cultura o religione, sia da sposi che, avendo alle spalle un precedente matrimonio ormai concluso, optano necessariamente per il rito civile.

A conclusione di questa sintetica analisi sorgono spontanei due 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?**

Il cambiamento demografico

Quadro delle opportunità e delle minacce

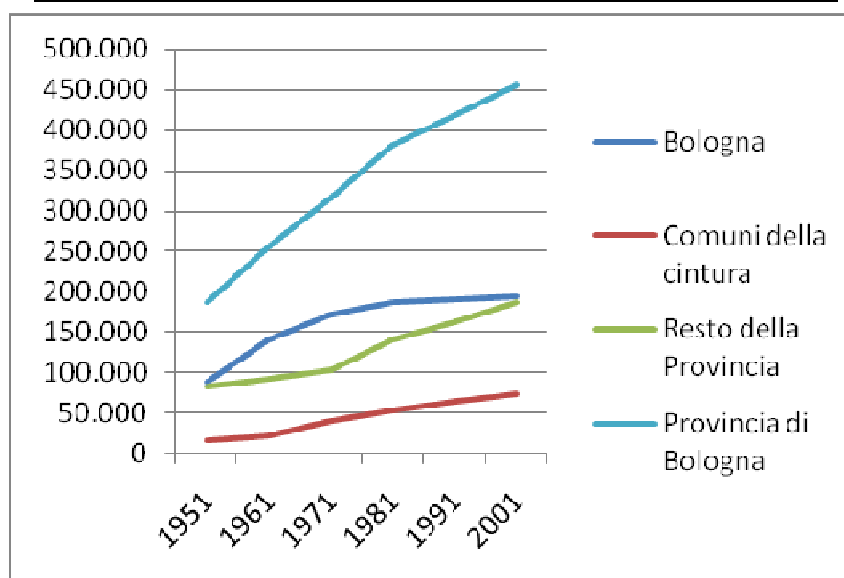
Opportunità	Minacce
▪ l'immigrazione può rappresentare un'opportunità, in termini di ringiovanimento della popolazione residente, aumento della forza lavoro, creazione di imprese etniche, ecc. ▪ le cosiddette “categorie migratorie” possono ridurre i costi di inserimento di questa nuova popolazione ▪ i flussi di immigrazione interni (dal resto d'Italia) alimentano il mercato del lavoro qualificato ▪ i city users che quotidianamente vivono la città hanno un profilo demografico e sociologico diverso da quello della popolazione residente e incrementano la vitalità dell'area metropolitana	▪ l'invecchiamento della popolazione determina un incremento nella domanda di servizi socioassistenziali, una diminuzione nelle entrate comunali e una riduzione della popolazione in età di lavoro ▪ l'accelerazione del trend migratorio implica crescenti problemi di convivenza e costi di inserimento e la possibilità di un'etnicizzazione del territorio ▪ la presenza a Bologna di un elevato numero di studenti domiciliati ha impatti significativi in termini di incremento dei flussi di cittadini nelle ore di punta e di utenti dei mezzi pubblici ▪ l'aumento del flusso di pendolari esercita un'ulteriore pressione sul sistema dei trasporti

Il patrimonio costruito e la situazione immobiliare

Sul territorio del comune di Bologna si contavano al censimento 2001 circa 195.000 abitazioni di cui il 7% non occupate. E' interessante il dato relativo all'**epoca di costruzione delle abitazioni**. Mentre nel resto della provincia le abitazioni costruite tra il 1970 ed il 1990 sono ben il 46,2% del totale, a Bologna esse rappresentano appena il 15,9% dello stock complessivo. A Bologna città infatti il 29,1% degli alloggi è ante guerra e ben il 55% degli alloggi è stato costruito tra il dopoguerra ed il 1970. Si tratta quindi di **un patrimonio vecchio con più di 50 anni di età, che ha necessità di un urgente recupero sismico ed energetico-ambientale**.

Abitazioni censite (Anni 1951-2001, Fonte: Istat)

Comuni	1951	1961	1971	1981	1991	2001
Bologna	88.160	140.674	173.222	188.001	190.321	194.862
Comuni della cintura	16.055	22.577	39.917	54.317	65.595	74.110
Resto della Provincia	82.499	92.053	102.655	139.945	161.886	186.727
Provincia di Bologna	186.714	255.304	315.794	382.263	417.802	455.699



Per quanto riguarda il titolo di godimento, le rilevazioni indicano che in **centro storico**, anche in relazione alla presenza di nuovi residenti stranieri e della folta popolazione di studenti fuori sede, c'è la più elevata percentuale di residenti/domiciliati in affitto: **37,3%** contro il **27,1%** del resto della città.

Venendo alle dinamiche recenti del mercato immobiliare, fino al 2007 l'andamento dei volumi scambiati è stato sostanzialmente stabile, con incrementi di numero di compravendite contenuti. Diverso invece l'andamento dei prezzi, che ha registrato un andamento in costante crescita.

L'innalzamento dei valori degli ultimi anni non è stato omogeneo. In linea generale tra il 2000 ed il 2007 le zone centrali della città sono quelle che hanno registrato

complessivamente gli incrementi di prezzo più consistenti (Fig. 1 e Tavole 1 e 2), dell'ordine dell'80%, contro percentuali inferiori al 70% nel semicentro e al 60% nella periferia. Dopo il 2007, la crisi economico finanziaria in atto ha fortunatamente bloccato la crescita dei prezzi degli immobili.

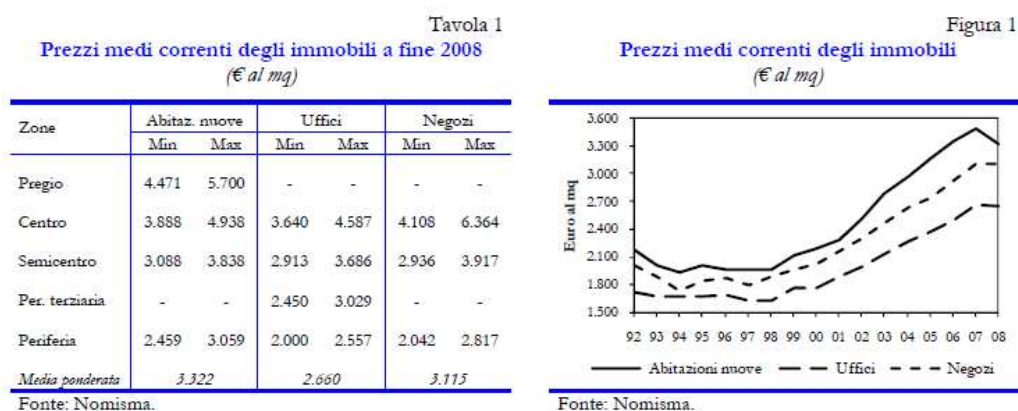


Tavola 2
I cicli immobiliari delle abitazioni

Inizio	Fine	Durata (semestri)	Var.% prezzi
I 88	II 92	9	113,4
II 92	II 98	12	-9,8
II 98	II 07	18	78,3
II 07	in corso	n.d.	-4,8

Fonte: Nomisma.

I valori immobiliari hanno rappresentato finora un elemento di primaria importanza nell'interpretazione delle dinamiche demografiche, e per quanto riguarda Bologna, è innegabile che i differenziali esistenti sul mercato immobiliare abbiano avuto un peso notevole nel declino demografico della nostra città e, di conseguenza, nell'aumento di popolazione degli altri comuni dell'area urbana, specie quelli della prima cintura. La crescita speculativa del mercato immobiliare rappresenta uno stimolo cruciale nell'allontanamento dal comune principale, nonché l'elemento propulsore di tutta una serie di problemi che vanno dal degrado, all'aumento del traffico veicolare, alla perdita del senso di comunità.

Nel 2008, l'andamento del mercato immobiliare registra una brusca frenata dei prezzi di vendita, a fronte di una domanda più riflessiva e di un'offerta di immobili in vendita in aumento, confermando quelle che erano le tendenze registrate alla fine dell'anno precedente (il 2007): contrazione netta del numero di compravendite (diminuite rispetto al 2007 del 15%) con tempi di vendita dilatatisi ad 8-10 mesi (in precedenza il tempo medio era di 6 mesi). Sulle preferenze della domanda in merito alla dimensione dell'abitazione, le differenze fra le zone di pregio e le altre zone sono ormai molto ridotte: nelle zone di pregio ci si orienta sempre per abitazioni con tagli superiori ai 140 metri quadri (45% della domanda) o all'opposto inferiori ai 50 metri quadri, anche nelle zone semicentrali i bilocali restano la tipologia più ricercata (65% della domanda), mentre in periferia e hinterland il trilocale di nuova costruzione attira più del 50% del totale della domanda.

COMPRAVENDITE QUOTAZIONI 2008
(valori medi Euro/mq)

Centro storico	3.500	4.000
Galvani	3.800	4.500
Malpighi	3.700	3.900
Marconi	3.500	3.700
Irnerio	3.200	3.400
Colli	3.800	4.300
Saragozza/Costa	3.500	4.200
Mazzini	3.000	3.200
Murri/Giardini Margherita	3.400	3.700
Corticella /Barca/San Donato	2.200	2.400

LOCAZIONI: QUOTAZIONI 2008
(canoni mensili - valori medi)

Centro storico	600	900
Galvani	700	1.000
Malpighi /Marconi	550	800
San vitale/Massarenti	500	750
Irnerio	500	800
Colli	800	1.000
Saragozza/Costa	600	800
Mazzini	550	750
Murri/Giardini Margherita	700	900
Corticella /Barca/San Donato	400	650

Fonte: Sito web UPPI Bologna

La crisi economica ha provocato un vero e proprio terremoto, non solo nel mercato finanziario, ma anche in quello che per definizione era considerato un rifugio, quale quello immobiliare. Si fa sempre più largo la tesi che il mercato immobiliare sarà sempre più divaricato: da un lato le case di qualità, appannaggio di un target di acquirenti che acquistano per contanti o che ricorrono a linee di credito solamente per una frazione del valore totale; in questo mercato i venditori possono ancora sperare di ottenere, anche se con attese più lunghe, prezzi più vicini alle loro aspettative. Dall'altra parte c'è il mercato delle case da meno di 200-250 mila euro, prezzi che fino a due anni fa servivano a malapena per un bilocale, e che oggi appaiono sempre più difficili da vendere: qui pesa l'incognita del mercato del lavoro.

Se la recessione dovesse nei prossimi mesi trasformarsi in una forte diminuzione nel numero degli occupati le conseguenze sulla fascia bassa degli immobili sarebbe inevitabile. Né molto potrebbe il calo dei tassi di interesse.

Si ritiene in generale che il tracollo delle quotazioni (come avvenuto negli Stati Uniti, in Gran Bretagna ed in Spagna con cali del 25-30%) in Italia non si verificherà, in quanto da noi, fortunatamente, non vi è stata una così grande facilità nella concessione dei mutui senza preventiva verifica delle capacità di rimborso. A Bologna poi, città dinamica e forte nel terziario e oggetto di importanti progetti infrastrutturali (decentramento universitario, sistema trasporto cittadino, ampliamento polo fieristico, riqualificazione di alcune aree) permane un grande interesse nell'investimento immobiliare. Si stima che nel 2009, anno di grande incertezza, vi potranno essere diminuzioni dei valori nell'ordine dell'7-9%, nettamente inferiori alla tendenza registrata in altre città italiane (cali medi previsti del 10-12%).

Nonostante la crisi sia meno forte che altrove il problema della casa continua comunque a presentarsi a Bologna e nei Comuni della prima cintura, come una emergenza quotidiana, ben lontana dall'essere superata.

In questo contesto, è urgente rilanciare a tutti i livelli il tema della politica abitativa, fondamentale per l'intreccio sempre più evidente con il problema del lavoro (è impensabile puntare a politiche di espansione del lavoro se non si è in grado di assicurare una ragionevole certezza abitativa) e con i problemi sociali delle fasce

deboli (recuperando un ragionevole rapporto tra reddito familiare e costo dell'affitto, per il quale passa la stessa politica dei redditi).

A questo proposito si deve ricordare che il problema della casa è divenuto, nel tempo, un elemento strutturale che influisce sul grado di attrattività e di accessibilità del territorio bolognese, condizionando le tensioni sul mercato del lavoro e ostacolando la permanenza dei saperi e delle competenze che vi si formano.

Per garantire l'accesso alla casa è indispensabile abbattere i costi e, in un quadro coerente di scelte politiche delle Istituzioni locali, necessario rendere disponibili aree pubbliche in misura adeguata allo sviluppo dell'Area metropolitana.

È anche indispensabile avviare una progettualità specifica tesa a edificare alloggi anche per lavoratori immigrati e a stabilizzare la permanenza degli studenti universitari a conclusione del ciclo di studi.

Ma sono mature anche le condizioni per applicare nuovi criteri costruttivi ecologici e di risparmio energetico anche alle case popolari

Cresce una esigenza di **alloggi sociali**, destinati a coprire fasce di disagio ed esclusione sociale per tipologie diverse di possibili utenti (anziani soli, immigrati, giovani coppie, neo-laureati) alla quale occorre dare risposte più significative, sul piano della quantità di alloggi disponibili, ma anche sul piano della qualità e della trasparenza delle procedure di accesso.

Cresce in modo altrettanto significativo, l'esigenza di **alloggi a canone moderato**, tale da poter essere sostenuto da persone di reddito medio-basso, anche se con rapporto di lavoro stabile. Qui c'è la vera strozzatura del mercato bolognese: i canoni di affitto normali sono accessibili solo a persone di reddito medio-alto e tagliano la maggior parte della domanda. Un mercato spesso inaccessibile che colpisce lavoratori e lavoratrici, le loro famiglie costringendole spesso a soluzioni inadeguate, a convivenze forzose, a pendolarismi faticosi e, alla lunga, non reggibili. Questo è **un problema non solo sociale, ma di dinamismo economico**: senza casa si blocca la mobilità e il mercato del lavoro.

Di fatto occorre superare l'attuale perverso sistema abitativo, che sostiene principalmente l'acquisto del bene-casa; che tiene bassa l'offerta di case ERP (Edilizia Residenziale Pubblica) in affitto; che tollera e, per certi versi, alimenta la rendita immobiliare consentendole profitti alti e incontrollati, anche fuori regola; che stenta ad ottenere piena applicazione di istituti importanti quali il canone concertato; che non utilizza le aree disponibili innanzitutto per aprire il mercato. Esso rischia di costituire un elemento di **freno poderoso allo sviluppo economico e demografico della città e del territorio**. Per questo bisogna porsi l'obiettivo del rilancio di una politica abitativa sul territorio che innanzitutto determini le condizioni per **un concreto aumento del patrimonio edilizio pubblico disponibile per i redditi medi e bassi**.

Il patrimonio sociale e ambientale

Associazionismo, Volontariato e Cooperazione sociale

La popolazione bolognese si è mostrata da sempre attenta ai bisogni e ai diritti della cittadinanza, solidale verso le fasce più deboli, politicamente e culturalmente attiva.

I bolognesi possono infatti vantare numerose iniziative e strutture di associazionismo, volontariato e cooperazione sociale, presenti sul territorio. Sono tante infatti le realtà che, senza scopo di lucro, promuovono attività di assistenza e sostegno per i più bisognosi (bambini, malati, anziani, indigenti, immigrati ecc.), si battono per la difesa e lo sviluppo dei diritti civili, operano nel campo della tutela del patrimonio artistico e ambientale, cercano di potenziare l'integrazione sociale e culturale.

I dati

Delle 2723 **organizzazioni di volontariato** (aprile 2008) iscritte al registro regionale dell'Emilia Romagna, **540** hanno sede a Bologna (Ferrara (237), Forlì-Cesena (306), Modena (354), Parma (378), Piacenza (213), Ravenna (258), Reggio Emilia (252), Rimini (185)).

Se si considera l'ambito d'attività in cui operano, al primo posto c'è il socio-assistenziale, con 1059 organizzazioni; per il settore sanitario sono 889, per la tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale 131; nell'ambito della tutela e promozione dei diritti umani 168, per la cultura e tutela dei beni culturali 90. Nel settore educativo agiscono 69 organizzazioni, per la profilassi e prevenzione veterinaria 79; 229 organizzazioni operano nella protezione civile. I Centri di servizio per il volontariato sono 9.

Delle 2039 **associazioni di promozione sociale** (febbraio 2006) presenti in Emilia Romagna, **491** sono a Bologna (Ferrara (168), Forlì-Cesena (144), Modena (580), Parma (111), Piacenza (127), Ravenna (150), Reggio Emilia (195), Rimini (73)).

Circa l'ambito d'attività, al primo posto c'è la cultura e la tutela dei beni culturali, "orizzonte" in cui si muovono 889 associazioni; 48 nel socio-assistenziale, 23 nel sanitario, 106 per la tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale, 49 per la tutela e promozione dei diritti umani, 13 nel settore formativo, 7 per la tutela degli animali. Ancora, 85 associazioni operano in ambito turistico, 592 in campo ricreativo, 716 in quello sportivo, 16 per la valorizzazione della pace, mentre 129 svolgono attività diverse.

Considerando i vari ambiti, il totale delle associazioni di promozione sociale dà 2673, e dunque non coincide con il totale delle iscritte (2039): questo si spiega con il fatto che molte fanno più attività contemporaneamente.

Delle 701 **cooperative sociali** (ottobre 2007) presenti in Emilia Romagna, **132** sono a Bologna (Ferrara (42), Forlì-Cesena (84), Modena (77), Parma (75), Piacenza (59), Ravenna (58), Reggio Emilia (94), Rimini (80)).

Quelle di tipo A (che gestiscono servizi socio-assistenziali, sanitari ed educativi) sono 489; quelle di tipo B (che portano avanti attività diverse finalizzate all'inserimento lavorativo di persone svantaggiate) raggiungono quota 272, mentre il tipo C (consorzi costituiti come società cooperative, la cui base è formata in misura non inferiore al 70% da cooperative sociali) ammontano a 31. Il totale (che dà 792) non corrisponde con il totale delle iscritte, poiché 91 cooperative sociali sono di tipo sia A che B.

Il verde in città

Negli ultimi anni l'interesse nei confronti delle risorse naturali in ambiente urbano è notevolmente cresciuto, soprattutto in relazione all'espansione, sovente incontrollata, delle città che ha portato al "consumo" delle aree rurali circostanti, con conseguente perdita di habitat naturali e seminaturali. L'analisi della qualità dell'ambiente urbano non può dunque trascurare la presenza di aree verdi, la cui disponibilità è sicuramente uno degli elementi che contribuisce al miglioramento della vita dei cittadini. Infatti il vivere in città, così caotico a causa del traffico, del rumore, dello smog ecc., causa uno stress continuo e costante. La presenza di vegetazione e di aree naturali ha invece un effetto rilassante ed inoltre permette di usufruire di aria fresca e della luce del sole, contribuendo alla salute fisica e mentale dei cittadini e, più in generale, migliora la qualità urbana, sia come qualità ambientale che come qualità della vita (percezione, estetica, aspetti culturali e sociali).

Per quanto riguarda le aree verdi e la biodiversità nell'area urbana e metropolitana di Bologna, la tabella sottostante mostra la consistenza areale del verde in città, distinguendola in relazione alla fruibilità da parte dei cittadini in verde di arredo, aree protette, giardini e parchi pubblici, verde cimiteriale, aree agricole, vivai, verde privato, ecc.

Superficie comunale di verde urbano suddivisa per tipologia, confronto 1996 -2008

	1996	2008
Verde attrezzato	3.908.205	4.118.937
Parchi urbani	3.521.212	3.979.398
Aree di arredo urbano	1.115.172	1.517.583
Aree speciali	1.956.721	2.883.182
- Giardini scolastici	1.105.615	1.127.311
- Orti botanici e vivai	100.000	111.900
- Cimiteri urbani	250.000	326.475
- Altro (1)	501.106	1.317.496
Totale	10.501.310 mq	12.499.100 mq

Nella classifica stilata dall'ISTAT (*"Indicatori ambientali urbani"*, 2008) Bologna si conferma terza tra i capoluoghi più "verdi" (Ravenna è ottava, Modena nona). L'analisi ISTAT mostra la situazione dei 111 capoluoghi di provincia italiani, in relazione a una serie di indicatori ambientali urbani relativi ad acqua, aria, energia, rifiuti, rumore, trasporti e verde urbano.

In particolare 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.

Il Centro Storico

Nel Forum cittadino di tre anni fa, in sede di formazione del nuovo Piano Strutturale Comunale (PSC), emergevano due aspirazioni contrapposte: quella alla **vivibilità** del centro storico, rivendicata dai **residenti**; quella alla **vitalità**, propugnata soprattutto da commercianti, studenti, e, in generale, dai cosiddetti **“city users”**. Il problema centrale, ma non l'unico, di questa contrapposizione è l'accessibilità, obiettivo solo apparentemente comune, ma che in realtà viene differentemente declinato. Per chi vuole il centro storico più vitale, accessibilità significa possibilità di raggiungerlo comodamente, preferibilmente con il mezzo privato che consente una maggiore flessibilità soprattutto riguardo ai tempi. Naturalmente questo implica la possibilità di trovare facilmente spazi per la sosta, meglio se molto vicino alla destinazione (bar, cinema, negozi o anche scuola o uffici), meglio ancora se gratuito. Viceversa per chi desidera un centro storico più vivibile, l'accessibilità consiste in strade e piazze pedonali, piste ciclabili e parcheggi riservati ai residenti. Le pedonalizzazione, è da precisare, è auspicata non tanto come occasione per un nuovo uso degli spazi aperti, piuttosto come un antidoto all'inquinamento atmosferico e acustico prodotto dal traffico. La contrapposizione tra vivibilità e vitalità esprime il contrasto tra gli interessi di chi abita gli spazi privati e di chi usa gli spazi pubblici, di chi transita e di chi permane, di chi vuole conservare e di chi vuole cambiare e la questione, che ha anche importanti risvolti economici, non può certo essere risolta stabilendo un primato dei diritti degli uni rispetto agli altri. Ancora, la vivibilità è spesso evocata come una qualità perduta (non a caso si parla di ripristino), che c'era una volta e adesso non c'è più, una sorta di mito che pur essendo collettivo ha solo riferimenti epocali individuali (quando ero giovane, quando c'erano i tram, quando sono arrivato a Bologna).

Ma anche, la vitalità è un elemento determinante per la valorizzazione economica non solo del centro storico, ma dell'intera città. Questa considerazione (ed altre più rilevanti relative, ad esempio, al ruolo emblematico del centro storico quale fondamento dell'identità urbana) motivano il fatto che le sue sorti coinvolgono direttamente tutti i cittadini.

Centro Storico (*)

Territorio	31/12/2008
Superficie territoriale (in kmq.)	4,507
Densità di popol. (Abit./kmq.)	11.814,5
Popolazione (**)	31/12/2008
Struttura per sesso ed età	
Popolazione residente complessiva	53.248
0-14 anni	4.990
15-29 anni	7.898
30-64 anni	28.805
65 anni e oltre	11.555
Indicatori della struttura per età e per sesso	
Indice di vecchiaia	231,6
Rapporto di mascolinità	86,8
Tasso ricambio pop. in età attiva	173,2
Famiglie e convivenze	
Famiglie	31.408
Dimensione media delle famiglie	1,67
Residenti in convivenze (istituti, ecc.)	653
Stranieri residenti	5.499
Abitazioni	2008
Progettate	0
Iniziate	3
Ultimate	0
Commercio 31/12/2007	
Esercizi alimentari	323
Esercizi non alimentari	2.424
Esercizi misti	203
Esercizi in complesso	2.950
- di cui grandi strutture di vendita	18
Farmacie 31/12/2007	
Farmacie	36
Istruzione a.s. 2008-2009	
	Numero Posti
Nidi d'infanzia	6 253
- di cui nidi comunali a gestione diretta	4 217
- di cui nidi comunali in concessione	0 0
- di cui nidi privati autorizzati in convenzione	2 36
	Sezioni Iscritti
Scuole dell'infanzia	43 955
- di cui scuole comunali	24 567
- di cui scuole statali	5 113
- di cui scuole private convenzionate	12 241
- di cui scuole private non convenzionate	2 34
	Classi Iscritti
Scuole primarie	84 1.658
- di cui scuole statali	69 1.373
- di cui scuole non statali	15 285
	Classi Iscritti
Scuole secondarie di 1° grado	94 2.052
- di cui scuole statali	82 1.853
- di cui scuole non statali	12 199

(*) Costituiscono il centro storico le zone Galvani, Irnerio, Malpighi e Marconi.
 (**) Non sono comprese le persone senza fissa o in ignota dimora.

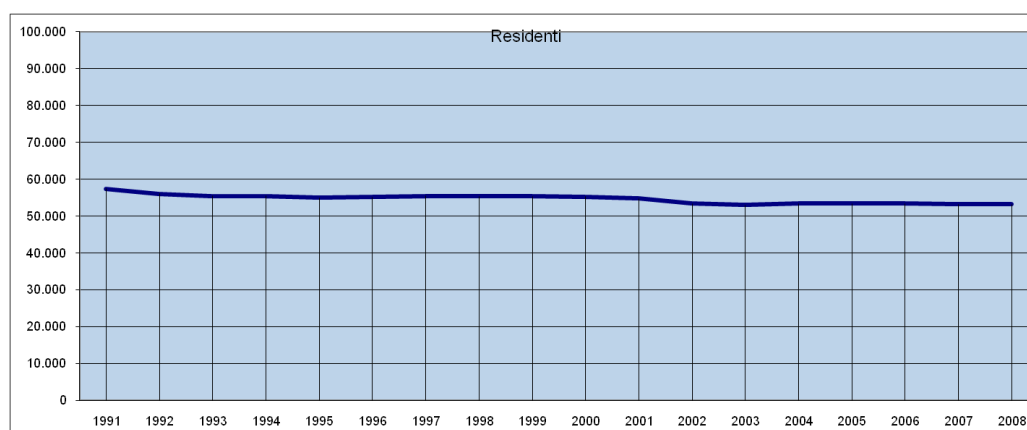
Fonte: Sito web del Comune di Bologna

Dal forum cittadino emergono anche altre questioni, relative al mantenimento della pluralità di funzioni e di fasce sociali. L'impressione è che non si tenti una sintesi, cercando di definire che ruolo si assegna al centro storico nella nuova città, alla pari con quanto si dice nel PSC per le "altre" sette città. L' "ottava" città, quella storica, poteva rappresentare il luogo di sintesi dove far convergere un set di azioni utili ad attivare un imponente processo per l'adeguamento sismico e il recupero funzionale, energetico ed ambientale di uno dei centri storici più importanti al Mondo.

Come abbiamo visto in precedenza, la popolazione residente nel centro storico ammonta a 53.248 abitanti, un dato sostanzialmente stabile negli ultimi anni soprattutto grazie al contributo dato dal flusso migratorio. Vivono infatti in centro più di 5000 residenti stranieri in piena età lavorativa.

11.555 sono gli anziani oltre i 65 anni che portano il tasso di dipendenza senile (cioè il rapporto tra la popolazione anziana e la popolazione in età lavorativa) a 45,9, mentre l'indice di vecchiaia (ovvero il rapporto tra la popolazione anziana e quella giovane) è di 269,8; in altre parole nel centro storico di Bologna ogni 100 adolescenti fino ai 14 anni ci sono 269 anziani che superano i 65 anni di età. Entrambi questi indici risultano essere in costante aumento negli ultimi anni.

Occorre inoltre evidenziare che, assieme alla popolazione residente, sono centro-domiciliati 14.395 studenti fuori sede, che portano il rapporto residenti/studenti al 27%).



1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
57.483	56.119	55.487	55.485	54.976	55.181	55.507	55.398	55.412	55.238	54.817	53.312	52.987	53.325	53.374	53.453	53.157	53.228

Fig. Andamento demografico del Centro Storico di Bologna

I poli di eccellenza della città

Di seguito si approfondisce l'analisi sul posizionamento competitivo di Bologna, individuando i punti di forza e di debolezza della città rispetto ai concorrenti, i risultati raggiungibili senza sforzi particolari e gli obiettivi che invece richiedono una mobilitazione più intensa delle risorse locali. Questioni che determineranno lo sviluppo di Bologna nel prossimo decennio e su cui dovranno essere basate le strategie di crescita e le scelte urbanistiche.

La città svolge, infatti, una serie di funzioni “alte” a vantaggio del territorio comunale, provinciale e regionale:

- funzioni amministrative e di rappresentanza;
- formazione e attività culturali;
- servizi sanitari, socio-assistenziali, finanziari, alle imprese;
- nodo di collegamento del trasporto nazionale e internazionale per il proprio territorio, inteso come sistema Regione.

Tali funzioni sono svolte da consolidati “poli di eccellenza” della città, quali:

- Fiera, Università, Sistema sanitario, Sistema della Mobilità e Logistica (Sistema Ferroviario – Sistema Autostradale – Aeroporto – Interporto)
- Settore manifatturiero
- Settore Information and Communication Technology (ICT)
- Turismo e cultura

Poli Funzionali

La tabella che segue mostra i risultati della **stima dell’impatto economico** (con tre varianti) dei quattro poli funzionali ritenuti di particolare rilevanza per Bologna: la Fiera, l’Aeroporto, il sistema sanitario - i tre Ospedali e l’Istituto Rizzoli - e l’Università - Università Centro e Lazzaretto. Le previsioni risalgono al 2001, ma presentano un quadro di probabilità ancora attendibile, soprattutto per quanto riguarda il peso e l’incidenza dei 4 poli sull’economia provinciale, almeno nel breve e medio periodo. I quattro poli considerati rappresentano nel loro complesso almeno un terzo degli occupati e quasi un terzo del PIL del settore terziario provinciale e circa un quinto degli occupati e del PIL dell’economia provinciale.

L’IMPATTO ECONOMICO DI QUATTRO POLI FUNZIONALI BOLOGNESI

milioni di euro a valori correnti, numero e quota %

Poli	Variante bassa		Variante media		Variante alta	
	Occupati	PIL	Occupati	PIL	Occupati	PIL
Fiera	23.067	742	23.374	816	27.681	891
Ateneo	26.139	1.230	28.753	1.352	31.366	1.475
Sist.sanitario	37.596	1.867	41.355	2.054	45.115	2.241
Aeroporto	6.800	400,0	6.800	400,0	6.800	400,0
Totale	93.602	4.238,9	102.282	4.622,8	110.962	5.006,7
Incidenza % sul settore terziario						
Fiera	7,6	4,7	8,4	5,1	9,2	5,6
Ateneo	8,7	7,7	9,5	8,5	10,4	9,3
Sist. sanitario	12,5	11,7	13,7	12,9	15,0	14,1
Aeroporto	2,3	2,5	2,3	2,5	2,3	2,5
Totale	31,0	26,6	33,9	29,0	36,8	31,4
Incidenza % sull’economia provinciale						
Fiera	4,9	3,1	5,4	3,4	5,9	3,7
Ateneo	5,6	5,2	6,2	5,7	6,7	6,2
Sist.sanitario	8,0	7,8	8,9	8,6	9,7	9,4
Aeroporto	1,5	1,7	1,5	1,7	1,5	1,7
Totale	20,0	17,8	21,9	19,4	23,8	21,0

Fonte: elaborazioni Area-Nomisma-Prometeia.

Nei paragrafi che seguono verranno evidenziati, per ogni polo considerato, i principali vincoli e opportunità alla crescita dei poli funzionali e gli scenari di sviluppo futuri.

Università

Gli studenti e la Città

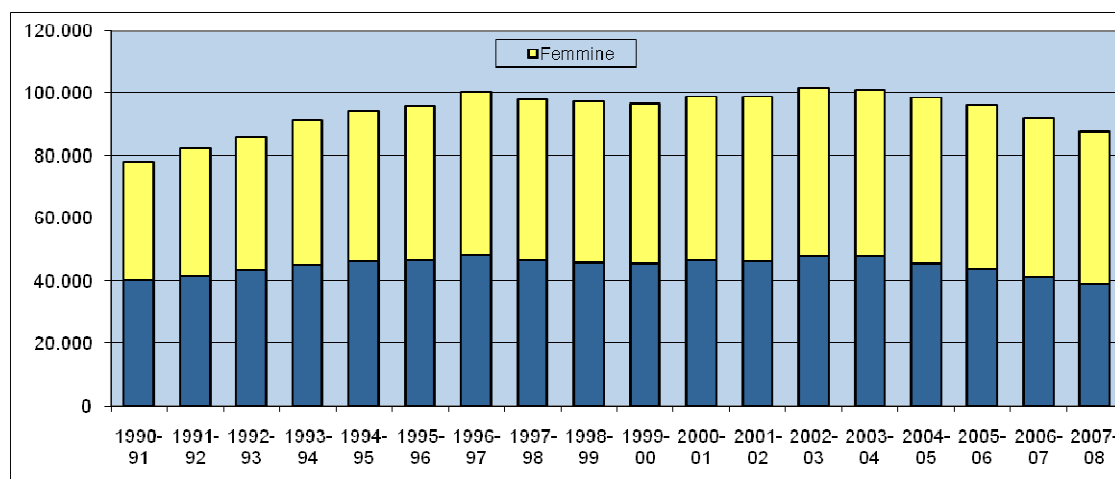
L'Università di Bologna è universalmente considerata la più antica Università "laica" del mondo occidentale: la sua data di fondazione è stata convenzionalmente fissata da un comitato di storici guidato da Giosuè Carducci nell'anno 1088 ed è oggi il secondo ateneo in Italia per numero di studenti iscritti, laureati e diplomati.

L'offerta formativa dell'Ateneo bolognese si articola in 23 facoltà e 223 corsi di laurea, con una forte capacità di attrazione di studenti fuori sede, provenienti da province e regioni vicine, ma anche da zone più lontane come il Mezzogiorno. Rilevante anche l'aspetto dell'internazionalizzazione: l'Università di Bologna è ai vertici della classifica a livello europeo per numero di studenti inviati all'estero nell'ambito del programma di scambi Erasmus.

	A.A. 2005/06			A.A. 2006/07			A.A. 2007/08		
Nuovo ordinamento	numero corsi	immatricolati	iscritti totali	numero corsi	immatricolati	iscritti totali	numero corsi	immatricolati	iscritti totali
L	147	14.404	59.739	147	11.739	56.010	147	10.635	52.045
LS e LM ^a a ciclo unico	8	914	7.261	10	2.300	10.592	10	2.159	12.405
LS	106		9.846	109		12.412	111		13.579
Totale NO	261	15.318	76.846	266	14.039	79.014	268	12.794	78.029
Vecchio ordinamento	93	131	19.707	87	89	13.736	86	73	9.903
Totale Nuovo e Vecchio Ordinamento									
	immatricolati	iscritti totali		immatricolati	iscritti totali		immatricolati	iscritti totali	
	15.449	96.553		14.128	92.750		12.867	87.932	

* Con l'A.A. 2006/07 è entrata in funzione la LM a ciclo unico di Giurisprudenza

(tratta da Alma Mater Studiorum-Università di Bologna, "Dati&Fatti 2008")



	1990-91	1991-92	1992-93	1993-94	1994-95	1995-96	1996-97	1997-98	1998-99
Maschi	40.132	41.676	43.216	45.300	46.274	46.670	48.355	46.875	46.108
Femmine	38.085	40.603	42.827	46.267	47.998	49.487	52.174	51.217	51.429
Totale	78.217	82.279	86.043	91.567	94.272	96.157	100.529	98.092	97.537
	45.747	46.631	46.293	47.963	48.083	45.593	43.523	41.287	39.080

50.943	52.499	52.766	53.940	53.123	53.191	52.694	51.018	48.902
96.690	99.130	99.059	101.903	101.206	98.784	96.217	92.305	87.982

I quasi 90.000 studenti (di cui il 43,5% fuori sede) offrono alla città criticità e potenzialità, infatti non solo l'Alma Mater Studiorum è la seconda Università italiana per numero di iscritti, ma Bologna è in assoluto la più universitaria di tutte le città italiane: tra i centri con più di 300.000 abitanti conta la più alta percentuale di studenti rispetto alla popolazione, soprattutto studenti fuori sede. In questo scenario, in alcune zone di Bologna (Centro Storico, San Vitale, colli di Santo Stefano) un residente su tre è uno studente fuori sede e di questi l'85,5% dichiara che ripeterebbe la scelta di iscriversi all'Università di Bologna e il 50,6% vorrebbe stabilirsi in città dopo la laurea.

Provenienza geografica degli iscritti agli atenei italiani (A.A. 2006/07)

	Residenti nella regione	Residenti in altre regioni	Residenti all'estero
Ateneo di Bologna	51,4%	43,5%	5,1%
Atenei italiani	77,5%	19,8%	2,7%

(tratta da Alma Mater Studiorum-Università Di Bologna, "Dati&Fatti 2008")

Condizione prevalente degli studenti (indagine 2007)	N	%
Pendolari	20.285	27,0%
Domiciliati	38.314	51,0%
Condizione mista	5.647	7,5%
Totale studenti fuori sede	64.246	85,4%
Residenti nel comune di Bologna	10.946	14,6%
Totale studenti (fuori sede + residenti)	75.192	100,0%

La tabella precedente è tratta da una recente ricerca effettuata dalla stessa Università di Bologna (R. Orsi, M. Barbagli e A. Colombo, "Indagine socio-economica sugli studenti dell'Alma Mater", Bologna, 2008). Dalla ricerca che mette a confronto gli anni 1998-2007, risulta che allora come adesso i motivi principali nella scelta di iscriversi all'Ateneo di Bologna sono le caratteristiche dell'Ateneo (qualità dell'istruzione e fama) in primis e ciò dimostra il maggior potere di attrazione del polo universitario rispetto a quello della città.

Inoltre, dalla stessa ricerca risulta che ciò che più contraddistingue gli studenti dell'Università di Bologna sono gli aspetti comportamentali, e in particolare gli interessi culturali, l'impegno sociale e civile, la partecipazione politica: leggono di più

e guardano meno televisione, suonano uno strumento musicale; si interessano di politica; partecipano alla vita associativa territoriale e per tutto questo gli indicatori segnalano tassi doppi, tripli o quadrupli rispetto agli studenti delle altre città italiane. Ciò dimostra che la popolazione studentesca che l'Ateneo attiva in città è una popolazione non solo quantitativamente, ma anche "qualitativamente" significativa: questo chiarisce la sua rilevanza rispetto alla città, al suo profilo, alla sua vocazione e all'inevitabile incidenza sulle prospettive dello sviluppo urbano. L'impatto degli studenti sulla città, infatti, è certamente di tipo economico e produttivo, ma anche sociale e culturale: da qui la necessità di analizzare le caratteristiche distintive di questo particolare ed importante segmento di popolazione.

Approfondiamo alcuni aspetti del rapporto fra gli studenti e la città.

Quanti studenti, se tornassero indietro, si iscriverebbero ancora all'Università di Bologna (indagine 2007)	Pendolari Domiciliati		Condizione mista
Sicuramente sì	67,4%	61,8%	57,1%
Probabilmente sì	23,2%	26,9%	25,5%
Probabilmente no	6,9%	6,8%	12,5%
Sicuramente no	2,3%	3,0%	3,0%
Non sanno	0,2%	1,4%	1,9%
Quanti studenti fuori sede vorrebbero vivere stabilmente a Bologna, dopo gli studi (indagine 2007)	Pendolari Domiciliati		Condizione mista
Molto	10,6%	11,1%	6,5%
Abbastanza	33,2%	44,8%	32,4%
Poco	23,7%	27,6%	35,9%
Per niente	32,5%	16,4%	25,2%

(R. Orsi, M. Barbagli e A. Colombo, "Indagine socio-economica sugli studenti dell'Alma Mater", Bologna, 2008)

Potendo tornare indietro, 9 studenti su 10 confermerebbero la propria scelta di iscriversi all'Università di Bologna.

Il profilo degli studenti e il loro rapporto con la città sono influenzati, e reciprocamente si influenzano, in relazione al fattore economico.

Nell'ultimo decennio gli studenti, quando la distanza lo permette, gli studenti fuori sede preferiscono la condizione di "pendolari" rispetto a quella di "domiciliati" (pendolarismo +3% e soluzioni miste +13% rispetto al 1998).

Per quanto riguarda le soluzioni abitative, per una camera singola nel 2007 uno studente ha pagato in media circa 400 euro al mese e per un posto letto in camera condivisa circa 300 euro, per un piccolo appartamento/monolocale in media 620 euro. L'aumento medio dei costi dal 1998 al 2007 è stato del 47% per le spese di affitto (dell'84% per le spese accessorie).

Per quanto riguarda le altre voci di spesa, nel 2007 uno studente pendolare spende in media ogni mese 534,6 euro (+82% rispetto al 1998), sono 200,00 euro le spese per lo studio e 163,00 quelle per persona e tempo libero. I costi per i trasporti ammontano a circa 100 euro al mese (72,5 per trasferimenti dalla città di residenza a Bologna e 27,6 euro per spostamenti interni alla città).

Uno studente domiciliato spende complessivamente 1.070,8 euro al mese (+57% rispetto al 1998): quasi il doppio rispetto ad un pendolare e la voce di spesa più incidente è quella per l’abitazione (in media 319,2 euro al mese); spende inoltre 52,2 euro mensili pere gli spostamenti tra Bologna e la città di residenza e 22,2 euro per gli spostamenti urbani.

VOCI DI SPESA		Pendolari (indagine 2007)	Pendolari (indagine 1998)	<i>incrementi % 2007-1998</i>
Spostamenti dalla residenza a Bologna		€ 72,5	€ 71,1	+2 %
Spostamenti interni a Bologna		€ 27,6	€ 6,3	+338 %
Ristorazione	Acquisti in negozi e supermercati di Bologna	€ 13,8	€ 7,0	+97 %
	Pasti in pubblici esercizi di Bologna	€ 41,9	€ 34,3	+22 %
	Pause e snack fuori pasto	€ 18,5	€ 16,2	+14 %
	Totale ristorazione	€ 74,2	€ 57,5	+29 %
Spese per lo studio		€ 200,0	€ 125,3	+60 %
Persona e tempo libero	Telefono fisso	-	-	-
	Telefono cellulare	€ 34,8	-	-
	Attività sportive	€ 6,9	€ 0,6	+1050 %
	Frequentazione di luoghi/eventi ricreativi e culturali	€ 25,6	€ 7,8	+228 %
	Attività quotidiane e interessi personali	€ 93,0	€ 25,3	+268 %
	Totale persona e tempo libero	€ 160,3	€ 33,7	+376 %
SPESA TOTALE PER STUDENTE PENDOLARE		€ 534,6	€ 294,0	+82 %
Totale studenti pendolari (N)		20.285	17.102	

VOCI DI SPESA		Domiciliati (indagine 2007)	Domiciliati (indagine 1998)	incrementi % 2007-1998
Abitazione		€ 319,2	€ 199,3	+60 %
Spostamenti dalla residenza a Bologna		€ 52,2	€ 31,3	+67 %
Spostamenti interni a Bologna		€ 22,2	€ 14,0	+57 %
Ristorazione	Acquisti in negozi e supermercati di Bologna	€ 141,8	€ 83,1	+71 %
	Pasti in pubblici esercizi di Bologna	€ 57,0	€ 48,6	+17 %
	Pause e snack fuori pasto	€ 37,3	€ 38,1	-2 %
	Totale ristorazione	€ 236,1	€ 169,8	+39 %
Spese per lo studio		€ 198,2	€ 126,7	+56 %
Persona e tempo libero	Telefono fisso	€ 12,0	€ 32,3	-63 %
	Telefono cellulare	€ 32,6	-	- %
	Attività sportive	€ 13,3	€ 11,0	+21 %
	Frequentazione di luoghi/eventi ricreativi e culturali	€ 35,6	€ 29,9	+19 %
	Attività quotidiane e interessi personali	€ 149,4	€ 69,0	+116 %
	Totale persona e tempo libero	€ 242,9	€ 142,2	+71 %
SPESA TOTALE PER STUDENTE DOMICILIATO		€ 1.070,8	€ 683,3	+57 %
Totale studenti domiciliati (N)		38.314	37.288	

(R. Orsi, M. Barbagli e A. Colombo, “Indagine socio-economica sugli studenti dell'Alma Mater”, Bologna, 2008)

La ricerca evidenzia inoltre che negli ultimi 10 anni sono significativamente aumentati gli studenti fuori sede che svolgono un’attività lavorativa (pendolari: 59,7% nel 2007 vs 35,2% nel 1998; domiciliati: 42,7% nel 2007 vs 25,9% nel 1998), ma anche gli studenti lavoratori non riescono a provvedere completamente al proprio fabbisogno economico.

I 59.540 studenti fuori sede frequentanti nel 2007 hanno speso oltre 456 milioni di euro (che rispetto ai 269 milioni di euro del 1998 segna un incremento del 70%), che ricadono in maggior parte sui settori economici bolognesi e soprattutto sui servizi: in particolare i servizi professionali e le locazioni immobiliari con circa 118,7 milioni; l'istruzione con 75,2 milioni; il commercio con 45,9 milioni.

L'impatto economico complessivo della domanda di servizi generata dagli studenti fuori sede sul territorio regionale per il 2007 è valutabile in 301 milioni di euro annui di valore aggiunto (reddito), con un incremento del 52% rispetto al 1998. Significativo l'aspetto lavorativo e professionale: 4.160 residenti in Emilia-Romagna nel 2007 hanno lavorato e percepito reddito esclusivamente grazie alla presenza degli studenti fuori sede e alle loro spese sul territorio con un impatto soprattutto locale (oltre 3.300 bolognesi: +4% rispetto al 1998).

L'Università e il Sistema Produttivo

L'Università, tuttavia, rileva per la città e il territorio non solo in riferimento alla popolazione studentesca e alla sua incidenza socio-economica, ma anche come interlocutore privilegiato del sistema produttivo e infrastrutturale. Il rimando è immediato agli altri poli funzionali del territorio: la collaborazione della ricerca con il sistema sanitario, della didattica con il settore cultura a livello nazionale ed internazionale, dell'Ateneo in relazione allo sviluppo della formazione e dell'industria. Queste sinergie sono da considerare elementi strategici con ricadute positive sul sistema economico attraverso la promozione e lo sviluppo della formazione post-universitaria e della ricerca applicata e della collaborazione strutturata con il sistema delle imprese (v. in particolare il settore manifatturiero, il sistema sanitario e quello cultura e turismo).

I margini di crescita ed innovazione delle attività economiche e dei servizi alla collettività, derivanti dalle scelte operate dagli altri settori "cardine" sono piuttosto elevati. In questi spazi la funzione del sistema universitario appare fondamentale in almeno tre aree principali.

La prima è rappresentata dall'offerta di personale ad alta qualificazione da inserire nelle strutture organizzative delle imprese del territorio. Su questo tema l'Università di Bologna sta svolgendo un importante lavoro di ampliamento dell'offerta di corsi di laurea e post-laurea.

La seconda è invece rappresentata dalla necessità di favorire la crescita del sistema formativo complessivo, mettendo a disposizione l'enorme patrimonio di professionalità di cui dispone per accrescere, indirizzare e promuovere l'innovazione nel sistema formativo territoriale.

La terza infine riguarda la necessità di sostenere con progetti strutturati le innovazioni tecnologiche necessarie allo sviluppo di una imprenditorialità nuova nei settori di servizio e di supporto che rappresentano i nodi strutturali del sistema produttivo locale. Le aree della logistica, dell'ICT, della ricerca applicata, della finanza e del *management* sono quindi i terreni di più immediato sviluppo del rapporto con il sistema produttivo.

Il sistema universitario può inoltre rappresentare un effettivo motore di crescita soprattutto per quello che concerne lo sviluppo di un settore editoriale innovativo. A

questo riguardo l'Università può agire da motore sia per quanto riguarda i contenuti dei prodotti editoriali, sia per quanto riguarda le forme con cui la comunicazione si sviluppa e l'informazione si diffonde.

L'analisi sviluppata nei diversi settori ha consentito di identificare le principali opportunità nonché le minacce, il cui avverarsi o meno definirà lo sviluppo dell'intero "sistema" città nei prossimi anni. Appaiono decisivi tre fattori: la formazione, l'innovazione e lo sviluppo di infrastrutture di comunicazione.

A riguardo è necessario attivare un circuito dinamico tra imprese, Università e Centri di ricerca e ridurre le asimmetrie informative tra gli imprenditori del settore (creazione di un sistema a rete integrata).

Oggi e nei prossimi anni l'Ateneo bolognese dovrà affrontare i problemi posti dal calo demografico e della competizione con altri Atenei: occorrerà quindi che continui a razionalizzare e qualificare l'offerta formativa e l'attività di ricerca; occorrerà che la città si strutturi in modo da offrire case, servizi, qualità della vita, alla popolazione studentesca. Quella popolazione fortemente attiva che può e deve costituire un patrimonio importante di risorse umane e professionali.

L'università: quadro delle opportunità e delle minacce:

Opportunità	Minacce
• Potenziale di attrazione dell'Ateneo (reputazione storica) e della città (qualità della vita e offerta culturale e ricreativa) • Iniziative di formazione post - universitaria e di attività di ricerca applicata • Creazione di forme di collaborazione strutturata con il sistema delle imprese favorendo la nascita di consorzi Imprese – Università • Impatto potenziale sul settore di formazione locale	• Riduzione di circa un terzo nel numero di giovani in età universitaria nel corso del prossimo decennio (Indice di vecchiaia) • Concorrenza di altri Atenei (Ferrara, Modena-Reggio-Parma) • 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) • Insufficienti sinergie con il mondo del lavoro • Inadeguatezza delle strutture universitarie: aule, laboratori, biblioteche • Insufficiente offerta di mezzi di trasporto pubblici • Riduzione dei tempi medi di permanenza per effetto delle lauree brevi

Fonti: elaborazioni Area-Nomisma-Prometeia.

La necessaria sinergia città-università

Uno slogan: è necessario che l'intelligenza accumulata e creata dentro l'università diventi intelligenza sociale, pubblica, comune.

Le proposte: le istituzioni cittadine dovrebbero inserire tra le voci di bilancio una dedicata a questa fabbrica di conoscenza e convivenza civile che è l'università. Viceversa l'università dovrebbe essere un luogo trasparente e aperto ai cittadini e per gli studenti, specie i fuorisede, ma non solo, andrebbe definito un statuto di cittadinanza, una sorta di patto condiviso tra la città e gli studenti, per il diritto allo

studio, per le condizioni di vita e d'alloggio, e anche per il divertimento, assumendo le contraddizioni, invece di imporre regole che vorrebbero annullarle, imposizioni naturalmente destinate a fallire, generando solo frustrazioni e rancori. Si tratta di avviare un esteso dibattito pubblico tra università e città al fine di stabilire un nuovo ed esplicito contratto sociale virtuoso e sinergico.

L'Università e i centri di ricerca pubblici sono una risorsa chiave del tessuto produttivo cittadino e di tutta la Regione. In prospettiva quindi, sarebbe necessario innanzitutto, aumentare gli investimenti -soprattutto finanziari- indirizzati a tali istituzioni; e in secondo luogo, determinare un loro maggior coinvolgimento nello sviluppo economico locale. In futuro dunque, dovrebbero moltiplicarsi le sinergie tra risorse produttive e bisogni del territorio da una parte, e luoghi deputati alla formazione del capitale umano e alla produzione pubblica di ricerca e innovazione dall'altra. Dovranno inoltre intensificarsi anche i rapporti tra queste istituzioni e le realtà imprenditoriali del Bolognese, soprattutto per quanto riguarda il trasferimento di nuove tecnologie. Questo ovviamente avendo ben presente, che il primo obiettivo della produzione cognitiva e della ricerca, non può in alcun modo essere quello di aderire alle esigenze del sistema produttivo, ma deve bensì restare quello di implementare lo sviluppo socio-culturale -e quindi economico- della società nel suo complesso. Esiste oggi un rapporto diretto tra il benessere (sociale, economico e culturale) di una collettività nel suo insieme, e la sua capacità di sviluppare quei settori ad alto contenuto di capitale intellettuale, oggi tanto utili al mercato. Allo stesso modo dunque, bisogna evitare che si creino nella società barriere di accesso ai saperi e ai prodotti del sapere, e, di conseguenza, divisioni tra chi ha le conoscenze, i mezzi e le occasioni per accedere e fruire della produzione intellettuale, e chi da questa fruizione rimane inesorabilmente escluso. Senza contare che -come è immediatamente intuibile-, più è grande il numero dei soggetti fruitori, veicolatori e produttori di conoscenza, maggiore diventa la sua possibilità di arricchimento e di sviluppo. Il diritto al sapere quindi, non è solo garanzia di accesso al sapere stesso, ma anche possibilità offerta a tutti i cittadini di essere soggetti attivi della produzione intellettuale. Dunque, è necessario un impegno pubblico al fine di assicurare per il futuro, da una parte, che la produzione di saperi sia innanzitutto una produzione sociale, a beneficio di tutta la collettività; dall'altra, che non vi siano ostacoli economici, sociali e culturali a un consumo e a una produzione generalizzati dei beni immateriali. Andare in questa direzione, a mio parere, significa perseguire un'idea di sviluppo lungimirante e di qualità, per questo territorio.

Sistema sanitario

Una prima sintesi

Nell'ambito del Servizio Sanitario Nazionale, il sistema sanitario bolognese si contraddistingue come uno dei poli sanitari pubblici più importanti ed efficienti in Italia. Tra le peculiarità evidenziabili:

- una spesa sanitaria per abitante superiore al valore medio nazionale;
- una diffusa compresenza di presidi ospedalieri pubblici e di privato accreditato;
- un elevato numero di posti letto (oltre 21.000 tra pubblici e privati accreditati), caratterizzati anche da un elevato tasso di utilizzo (oltre il 90%);
- una rete di alte specialità ospedaliere, organizzate secondo il modello adottato dalla Regione Emilia Romagna e definito di “hub & spoke” (*letteralmente: mozzo e raggi*); *un modello articolato su base sia territoriale, sia funzionale, fondato sulla dimensione dei bisogni e sui livelli assistenziali che parte dal presupposto che per determinate situazioni e complessità di malattia siano necessarie competenze rare e costose che non possono essere assicurate in modo diffuso ma devono invece essere concentrate in Centri regionali (hub) di alta specializzazione a cui vengono inviati gli ammalati dagli ospedali (spoke) del territorio;*
- una buona attrattività di pazienti provenienti da altre regioni (pari a circa il 13% del totale dei ricoveri);

A Bologna sono presenti:

- Strutture sanitarie di rilevanza nazionale ed internazionale (Istituti Ortopedici Rizzoli, Centro Protesi Inail, Montecatone Rehabilitation Institute, Aosp S.Orsola Malpighi, Ospedale “Maggiore”) che:
 - erogano prestazioni altamente specializzate;
 - accolgono pazienti provenienti da tutte le regioni d'Italia e dall'estero;
 - collaborano in importanti progetti di ricerca;
 - forniscono un servizio globale dall'accoglienza fino alla riabilitazione e al reinserimento socio-lavorativo.

I Principali Comparti Produttivi legati alla Sanità sono:

- biomedicale, a sua volta articolato in:
 - apparecchiature elettromedicali e disposables
 - protesi ed ortesi
 - dentale
- farmaceutico
- biotecnologico
- informatica legata alla medicina

A Bologna sono presenti:

- imprese appartenenti a tutti i comparti
- imprese leader nei rispettivi settori e con una spiccata vocazione internazionale: Mortara Rangoni Europe, Alfa Wassermann, GVS, Cup2000, Castellini, Tecnodent, Anthos-Cefla Dentale, Eurodent, SAMO, Citieffe, IMS, Gammarad, Fatro.
- numerose imprese a capitale multinazionale: Mortara Rangoni Europe, Astra Tech, Coloplast, Adaltis, Hospal, Laerdal, SSL Healthcare, Otto Bock HealthCare, Meyra, Polar.

Al Sistema della ricerca appartengono:

- Alcuni laboratori della Rete Alta Tecnologia dell'Emilia-Romagna, che hanno la sede del coordinamento a Bologna, e cioè:
 - STARTER tecnologie per la riabilitazione
 - ASC LAB cellule staminali per la riparazione tissutale
 - GEBBA LAB bioinformatica applicata alla genomica e alle biotecnologie
- Importanti e consolidati Centri di ricerca:
 - Istituti Ortopedici Rizzoli ortopedia, immunologia, biomeccanica
 - Centro protesi INAIL protesi e presidi ortopedici
 - Fondazione Ramazzini oncologia e scienze ambientali
 - Centro Studi per la ricerca sul coma disfunzione cerebrale profonda

Nell'ambito del sistema sanitario bolognese è interessante riportare alcuni dati che mostrano il peso economico e sociale di alcuni comparti, che rappresentano un elemento potenzialmente strategico per la crescita del territorio se sostenuto dalla “messa a sistema” di ricerca, formazione e politiche per le imprese.

Dalla ricerca *“SALUTE E WELLNESS: UNA FILIERA STRATEGICA PER LO SVILUPPO DEL TERRITORIO. Posizionamento e potenzialità di Bologna”*, condotta da Promo Bologna nel 2006, risulta che hanno infatti sede a Bologna l'8% delle imprese dell'elettromedicale italiane e il 5% di quelle del biomedicale, percentuale che sale al 10% per addetti del settore. Aziende di un settore forte che, nonostante qualche battuta d'arresto, esporta annualmente prodotti per 105 milioni. Un settore, soprattutto, con ottime prospettive di crescita, grazie all'esplosione della domanda, e in grado di attrarre, se saranno realizzate le giuste politiche di sostegno, consistenti finanziamenti esteri.

Tale consistenza suggerisce azioni mirate di valorizzazione del sistema sia a livello nazionale che internazionale. È necessario costruire un progetto strategico di filiera che agisca con politiche integrate portando a sistema ricerca, istruzione e formazione, politiche per le imprese produttive e di servizio, azioni infrastrutturali ed urbanistiche mirate.

Occorre far crescere le imprese esistenti, attraendo nuovi capitali e soggetti, mantenere un circuito virtuoso che da un lato crea condizioni di sviluppo economico e dall'altro supporta un ruolo di Bologna come area di eccellenza nella qualità della vita e del sistema sanitario.

Per quanto riguarda la domanda, fortunatamente negli ultimi anni si è assistito ad un progressivo aumento delle nascite, ma l'ulteriore allungamento della durata della vita ha fatto sì che sia in costante aumento anche la popolazione anziana di Bologna: circa il 27% ha più di 65 anni (rispetto al 18% nazionale e al 22% regionale). Se si aggiunge che il 4,26% della popolazione, in Emilia Romagna, è affetta da totale disabilità e che sono molto forti i movimenti migratori, è facile presumere un aumento della domanda di tutti i prodotti e servizi collegati alla salute e al wellness.

Sul versante dell'offerta il servizio sanitario della Regione Emilia Romagna, a cui appartiene la città di Bologna, è uno dei poli sanitari pubblici più importanti d'Italia.

Efficiente e ben equilibrato sia dal punto di vista della taglia dimensionale delle strutture che del mix delle tipologie di strutture di offerta nonché sotto il profilo dell'accessibilità territoriale. In particolare, si segnalano l'efficiente soglia di popolazione per ciascuna Asl, l'elevato numero di posti letto utilizzati dai servizi ospedalieri e l'alto numero di posti letto utilizzati mediamente dagli stabilimenti delle Aziende Ospedaliere. Il mix di strutture, comprende cinque aziende ospedaliere, un Irccs e una diffusa compresenza di presidi ospedalieri e di privato accreditato. Infine, è significativa la copertura territoriale, con strutture ospedaliere dotate di servizi ad alta specializzazione. In particolare si ricorda che a Bologna vi sono centro ospedalieri di alta specialità nelle seguenti aree cliniche: raccolta e trasfusioni di sangue, prelievo e trapianto di organi, cardiologia e cardiocirurgia, neuroscienze, terapia dei grandi traumi, riabilitazione, assistenza pediatrica.

Bologna ha registrato un andamento negativo nel decennio 1991/2001 in termini di imprese, di unità locali e addetti. Andamento che si è accentuato sia rispetto quello che avviene a livello regionale sia nazionale. Inoltre, si è ridotto il peso di Bologna in Emilia-Romagna e in Italia: guardando, in particolare, gli addetti, la quota di Bologna sulla regione si riduce dal 36,7% del 1991 al 28,1% del 2001.

Certo, i singoli comparti evidenziano dinamiche diverse. Se, infatti, la presenza di centri di diagnosi, cura e riabilitazione importanti come il Rizzoli o il centro protesi Inail, fa sì che l'8% delle imprese dell'elettromedicale italiane siano concentrate a Bologna con una quota di addetti leggermente inferiore (5,5%), il biomedicale in senso stretto vede il 10% degli addetti nazionali, quota che scende al 5% in termini di numero di imprese e unità locali.

I dati poi evidenziano una vocazione di Bologna nel comparto delle protesi ortopediche: sono infatti presenti il 5,56% delle imprese nazionali e il 45,5% di quelle regionali, gli occupati sono circa il 58% degli addetti regionali e il 10% di quelli nazionali. E' il comparto delle protesi dentarie ad evidenziare la numerosità più alta in termini di imprese, unità locali e addetti, nonostante il calo sensibile registrato nel decennio tra il 1991 e il 2001. In controtendenza l'andamento delle attività di commercio di articoli medicali e ortopedici per quanto riguarda il numero delle imprese (+6,5%), le unità locali (+12,6%) e, in particolare il numero degli addetti (+32%). A trascinare questa crescita è il commercio all'ingrosso, dove Bologna occupa il 60,5% degli addetti regionali.

Un passaggio di attività economiche da produzione a terziario che denota il ruolo fondamentale della domanda locale.

Occupazione

Per quanto riguarda l'occupazione, nel solo comune di Bologna il personale dipendente dalle Aziende e Istituti sanitari pubblici è pari a 10.971 unità, cui si aggiunge il personale impiegato presso case di cura accreditate, pari a 1.105 unità al 1999, per un totale di circa 12.000 persone suddivise nei diversi ruoli sanitario, professionale, tecnico e amministrativo. A questi dati vanno aggiunti gli occupati nel privato sociale e nel volontariato, quelli operanti nei diversi settori della medicina alternativa e terapie non convenzionali.

Tabella C.3

PERSONALE, RICOVERI E UTILIZZO DELLE STRUTTURE SANITARIE BOLOGNESI
strutture pubbliche e case di cura accreditate, unità nel 1999

Strutture di Ricovero	Posti Letto*		Personale	Ricoveri	Degenza media	Utilizzo %
	Previsti a inizio anno	Utilizzati				
Bellaria Maggiore	1 048	1 584	2 978	38 860	9,4	88,9
Aosp S.Orsola-Malpighi	1 706	1 659	5 144 ³¹	64 873	7,8	84
Ii.Oo. Rizzoli	349	341	1 085 ³²	15 424	6,1	75,7
Istituti qualificati presidio della Asl ³³	47	47	113	822	8,5	40,8
totale strutture pubbliche	3 150	3 631	9 320³⁴	119 979		
Villa Erbosa	279	-	306	-	-	-
Nigrisoli	122	112	150	2 032	8,9	48
Villa Torri	90	90	197	2 011	8,1	53,3
Ai Colli	50	50	47	611	29	97,1
Villa Baruzziana	90	90	85	1 227	23	95,7
Villa Bellombra	66	66	83	597	32,8	81,3
Villa Laura	142	132	153	2 943	9,3	64,3
Villa Salus	106	106	84	1 377	20,7	74,3
totale case di cura accred.	945	646	1 105³⁵	10 798		

Fonte: ISTAT.

Nota: (*) I posti letto non comprendono quelli di Day Hospital.

Prospettive e tendenze

Secondo uno studio di Nomisma, i principali elementi che determineranno gli scenari di sviluppo del settore sanitario bolognese nel corso dei prossimi anni, si basano su ipotesi alternative che riguardano:

- la riorganizzazione territoriale dei servizi sanitari, con la possibilità di contenere i costi di produzione e diminuire gli spostamenti complessivi generati (progetto per l'area vasta bolognese);
- la possibilità di sviluppare ulteriormente i servizi specializzati di eccellenza, consentendo al polo bolognese di mantenere l'attrattività extra-regionale confermata nell'ultimo decennio, anche in un contesto di diffusi miglioramenti negli standard di servizio a livello nazionale.

Un elemento fisso dello scenario è rappresentato dall'aumento della **domanda per servizi di assistenza agli anziani**, determinata dall'invecchiamento progressivo della popolazione. Le forme che potrà prendere la risposta a tale aumento di domanda sono varie, e vanno dall'aumento nel numero di strutture residenziali a un incremento nell'assistenza a domicilio prestata da persone di qualifica medio-bassa. In ogni caso, si può prevedere un aumento nella domanda di manodopera, **con conseguenze significative sull'immigrazione**. Un secondo elemento "fisso" riguarda il vincolo di bilancio, che diventerà sempre più stringente per la spesa pubblica sanitaria.

Opportunità	Minacce
• Livello sostenuto della domanda di prestazioni sanitarie a sostegno dello sviluppo della sanità pubblica, privata e della medicina alternativa • Riorganizzazione territoriale dei servizi secondo modelli di reti integrate per l'avvicinamento all'utente • Potenzialità di diventare un polo tecnologico d'avanguardia in campo sanitario (servizi di home care, telemedicina e assistenza socio-sanitaria)	• Deficit di Bilancio da cui non è prevedibile un rientro nel breve termine • Aumentata e diffusa concorrenza sia regionale che Nazionale, tale da mettere a rischio il tradizionale rango nazionale del polo sanitario bolognese • Sovraccarico logistico del centro cittadino, congestionamento aree ospedaliere, elevata domanda di spostamenti

• Specializzazione delle singole aziende ospedaliere • Potenziamento del settore della ricerca tramite sinergie con l'Università • Riduzione dei tassi di ospedalizzazione (sviluppo ed incremento delle formule alternative al ricovero tradizionale, come il day hospital e il day service) • Razionalizzazione dei costi	• Carenza infrastrutturale dal punto di vista tecnologico, dell'inadeguatezza dei locali, e della carenza di strutture ricettive convenzionate • Problema delle liste d'attesa per attività specialistiche ambulatoriali ancora insoluto per molti settori
---	--

Fonte: Elaborazione Area Nomisma Prometei

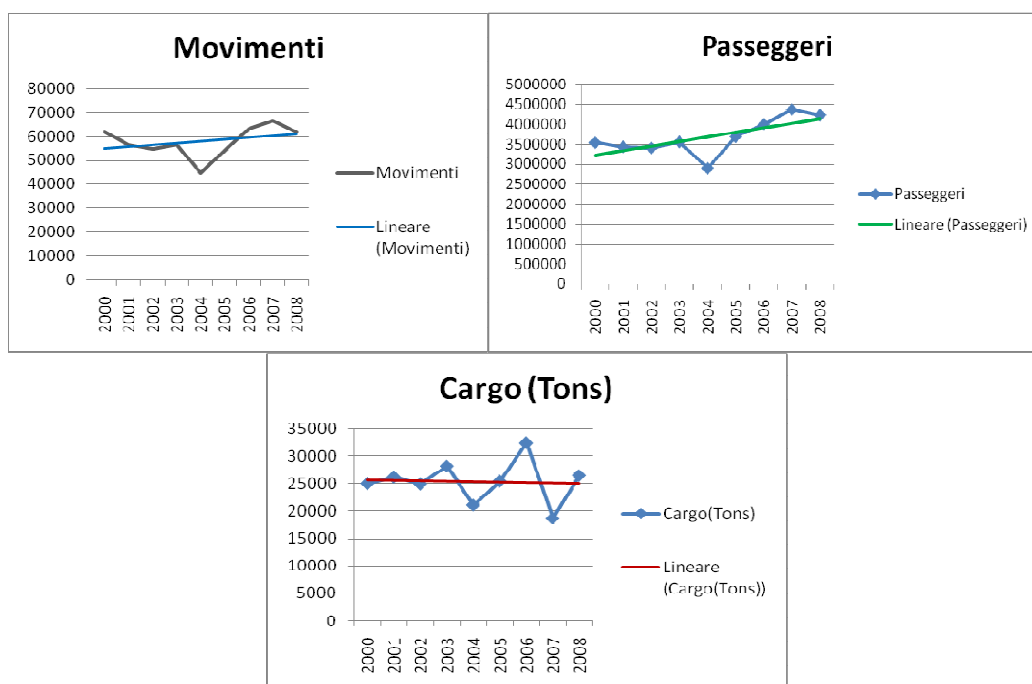
Aeroporto

L'**Aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna**, intitolato al grande fisico e inventore, è il principale scalo dell' Emilia Romagna e uno degli aeroporti intercontinentali d'Italia con Roma Fiumicino, Milano Malpensa, Venezia Marco Polo, Pisa San Giusto e Napoli Capodichino.

Nei primi cinque mesi del 2009 lo scalo emiliano ha registrato 1.693.953 passeggeri (+ 4,4 %). Nello stesso periodo, la media nazionale e' stata di - 8%. (Fonte: sito web Assoaeroporti).

A conferma di questi ottimi dati è interessante sottolineare che il 17 giugno 2009 l'aeroporto Marconi di Bologna è stato insignito dell' “ACI Europe Best Airport Awards 2009” nella categoria aeroporti da uno a cinque milioni di passeggeri. Il premio, conferito da una giuria internazionale di esperti indipendenti ...“*per un'ottimale gestione a 360 gradi in riferimento alle operazioni aeroportuali, alle attività commerciali, nel coinvolgimento del territorio e nelle relazioni con le compagnie aeree*”...., costituisce il più prestigioso riconoscimento europeo del settore aeroportuale.

ANNO	Movimenti	% anno precedente	Passeggeri	% anno precedente	Cargo(Tons)	% anno precedente
2000	61909	2	3544789	6,1	25034	2,3
2001	56746	-0,8	3440051	-2,2	26197	4,6
2002	54956	-3,2	3414475	-0,7	24959	-4,7
2003	56738	3,2	3562010	4,3	28211	13
2004	44804	-21	2908271	-18,4	21106	-25,2
2005	54157	20,9	3690953	26,9	25469	20,7
2006	63585	17,4	4001436	8,4	32465	27,5
2007	66698	4,9	4361951	9	18700	-42,4
2008	62040	-7	4225446	-3,1	26497	41,7
2009 (GEN.-MAG.)	24767	-1,8	1693953	4,4	10966	20



(Fonte: sito web Assoaeroporti)

Nel 2008 i passeggeri sono stati 4.255.446 con un decremento del **-3,1%** rispetto al 2007 (per lo più dovuto alla crisi dell'Alitalia). Nel dettaglio, mentre i passeggeri su rotte internazionali hanno superato per la prima volta il muro dei tre milioni (per l'esattezza 3.004.343) con una crescita del **4,2%**, i passeggeri nazionali (1.212.423) hanno registrato una riduzione del **17,6%**.

Per quanto riguarda la suddivisione dei dati annuali per tipologia di vettore, risultano in flessione i charter (653.172, -4,7%) e le low cost (448.188, -16,6%), mentre i voli di linea, con 3.021.568 passeggeri, hanno registrato una sostanziale tenuta (-0,3%).

I movimenti complessivi sono stati 62.042, con un decremento del 7,0%. Il dato è comprensivo dell'aviazione generale (i voli privati), che ha registrato 5.048 movimenti (-0,6%) per 8.680 passeggeri (+14,5%).

La congiuntura economica negativa, il brusco aumento del prezzo del petrolio per gran parte dell'anno, la vicenda Alitalia (-20% i passeggeri trasportati da Bologna nell'anno, -65% nel mese di dicembre) e la fragilità di altri vettori operanti sullo scalo (soprattutto low cost, in modo particolare su rotte nazionali) sono le ragioni di questo andamento non positivo, che trova conferma anche nei dati di traffico di numerosi altri scali italiani.

Network di corto raggio



(Fonte: sito web Aeroporto G. Marconi di Bologna)

Network di lungo raggio



(Fonte: sito web Aeroporto G. Marconi di Bologna)

Il calo di passeggeri è stato parzialmente bilanciato dall'avvio, a fine ottobre, dei nuovi voli Ryanair (Oltre alle già annunciate 12 nuove rotte Ryanair (per Bari, Brindisi, Costanza, Dusseldorf-Weeze, Edimburgo, Granada-Jae'n, Katowice, Lamezia Terme, Oslo-Torp, Parigi-Beauvais, Trapani e Valencia) che decollano dal 30 marzo, partiranno a breve anche 3 nuovi collegamenti Myair (Foggia, Brindisi e Ibiza), 2 collegamenti Alitalia (Catania e Palermo), 2 collegamenti Danube Wings (Bratislava e Poprad-Tatry). E' inoltre prevista la partenza di nuovi voli per Bacau (Blue Air), Tirana (Belle Air), Berlino (On Air), Reykjavik (Iceland Express), Dublino (Aer Lingus) e Malta (Air Malta)). Tra le note positive, anche l'**ottimo andamento del settore cargo**, che con 24.679.327 kg di merci trasportate per via aerea nel corso del 2008, ha fatto segnare una crescita del 46,2%. L'andamento delle merci trasportate per via area, che lo scorso mese al 'Marconi' di Bologna sono cresciute del 27,9%, contro una media nazionale del -35,1%. (Fonte: sito web Aeroporto G. Marconi di Bologna)

In questo contesto le politiche di sviluppo della Sab, società che gestisce l'aeroporto, dovranno tener conto degli effetti che l'attivazione (dicembre 2008-tratta MI-BO, dicembre 2009-tratta BO-FI, che completerà la linea AV Torino-Napoli) della rete di alta velocità (TAV) sta determinando e determinerà sul sistema di trasporto aereo nazionale e sul potenziale bacino di utenza (quello fiorentino per esempio) e dall'altro dell'esigenza di inserire saldamente l'aeroporto nel sistema aereo internazionale (caricando le maggiori risorse derivanti dalla riduzione dei voli nazionali) e nella rete SFM e regionale (Forlì, Rimini, Parma).

Il Piano Strutturale Comunale (PSC) configura l'aeroporto come un "gate" strategico per i rapporti (ruolo, posizionamento) nazionali e le relazioni internazionali del sistema economico emiliano-romagnolo; per elevare di rango la struttura attualmente esistente è urgente realizzare una effettiva polifunzionalità, dotandola di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, funzioni di assistenza all'utenza. Il potenziamento dell'Aeroporto rappresenta una opportunità per lo sviluppo economico e sociale del territorio bolognese e dell'intera regione, e una importante occasione per realizzare una migliore integrazione territoriale, considerando la sostenibilità ambientale come preconditione per l'attuazione delle politiche e degli interventi. Le funzioni che devono essere sviluppate sono, dunque, quelle legate al traffico passeggeri e al core business, in misura adeguata al rango obiettivo della struttura aeroportuale e integrate con il sistema di eccellenza dell'area urbana bolognese. Per realizzare pienamente questi obiettivi **è necessario migliorare l'accessibilità pubblica e privata e le condizioni ambientali e di sicurezza dell'aeroporto e del suo intorno.**

Il Piano Strutturale inserisce l'aeroporto, all'interno del Territorio urbano strutturato, come Ambito da riqualificare, ossia come parte del territorio che richiede interventi volti a recuperare diffusamente qualità urbana e ambientale, aggiungendo elementi importanti per migliorare l'attrattività del nuovo polo funzionale.

La Valutazione ambientale del Piano assegna all'Ambito "Aeroporto" una Superficie Utile Lorda (SUL) realizzabile di 96.000 mq per usi specializzati, sostenendo che in

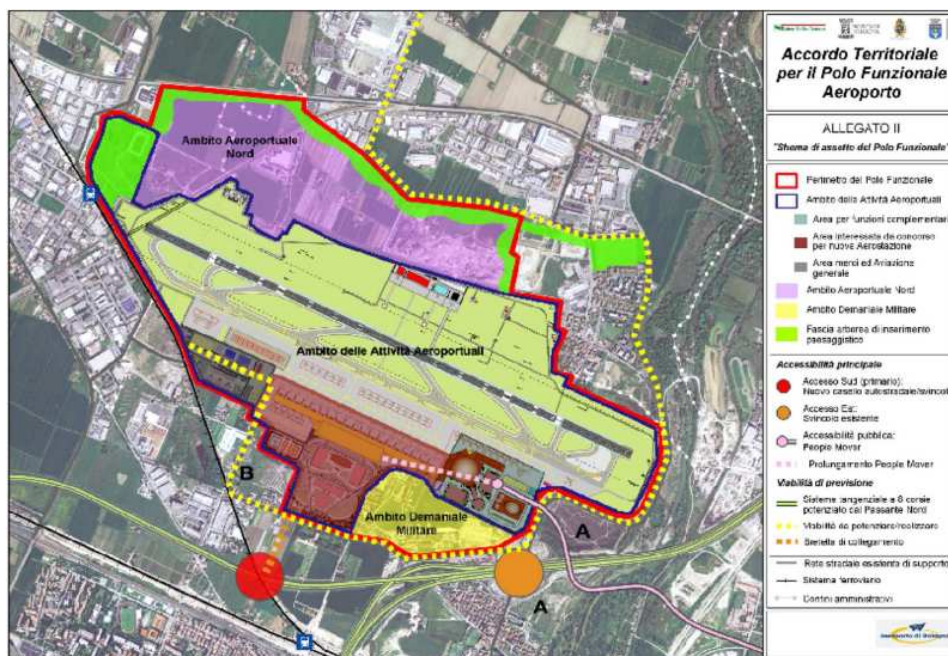
sede di Accordo territoriale tale capacità insediativa potenziale sarà oggetto di ulteriori verifiche, approfondimenti e valutazioni di sostenibilità ambientale, territoriale e trasportistica.

L'Accordo territoriale per il Polo funzionale Aeroporto, tra Regione Emilia-Romagna, Provincia e Comune di Bologna, Comune di Calderara di Reno, Sab Aeroporto di Bologna, sottoscritto il 15 luglio 2008 ha stabilito le **politiche urbanistiche e territoriali** per la crescita dell'aeroporto, assumendo come riferimento il Piano di sviluppo aeroportuale per gli anni 2007-2022 di SAB, che va ad integrare quanto contenuto nel Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp).

L'obiettivo dell'accordo prefigura un **nuovo assetto** territoriale urbanistico e infrastrutturale del "Marconi", che dovrà configurare una "porta di accesso" qualificata, funzionale e integrata all'area metropolitana e alla città di Bologna.

Le principali **novità** riguardano la costruzione di una nuova aerostazione, lo spostamento della zona merci a ovest, la realizzazione di importanti funzioni economiche integrative e complementari al traffico aereo, l'attuazione di interventi per garantire la sostenibilità e il corretto inserimento del Polo funzionale nel contesto territoriale di riferimento.

L'Ambito ricomprende le aree sulle quali è previsto lo sviluppo delle attività aeroportuali di Sab, le aree demaniali militari, nonché le aree poste a nord del limite aeroportuale fino alla zona produttiva di san Vitale di Reno.



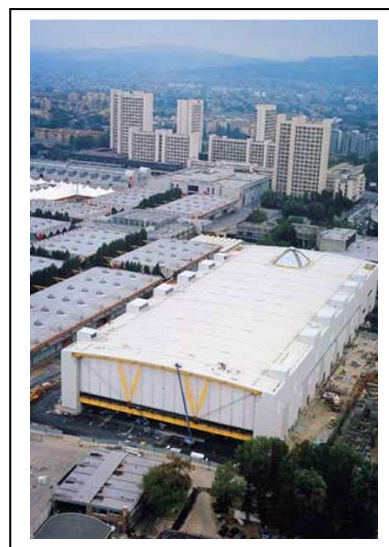
(Fonte: sito web della Provincia di Bologna)

La tabella che segue mostra un elenco sintetico ma essenziale degli elementi (opportunità e minacce, analisi SWOT) di importanza strategica per la definizione di azioni vitali e vincenti per il Polo funzionale "Aeroporto Marconi" e per l'intero sistema socio-economico di Bologna.

Opportunità	Minacce
• Potenziamento delle rotte internazionali • Potenziale forte allargamento del bacino di utenza conseguente al completamento del sistema TAV ed al miglioramento dell'accessibilità (People Mover, Metro, Tangenziale) • Potenziale aumento della domanda in seguito alla diversificazione e all'offerta di attività complementari: logistiche, congressuali, espositive, ricettive, funzioni di assistenza all'utenza • Creazione di forme di collaborazione strutturata con il sistema turistico-alberghiero, di convenzioni privilegiate con il sistema delle imprese	• Concorrenza della TAV sulle rotte nazionali (Milano, Roma, Napoli, Torino) e di altri grandi e piccoli aeroporti (Milano, Venezia, Forlì, Rimini, Parma, Verona, Pisa) sulle rotte internazionali • Forti carenze nell'offerta ricettiva e ristorativa, non solo a livello quantitativo ma anche e soprattutto a livello di prezzi e di qualità; • Insufficienti sinergie con il sistema economico locale • Inadeguatezza delle strutture esistenti • Insufficiente offerta intermodale di trasporto pubblici • Riduzione dei tempi medi di permanenza per effetto della ristrettezza delle alternative offerte

La Fiera

La **fiera di Bologna** è il polo fieristico della città e dell'area metropolitana di Bologna. Si sviluppa su di una superficie di 375.000 mq di cui 260.000 di area espositiva 180.000 dei quali coperti articolati in 18 padiglioni polifunzionali – completamente cablati, climatizzati e dotati di sistemi informatici –, collegati da ampie aree di servizio in quota utilizzabili anche per mostre convegni), e spazi esterni attrezzati.



La posizione strategica rispetto alle infrastrutture e al territorio assicura al quartiere fieristico di Bologna collegamenti internazionali estremamente agevoli, ma che allo stato attuale generano un opprimente congestione urbana. La struttura sorge, infatti, in prossimità dell'aeroporto internazionale cittadino, della principale rete autostradale italiana e di uno dei maggiori nodi ferroviari d'Europa.

Molteplici i plus, anche di ultima generazione, della struttura: dal casello autostradale dedicato, collegato direttamente con il sistema di parcheggi, ai veloci collegamenti con il centro cittadino e le principali infrastrutture del territorio.

I 4 ingressi completamente autonomi e la grande flessibilità delle strutture consentono lo svolgimento contemporaneo di più manifestazioni; la mobilità e la funzionalità all'interno di tutta l'area sono garantite da una rete di percorsi mobili in quota (5 m) e da un sistema di parcheggi capace di ospitare circa 11 000 auto. Il quartiere dispone inoltre di una stazione ferroviaria dedicata e di un'elisuperficie che, per dimensioni e complessità architettonica, è fra le prime elisuperfici sopraelevate private in Italia. Assai articolata anche l'offerta degli spazi destinati ai servizi: per rispondere al meglio alle esigenze e alle funzioni organizzative, le zone di servizio e le numerose aree destinate alla ristorazione sono collocate strategicamente all'interno del polo espositivo.

Spazi ampi e confortevoli accolgono gli uffici direzionali, le segreterie operative e gli uffici tecnici, la sala stampa e le sale riunioni. Di rilievo anche l'offerta di strutture congressuali, grazie alle numerose sale convegni situate all'interno del quartiere e, soprattutto, alla presenza del Palazzo della Cultura e dei Congressi, ideale per ospitare conferenze e meeting, ma anche concerti ed eventi di grande rilevanza. Lo sviluppo del quartiere fieristico di Bologna si lega a grandi nomi dell'architettura internazionale coinvolti, di volta in volta, nella progettazione delle strutture espositive: dall'architetto Leonardo Benevolo (progettista del primo nucleo di padiglioni) a Enzo Zacchioli, da Kenzo Tange (progettista del Fiera District) allo Studio Cerri Associati.

LA FIERA DI BOLOGNA

valori assoluti

	1999	2000	2001
Superficie netta impegnata (mq)	921.500	1.052.645	1.057.149
Espositori italiani	14.490	15.599	15.794
Espositori stranieri	5.919	6.422	6.281
Espositori totali	20.409	22.021	22.075
Visitatori professionali italiani	1.118.320	1.129.035	1.133.866
Visitatori professionali stranieri	131.280	145.288	142.424
Visitatori professionali totali	1.249.600	1.274.323	1.276.290
Superficie del quartiere fieristico (mq)			340.000
Area espositiva coperta (mq)			150.000
Area espositiva esterna (mq)			80.000

Fonte: BolognaFiere.

Fra le criticità evidenziabili per lo sviluppo della Fiera un peso rilevante assume il contesto urbano cittadino in cui trova la sua collocazione. I principali limiti individuati sono la carenza, a livello comunale, di offerta di strutture ricettive con un rapporto prezzo/qualità soddisfacente e le condizioni di accessibilità paradossalmente ancora poco favorevoli e che hanno già portato alla progettazione di alcuni interventi chiave (quali la realizzazione del casello autostradale dedicato alla Fiera, il raddoppio del parcheggio Michelino, il futuro collegamento degli asset della mobilità con Stazione Centrale ed Aeroporto). Per questi interventi, il punto cruciale è rappresentato dai tempi di realizzazione, che possono incidere in maniera significativa sulla possibilità per la Fiera di mantenere le attuali manifestazioni strategiche e, in uno scenario positivo, attrarne delle nuove. Vista la pressante concorrenza di realtà fieristiche vicine in forte ascesa, quali Milano e Rimini, è necessario accelerare sul fronte infrastrutturale, ma anche dei servizi e del *merchandising* territoriale. Per competere “ad armi pari” con i forti competitors vicini e relativamente lontani sembrano anche necessarie alleanze territoriali strategiche.

Opportunità	Minacce
- Ampliamento del bacino di utenza conseguente al completamento del sistema TAV e al potenziamento dell’offerta intermodale dei trasporti pubblici - Miglioramento ed ampliamento della gamma di servizi offerti ad espositori/operatori ed utenti - Ulteriore internazionalizzazione dell’attività fieristica - Programma di privatizzazione dell’Ente autonomo Fiere internazionali di Bologna (miglioramenti gestionali, fidelizzazione delle manifestazioni, integrazione tra poli fieristici)	- Condizioni di accessibilità - Offerta ricettiva non adeguata e non concorrenziale e livello di prezzi - Sviluppo ed ampliamento di Fiere concorrenti: Rimini, Milano, Roma - Scarsa integrazione e concertazione tra la società di gestione del quartiere fieristico, le istituzioni pubbliche e le imprese locali - Gestione non integrata della gamma dei servizi offerti dalla città (turismo culturale ed enogastronomico)

Fonti: elaborazioni Area-Nomisma-Prometeia.

Settore Manifatturiero

I settori manifatturieri maggiormente rappresentativi sono il settore alimentare, quello della produzione di macchine, il settore editoriale e il settore della produzione di abbigliamento e calzature.

In sintesi quello che emerge dall'analisi del settore è un'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 tecnologiche e nelle aree funzionali della progettazione e della vendita.

Quadro delle opportunità e delle minacce

Opportunità	Minacce
• Sviluppo del settore ICT locale • Efficacia dei programmi regionali sulla qualità e l'innovazione • Azioni integrate formazione-produzione per la selezione e qualificazione del personale tecnico carente • Sviluppo delle infrastrutture di rete broadband • Azione di una efficace organizzazione di attrazione degli investimenti • Importazione di lavoratori qualificati • Crescita dell'Università come centro internazionale di produzione tecnologica	• Scarsità sul territorio di figure tecniche qualificate soprattutto di livello intermedio e operativo • Debolezza del sistema finanziario locale e mancanza di soggetti promotori di finanza aziendale innovativa • Incertezza strategica e scarsa innovazione nel sistema formativo • Difficoltà strutturali di cooperazione con il mondo dell'Università e della ricerca

Possibili dinamiche evolutive nel medio-lungo termine

Nota: queste indicazioni sono state elaborate prima dell'attuale crisi finanziaria ed economica; i dati di crescita sono quindi certamente da rivedere, mentre le tendenze di organizzazione dei settori possono avere effetti diversi, in alcuni casi essere accelerate.

Metalmeccanico	Agroalimentare
• Continuerà il proprio consolidamento competitivo internazionale • Espansione della dimensione economica aziendale (5% medio annuo crescita della produzione) • Inferiore incremento nel numero di aziende presenti (1%-2% incremento numero di imprese)	• Incrementerà la propria dimensione sui mercati internazionali (8%-10% crescita delle esportazioni) • Aumento nel numero di aziende (10% di crescita delle unità locali di piccola dimensione)
Editoriale	Moda
• Presenta ampi margini di crescita quantitativa e qualitativa • Crescita prevedibile in un range compreso fra il 10% e il 20% sia per le unità locali, sia per la produzione	• Manterrà l'attuale configurazione e presenza • I tassi di crescita prevedibili oscillano attorno al 2% della produzione con una possibile riduzione delle unità locali presenti ad un tasso del 1%

Cultura e turismo

Lo sviluppo del sistema culturale incide su diversi ambiti dell'economia territoriale (trasporti, settori alberghiero e ristorazione, definizione della produzione artistica e culturale in genere, ecc.) e contribuisce a delineare l'immagine complessiva della città che, a sua volta, determina la scelta di visitare e vivere la città stessa. Questo sviluppo necessita di una forte integrazione tra gli attori coinvolti nel e dal sistema culturale, che vede impegnate istituzioni pubbliche e private, per il coordinamento e la coerenza dell'impegno e della gestione delle azioni.

Autorevoli studi di settore considerano Bologna, rispetto ad altre città europee, come una città dove la "produzione e riproduzione del sapere" è un punto di forza, come *città d'arte* e come città estremamente vivibile.

Non è azzardato affermare che Bologna ha sviluppato un solo tipo di turismo, l'unico che realmente conosce, o meglio, vuole, che è quello fieristico e congressuale, quello "d'affari". Un turismo "indotto", che per molto tempo ha portato forti benefici economici a questa città, e quindi ne ha consolidato ulteriormente i risultati in termini di ricchezza prodotta, ma che ne ha, per altri aspetti caratterizzato anche in via esclusiva lo sviluppo turistico, comprimendo l'altro turismo, quello culturale, quello legato a una valorizzazione più complessiva delle possibilità e delle potenzialità che Bologna può esprimere.

Lo sviluppo del turismo fieristico, congressuale ed economico, che pure è una grande ricchezza per il territorio bolognese, è divenuto l'elemento che di fatto ha compresso l'altro sviluppo.

Se, ad esempio, analizziamo l'offerta ricettiva possiamo affermare che essa risulta essere nel suo complesso ancora sottodimensionata e comunque troppo costosa. È quindi necessario potenziare, diversificare e ridurre i costi, individuando molteplici e sistematiche possibilità di ospitare a Bologna diversi tipi di pubblico, anche in momenti in cui l'attività culturale, e non solo, si sovrapponga a quella fieristica.

L'università, il sistema produttivo fatto di piccole e medie imprese specializzate, l'imponente patrimonio storico e culturale, fanno di Bologna un possibile laboratorio dell'innovazione e della modernità, un luogo fecondo di incontro fra culture e diversità, un crocevia dei saperi, delle conoscenze, anche degli incontri fra diversi aspetti che globalmente contribuiscono a comporre una qualità riconosciuta nel mondo.

Il primo elemento di questa possibile valorizzazione della "identità" bolognese è l'Università. Essa rappresenta per Bologna un autorevole lasciapassare a livello internazionale, un elemento immediatamente conosciuto non a livello di turismo di massa ma di un turismo tendenzialmente colto. "Colto" non è, ovviamente, una connotazione necessariamente economica, ma definisce un tipo di turismo che viene a Bologna in relazione a determinati bisogni, rispetto a determinate necessità di incontrare una qualità della vita di un certo tipo, un modello logistico e funzionale costituito da un sistema di piccole e medie imprese che caratterizzano questo territorio

e che è conosciuto in tutto il mondo. Da ogni parte in passato sono venuti a studiare il modello di Bologna e dell'Emilia-Romagna per capire come sia stato possibile uno sviluppo così importante nell'economia fondato sulla piccola e media impresa.

Sono quindi importanti politiche turistiche collegate a queste caratteristiche dell'identità bolognese, con riguardo a differenti pubblici di riferimento, che possono essere attratti dalla città rispetto a diversi specifici interessi. Questa impostazione non genera certamente in tempi brevi una crescita del turismo di massa, ma può produrre un'efficace integrazione fra l'economia fieristica e congressuale, quella dello sviluppo turistico di questi anni, e quella del turismo culturale.

È necessaria una promozione che consideri le specificità di Bologna nel suo insieme, metta a sistema le sue molte ricchezze, e valorizzi le singole specificità sia in chiave di accoglienza (il turismo culturale) sia in chiave di sviluppo di nuove e più forti relazioni economiche a livello internazionale da parte del suo sistema imprenditoriale e da parte delle sue istituzioni pubbliche.

In sintesi gli studi compiuti dagli esperti concordano nel ritenere indispensabile, sia per il rilancio dell'immagine culturale di Bologna, sia per la promozione del **turismo culturale**, un'azione di programmazione culturale di medio-lungo periodo che si proponga di incidere su un sistema territoriale complesso e di grandi tradizioni, ma che richiede un investimento importante, sia pubblico che privato. La necessità di risorse pubbliche per lo sviluppo della cultura a Bologna è dunque una questione politica centrale per garantire il mantenimento e l'aggiornamento dell'immagine di Bologna come città della cultura, della ricerca e degli studi.

In passato questo sforzo era stato fatto, sotto la spinta di autorevoli personaggi che portavano idee innovative a livello nazionale ed internazionale, in un contesto caratterizzato da un'Amministrazione Comunale "forte" e da situazione meno critica della finanza pubblica

È necessario promuovere un dialogo fra il mondo "tradizionale" e il mondo "innovativo" della cultura; altre iniziative potrebbero prendere spunto dalle possibili relazioni tra la cultura e i mondi dell'enogastronomia e dello sport. Il coordinamento delle attività culturali potrebbe riguardare anche il miglioramento della facilità di accesso ad eventi vari: ad esempio, banalmente, rendere più facilmente disponibili i biglietti, attraverso il circuito degli sportelli bancari o attraverso internet). Tutto questo per rispondere alle tendenze del pubblico che dispone in media di minor tempo libero da destinare a code, attese, ecc., e si aspetta di consumare lo spettacolo senza troppi "sacrifici".

Naturalmente queste indicazioni danno per scontato che la città voglia e possa reagire agli effetti della crisi economica, che ha colpito anche istituzioni come il Teatro Duse, il Manzoni, lo stesso Comunale; inoltre danno per scontato che per il futuro la città voglia superare il disinteresse finora dimostrato nei confronti dei turisti tradizionali, come quelli dei tour organizzati per le visite dell'Italia, che fanno da tempo tappa a Ferrara o a Ravenna nel classico tragitto da Roma/Firenze a Venezia.

Passando alla dimensione analitica del sistema, gli arrivi di turisti in città sono aumentati dell'1,6% nel 2008 rispetto al 2007: in crescita soprattutto gli arrivi negli esercizi alberghieri (+1,7%), in quelli extralberghieri si registra un aumento del +0,2%.

Nel complesso, nell'ultimo decennio i turisti in città sono aumentati progressivamente con una crescita di oltre il 25% e nel 2008 i turisti italiani aumentano più del doppio (+2%) rispetto agli stranieri (+0,8%):

I turisti italiani a Bologna nel 2008 sono 514.370 (rispetto al 2007, +2%)

I turisti stranieri sono 319.118 (rispetto al 2007, +0,8%) e rappresentano oltre il 38% di coloro che soggiornano in città.

Nel 2008 aumenta anche il numero dei pernottamenti (+1,4%): aumentano sia le presenze degli italiani (+15.564 pari a +1,5%) che degli stranieri (+8.917 pari a +1,3%). Le presenze sono passate complessivamente da 1.300.000 del 1998 a oltre 1.700.000 del 2008. Gli esercizi alberghieri registrano nel 2008 un aumento di presenze del +2,1% a fronte di un calo del -3,3% nelle strutture extralberghiere.

In epoche più recenti si mantiene il trend di visita della città, con i turisti Italiani in autunno e in inverno e gli stranieri in primavera ed estate, e la vacanza a Bologna dura in media 2 giorni. Nella provincia, i dati registrati nel 2008 indicano rispetto al 2007 arrivi stabili, un aumento dei turisti stranieri e un calo di quelli italiani, una diminuzione delle presenze nelle strutture alberghiere e un aumento in quelle extra alberghiere, si conferma la durata del soggiorno in 2 giorni di media.

Nel 2008 a Bologna sono 513 le strutture ricettive alberghiere ed extralberghiere (+38,6% rispetto al 2007 e l'offerta ricettiva della città copre il 41,4% dell'intera provincia).

Per quanto riguarda l'offerta si registrano un notevole aumento delle strutture ricettive, soprattutto delle strutture extralberghiere.

Il numero complessivo delle camere aumenta nel 2008 del 23,8%; il numero di esercizi alberghieri arriva a 98 (22 in più rispetto al 1998 e 9 in più rispetto al 2007); le camere d'albergo e dei residence sono 777 in più rispetto al 2007 (11.537 letti in totale: +1.532). *(Tali elaborazioni sono state effettuate sui dati della Provincia di Bologna - Settore Cultura, Turismo, Sport e Tempo Libero - Servizio Turismo - Ufficio Statistica. - Direttore: Gianluigi Bovini; Coordinamento tecnico: Franco Chiarini; Redazione: Paola Ventura e Antonio Silvestri)*

Opportunità	Minacce
• Settore in crescita a livello di consumi sia a livello locale che turistico • Il centro storico rappresenta un "polo culturale" vivace e attrae produttori e consumatori di cultura • Sinergie con l'Università • Nuovo polo di aggregazione culturale: area Cineteca-Galleria d'Arte Moderna	• Carenza di infrastrutture per l'esibizione degli artisti emergenti • Presenza di un'offerta e di un pubblico molto conservativi e mancato dialogo tra cultura tradizionale e innovativa • Rispetto ad altre città, scarsa attività di ricerca in campo culturale non accademico, da cui deriva

	anche un'immagine culturale non comunicata • Relativo degrado del centro storico, sovraccarico logistico e problemi di accessibilità dello stesso • Concorrenza di altre città d'arte • Ricettività turistica: rapporto prezzo qualità non concorrenziale
--	--

Fonte: Elaborazione Area Nomisma Prometeia

Concludiamo con alcune osservazioni specifiche sul turismo culturale.

Tre i fattori che sembrano assumere maggior rilievo per il rilancio del settore come centro di cultura: il livello degli investimenti pubblici tesi a rafforzare l'immagine della città; la collaborazione tra Università e gli altri soggetti, tra operatori e finanziatori della cultura e operatori della filiera turistica; l'innovazione.

Il turismo culturale può avere un impatto economico significativo e importanti sinergie con altri settori (la stessa Università ed il mondo dell'industria culturale): può risultare quindi una scelta strategica per Bologna, che necessita di essere gestita (in termini di costi e offerta di ospitalità), alimentata con interventi sull'offerta (organizzazione di iniziative ed eventi) e sulle strutture (attraverso l'ampliamento e l'ammodernamento delle infrastrutture dedicate alla cultura, secondo canoni e modelli competitivi di livello europeo: a tal proposito si pensi alla possibilità di riutilizzo di strutture dismesse, predisposizione di nuovi spazi, fino alla creazione di un polo culturale locale), per determinare un rilancio della città come città d'arte, di cultura, ricerca e studi. L'aumento dei flussi turistici comporta poi un'incidenza e un sovraccarico del sistema della mobilità e della città nel suo complesso e anche un elemento di potenziale degrado del centro storico, che occorre tenere sotto controllo e gestire adeguatamente, attraverso una programmazione di medio-lungo periodo coordinata, con interventi sia pubblici che privati.

Lo scenario della mobilità a Bologna

NOTA: Le scelte relative alla mobilità sono quelle che hanno registrato i maggiori contrasti e cambiamenti di programmi negli ultimi anni. Ancora oggi i programmi sembrano certi, ma non sono altrettanto certi i finanziamenti e la fattibilità puntuale di alcuni progetti.

Il tema della mobilità, peraltro, è quello che più di altri è stato sempre discusso in modo settoriale, senza collegarlo – almeno esplicitamente – alle decisioni sulle attività da servire, sulla qualità delle aree attraversate, e, in generale, sul modello di sviluppo proposto per la città.

Spesso è prevalsa l'idea che certe infrastrutture sono necessarie come occasioni di lavoro e di investimenti per la città, anche rischiando che siano inutili o sovradimensionate come servizi, e quindi impongano per il futuro costi di gestione insopportabili; il disegno delle infrastrutture è spesso sovrapposto alla città esistente senza valutare i danni e i benefici che porta nelle zone attraversate (spesso nelle polemiche quotidiane si vogliono vedere solo i danni).

Quasi sempre, infine, si sfugge alla necessità di vedere il quadro d'insieme; ad esempio, quasi nessuno parla del Servizio Ferroviario Metropolitano, che può e deve essere completato, con una spesa relativamente modesta, rispetto agli altri programmi ed ha effetti potenzialmente molto maggiori.

Sembra quindi utile, in questa fase della ricerca, ricordare il quadro d'insieme dei progetti, così come si presentava nel 2004, nella prima formulazione del Piano Strutturale.

principali interventi

Area di intervento	Intervento e tempi di realizzazione previsti	Implicazioni
Aeroporto	• allungamento della pista • privatizzazione • realizzazione casello autostradale (2010)	• potenziamento dei voli a lunga distanza • accordi con società per un migliore inserimento nella rete di aeroporti europei
TAV e nuovo complesso della Stazione Centrale	• interrimento di viale Pietramellara (2009) • ammodernamento stazione centrale (era previsto per 2004) • incrocio tra ferrovia e metrò all'altezza di via Galliera (2010) • completamento linea MI- BO (2008) - BO-FI da definire • potenziamento dei parcheggi	• valorizzazione delle localizzazioni esistenti; insediamento di nuove aziende nella zona centrale (polo telematico) • migliore accessibilità alla Fiera e all'Aeroporto • potenziamento Interporto • rivalutazione del quartiere della Stazione e delle zone adiacenti, sviluppo di attività economiche e servizi in tali aree • creazione di un sistema intermodale di interscambio in molte direzioni tra Tram, Metro, sistema ATC, SFM, SFR, AltaVelocità, mobilità privata
Metrotramvia	• Prima tratta Fiera-Stazione	• miglioramento delle condizioni di accessibilità al centro storico, alle funzioni metropolitane e ai poli funzionali • travaso dalla mobilità privata alla mobilità pubblica degli spostamenti aventi come origine o destinazione i confini della città (zone servite) e il centro storico; • impatti sul settore immobiliare
Sistema ferroviario metropolitano	• interventi per le stazioni e i nodi della rete (2006?)	• impatti positivi sul trasporto locale e regionale • diminuzione dei tempi di pendolarismo per i residenti nelle zone servite dal sistema • spostamento dei residenti più mobili verso le zone servite dal SFM, con rivalutazione di alcuni centri residenziali

Sistema Autostrade e Tangenziale	• ampliamento e riqualificazione della Tangenziale (realizzato) • costruzione “Passante Nord” autostradale, che collega l’A1 alla A14 (2010) • nuovo Casello della Fiera • potenziamento svincolo tangenziale dell’Aeroporto	• riduzione del congestionamento della tangenziale • potenziamento accessibilità zone Fiera e Aeroporto • urbanizzazione del quadrante di Nord-Ovest (Navile – Lazzaretto): completa il quadro di infrastrutture urbane (Asse dell’89 e Asse Sud-Ovest), garantisce il collegamento diretto fra Stazione, Tangenziale e Aeroporto, assicura lo sviluppo del polo Universitario di Ingegneria • riqualificazione del comparto Ex Ortofrutticolo, con la nuova sede unica dei servizi comunali
Civis	• tratta Borgo Panigale-San Lazzaro	• gli studi citati valutavano un effetto modesto, solo per i residenti sulla direttrice servita
Variante di valico autostradale BO-FI	• Tempi da definire	• Miglioramento viabilità sulla tratta considerata, con effetti anche generali
Interventi per il miglioramento della viabilità	Soppressione dei passaggi a livello sulla linea Padova- Bologna, realizzazione della nuova Roveretolo, della variante alla SS 65, della Lungo Savena, della Fondovalle Savena, della Variante alla SS 253 per il collegamento all’Asse attrezzato Lungo Savena • tempi: 2002-2010	• parziale decongestionamento della mobilità su gomma
Realizzazione di nuovi parcheggi	• Michelino, Manifattura Tabacchi, stazione, Ospedale Maggiore-Largo Negrisoni, area Staveco	• accessibilità fiera (Michelino) • accessibilità servizi ospedalieri • accessibilità centro storico

Un approfondimento: il Sistema Ferroviario Metropolitano (SFM)

In questi ultimi anni i fenomeni più significativi di trasformazione urbana nel territorio bolognese sono sintetizzabili in un forte processo di terziarizzazione, dalla diminuzione consistente della popolazione residente in città e dal suo trasferimento/sparpagliamento nelle aree periferiche e nei comuni della provincia in un raggio sempre più ampio, con conseguente aumento della congestione del traffico su gomma che ha concorso a determinare un forte inquinamento ed una progressiva dequalificazione dell’habitat cittadino ed anche di non pochi comuni della cintura, anche per effetto di una crescita residenziale non adeguatamente programmata e controllata.

In questa nuova dimensione complessa, **la mobilità** rappresenta la funzione ed il problema più rilevante: nella nuova organizzazione territoriale il **Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM)** dovrà essere il sistema centrale, l'innervatura portante della area metropolitana. Esso rappresenta il principale progetto di riequilibrio e di governo della mobilità e dei trasporti pubblici dell'Area bolognese.

L'obiettivo è la creazione di un servizio di trasporto pubblico su rotaia che sia utile per la maggior parte degli spostamenti fra la città di Bologna e il territorio provinciale, in particolare per i movimenti pendolari, mediante la realizzazione di 15 nuove fermate nei Comuni della Provincia. Il SFM è utile anche per i movimenti interni a Bologna, grazie alla realizzazione di 8 nuove fermate nel Comune capoluogo.

Il SFM nasce come conseguenza del progetto "Alta Velocità", che, prevedendo a Bologna la costruzione di una nuova stazione centrale interrata da utilizzare per i treni a lunga percorrenza; permette di dedicare i binari di superficie, cioè le 8 linee esistenti, al traffico passeggeri durante la giornata, consentendo anche l'uso dell'infrastruttura per le merci nelle ore notturne. Il servizio prevede la riorganizzazione degli orari in modo cadenzato per servire l'intera Area Metropolitana di Bologna con un trasporto di tipo urbano (frequente e regolare). L'aggettivo "metropolitano", a differenza di come generalmente interpretato, nasce dalle caratteristiche del territorio servito e del servizio offerto, non dalla tecnologia utilizzata.

Il SFM entrerà quindi a pieno regime dopo la conclusione dei lavori per la nuova stazione per la linea Alta Velocità/Alta Capacità di Bologna centrale.

Attualmente la mobilità dell'area metropolitana è nettamente squilibrata verso l'uso dei mezzi di trasporto privati. Ciò porta a una progressiva saturazione delle arterie stradali nelle aree più densamente popolate, soprattutto nelle zone prossime a Bologna.

Il progetto del SFM ha tra le sue finalità più importanti contribuire al raggiungimento di una mobilità più sostenibile. Come si sa, la mobilità su gomma di persone e merci contribuisce in maniera significativa al deterioramento della qualità dell'ambiente, attraverso un elevato consumo energetico di fonti non rinnovabili, l'emissione di sostanze inquinanti, l'inquinamento acustico e l'occupazione di vaste superfici di suolo pubblico.

Gli alti costi esterni dei trasporti (per costi esterni dei trasporti s'intendono i costi che ricadono sulla collettività e che non sono sostenuti dagli utenti dei mezzi) provocano gravi problemi non solo ambientali, ma anche economici e di giustizia sociale, in quanto falsano la competitività dei vari modi di trasporto e favoriscono tendenze irrazionali della mobilità, alterano l'allocazione delle risorse pubbliche sottraendole da utilizzi più produttivi, penalizzano i prodotti e i servizi più ecologici rispetto a quelli concorrenti.

Per quanto concerne la mobilità delle persone, la categoria di mezzi maggiormente responsabile di costi esterni specifici è quella delle autovetture, mentre il mezzo ferroviario è tra quelli ambientalmente più compatibili.

Lo spostamento di passeggeri dal mezzo privato al Servizio Ferroviario Metropolitano significherebbe per l'area bolognese un rilevante contributo al miglioramento dell'ambiente e della qualità della vita.

L'economicità del SFM deriverà dall'ottimizzazione dell'infrastruttura ferroviaria e degli itinerari esistenti, senza la necessità di effettuare grandi investimenti finanziari. Con l'introduzione dell'orario cadenzato viene ulteriormente migliorato questo elemento del sistema, poiché il materiale rotabile viene impiegato nel modo più efficace, i tempi morti si riducono ed i percorsi vengono ottimizzati.

Per un maggiore approfondimento tecnico sono di seguito riportate i risultati del censimento ISTAT del 2001 a complemento e supporto del progetto SFM.

Dei 427.161 spostamenti giornalieri avvenuti nella Provincia di Bologna il 59% è avvenuto all'interno del Comune di residenza, mentre il 14,4% erano diretti verso il Comune di Bologna e il 23,2% verso altri Comuni della Provincia. Per quanto riguarda il progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano, naturalmente sono interessanti le ultime due componenti che, nel complesso rappresentano il 37,6% degli spostamenti, ovvero 177.532 movimenti giornalieri.

Nonostante la rete ferroviaria presente sul territorio provinciale sia raggiungibile da oltre l'80% delle aree urbanizzate, è importante valutare nel dettaglio da quali comuni hanno origine e destinazione il maggior numero degli spostamenti, anche in vista di una migliore organizzazione del servizio. Il censimento ISTAT evidenzia il ruolo principale in questo senso dei comuni della pianura e, in modo particolare, di quelli della prima cintura. A livello di Associazioni comunali spiccano i dati della Valle dell'Idice, Reno-Galliera, Terre d'Acqua e del Circondario di Imola, senza dimenticare però l'aggregazione Casalecchio-Zola.

Altro dato interessante emerso dal censimento del 2001 (nel confronto col 1991) riguarda la tendenza alla diminuzione degli ingressi verso Bologna (da 23.907 a 18.542), mentre sono in aumento i valori degli ingressi verso le associazioni Terre d'Acqua, di Pianura, Reno-Galliera e il Circondario di Imola.

Il censimento prende in considerazione solo gli spostamenti sistematici che hanno come motivo lo studio e il lavoro. Nel caso della Provincia di Bologna il rapporto tra le due componenti è rimasto invariato, visto che sia nel 1991 che nel 2001 gli spostamenti avvengono per il 73% per motivi di lavoro e per il restante 27% per lo studio.

Il censimento del 2001 ha analizzato anche il mezzo utilizzato per lo spostamento principale chiedendo anche l'orario di uscita e il tempo di percorrenza medio.

Naturalmente il mezzo utilizzato dalla maggioranza (il 61,3%) rimane l'auto privata, sia nel caso in cui si è direttamente il conducente (48,7%) sia di passeggero (12,6%). Il mezzo pubblico si attesta al 13,7%, registrando un calo sostanziale, soprattutto per quanto riguarda l'autobus (-37,5% rispetto al 1991).

Anche il treno diminuisce il suo peso dal 3,1% del 1991 al 2,7% del 2001, e ciò non è sicuramente un dato entusiasmante per il progetto SFM, anche se molte altre esperienze mostrano che si avrà una controtendenza nel momento in cui il servizio diventerà effettivamente regolare e cadenzato.

I dati precedenti riguardano l'intero territorio provinciale. Scendendo nel dettaglio, il Comune di Bologna registra sicuramente un maggior utilizzo del mezzo pubblico (il 18%), anche per le limitazioni messe in atto sull'uso dell'auto privata nel centro storico. Tale interpretazione del censimento sono un ulteriore motivo di speranza per il futuro del SFM.

Negli altri Comuni della Provincia l'uso del mezzo privato spicca soprattutto nell'associazione Alta e Media Valle del Reno con il 16%, seguita da quella delle Cinque Valli (13%) e della Valle dell'Idice (12%).

Fatto negativo risulta sicuramente che nei Comuni della pianura e della prima cintura, ovvero quelli con il maggior numero di spostamenti giornalieri, l'utilizzo dell'auto privata è ancora molto forte.

Osserviamo infine che per il successo del progetto SFM l'elemento più decisivo è la qualità dei collegamenti tra le linee piuttosto che la velocità di circolazione. Non infatti garantire l'orario cadenzato e coordinato a 30'/60' dalle ore 6.00 alle ore 24.00, con il potenziamento del servizio nelle ore di punta, ma il progetto prevede – necessariamente – un'offerta unificata di sistemi di trasporto pubblico e di trasporti intermodali. I sistemi treno SFM - tram - bus dovranno essere offerte al passeggero perfettamente integrati per quanto riguarda:

- gli orari (servizio coordinato e cadenzato anche con i bus suburbani);
- le infrastrutture (corrispondenza delle stazioni SFM con le fermate dei tram e dei bus);
- l'organizzazione delle tariffe (introduzione di un sistema tariffario per zone, valido per tutti i mezzi di trasporto pubblico - Progetto STIMER).

Nelle zone più distanti da Bologna, dove l'offerta combinata di bus suburbano e ferrovia risulta più vantaggiosa in termini di tempo di viaggio e di comodità per l'utente, alcune linee di bus verranno attestate alla stazione ferroviaria più vicina/conveniente, eliminando l'offerta di bus parallela al treno.

Il SFM collegherà inoltre l'area metropolitana con le reti di trasporto ferroviario di media e lunga percorrenza. La stazione centrale servirà da punto d'interscambio tra SFM e treni regionali, regionali espressi, interregionali, intercity ed AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità).

4. CONCLUSIONI. PROPOSTE E INTERROGATIVI

Una prima domanda a cui questa ricerca cerca di rispondere riguarda la dimensione e le caratteristiche della città e gli obiettivi che, di conseguenza, si può proporre per il futuro.

Abbiamo constatato che Bologna oggi è una grande area urbana (o, se si vuole, una medio-piccola area metropolitana), con popolazione in modesta crescita, in cui si registra, come dichiara il titolo della ricerca, la convivenza fra città compatta e città diffusa, convivenza che pone problemi ed offre opportunità.

Questa situazione è un dato di fatto, che deve impedire qualunque nostalgia per la forte identità del passato, ma anche attese di sviluppi oggi improponibili.

In altri termini, soprattutto in questo periodo di crisi economica - e insieme energetica ed ambientale – **riteniamo che per Bologna non si possano immaginare nuovi scenari di crescita “fisica”, di case e infrastrutture, e si debba invece puntare sulla qualità e sulla messa in rete dei suoi punti di forza.**

Mettere in rete significa non solo consolidare e rilanciare le relazioni con l'esterno, ma prima di tutto ricostruire i collegamenti fra le iniziative all'interno della città.

Cosa significa questo nei diversi settori? E, soprattutto, quali nuovi rapporti sono necessari fra le diverse politiche di settore?

Senza nessuna pretesa di dare risposte esaurienti, tentiamo di vedere in questa ottica integrata alcuni dei temi più rilevanti.

4.1. Attività produttive, innovazione e ricerca, politiche per i giovani

Da diversi anni assistiamo alla continua chiusura di vecchie attività produttive, e al riuso delle loro aree soprattutto per residenza, anche per effetto di una normativa che alcuni anni fa ha consentito ai privati di decentrare o chiudere fabbriche e di ottenere rendite fondiari, senza una strategia pubblica che cercasse di usare almeno in parte quelle aree - spesso strategiche - per servizi, o che si preoccupasse dell'effetto di blocchi di nuove abitazioni distribuite in modo relativamente casuale. Gli esempi potrebbero essere innumerevoli; valga per tutti la trasformazione dell'area su cui sorgevano le Officine Rizzoli, o, di recente, il forte gioco immobiliare della Ducati, un'altra azienda simbolo della Bologna produttiva.

Ora, forse, si tenta di seguire una via diversa con le più recenti aree dismesse; si cerca di aumentare la densità abitativa di zone troppo disperse, per usare meglio i servizi pubblici (sociali e di trasporto) e per realizzare nuove centralità anche in queste periferie.

Nel riuso delle vecchie aree industriali e artigianali non si dà però tutto lo spazio che sarebbe necessario alle produzioni innovative, o a servizi urbani strategici: l'elemento dominante sembra ancora quello della realizzazione di nuove case. Per chi?

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?

A queste domande vengono ancora date poche risposte. Fanno eccezione due proposte, quella del “tecnopolo” dell'innovazione e della ricerca programmato nel complesso della Manifattura Tabacchi e quella del distretto della creatività giovanile previsto al Parco Nord; ma forse non basta.

E' stato scritto che Bologna può cercare di “entrare nella serie A dei centri creativi del pianeta, tenendo ...conto di una dimensione ..che la colloca necessariamente nel novero delle città medie, ma essendo anche da sempre inserita in una prospettiva di confronto internazionale che oggi può e deve rappresentare il punto di riferimento più importante...”. Se è vero - e speriamo che lo sia - che alcuni indicatori (ad esempio la crescita dei brevetti) mostrano che la città ha ancora forti possibilità di sviluppare attività innovative, è altrettanto vero che non sfrutta ancora, se non in piccola parte, il grande potenziale costituito dalla sua Università e dai tanti centri di ricerca presenti.

Per consolidare e sviluppare ulteriormente i settori di innovazione produttiva occorre certo una maggiore apertura del mondo della ricerca, anche se è stato giustamente osservato che nel sistema globale già in atto non è detto che le industrie bolognesi non possano collegarsi con altri atenei del mondo, ad esempio col mitico MIT, così come è anche vero che la ricerca di settori innovativi non deve penalizzare lo sviluppo di attività già consolidate, in particolare nel settore della meccanica, a Bologna ancora forte.

Tutto questo richiede che l'attività del Tecnopolo sia colta come occasione per riflettere insieme sul futuro, per chiedersi quali saranno le tecnologie in uso fra 20 anni, per valutare l'evoluzione dei settori produttivi tradizionali e il peso (in termini di occupazione e di fatturato annuo) che avranno le aziende dedicate alla componentistica più sofisticata e all'ICT.

Ma anche la città deve fare la sua parte. Cosa offre oggi ai giovani ricercatori e neolaureati? **Esiste una politica per i giovani?**

Pensiamo ad esempio alla difficoltà di trovare casa. Qualche anno fa, la giunta Guazzaloca propose un interessante meccanismo per la realizzazione di alloggi per studenti fuori sede, offerti in acquisto alle famiglie con possibilità di rivenderli alla fine del periodo di studi, o di mantenerli se il giovane laureato fosse interessato a

rimanere a Bologna per specializzarsi o avendo trovato lavoro. A sua volta, la Fondazione Cassa di Risparmio propose di realizzare alloggi da assegnare a canone calmierato a giovani “eccellenti” impegnati in attività professionali o di ricerca. Queste iniziative, che non sono mai diventate operative, potrebbero essere determinanti per garantire alla città le nuove energie che servono per il futuro.

In particolare, a queste iniziative potrebbero essere prioritariamente destinate le aree produttive dismesse.

Anche le aziende sarebbero interessate ad offrire casa ai loro dipendenti neolaureati o immigrati, ma, come abbiamo potuto constatare in uno studio di alcuni anni fa, la normativa vigente non solo non promuove, ma anzi disincentiva eventuali iniziative in questo campo

Per lo sviluppo di nuove attività produttive sarebbe anche necessario – e lo abbiamo già accennato - che si riaprissero canali di finanziamento preferenziali per la città, come erano un tempo le sezioni locali del Mediocredito e dell’IMI e i maggiori istituti di credito, oggi assorbiti in grandi banche di valenza internazionale.

Infine, è evidente l’urgenza di migliorare la mobilità e l’accessibilità: se non si riuscirà a dare risposte efficaci, le nuove attività produttive eviteranno Bologna (come sta già avvenendo), considerandola troppo congestionata e poco accessibile.

4.2. Traffico, trasporto pubblico, qualità della vita

Da quanto esposto finora nascono spontanee alcune domande: Bologna è ormai sfiancata dalla 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? La congestione della mobilità bolognese da dove nasce?

Per rispondere a queste domande, o anche solo per formularle in modo più preciso, è necessario distinguere diversi livelli di mobilità.

- Innanzitutto, il rapporto fra la città e i grandi flussi di traffico, nazionali ed internazionali.

Per il movimento delle persone, la ferrovia ad alta velocità sta cambiando la geografia del nostro paese, e su Bologna si avranno effetti positivi e negativi ancora in parte da valutare. Rimarrà cerniera fra nord e sud, fra il Tirreno e l’asse adriatico, ma subirà maggiormente l’influenza di Milano e potrà proporsi una collaborazione bipolare con Firenze. L’aeroporto, circondato da altri scali che limitano il suo bacino d’utenza, potrà ottenere vantaggi dalla connessione - sempre più urgente - con la nuova rete ferroviaria.

Per il movimento delle merci, nonostante il miglioramento del traffico aereo e la possibilità di aumentare quello ferroviario, utilizzando i binari che saranno liberati dall’Alta velocità, non si può sperare in una forte riduzione del trasporto autostradale.

Nessun paese in Europa ha, come noi, il 90% di trasporto merci su strada; in Germania il 30% delle merci usa il treno, in Francia oltre 20% ed è anche forte la quota di trasporto fluviale. La geografia e la storia di questi paesi è però diversa dalla nostra, e non possiamo pensare a cambiamenti radicali in tempi brevi.

L'allargamento limitato della Tangenziale ha dato buoni risultati, dovrebbero risolversi a breve i problemi dei nodi di Casalecchio e di Rastignano, mentre il progetto del Passante Nord, che è stato proposto come soluzione di più ampio respiro, è sostanzialmente fermo. Ma, prescindendo dalle critiche sul tracciato, sul costo e sull'impatto ambientale, quali obiettivi si propone questo progetto? Quelli dichiarati sono essenzialmente due: allontanare il più possibile dalla città il traffico pesante di transito, consentendo un aumento dell'uso urbano della tangenziale, e servire da supporto per i nuovi insediamenti produttivi, in aree ecologicamente attrezzate, da insediare nella pianura; il corollario, non dichiarato, è la realizzazione di nuove urbanizzazioni, nuove città dello sport e annesse attività immobiliari, grandi cantieri che diano lavoro. Senza assumere atteggiamenti di pregiudizio ideologico, dobbiamo chiederci se questi obiettivi, che richiedono forti risorse, statali ma anche locali, siano coerenti con le prospettive di crescita nei settori produttivi più innovativi che abbiamo prima indicato.

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?

- Passiamo ora ai rapporti interni all'area metropolitana.

Abbiamo constatato che una delle cause della congestione del traffico è certamente la diffusione urbana: la popolazione si è distribuita lungo gli assi stradali della pianura e della montagna, e ogni giorno entrano quasi centomila city users ed escono molte migliaia di residenti, mentre l'infrastruttura necessaria per rispondere al problema, cioè il Sistema Ferroviario Metropolitano, langue, anche se si sono già spese notevoli risorse.

Come abbiamo visto nel Capitolo 2, il SFM non potrà davvero dare i suoi effetti finché non sarà completato l'interramento della linea ad alta velocità, e quindi saranno usabili per il trasporto metropolitano i binari così liberati, e la Stazione diventerà il punto di interscambio di tutte le linee usate dai pendolari. Si potrà allora impostare su basi nuove il trasporto pubblico, garantendo coincidenze, biglietto unico, facilità di passaggio da un mezzo all'altro.

Già ora, però si potrebbero fare molte cose e non si fanno: ad esempio, alcune stazioni del SFM funzionano, ma non sono collegate con la rete degli autobus (è il caso di

Rastignano); da molto tempo esiste un orario cadenzato sulla ferrovia Porrettana, ma non c'è nessuna integrazione con gli autobus extraurbani dell'Azienda Trasporti Comunali (ATC). A questo proposito già 15 anni fa si propose di eliminare le linee di autobus che percorrono la statale, usando i mezzi come navetta – in coincidenza con i treni – dalle stazioni ferroviarie ai centri interni (ad esempio, Vergato-Tolé, Porretta-Lizzano, ecc.), col doppio beneficio di ridurre il traffico sulla statale e di aumentare l'accessibilità dei centri minori. Era una soluzione quasi ovvia, adottata in tanti paesi europei, ma non se ne fece nulla, per inerzia aziendale e sindacale; oggi potrebbe essere ripresa ed applicata anche alla linea per Vignola e a quella per Budrio-Portomaggiore.

Il servizio Ferroviario Metropolitano e la rete capillare degli autobus non possono però risolvere tutti i problemi; occorre una forte rete intermedia, rappresentata in questo momento dai progetti del Civis e della Metrotranvia.

Abbiamo affermato all'inizio di questa ricerca, ed è ormai evidente a tutti, che negli ultimi anni la soluzione del problema è stata impedita dal continuo cambio di progetti, per l'eccesso di polemiche e l'incapacità delle forze in campo di cercare soluzioni condivise. Il declino di Bologna rispetto ad altre città europee di media dimensione è legato probabilmente soprattutto a questa mancanza di un dibattito costruttivo sui problemi strategici.

Un altro aspetto negativo – del resto comune a quasi tutte le città italiane – è che non si è mai applicato un criterio usato normalmente nelle aree urbane europee, e cioè l'uso del trasporto pubblico come strumento per ridisegnare la città, i suoi centri, le densità, le gerarchie. Bologna è cresciuta in tutte le direzioni (salvo che nella collina tutelata) con bassa densità, dando per scontato l'uso prevalente dell'automobile privata. Non sono proponibili perciò linee metropolitane come quelle di Milano o Roma, perché non raggiungerebbero il minimo di utenza necessario; ma anche mezzi più “leggeri” come il Civis e la Metrotranvia possono dare risultati solo se accompagnati da una politica di potenziamento degli insediamenti e dei poli di attrazione sul loro tracciato, e di radicale riordino della rete degli autobus, per eliminare sovrapposizioni e connetterla con le loro fermate. Non ha senso, ad esempio, discutere sul tracciato del Civis in certe strade del centro senza, contestualmente, prevedere la soppressione delle linee di autobus che intasano le stesse strade. Per inciso, non ha neppure senso immaginare – come è stato proposto in campagna elettorale – una grande rete metropolitana “automatica”, finanziata con l'apporto dei privati, se non si prevede anche una drastica limitazione del traffico privato, pedonalizzando di fatto quasi tutto il centro storico, unico modo per “costringere” gli utenti ad usare il nuovo trasporto pubblico.

Si deve anche impostare in modo più razionale la programmazione dei parcheggi e la riorganizzazione del traffico merci nelle zone centrali. Periodicamente si parla di realizzare centri di smistamento delle merci (transit point), per ridurre l'ingresso dei furgoni che oggi svolgono servizi porta a porta, intasando il centro storico e la prima periferia. Esistono progetti, accordi fra categorie, ma non si vedono ancora risultati. Ci

sono certamente interessi legittimi da tutelare, ma c'è anche un forte ritardo culturale di tanti operatori: nell'intera area metropolitana poche imprese si affidano a servizi logistici efficienti, e preferiscono ancora gestire le proprie esigenze di trasporto in modo tradizionale, e con la stessa logica i negozianti del centro non rinunciano alla pretesa di ricevere o spedire anche un solo oggetto senza sottostare a nessun coordinamento.

Un forte riordino e una maggiore coerenza delle reti di trasporto pubblico (anche con l'uso di autobus meno ingombranti ed elettrici), una razionalizzazione del trasporto merci e ulteriori interventi sul traffico privato sarebbero infine importanti per restituire qualità alle zone centrali, in primo luogo al centro storico.

4.3. Il centro storico: residenti e studenti, traffico e inquinamento, commercio e turismo

Che futuro si può proporre per il centro storico?

Oggi è utopico immaginare che il centro storico ridiventi una grande zona residenziale.

Gli abitanti residenti nel centro storico sono attualmente circa 53.000, e sono quasi una minoranza rispetto agli immigrati e agli studenti fuori sede.

E' necessario e possibile, però, consolidare la popolazione stabile del centro, ed integrare i nuovi residenti; per ottenere questo risultato è necessario garantire i servizi diffusi che stanno scomparendo, e, soprattutto, debbono essere rivitalizzate tutte le attività che fanno di questa zona il centro dell'area metropolitana, e cioè servizi rari, attività culturali, nuove attività produttive compatibili.

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.

Esaminiamo più specificamente i problemi.

Per quanto riguarda **il rapporto fra studenti e residenti**, possiamo dire che si tratta di un conflitto ormai 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'attrattività della nostra università è alimentata anche 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”?.

Come spesso accade, le soluzioni estreme non sono praticabili.

Non fare nulla aumenterebbe il degrado della città e il disagio dei residenti, e, paradossalmente, potrebbe anche ridurre il numero degli studenti, dato che anche altre città offrono buone università e attraggono i giovani (pensiamo alla vicina Ferrara) e, soprattutto, offrono minori costi della vita.

Ridurre drasticamente gli iscritti a Bologna (con una forte estensione di corsi a numero chiuso) metterebbe in crisi un'economia fiorente di affittacamere e piccoli negozianti, creando vuoti che non sarebbero riempiti certo da famiglie desiderose di rientrare nel centro; si accentuerebbe la situazione di marginalità ed estraneità del centro storico rispetto all'area urbana.

L'unica via da percorrere sembra quella di una graduale riduzione del numero degli studenti, programmata e legata ad obiettivi di qualità dei corsi, e, insieme, una crescita (anche questa graduale e programmata) di alloggi offerti agli studenti, usando tutte le diverse forme di intervento pubblico e privata già ricordate, e utilizzando a questo fine con priorità le aree e gli immobili che oggi sono vuoti o saranno dismessi (come alcune aree militari) per offrire abitazioni in vendita/affitto a prezzo calmierato.

Fra le altre iniziative necessarie per migliorare la qualità urbana, segnaliamo la necessità di decentrare alcune grandi attività terziarie (come si è già fatto con gli uffici comunali), anche per migliorare la sicurezza di zone che vivono solo in certe ore del giorno; si potrebbero anche organizzare accordi fra Comune e condomini privati per offrire spazi a prezzi accettabili ai piccoli negozi diffusi, che garantiscono servizi e sicurezza.

Come si può notare, le proposte che suggeriamo non sono traumatiche, e, soprattutto, non sono demagogiche, non prevedono un'immediata soluzione dei problemi, ma richiedono un lavoro paziente e costante nel tempo, con una serie di interventi anche modesti ma coerenti con l'obiettivo finale. Un famoso sindaco di una città del Brasile, Curitiba, usò per definire questo tipo di politica il termine suggestivo di "agopuntura": iniziative anche piccole, ma in grado di suscitare una reazione positiva dell'organismo urbano, avviando processi anche spontanei di riqualificazione.

Per quanto riguarda **il traffico e l'inquinamento** del centro storico gli interventi dovrebbero invece essere più forti, anche nel modo di comunicarli.

Fra i tanti suggerimenti possibili, segnaliamo in particolare:

- la valorizzazione dei portici, per cui Bologna è nota in tutto il mondo (è nel Guinness dei primati) e che stanno per essere inseriti nell'elenco dei "patrimoni dell'umanità";
- la realizzazione di nuove isole pedonali, collegate in rete soprattutto lungo i percorsi di maggiore interesse turistico;
- la promozione di parcheggi interrati, e, soprattutto, la necessità di concordare con la Soprintendenza un programma di uso degli spazi interni agli isolati del centro in cui si

possano realizzare parcheggi privati, con tempi (e quindi con costi) meno proibitivi di quelli affrontati nelle rare esperienze finora tentate;

- un accordo programmatico con l'ATC per la riorganizzazione delle linee: abbiamo già osservato che il transito del Civis per le vie del centro, qualunque sia il tracciato che alla fine verrà scelto, non può "aggiungersi" banalmente al passaggio di tutti i grandi autobus che oggi percorrono le stesse strade. Il sistema complessivo delle linee di autobus deve essere ripensato, usando nel centro storico, ovunque possibile, mezzi più piccoli e meno inquinanti.

Oggi le principali linee "diametrali" dell'ATC attraversano il centro storico come se fosse una qualunque parte della periferia urbana, con tutti i problemi di vibrazioni trasmesse agli edifici, inquinamento, congestione del traffico e, di conseguenza ritardi degli stessi mezzi pubblici. Come da tempo tanti segnalano (e come si fa anche in altre città), l'uso di "navette" fra il centro storico e i punti di interscambio delle linee maggiori consentirebbe un forte miglioramento della qualità della vita urbana. Peggiorerebbero, certo, i conti economici dell'ATC: molti autobus piccoli costano di più di un numero minore di autobus grandi, sia per l'acquisto che soprattutto per la gestione, ma nel tempo queste maggiori spese si possono ammortizzare, perché un servizio più efficiente può riconquistare un maggior numero di utenti. E questo vale, naturalmente, se nel frattempo si persegue l'aumento della rete pedonale, il mantenimento delle attività attrattive, in sintesi tutte le altre iniziative di valorizzazione del centro che abbiamo ricordato.

Notavamo prima che questo tipo di interventi richiedono una forte comunicazione: è necessario infatti coinvolgere – e innanzitutto convincere della loro utilità – i cittadini, sia i potenziali utenti del mezzo pubblico, sia i privati proprietari di case o gestori di attività.

Come dimostrano esempi concreti – ad esempio Via D'Azeglio, una delle prime strade commerciali pedonalizzate in Italia, più di quaranta anni fa – le attività commerciali possono trarre grandi vantaggi dalla pedonalizzazione. Naturalmente, ogni strada ha caratteristiche diverse, ogni tipo di negozio o attività artigianale ha diverse esigenze e, soprattutto, le "isole" pedonali non possono essere distribuite in modo casuale, ma debbono far parte di un programma complessivo di rivitalizzazione di una parte del tessuto antico. In questi programmi potrebbe anche entrare un'attenta classificazione delle strade, che consenta di individuare alcune vie del tessuto più antico non adatte al transito, da riservare ai soli residenti, per l'accesso e il parcheggio, riconoscendo che di fatto sono quasi strade "condominiali", e studiando convenzioni che garantiscano un corretto rapporto pubblico/privato.

Concludiamo questa riflessione sul centro storico ricordando un tema ancora poco affrontato, ma sempre più urgente, quello del **mantenimento del patrimonio edilizio**.

Non basta aver compiuto, trenta anni fa, una grande operazione di recupero divenuta esempio a livello europeo; oggi esiste un problema urgente di rigenerazione degli edifici, sotto il profilo del rischio sismico e del risparmio energetico. E' possibile

immaginare una collaborazione fra ente pubblico, istituti di credito e privati (cooperative, condomini di cittadini...) per diffuse operazioni di adeguamento di singoli edifici e di complessi? Non sarebbe utile approfittare a questo fine dei vari incentivi per l'edilizia previsti da norme statali e regionali, e cogliere anche l'occasione per promuovere anche gli interventi relativi ai parcheggi, ai negozi diffusi, alla pedonalizzazione?

4.4. Università, cultura, turismo

Abbiamo già accennato nei punti precedenti al rapporto fra studenti e città e alle relazioni fra ricerca universitaria e strutture produttive; c'è un altro aspetto della presenza universitaria a Bologna che deve essere "messo in rete", e riguarda **l'Università come produttrice di cultura**, organizzatrice di eventi, deposito di grandi archivi scientifici e artistici. Negli ultimi venti anni, a partire dalla celebrazione del nono centenario, l'Ateneo ha investito risorse per valorizzare i suoi musei e per dotarsi di spazi adeguati a questa funzione di comunicazione esterna, ed ha moltiplicato iniziative di "apertura" alla città ed ai suoi visitatori; basta ricordare il "Festival della storia", realizzato con un successo ben superiore a quello che i mezzi modesti messi a disposizione potevano far immaginare, i festival delle scienze, le celebrazioni di grandi personaggi come Aldrovandi e Marconi; l'Università ha contribuito a consolidare attività di eccellenza internazionale come la Cineteca, ha acquisito l'Archivio Zeri; tutte queste iniziative hanno anche comportato il recupero di tanti spazi urbani, a partire dal magistrale recupero di S. Lucia e del complesso di S. Giovanni in Monte.

Tante città europee hanno attuato la stessa politica, ed hanno valorizzato il loro patrimonio storico e culturale, di dimensioni ben più modeste rispetto al nostro, costruendovi intorno una nuova immagine della città.

Nel nostro caso, salvo che nell'occasione dell'anno in cui Bologna era "capitale europea della cultura", è sembrato quasi che la città per prima volesse ignorare questa sua potenzialità, sopportando l'università, i suoi insediamenti e le sue iniziative come qualcosa di estraneo e spesso fastidioso. Alberghi, ristoratori, commercianti hanno tratto qualche utile, ma non hanno sostanzialmente cercato di proporre strategie per attrarre e "fidelizzare" nuovi turisti.

Altri enti hanno nel frattempo avviato importanti iniziative (ricordiamo in particolare il "Museo di città" avviato dalla Fondazione della Cassa di Risparmio), mentre il Comune è riuscito, superando una serie di difficoltà, a consolidare l'offerta di nuovi spazi come la Sala Borsa.

Ci sono quindi tesori da valorizzare, spazi, iniziative; ma manca qualcosa. Tempo fa Ezio Raimondi affermò che probabilmente i bolognesi **non gradivano lo sviluppo del turismo**, e forse è proprio questa la risposta di fondo, soprattutto se pensiamo al passato, ad una città che non sentiva la necessità di crescita del turismo, avendo altri settori economici che le garantivano il benessere. Se sommiamo questa inerzia di fondo alla crescente frammentazione di gruppi ed iniziative, ed alla scarsa propensione

al rischio che, come abbiamo già notato, è il segno più forte dell'invecchiamento di questa città, comprendiamo come sia possibile che tante energie non riescano a mettersi in rete. Non a caso, la presenza dell'università nei poli romagnoli ha fatto fiorire negli ultimi anni una serie di attività culturali molto più vivaci, in proporzione, di quelle bolognesi, per la maggiore facilità delle città minori di far convergere iniziative su obiettivi comuni.

Ma quale turismo?

A Bologna non interessa certamente il turismo “usa e getta” tipico di altre città, come Firenze o Venezia; ma, come ha scritto di recente un acuto osservatore della realtà bolognese (Cesare Sughi, sul “Resto del Carlino”) Bologna non è neppure una città adatta a grandi eventi effimeri. Non lo è, notiamo, per il carattere della sua gente, per le caratteristiche del suo centro, un insieme di tessuti storici ben conservati e non di grandi oggetti isolati come Firenze o Roma.

Dice Sughi “:... Quello che serve e che abbiamo disimparato è solo un pacchetto di avvenimenti culturali e artistici stabili, di appuntamento annuali, che creino abitudine nel pubblico e non storpino la vocazione del posto. Nel quale arte e cultura da sempre , come un “destino “ che è al tempo stesso una “destinazione” storica, si attuano in tempi lunghi e pazienti, nella valorizzazione e nell'aggiornamento del patrimonio, nell'ascolto delle creatività giovanili, nel lento deposito di basi solide su cui costruire ciò che è nuovo... . Vorrei... un festival della prosa fatto di prime rappresentazioni, e lo stesso per la musica e per l'opera. Vorrei, Mambo e Cineteca a parte, due mostre l'anno di cui i primi sostenitori fossero ristoratori e baristi. Vorrei che il teatro e la musica sperimentale non bordeggiassero ai margini della città. Vorrei che Bologna richiamasse gente, ma davvero, immancabilmente, cinque, sei, sette volte all'anno. Secondo un piano, un obiettivo.... Da noi si continua guardare a Parigi e a Barcellona, dimenticando che hanno lavorato su scadenze lontane, decennali; il ritorno del turista anziché la toccata e fuga, le date da ricordare e attendere tutto l'anno. Prima la cultura, e poi l'ordine e la sicurezza seguiranno.... . I graffiti? E' come chi, una volta dipinte le pareti della cucina, pensasse di avere fatto tutto, dimenticando che servono anche i mobili, i servizi, le finestre per vedere fuori. La febbre degli eventi non guarisce.”

Probabilmente **una prospettiva analoga riguarda anche la Fiera.**

Finora ha mantenuto una posizione forte (seconda in Italia dopo Milano, quinta in Europa), con manifestazioni di eccellenza a livello internazionale, in particolare Cosmoprof, Motorshow, SAIE; ma, come mostrano segnali sempre più frequenti, è evidente che nella competizione in atto con Milano non può competere ad armi pari, per la dimensione economica e il bacino di utenza della metropoli lombarda, ulteriormente potenziata dall'Expo in preparazione.

Inoltre, ha problemi logistici. La sua accessibilità è nettamente migliorata con il nuovo casello autostradale dedicato e il nuovo parcheggio, ma resta urgente il collegamento rapido con la stazione ferroviaria e l'aeroporto; i suoi spazi espositivi

sono oggetto di continui investimenti e miglioramenti, ma non possono ulteriormente crescere, essendo ormai circondati dall'espansione urbana.

Proprio questo limite può suggerire un nuovo impegno per il futuro.

Il principale patrimonio della nostra Fiera è certamente costituito dalla rete di relazioni con gli espositori, costruita in tanti anni, ma si fonda anche sull'immagine consolidata delle sue manifestazioni, che continuano ad attrarre visitatori di ogni tipo, e non solo gli specialisti del settore; questi, infatti, in un'epoca di comunicazioni a distanza potrebbero conoscere le ultime novità di ogni campo produttivo anche senza incontrarsi ogni anno a Bologna.

Per mantenere questo patrimonio sembra importante una forte integrazione fra la Fiera e la città, così come si è cominciato a fare - lo abbiamo già ricordato - per l'ultima edizione di Arte Fiera. Certo, il pubblico di questa manifestazione è di tipo particolare, ma anche altre iniziative potrebbero coinvolgere la città ed i suoi operatori economici, a partire dagli albergatori e ristoratori, che sembrano avere nei confronti della Fiera lo stesso atteggiamento che hanno per l'Università: un'ospite da sfruttare, lamentandosi eventualmente dei disagi che può portare, senza preoccuparsi di offrire il sostegno necessario per mantenere alta la sua capacità d'attrazione. E' incomprensibile, ad esempio, che all'ingresso delle manifestazioni fieristiche più frequentate non si trovino autobus ed operatori commerciali che offrono a prezzi calmierati escursioni turistiche nel centro città, colazioni di lavoro, visite a musei e mostre, biglietti per concerti di musica classica e moderna, come avviene in tante altre città europee.

4.5. Città metropolitana, equilibrio fra città compatta e città diffusa

Nei punti precedenti abbiamo sintetizzato proposte e interrogativi riguardanti settori qualificanti della vita cittadina.

E' restato sullo sfondo - anche se più volte è emerso indirettamente - il tema dell'identità e dell'organizzazione di una città che non è più definita dai suoi confini comunali, ma, come si diceva, **è una grande area urbana, in cui convivono l'antica città compatta e la nuova città diffusa.**

Come regolare le relazioni fra queste due entità?

Una risposta può essere, naturalmente, di tipo istituzionale: la realizzazione della Città metropolitana, con l'abolizione della Provincia e la trasformazione dei comuni in municipalità minori. Il problema è in discussione da tempo, la legislazione relativa è in evoluzione, e non sembra questa la sede per approfondimenti e proposte.

Ci interessa però esaminare alcuni aspetti del problema, quelli che riguardano direttamente la vita dei cittadini. E' stato osservato, non tanto paradossalmente, che oggi è nella provincia che troviamo i veri bolognesi, almeno per quanto riguarda le coppie giovani quasi obbligate dai costi minori, e i tanti proprietari di casa che si sono allontanati dal centro per avere una migliore qualità della vita e lucrare sugli affitti degli alloggi che abitavano in passato.

Questo fenomeno è comune a tante città nel mondo: geografi e sociologi urbani hanno da tempo codificato la sequenza concentrazione, diffusione, riconcentrazione, diffusione concentrata; Bologna è probabilmente alla fine della fase di diffusione e dovrebbe ora passare alla riconcentrazione, ma il passaggio a questa nuova fase coincide nel nostro caso con un forte invecchiamento della popolazione e delle attività, e, per di più, con un periodo di crisi economica generale.

Sembrerebbe quasi che si stia passando direttamente alla quarta fase, di diffusione concentrata, potenziando i centri minori della grande area urbana, mentre il vecchio centro non riesce a riconcentrare abitanti e servizi di qualità.

Negli ultimi anni, infatti, i centri minori hanno fortemente migliorato la qualità offerta agli abitanti., valorizzando le aree pubbliche ed i servizi, moltiplicando iniziative di ogni tipo: Casalecchio e San Lazzaro sono da tempo “città” come Bologna, ma anche altri centri della prima e seconda cintura hanno ormai caratteristiche simili. Resta, proprio per effetto della diffusione a bassa densità e relativamente poco programmata, l’incubo del pendolarismo sempre più faticoso. Nel frattempo molti comuni hanno anche assorbito grandi quantità di immigrati: se a Bologna i residenti stranieri sono quasi il 10% della popolazione (e naturalmente i non registrati saranno almeno altrettanti) sono ben più numerosi in centri anche lontani, lungo le principali strade in uscita, come Galliera e Crevalcore, Bazzano, S.Agata, Loiano e Monghidoro, Marzabotto, Vergato e Grizzana Morandi. La Caritas stima che il numero reale sia in molti casi il doppio, e quindi salga intorno al 20% della popolazione.

La città è quindi grande, diffusa e ormai multietnica; questa è la sua attuale identità, e queste caratteristiche si accentueranno nel futuro. In alcune classi elementari della provincia i figli di immigrati sono ormai in maggioranza. Bologna, da sempre considerata città tollerante ed accogliente, scopre che è ben diverso ospitare studenti, anche stranieri, che prima o poi se ne andranno, o rimarranno per svolgere attività qualificate, o essere invasa da un’ondata migratoria che, a differenza di quella degli anni ’50 e ’60, è composta da gruppi etnici che vogliono quasi sempre mantenere i loro usi e la loro cultura.

La risposta di fondo a molti dei problemi posti da questa situazione sta già nel titolo della nostra ricerca: **la convivenza** fra città compatta e città diffusa.

Per costruire questa convivenza come un fatto positivo (e non subirla, come una condizione inevitabile), sono necessarie alcune azioni.

Innanzitutto, è necessario potenziare strutture e strumenti che garantiscano l’unitarietà, **il funzionamento a rete del sistema urbano**: una politica “metropolitana” non solo per i trasporti pubblici, ma anche per i servizi di scala superiore, l’ambiente, l’energia, i rifiuti, e per tutte le altre questioni che non si possono affrontare nel singolo comune. Si potrebbe obiettare che questo coordinamento metropolitano è già in atto da tempo; ma occorre renderlo più efficace. Ad esempio, fra i servizi da coordinare deve esserci anche la pianificazione urbanistica, perché la diffusione poco controllata di casette e fabbrichette sparse sul territorio riguarda tutti e non solo il singolo comune che le

ospita, così come la realizzazione di nuove “città dello sport”, col solito contorno di centinaia di villette che garantiscono il successo immobiliare dell’iniziativa.

È poi altrettanto necessario **valorizzare la specificità di ogni luogo e di ogni “comunità”** se si può usare ancora questo termine, o – almeno – offrire ai cittadini dei diversi luoghi la possibilità di costruire una propria identità di gruppo, un radicamento in uno spazio.

Siamo ben consapevoli che questo può sembrare utopico, nel momento in cui tutto il sistema sociale, culturale e delle comunicazioni sembra distruggere qualunque aggregazione stabile di individui, a partire dalla famiglia. Sappiamo bene che non basta offrire spazi e strutture per fare rinascere usi e valori che un tempo erano legati a quegli spazi. Già trent’anni fa, in una situazione molto meno dispersiva ci fu un esperimento significativo: nelle nuove città inglesi erano stati allestiti spazi ben attrezzati per la vita comunitaria dei cittadini, e proprio quelli erano gli unici spazi in cui la gente non si incontrava. Ha scritto qualche tempo fa uno dei più brillanti progettisti di piazze europee che questi spazi sono quasi sempre un fallimento, perché sono progettati per cittadini che non hanno più interesse a frequentarle, e finiscono per riempirsi di immigrati ed emarginati che non hanno altri posti in cui andare, e quindi finiscono per allontanare ancora di più gli altri cittadini.

Forse le nuove piazze urbane sono le gallerie centrali degli ipermercati e degli outlet, essendo ormai quella dello shopping e del consumo l’unica attività collettiva praticata, e sostenuta concordemente dal pubblico e dal privato. Un tempo i luoghi simbolo di un centro erano la chiesa, il municipio, l’osteria, e in certi paesi la sezione di partito. Può far sorridere rivedere vecchi film tratti dalle storie di Guareschi, ma non si può provare nostalgia per qualcosa che in realtà non è mai esistito in quella forma idillica, e che comunque non potrebbe più esistere.

C’è, infine, **una terza condizione**, probabilmente la più importante, per realizzare nell’area bolognese la convivenza fra città compatta e città diffusa. Qualificare e dare identità ad ogni centro della nuova città metropolitana è l’opposto di una “spalmatura”, significa valorizzare differenze e però metterle in rete, superando l’attuale frammentazione e sovrapposizione casuale di iniziative. Fare un gioco di squadra collegando fortemente tutta la rete: ad esempio, a Porretta si tiene da tanto tempo un festival del jazz; non sarebbe possibile propagandarlo con iniziative complementari a Bologna?

Ma tutto questo può avere successo se si dà il giusto peso alla **rivitalizzazione del centro urbano**. Abbiamo dedicato la maggior parte di queste pagine ai problemi, alle soluzioni, agli interrogativi che riguardano Bologna come centro della sua area metropolitana, e riteniamo che sia necessario, perché è proprio questo centro, che dovrebbe essere il motore di tutto, che rischia di perdere colpi, di “mettersi in pensione”, per riprendere una metafora che abbiamo già usato, mentre deve invece attingere nuova forza dalla nuova dimensione della città..

BIBLIOGRAFIA E SITOGRAFIA

- Piano Strutturale Comunale (PSC) di Bologna: Data Base del Quadro Conoscitivo (QC)
- Università di Bologna, “*Dati&Fatti 2008*”
- R. Orsi, M. Barbagli e A. Colombo, “*Indagine socio-economica sugli studenti dell'Alma Mater*”, Bologna, 2008
- Bologna. Città che cambia. L’urbanistica partecipata per scegliere il futuro, 2005

<http://www.comune.bologna.it/>

<http://www.istat.it/>

<http://www.regione.emilia-romagna.it/statistica/>

<http://www.provincia.bologna.it/statistica/Engine/RAServePG.php/P/250011010303>

<http://www.unioncamere.it/>

<http://www.rer.camcom.it/>

<http://www.unibo.it/Portale/default.htm>

<http://www.stat.unibo.it/ScienzeStatistiche/default.htm>

<http://www.almalaurea.it/>

<http://www.comune.bologna.it/iperbole/piancont/index.html>

<http://www.bibliotecasalaborsa.it/content/locale/locale.html>

<http://www.comune.bologna.it/cultura/luoghi.php>

<http://www.emiliaromagnaturismo.it/>

<http://www.comune.bologna.it/girabologna/benvenuti.html>

<http://www.scopribologna.it/bologna/contenuti/scopribologna/>

<http://www.ospitedibologna.it/>

<http://iat.comune.bologna.it/IAT/IAT.nsf/#>

<http://www.bolognaintour.it/>

www.comune.bologna.it/psc/

<http://www.bolognafiere.it/>

<http://trenitalia.it/>

<http://www.bo.interporto.it/default.php>

<http://www.ausl.bologna.it/>

<http://www.bologna-airport.it/>

<http://www.promobologna.it/>

<http://www.miur.it/>