

UNA REGIONE ATTRAENTE

DALLE DIECI COLONNE ALLE
QUATTRO CITTÀ EFFETTIVE

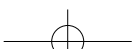
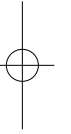
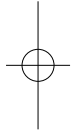
GIUGNO 2009

PATRIZIA GABELLINI

ANDREA DI GIOVANNI, CATERINA GFELLER
RAPPRESENTAZIONI

MARCO MAREGGI
RICERCHE E TEMI

CRISTIAN CARENINI, FEDERICA LEGNANI, MARINA LA PALOMBARA, LORENZO PALLOTTA
COLLABORAZIONI



04

pag 2-3

**Un piano strategico territorializzato
Vedere le Città effettive**

1 pag 8

Città polarizzate di frontiera

Piacenza, polo energetico
Piacenza, reti antiche e postmoderne
Piacenza, calendari annuali
Piacenza, porta sul Po
Un'infrastruttura ferroviaria interregionale
Ferrara, città d'arte e cultura
Ferrara, un'economia per le terre-acque
Un'infrastruttura ambientale nel Delta

2 pag 20

Città - territorio emiliana

Il core industriale
Dentro l'economia mondo: un'economia che esporta
Abitanti che crescono
Reggio Emilia, imprenditori dal mondo
Un nuovo welfare
Prospettiva ferroviaria
Ferrovie per le merci

3 pag 32

Città multipolare romagnola

Turismi
Stagioni: abitare la costa
Ravenna, hub portuale
Forlì-Cesena, un agroalimentare postmoderno
Intercettare le reti lunghe
Sostenere le relazioni metropolitane
Progettare la trasversalità

4 pag 42

Bologna, Città - regione

Per Bologna si passa
A Bologna si commercia
Con Bologna si fa logistica nazionale
Con Bologna si fa sistema fieristico europeo
Con Bologna si fa eccellenza in sanità e benessere

pag 54

Un immagine d'assieme

pag 56

Riferimenti. Bibliografia e siti web

UN PIANO STRATEGICO TERRITORIALIZZATO

Il progetto di legge d'iniziativa della Giunta regionale del 6 agosto 2007, *Governo e riqualificazione solidale del territorio*, prevede modifiche alla legge 20/2000 anche per quel che riguarda il Piano territoriale regionale, attribuendogli *univoca natura di piano strategico, di indirizzi e direttive, circa l'assetto del territorio regionale, perdendo la possibilità di disporre prescrizioni territoriali* e conseguentemente abrogando il comma 4 dell'art 23 della legge medesima che recita: "Il Ptr può contenere prescrizioni, espresse attraverso una rappresentazione grafica atta a individuare puntualmente gli ambiti interessati, che prevalgono sulle diverse previsioni contenute negli strumenti provinciali e comunali di pianificazione territoriale e urbanistica vigenti e adottati".

Rilevanti sono anche le modifiche proposte per l'art. 13 della legge 20/2000, che prevedono per il Ptr la possibilità di individuare, per "i comuni che presentino una contiguità insediativa ovvero una stretta connessione funzionale nei sistemi urbani", *ambiti che richiedono scelte strategiche pienamente condivise e lo sviluppo di politiche e programmi attuativi comuni, valorizzando ed estendendo il campo degli Accordi territoriali*.

Il riferimento al progetto di legge ha lo scopo di richiamare lo stato di avanzamento della riflessione attorno a funzioni e ruolo di un importante strumento di governo, la quale delinea un interessante profilo del Piano territoriale. Dimensione strategica, riconoscimento di contiguità insediative e connessioni funzionali che prescindono dai confini comunali, Accordi territoriali, ossia forme pattizie atte a promuovere e condividere progetti e politiche, sono i tre caratteri salienti del nuovo piano territoriale che ne innovano sostanzialmente la concezione tradizionale.

Il Ptr si configura dunque come un frame propulsivo che conferisce senso alle scelte (in ciò esprimendo il suo ruolo di piano strategico) e che si qualifica come piano territoriale anche per il riconoscimento della dimensione fisica dei processi. Questo suo carattere può precisarsi ulteriormente se posto in relazione con i due piani regionali che più direttamente incidono sull'organizzazione dello spazio fisico: il Piano regionale integrato dei trasporti e il Piano territoriale paesistico regionale. Il Ptr, per quel che attiene alle infrastrutture della mobilità, ad ambienti e paesaggi, stabilisce un rac-

cordo con il Prit e con il Piano paesistico indirizzando le scelte che hanno ricadute territoriali strategiche rispetto ai fini da esso perseguiti. In particolare, il necessario recupero di attenzione per caratteri geografici e retaggi storici che mantengono, stanno acquisendo o possono acquisire vitalità, ruolo e valore, conferisce al Ptr, sui temi del paesaggio, la responsabilità di delineare la cornice di senso entro la quale possano riconoscersi politiche di tutela e progetti di paesaggio sensibili ai differenti contesti territoriali.

Tra le numerose figure di sintesi degli indicatori utilizzati per descrivere e interpretare le trasformazioni funzionali, economiche e sociali avvenute nella regione, tre in particolare svolgono un ruolo costruttivo, nel senso che gettano le premesse per una nuova immagine dell'Emilia Romagna. Esse sono: "Articolazione dei sistemi territoriali", "Tipologie delle aree urbane funzionali" e "Le aree vaste dell'Emilia-Romagna individuate sulla base del capitale territoriale dei comuni"¹. Accanto a queste, le elaborazioni per l'area padano-alpina-adriatica emerse dal tavolo Adria-Po della Regione Veneto ("Sistema delle polarità urbane", "Schema delle reti infrastrutturali" e "La rete ecologica") rendono evidente il ruolo di cerniera europea dell'Emilia-Romagna, con il Po a nord e l'Appennino a sud, e delle sue singole parti.

Assieme alle figure richiamate sono fondamentali i concetti racchiusi nelle espressioni "città effettiva" e "capitale territoriale".

Nei documenti preparatori, con *città effettiva* si è intesa la "città vissuta quotidianamente dalla popolazione locale, a prescindere dai confini amministrativi, in genere molto più frammentati". Le diverse parti della regione, urbane e rurali, di pianura, collina e montagna, sono inserite entro circuiti, filiere -reti in senso lato- di estensione, peso e intensità variabili. Queste reti vengono colte dall'indagine economica e rese palesi dalla composizione e dai comportamenti degli abitanti -mix di nativi e immigrati, stanziali e temporanei- che marciano differenze territoriali e tracciano flussi di relazioni. Utilizzando l'espressione *città effettiva* per restituire l'immagine in fieri dell'Emilia Romagna ci si riferisce, dunque, a territori che presentano evidenti gradi di integrazione per le pratiche d'uso e le attività delle popolazioni, in parte manifesti anche nella continuità degli insediamenti. L'affermazione in tutta la regione di modi di vita urbani induce a considerare, entro le città effettive, sia gli spazi urbanizzati sia quelli rurali con essi relati.

Capitale territoriale è concetto ripreso dall'Ocse per includere una gamma ampia e composita di fattori che rappresentano le potenzialità dei diversi territori e, nel loro insieme, li distinguono: "la localizzazione geografica, il clima, la dimensione, i fattori di produzione, le tradizioni, le risorse naturali, la qualità della vita o le economie di agglomerazione determinate dai sistemi urbani, ma (...) anche gli incubatori d'impresa, i distretti industriali o altri network che possono ridurre i costi di transazione. (...) Altri fattori possono consistere nei codici, negli usi e nelle regole informali che fanno sì che gli attori economici possano lavorare insieme in condizioni di certezza, o nella solidarietà, la mutua assistenza e l'integrazione di idee che spesso si sviluppano in cluster di piccole e medie imprese che operano nello stesso settore (capitale sociale). Infine (...) vi è un fattore intangibile chiamato "ambiente" e che è il risultato della combinazione di istituzioni, pratiche, produttori, ricercatori e policy makers che rendono possibile una determinata creatività e capacità di innovazione". Insomma, "capitale territoriale è una nozione multi-dimensionale che 'comprende' al suo interno sia i diversi elementi sottostanti lo sviluppo di un territorio sia i differenti meccanismi che consentono loro di interagire."² Per questo lo si può articolare in capitale sociale; capitale cognitivo ("saperi taciti specializzati ... localizzati in quell'area" + "dotazione di competenze eccellenti"); capitale insediativo ed infrastrutturale; capitale ecosistemico. In quanto sintetico e comprensivo, ma nel contempo opportunamente vago, capitale territoriale è concetto che riesce efficacemente a richiamare quel complesso di caratteristiche, sempre unico, che distingue un territorio da un altro per ciò che attiene risorse, limiti e potenzialità.

Con riferimento al profilo di un Ptr che ha abbandonato la prescrizione e si esprime per indirizzi ancorandosi esplicitamente (ma non topograficamente) allo spazio fisico, si è cercata una forma visiva idonea e consonante con l'interpretazione della regione emersa dalle diverse operazioni che hanno accompagnato la costruzione del Piano: dal Quadro conoscitivo alle Intese passando per gli Incontri territoriali. Il discorso visivo che ne risulta si propone di "far vedere" le *Città effettive* della regione con riferimento al *Capitale territoriale* che le connota nell'insieme e nelle parti costituenti, riferendosi alle sintesi interpretative e alle descrizioni delle *Dieci colonne* restituite da specifiche survey, documenti di piano, testimonianze degli attori locali. Confidando sulla capacità propria dell'immagine vi-

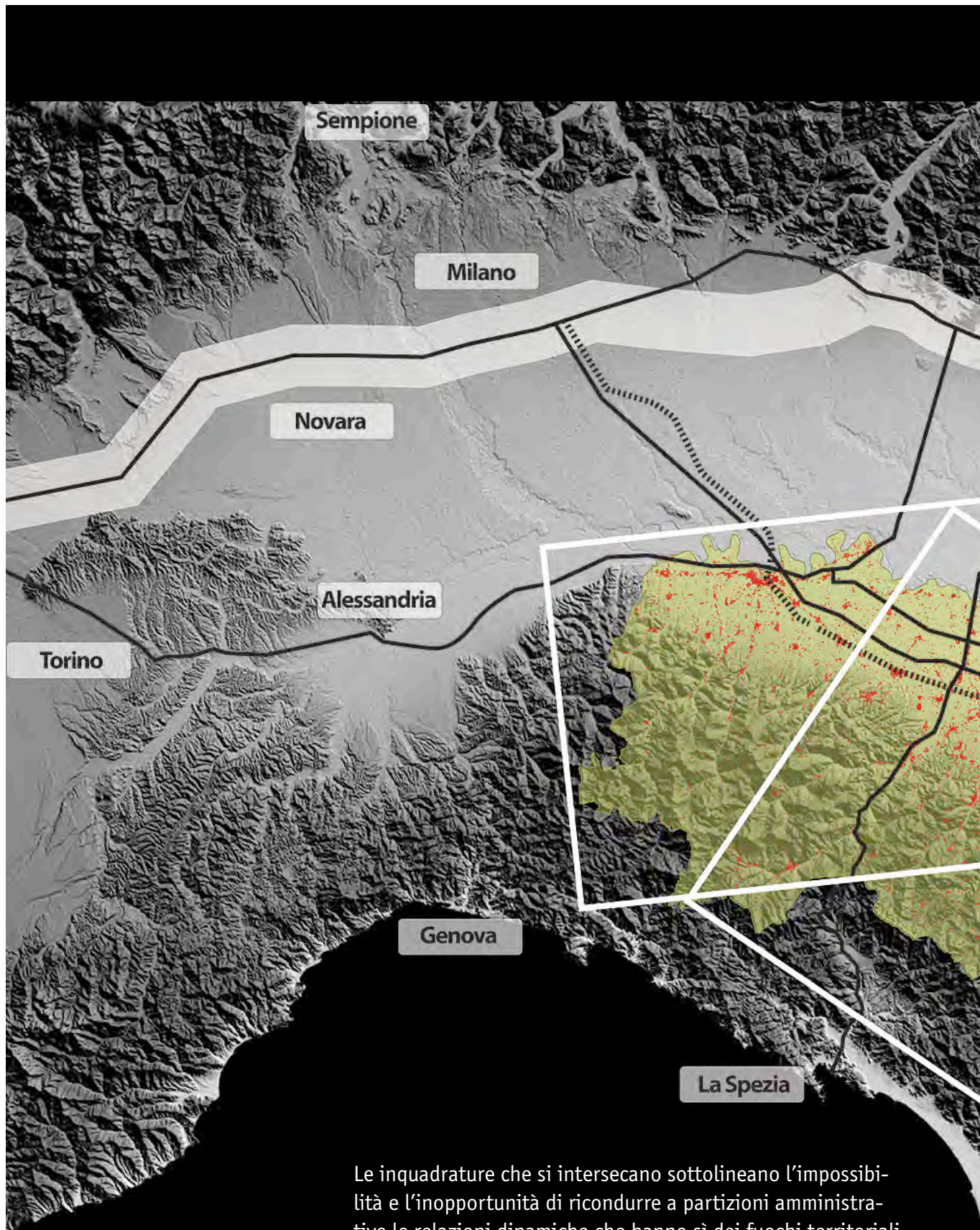
siva di mobilitare attori e risorse, e sulla capacità esplicativa di sintetici commenti concepiti come "testimoni", il discorso visivo del Ptr si organizza attorno a due serie di rappresentazioni argomentative che indirizzano le strategie regionali in una prospettiva di medio-lungo periodo. Una prima serie ha lo scopo di portare in evidenza le relazioni multiscalari e multilivello che legano tra loro parti della regione, in maniera trasversale rispetto alle province e oltrepassando confini regionali e nazionali. Essa dà un "volto" e un nome ai quattro nuovi sistemi urbani che si sono costituiti e, tramite la "copertina" che li mostra assieme, restituisce la nuova immagine dell'Emilia Romagna entro la regione padano-alpina-adriatica. Una seconda serie di rappresentazioni seleziona i tratti distintivi dei quattro territori regionali, portando in evidenza le "attraenti" differenze regionali che meritano attenzione e motivano politiche e progetti, a base territoriale ma strategici per il sistema nel suo insieme.

¹ Rispettivamente elaborate da Ervet, Espon e Guido Caselli.

² Ervet, *Verso il nuovo Piano territoriale regionale. Primo contributo per la discussione*, 14 giugno 2008.

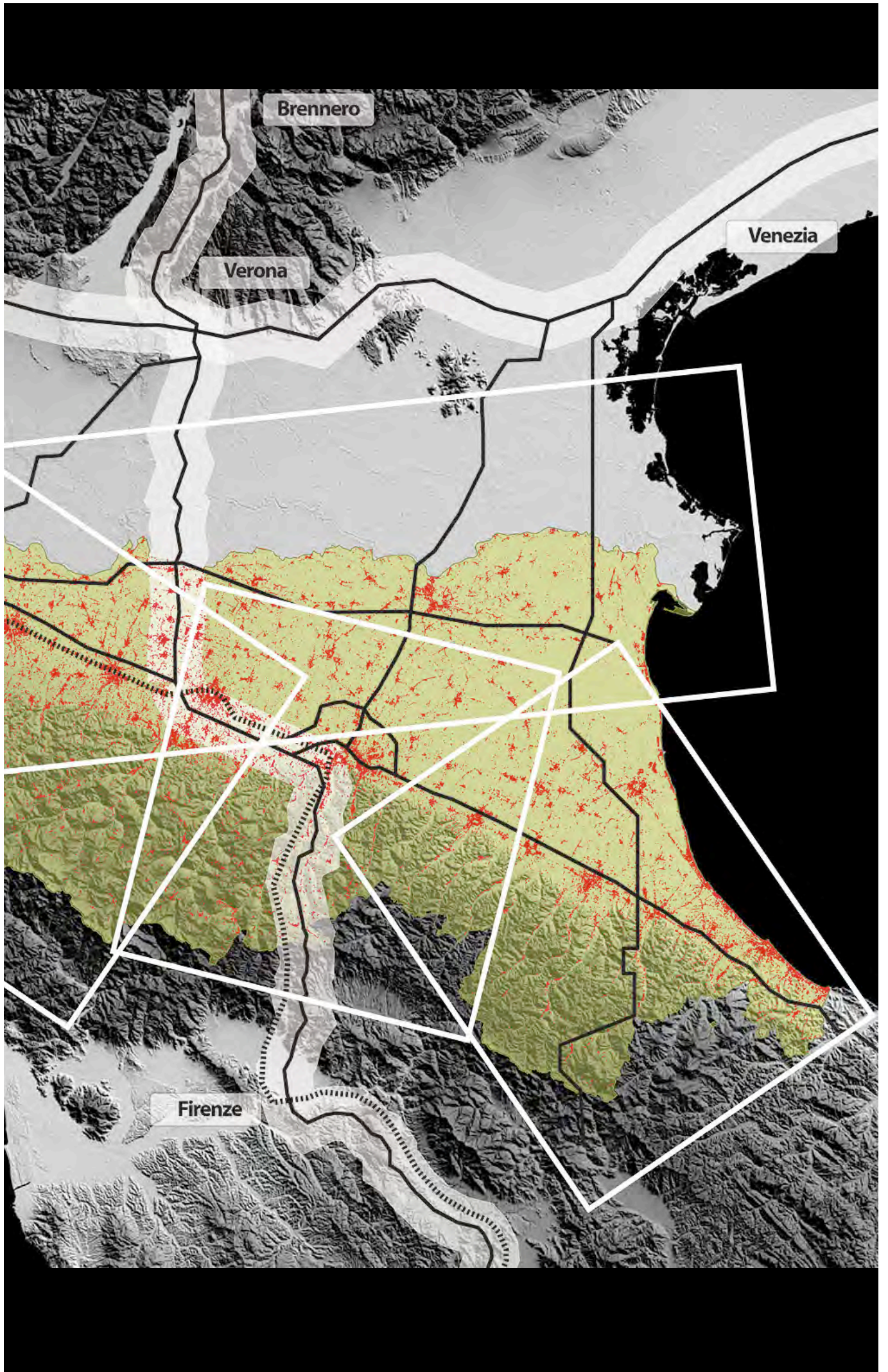
VEDERE LE CITTÀ EFFETTIVE

Già gli studi preparatori del primo Ptr, alla fine degli anni '70, riconobbero una particolare configurazione degli insediamenti e altrettante economie e società, oggi diremmo il "capitale territoriale", in quattro grandi aree regionali, interessate per questo da differenti progetti territoriali: Appennino, Adriatico, Cispadana, Via Emilia. Trent'anni contraddistinti da profonde trasformazioni, cui hanno contribuito le politiche centrali e locali, ci consegnano una regione dove, da un lato si è accentuata l'articolazione di insediamenti, economie e società, dall'altra si sono consolidate relazioni che originano differenti configurazioni, sostanzialmente trasversali rispetto alle precedenti.



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

Il carattere trasversale della Regione, tra i mari Adriatico e Tirreno e tra la regione prealpina e quella appenninica, si legge nelle peculiarità geografiche, nelle reti infrastrutturali e nell'orditura degli insediamenti. Le Città di frontiera aprono alle relazioni con il nord, la Città-territorio emiliana apre ai mari Tirreno e Ligure, la Città romagnola è una cerniera tra il medio e l'alto Adriatico, Bologna raccorda l'intera penisola al resto d'Europa.



Brennero

Verona

Venezia

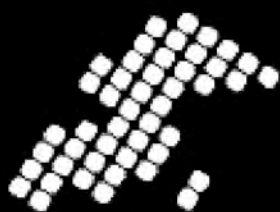
Firenze

Se si considerano Serbatoi e corridoi ambientali, Paesaggi produttivi/agricoli/ culturali, Infrastrutture strategiche, Punti focali e Reti, le quattro Città effettive emergono nelle loro caratteristiche differenze di oggi e mostrano le loro potenzialità di sviluppo future. Le voci di legenda si propongono, dunque, come indirizzi strategici per politiche e interventi, diversamente declinati nei quattro sistemi territoriali.



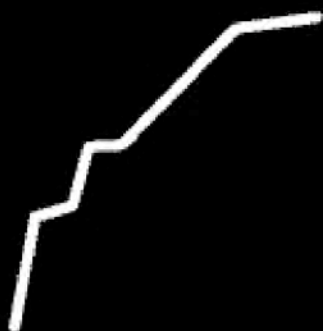
Serbatoi e corridoi ambientali.

Nelle Città effettive spazi naturali più o meno ampi e integri si insinuano fra porzioni più o meno urbanizzate costruendo un sistema che si carica di valore strutturante e strategico.



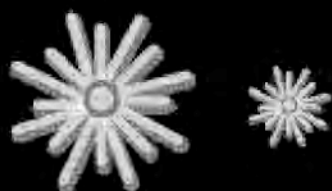
Paesaggi produttivi/agricoli/culturali

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



Infrastrutture strategiche

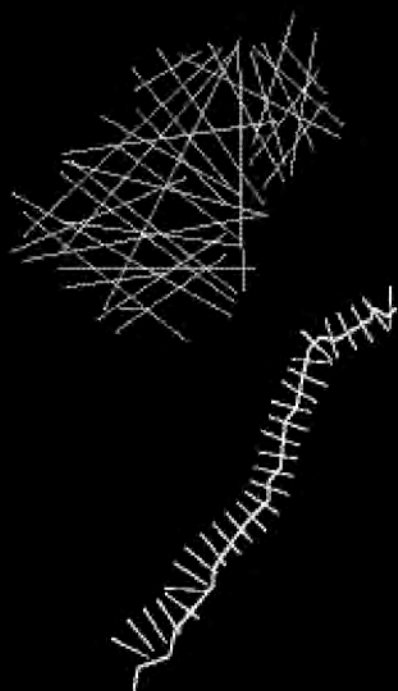
All'interno dell'armatura infrastrutturale alcune componenti, di diverso tipo e livello, sono rilevanti per lo sviluppo regionale: collegamenti internazionali e nazionali, interregionali e regionali, ma anche di carattere locale e specializzato in relazione al profilo della singola Città.



Punti focali

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

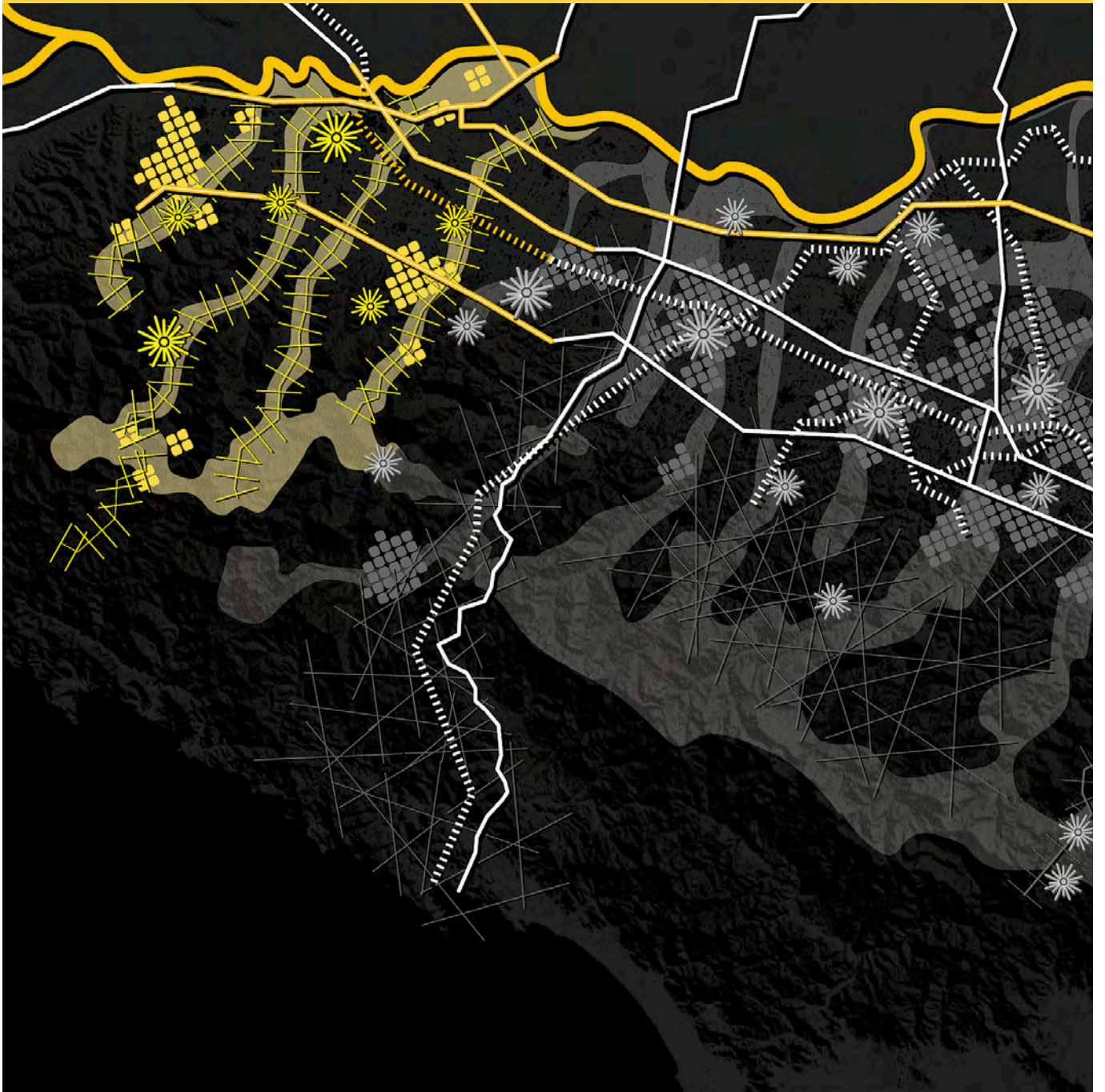
v



Reti

Le Città effettive sono contraddistinte da flussi di persone, merci e informazioni, network spaziali e funzionali fra centri, insediamenti, valli e capoluoghi, a maglie strette e larghe, proiettati su distanze diverse.

Città polarizzate di frontiera





Città polarizzate di frontiera

Piacenza e Ferrara, città emiliane affacciate sul Po, condividono un'analoga condizione di frontiera che conferisce loro carattere di gate: rispetto al nord-ovest la prima, rispetto al nord-est la seconda. Gate è la metafora scelta per sottolineare la specificità del territorio piacentino nell'Emilia Romagna. Gate significa porta e cancello, ma anche "passo", ed è forse più interessante questa traduzione perché intercetta la storia lunga della città capoluogo e aiuta a cogliere diverse dimensioni territoriali. Se ci si chiede verso dove apre, quali reti intercetta, quali popolazioni interessa, ci si accorge che il territorio piacentino intrattiene relazioni sia fisiche sia spaziali non solo con il sistema padano e il nord ovest: "La nostra fortuna risiede nel trovarci all'incrocio della via Francigena e della via Romea, ma anche del Corridoio 5 che unisce Lisbona a Kiev". Fino a poco più di un decennio fa a Piacenza arrivavano giovani da diverse regioni italiane per la visita militare, poi alcuni si fermavano per la leva e la carriera. Pellegrini e militari sono i primi abitanti temporanei di Piacenza, ma di quelli che quasi sempre non tornano. Una città che alcuni descrivono come un'ostrica, precisamente delimitata nel 1871 ma dalla figura ancora oggi compatta, si trova da sempre proiettata fuori dai confini provinciali, regionali e nazionali.

Nel 2005 la Regione ha deliberato un Programma speciale d'area. Il ruolo della logistica è un fulcro del Piano strategico della provincia, ma sulla sua rilevanza convergono anche altri strumenti di governo del territorio e le associazioni economiche. L'Istituto per i trasporti e la logistica e la costruzione dell'Agenzia logistica Piacenza sono conseguenti: "Piacenza città del ferro" è progetto bandiera per rafforzare il carattere intermodale dello scambio, spostandolo più a sud rispetto all'asse Torino-Novara-Milano-Venona-Padova. Su questo aspetto si concentra il "Progetto di territorio" promosso dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Però "distretto" logistico e non solo polo: il diverso termine proposto dal Patto per Piacenza sottolinea l'integrazione e la costruzione di un tessuto economico di rilievo nazionale ed europeo, nell'ottica dell'intermodalità, dell'informatizzazione, delle attività a maggiore valore aggiunto (ricerca, formazione, servizi avanzati alle imprese). Tra le proprietà strategiche di questo territorio, infatti, non vi è solo quella di offrire economie di localizzazione: geografia e storia offrono chances per un distretto logistico che includa e coltivi l'infrastruttura immateriale, quindi il servizio, l'utente, la qualità latamente intesa.

Gate è anche Ferrara, sia rispetto alle acque -Po e mare-, sia rispetto alle terre - emiliane e venete. Territorio a bassa densità abitativa e produttiva, chiaramente distinguibile rispetto a quello strutturato attorno alla via Emilia anche per le sue spiccate caratteristiche paesaggistiche, si è andato caratterizzando come cerniera tra l'area veneta, quella bolognese e la città adriatica, tre "mondi" molto diversi per storia, economia, società e forme insediative. In questa intersezione Ferrara ha progressivamente messo a fuoco il suo profilo singolare di terra-acqua e di gate culturale. Le infrastrutture stradali previste sono volte a sostenere questo ruolo alle diverse scale: la Cispadana in direzione est-ovest (ponte tra l'area padana e le aree dell'est europeo), l'autostrada E55 e la variante della strada statale 16 Adriatica in direzione nord-sud (la

prima come raccordo con i Corridoi europei I e V e la seconda come legame con la città di costa). Alla realizzazione dell'Idrovia, dalla Conca di Pontelagoscuro sino al mare, è affidata la mobilità sostenibile di merci e persone nel sistema padano veneto.

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

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

Piacenza, polo energetico

Gli anni di estrazione petrolifera (iniziata in collina nel 1889 e a Cortemaggiore nel 1949), gli impianti idroelettrici e termoelettrici realizzati a partire dalla seconda metà degli anni '20 hanno creato l'immagine del polo energetico, prima stigmatizzato dalla centrale nucleare di Caorso poi confermato dall'attivazione del termovalorizzatore. Le diverse opzioni oggi in discussione per una produzione diffusa e light di energia (micro-idroelettrico, eolico, solare, da biomassa) si devono confrontare con il fatto che Piacenza esporta il 90% dell'energia elettrica prodotta internamente, infatti "il bilancio energetico provinciale è caratterizzato da una totale importazione di fonti primarie fossili, da una piccola seppur non trascurabile produzione idroelettrica, e da una forte esportazione di energia elettrica".

Piacenza, reti antiche e postmoderne

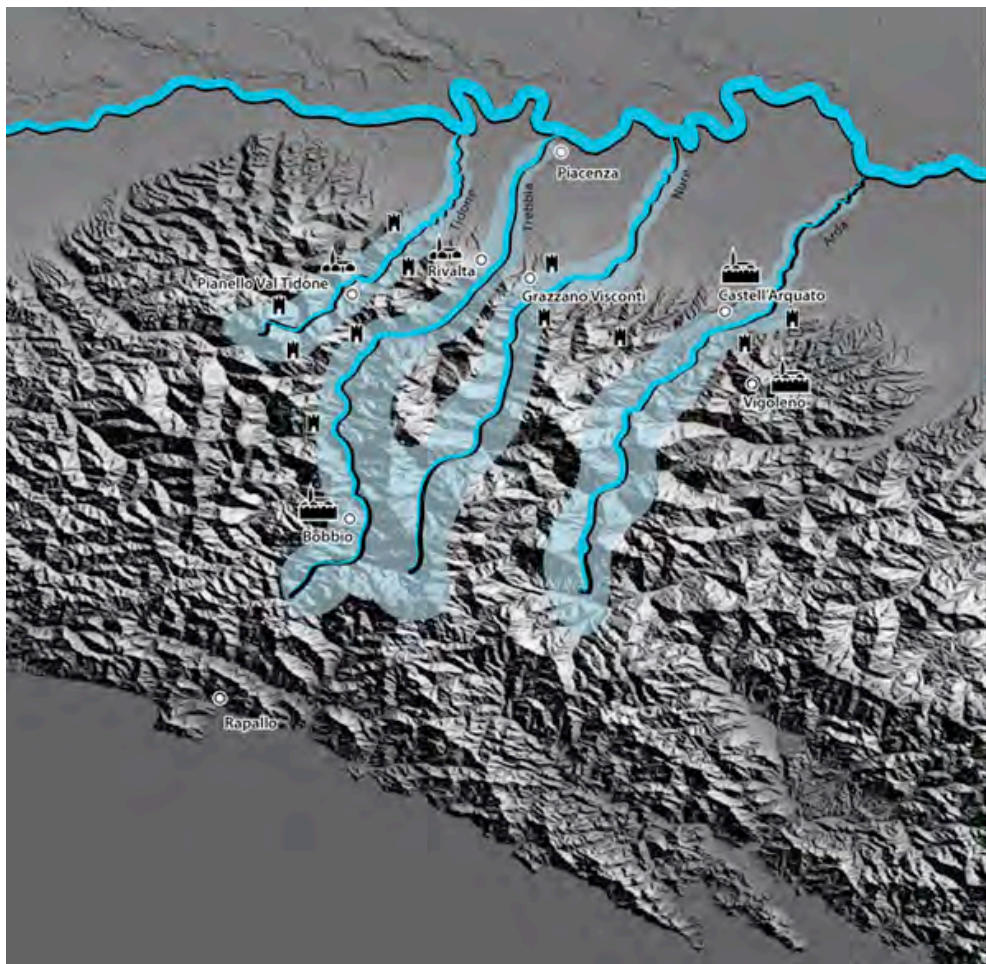
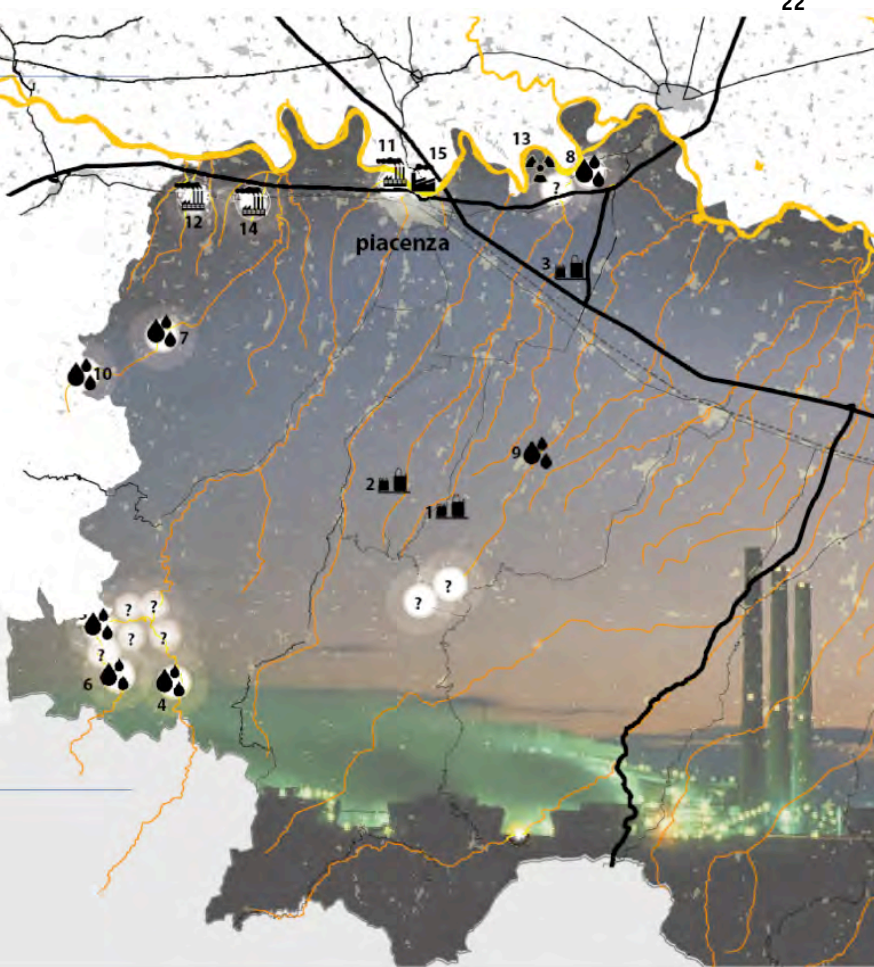
La valorizzazione del quadro ambientale, connotato dai fiumi che solcano a pettine l'Appennino, dal Po al Mar Ligure, passa per la riscoperta di antiche vie europee (via Francigena e via del Sale), storici percorsi intervallivi (via degli Abati) e paesaggi dalle produzioni pregiate (strada dei vini e dei sapori del Colli piacentini). Questi, nel loro insieme, aprono a nuovi movimenti e pratiche d'uso, ponendo agire come motori di inserimento nell'economia postmoderna, di rivitalizzazione e risignificazione di un territorio-cerniera.

Impianti e centrali di produzione attivi, inattivi o chiusi

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

Impianti e centrali di produzione in discussione

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

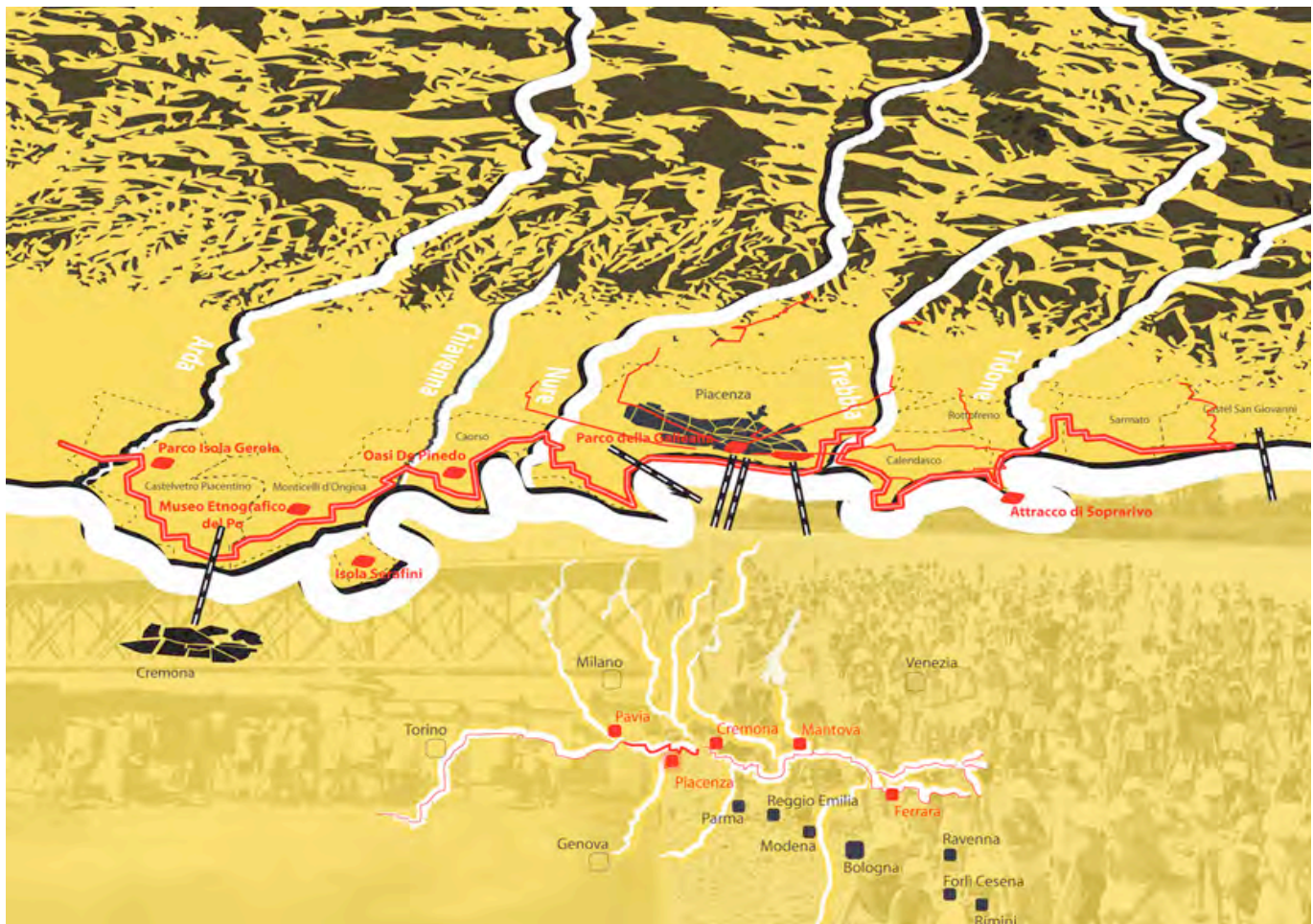
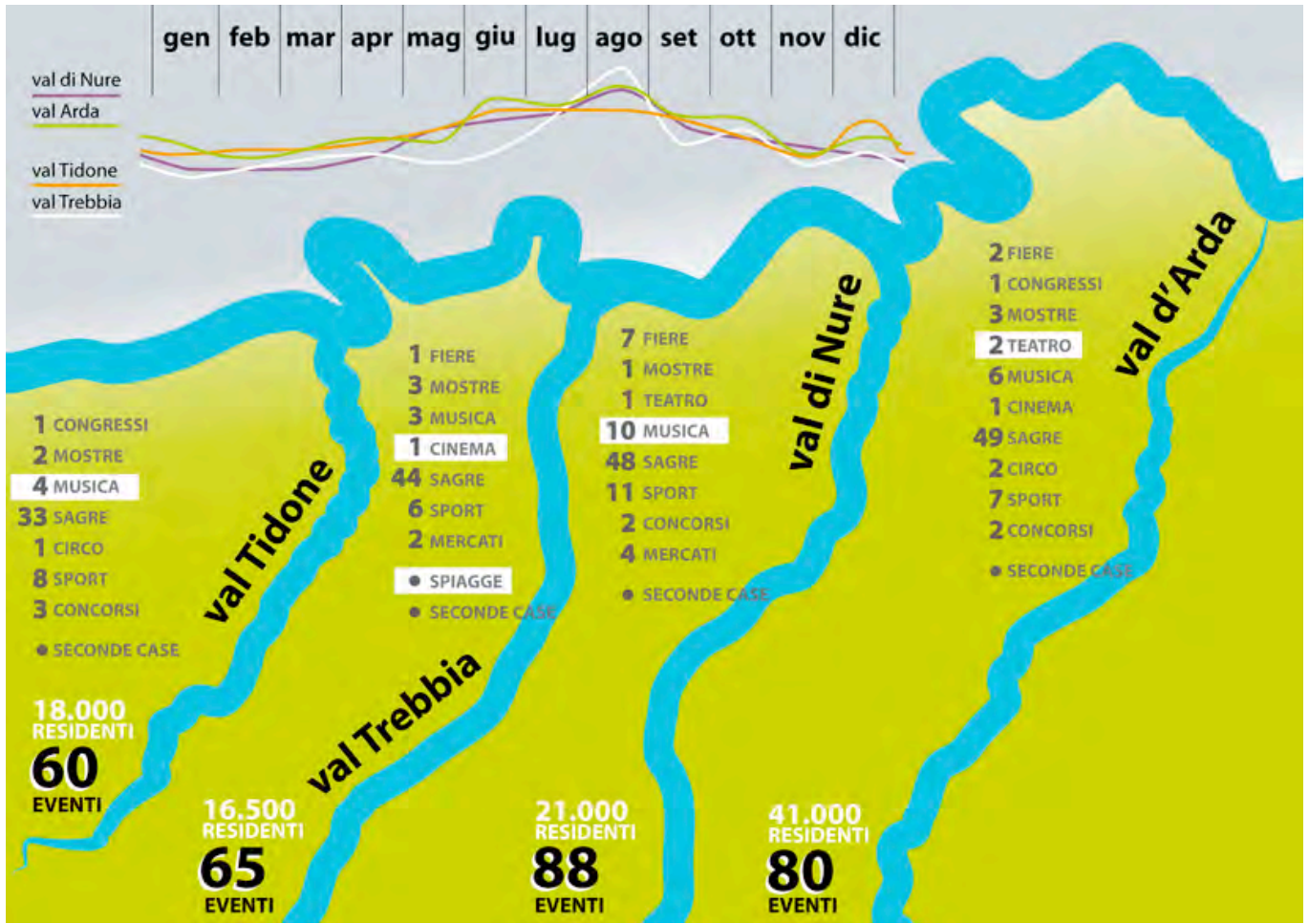


Piacenza, calendari annuali

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

Piacenza, porta sul Po

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

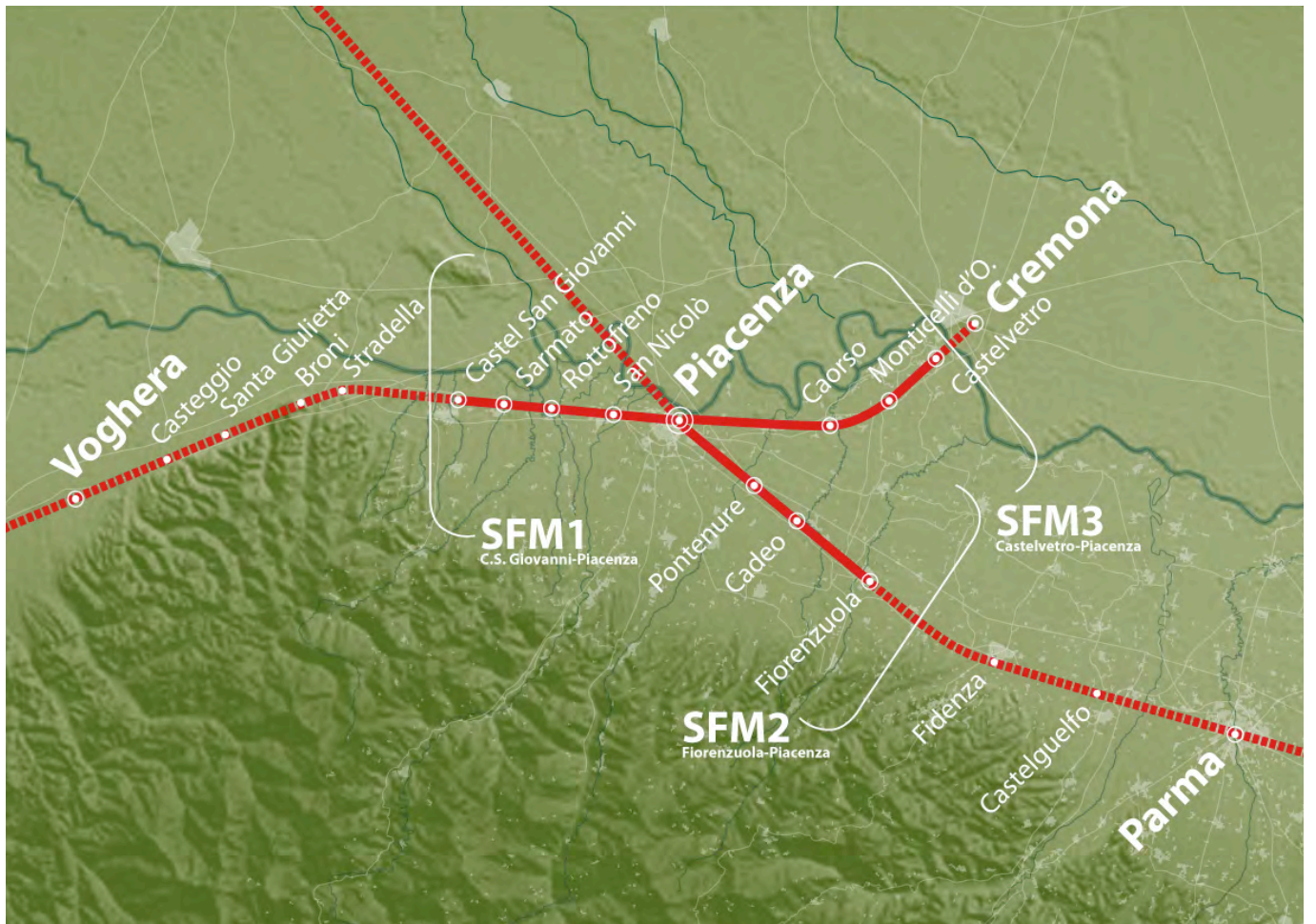


Un'infrastruttura ferroviaria interregionale

Piacenza è nodo di intersezione tra linee ferroviarie: la Milano-Bologna, la Piacenza-Cremona e la Piacenza-Alessandria. L'attivazione dell'alta capacità, con il trasferimento di treni a lunga percorrenza (passeggeri e merci) su un nuovo tracciato dedicato, libera un discreto numero di tracce della linea storica e favorisce l'ammodernamento e la riqualificazione del servizio di trasporto locale, rendendo possibile la realizzazione di un sistema metropolitano interconnesso con Piemonte e Lombardia, in un territorio fortemente antropizzato.

Ferrara, città d'arte e cultura

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



Ferrara
città del Rinascimento

DAL 1999 PATRIMONIO UNESCO

Palazzo dei Diamanti "MIRO" 2008 / 123.600 VISITATORI
Galleria d'Arte Moderna e Contemporanea
Pinacoteca Nazionale



Castello Estense "GAROFALO PITTORE ESTENSE" 2008 / 70.000 VISITATORI

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



Fondazione Ermitage Italia

Palazzo di Ludovico il Moro
Museo Archeologico Nazionale

Ferrara Arte

Palazzo Massari
Museo Boldini
Museo d'Arte Moderna e Contemporanea De Pisis



800.000 SPETTATORI
2.863 N. DI ESIBIZIONE

Ferrara Buskers Festival

Sinagoghe
Museo Ebraico

400.000 VISITATORI IN 10 GG

Ferrara Balloons Festival

Cattedrale

Palio di Ferrara

Certosa

Festival Internazionale di Musica Rinascimentale

Palazzo Ducale



30.000 VISITATORI

Fiera Birdwatching

Loggia dei Camerini

Teatro Comunale

Loggia dei Merciai

Mura



UNIFE

8 facoltà - 80 corsi di laurea, tra cui:
Comunicazione pubblica, della cultura e delle arti
Operatore del turismo culturale
Progettazione e gestione degli eventi e dei percorsi culturali
Tecnologia della comunicazione audiovisiva e multimediale
Studi culturali, letterari, linguistici e filologici
Tecnologie per i beni culturali

TURISTI 2007
444.115 PRESENZE
+43% rispetto al 2006

Ferrara, un'economia per le terre-acque

La piana ferrarese, inframmezzata da raccolte d'acqua artificiali e attraversata da numerosi canali, è intensamente coltivata: l'orticoltura è concentrata nell'area costiera, il comparto frutticolo domina nell'area centrale e orientale, le colture cerealicole e i seminativi sono diffusi in tutto il territorio. Si tratta di un sistema agro-alimentare di qualità, basato su produzioni tipiche, dove il seminativo (grano, mais, sorgo, barbabietola, erba medica, girasole, soia) si affianca all'orticoltura (cocomero, pomodoro, carota, patata, melone), al frutteto e al vigneto. Storicamente primeggia la pera (abate), riconosciuta anche come prodotto IGP (Indicazione geografica protetta), analogamente alla Pesca Nettarina di Romagna e all'Asparago verde di Altedo. L'agricoltura, estensiva e intensiva, segna l'economia anche nei territori bonificati e si è progressivamente aperta a processi inter-settoriali (industria di trasformazione alimentare e conserviera, commercializzazione dei prodotti, agriturismo e, in prospettiva, produzione di bioenergie e biocarburanti). L'individuazione delle filiere prioritarie è, per il Programma rurale integrato provinciale, il presupposto atto a favorire lo sviluppo dei distretti agroalimentari capaci di competere nel mercato internazionale: Distretto ortofrutticolo, Distretto cerealico-seminativo e Distretto agroenergetico. La Regione, assieme al Veneto e al Friuli-Venezia Giulia, sta costituendo il Distretto di pesca dell'alto Adriatico.

Un'infrastruttura ambientale nel Delta

Nel ferrarese il Po talvolta scorre a un livello più alto del piano di campagna e, verso costa, le terre sono sotto il livello del mare. Dove finisce il lungo fiume sfumano i confini tra terra e mare, acque salate e acque dolci, pinete e saline, boschi secolari e valli allagate. Qui la regimazione delle acque e la bonifica rendono la gestione del sistema idraulico un'attività estremamente complessa. In seguito alla serie di opere imponenti, continuata fino agli anni Settanta, nel Delta emiliano-romagnolo e veneto le aree di palude che nel 1925 raggiungevano i 45.000 ettari sono scese nel 1968 a 13.000. Si è quindi posto un problema di tutela. E', infatti, l'ambiente umido più importante d'Italia e uno dei più rilevanti d'Europa, per l'estensione di canneti e valli d'acqua, per l'abbondanza e la varietà della fauna, per la ricchezza di biodiversità, per i paesaggi unici. Il Parco, riconosciuto nel 1988 con la legge regionale 27, ha un'estensione di 18.860 ettari e 33.671 ettari sono le aree contigue. Si tratta di un territorio a macchia di leopardo che interessa nove comuni in provincia di Ferrara e Ravenna (Comacchio, Argenta, Codigoro, Goro, Mesola, Ostellato - FE; Ravenna; Alfonsine, Cervia - RA), tra i quali si è costituito il Consorzio per la gestione del Parco regionale del Delta del Po. L'ambiente umido della regione confinante è compreso nel Parco Veneto del Delta. La valenza internazionale è riconosciuta dall'inserimento nel Patrimonio dell'Umanità (Unesco 1999), dall'appartenenza al network internazionale di zone costiere e deltizie (Convenzione di Ramsar del 1971) e a quello che include i delta della Brière, del Danubio e dell'Ebro (Associazione "Delta chiama Delta"), dalla organizzazione della recente "Delta Po Birdwatching Fair" rivolta a un turismo ornitologico. Ciò consolida una economia di nicchia, un turismo ambientale-naturalistico, enogastronomico e rurale che, poggiando su una rete light di percorsi, può rafforzarsi diventando fluviale-nautico, ciclistico e ippico.

30%
incidenza del settore agricolo
sul reddito complessivo

20ha
dimensione media
delle aziende agricole

25%
aziende agricole
sul totale provinciale

6%
valore aggiunto
della produzione totale

3,2%
valore aggiunto
media regionale

2,5%
valore aggiunto
media nazionale

8,1%
occupati nel settore
rispetto al totale

4,4%
occupati nel settore
media regionale

4,2%
impiegati nel settore
media nazionale



Frutta e conserve

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

Malborghetto
Parco Scientifico
per le Tecnologie
Agroindustriali.



Cereali e bioenergia



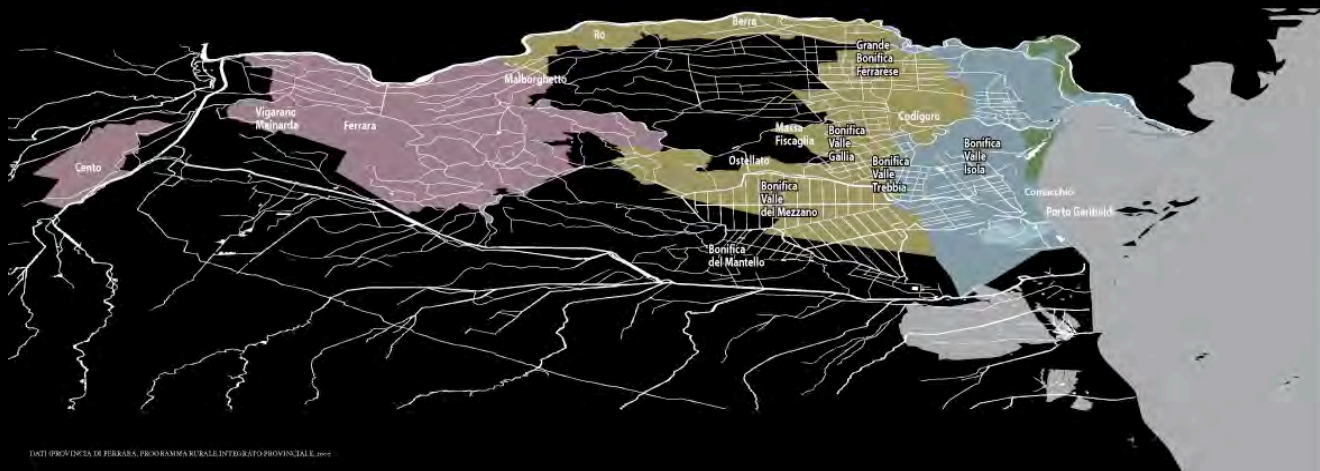
Ortaggi e conserve



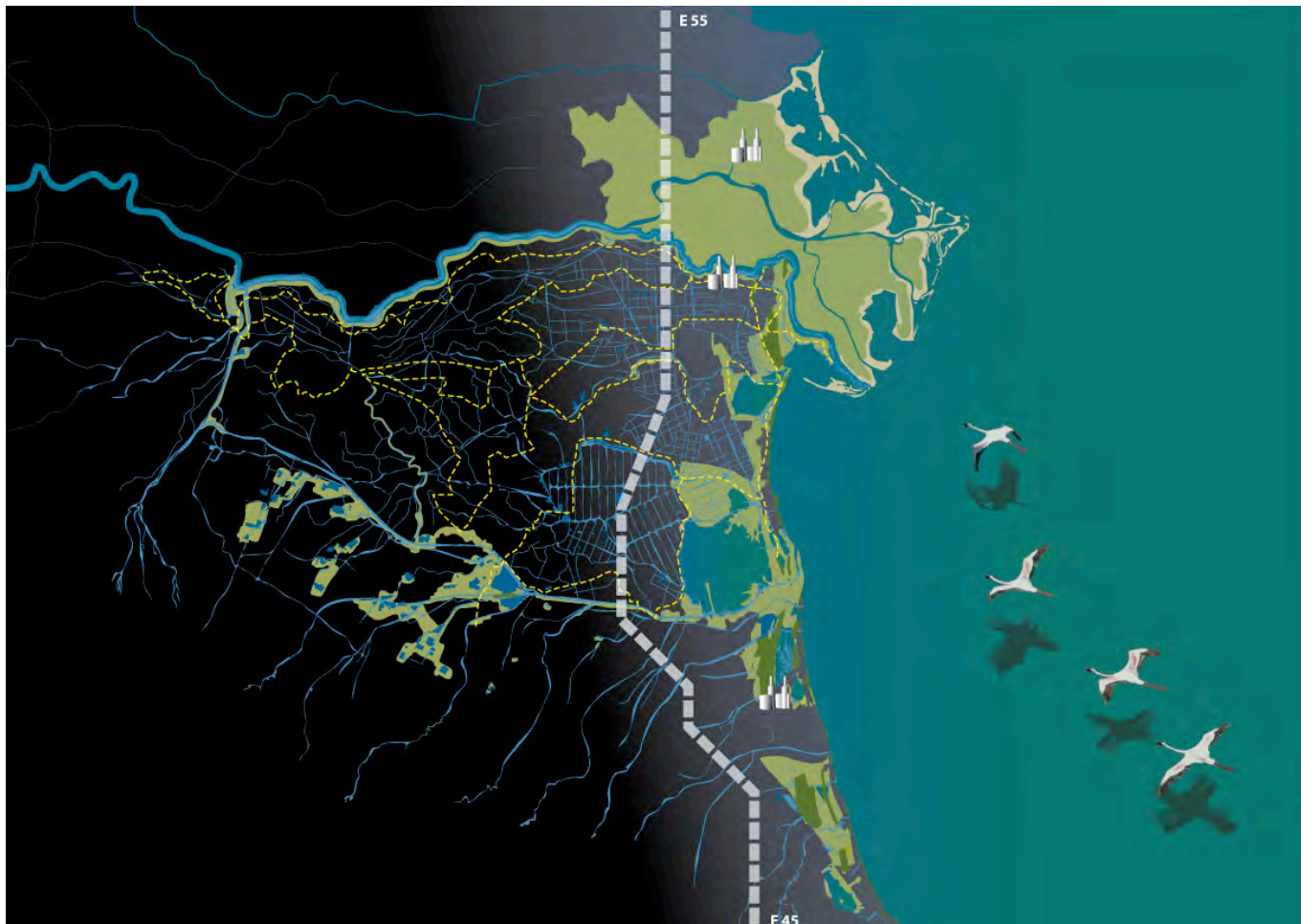
Pesce e molluschi

Nel ferrarese si trova il
63% delle imprese
di pesca della regione
L'Emilia Romagna è la
4ª regione in Italia
per volume di pescato
La regione ha il primato
nazionale nella
molluschicoltura
85% delle cooperative

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



DATI IPSC/DPCA DI BOLOGNA, PIRORISMA RURALE/ISTITUTO PROVINCIALE E...



Città - territorio emiliano





Città - territorio emiliana

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

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

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

In questa Città hanno sede due delle quattro Università della regione (Parma e Modena-Reggio). Il calendario delle manifestazioni culturali (lirica e balletto in primo luogo) fa da grancassa internazionale di luoghi storicamente deputati e di luoghi nuovi. Architetti famosi contribuiscono a costruire architetture e paesaggi, rinnovando lo skyline dalla via Emilia. Questo "quaternario" radicato nella tradizione si affianca a un welfare di eccellenza che fa scuola e concorre al mantenimento di un capitale sociale che sfida le difficoltà della convivenza multiculturale.

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

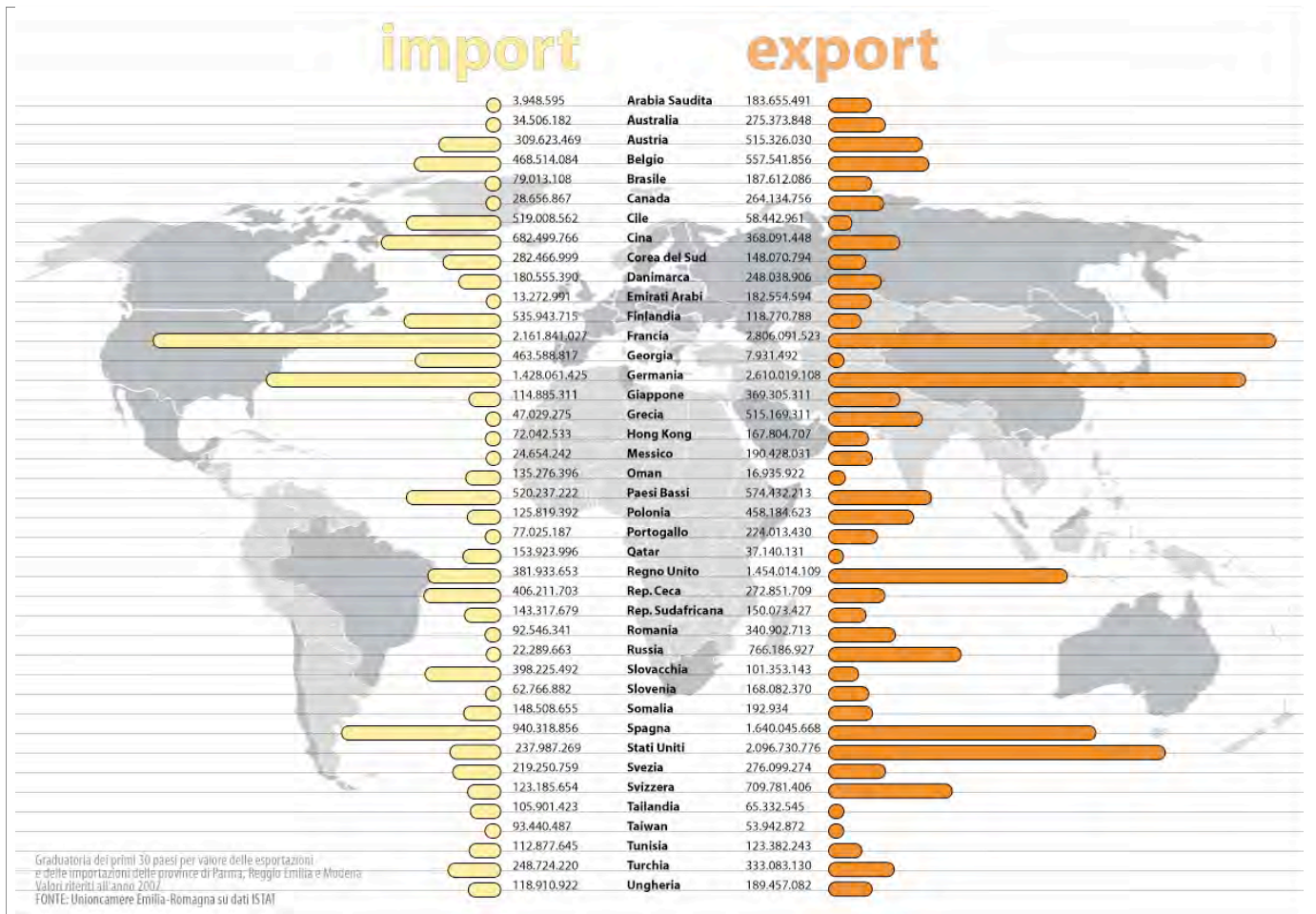
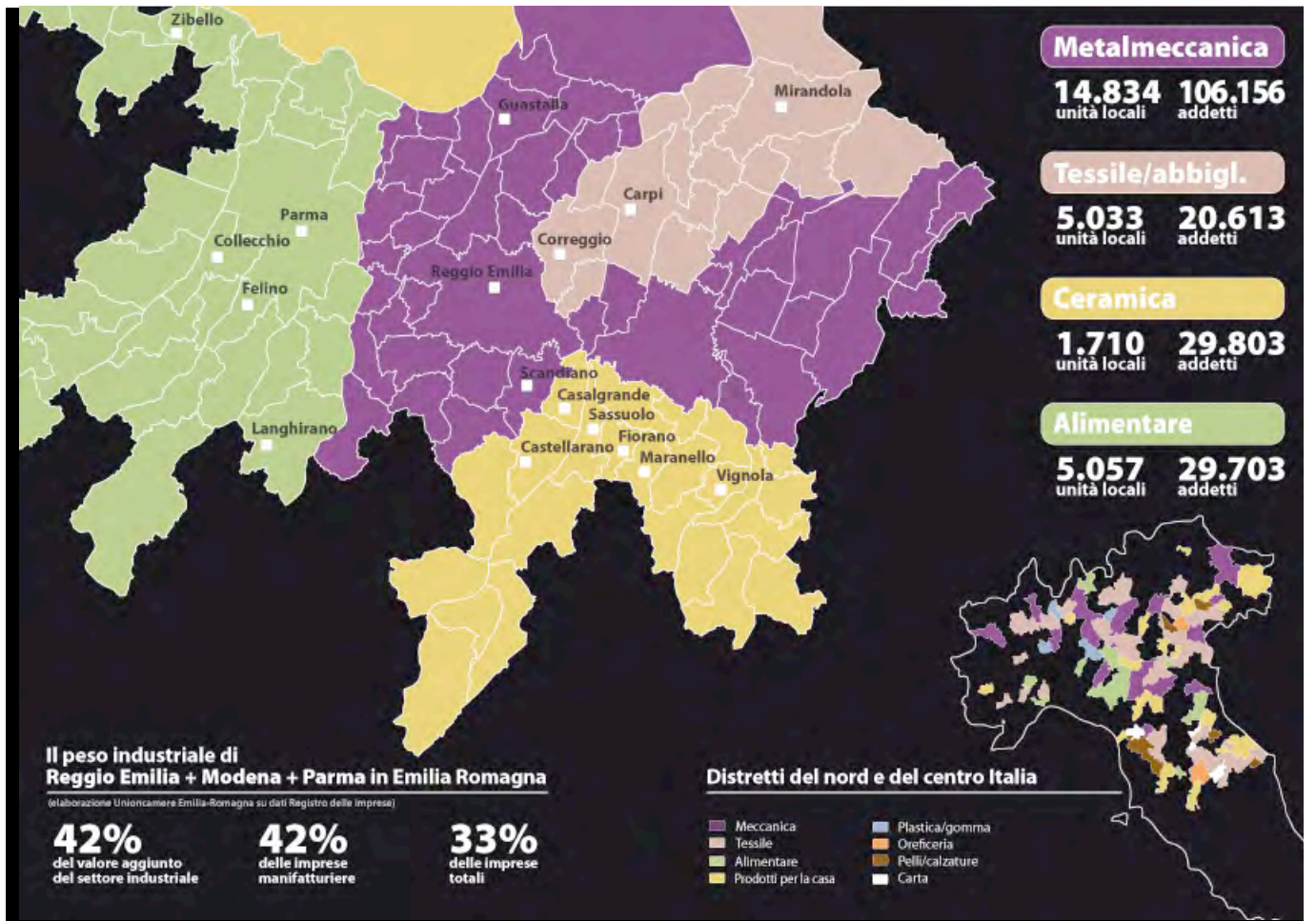
Sullo storico policentrismo di questa terra, contraddistinta dalla presenza di piccoli ducati, principati e contee, si è innestata la recente diffusione insediativa, in gran parte favorita dai processi di espansione produttiva. Ciò ha provocato inefficienza nella mobilità di persone e merci, frammentazione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

Il core industriale

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

Dentro l'economia mondo: un'economia che esporta

Il sistema di imprese ha una dimensione economico-finanziaria sovralocale e si inserisce nelle reti lunghe con una propensione alle esportazioni sul valore aggiunto prodotto dall'intera economia che raggiunge valori molto al di sopra della media regionale (31,2% nel 2004): 47,3% nella provincia di Reggio Emilia e 44,3% in quella di Modena. Ciò si riflette nel tasso di apertura all'estero, che registra valori anch'essi largamente superiori alla media italiana e a quella regionale (rispettivamente 44,6% e 49,5% nel 2004): 67,5% nella provincia di Reggio Emilia, 64% in quella di Modena e 55% in quella di Parma. All'andamento positivo del commercio estero italiano nel 2007, la meccanica ha contribuito con le migliori performance e hanno primeggiato l'agroalimentare di Parma, le auto sportive di Modena e il tessile-abbigliamento di Carpi. I riconoscimenti nel mercato europeo (in Germania e Francia in particolare) e mondiale (Stati Uniti e Russia) riguardano sia le imprese multinazionali, sia quelle medie e piccole, anche cooperative.



Abitanti che crescono

Nelle province di Parma, Modena e Reggio Emilia la popolazione è cresciuta in modo consistente negli ultimi anni per effetto dei massicci processi immigratori, mentre lungo la via Emilia, dal Po alle colline, il saldo naturale 2002-2007 è stato pari a zero ed è stato negativo nel resto della regione. Ciò si riflette in una complessiva modifica della struttura demografica, resa palese dal fatto che figli di migranti, ma anche di giovani emiliani autoctoni, sono tornati a popolare le scuole di ogni ordine e grado, a cominciare da quelle di Reggio Emilia. Gli immigrati dall'Italia e dall'estero, che in alcuni paesi e città dei distretti e della montagna incidono sulla popolazione residente con valori superiori al 15%, mutano profondamente i connotati comunitari originari, sia quando avviene l'insediamento consistente di specifiche etnie, sia quando la mescolanza è molto elevata (a Reggio Emilia si registrano 120 diversi paesi di provenienza). Nei differenti casi, i problemi della convivenza e le politiche necessarie ad affrontarli vanno puntualmente declinati.

Reggio Emilia, imprenditori dal mondo

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

+ Abitanti

Modena + Parma + Reggio Emilia

1.278.388

2002

+8,2%

Incremento più alto della regione

+5,9%

Incremento regionale

1.383.216

2007

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

0%

Saldo naturale

-0,2 / -0,36%

Saldo naturale regionale

+7,8%

Saldo migratorio (complessivo)

+4,4%

Saldo migratorio (dall'estero)



PR RE MO



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

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

+ Immigrati



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

Cina

941 imprenditori
15,8% del totale



Albania

866 imprenditori
14,5% del totale



Tunisia

698 imprenditori
11,7% del totale



Marocco

696 imprenditori
11,7% del totale



Egitto

571 imprenditori
9,6% del totale



Svizzera

285 imprenditori
4,8% del totale



Serbia e Montenegro

181 imprenditori
3,0% del totale



Romania

174 imprenditori
2,9% del totale



Argentina

168 imprenditori
2,8% del totale



Pakistan

167 imprenditori
2,8% del totale



Imprenditori extracomunitari per località di nascita in provincia di Reggio Emilia (valori riferiti all'anno 2006)
(Fonte: elaborazioni Ufficio studi Camera di commercio di Reggio Emilia su dati Infocamere)

Un nuovo welfare

La crescente immigrazione, la forte presenza di vecchi e grandi anziani, l'aumento della popolazione in età scolare e la riduzione del numero dei componenti familiari modificano sostanzialmente il quadro dei bisogni, comportando una complessiva ridefinizione del sistema dei servizi per le persone e le famiglie. Il valore della spesa sociale pro-capite già registra il primato regionale di Reggio Emilia, Parma e Modena. Anziani, bambini, giovani migranti e nomadi non hanno solo beneficiato, ma anche co-prodotto un eccellente sistema di servizi, facendosi protagonisti dei cambiamenti e mostrando che coesione sociale e sviluppo economico possono coesistere e alimentarsi reciprocamente. Gli asili famosi in tutto il mondo, le case protette, le iniziative di accoglienza per stranieri, i campi per i sinti, le esperienze di micronidi per la montagna sono opera congiunta di una cultura solidaristica degli enti pubblici, dei soggetti privati, dell'associazionismo e del volontariato, delle realtà di auto-aiuto e delle famiglie. Alla diffusione e articolazione dei servizi di base, condizioni fondamentali per la qualità della vita, si aggiungono prestazioni avanzate come quelle fornite dal centro tumori di Sono dunque delineati i caratteri di un nuovo welfare caratterizzato da esperienza, competenza e intraprendenza, da sviluppare con forme diversificate di sussidiarietà orizzontale: patti di cittadinanza, patti di quartiere, accreditamento del privato sociale e del privato-privato...

Prospettiva ferroviaria

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

Centri sociali

anziani come "attori di inclusione"



persone

come

risorse

soggetti attivi ... registi di iniziative

giovani immigrati come mediatori culturali ... coprotagonisti e cogestori ... attori di integrazione

Mondi



Reggio Children

bambini come potenziale sociale ... soggetti attivi del welfare



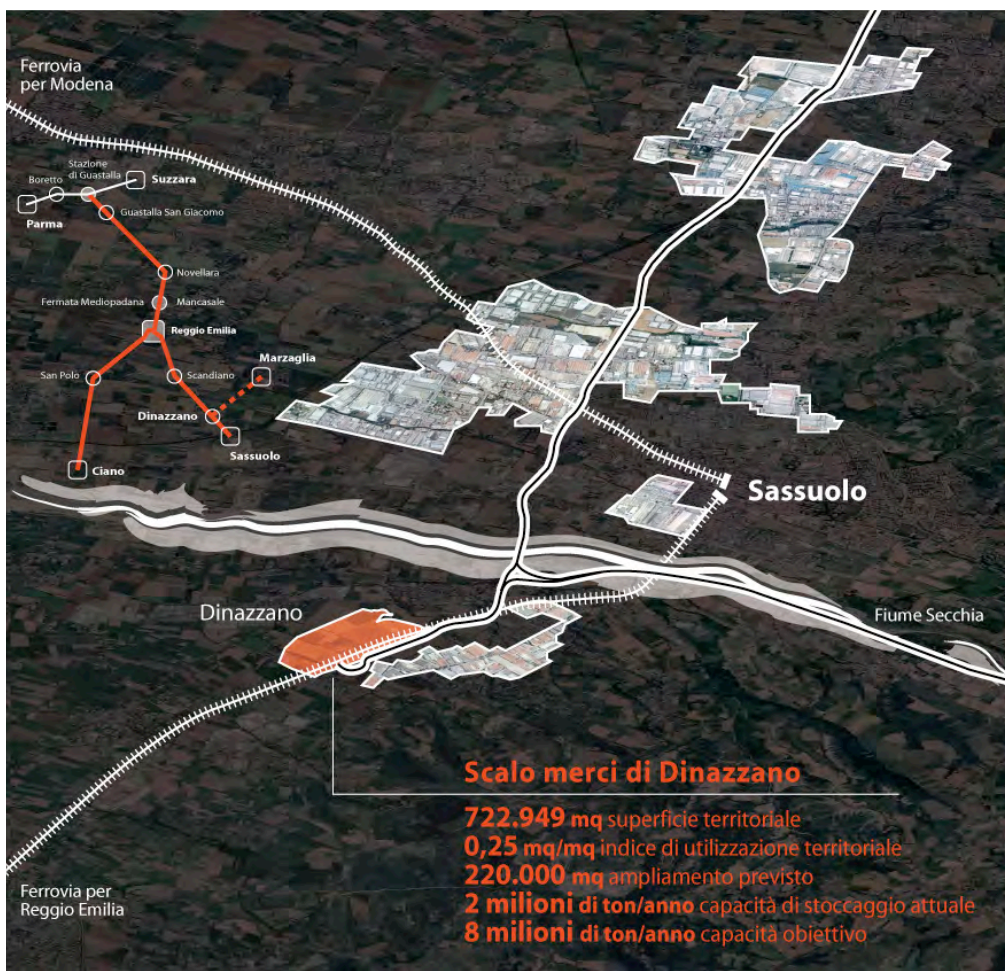
Insieme

ph Rai Italia on Flickr



Ferrovie per le merci

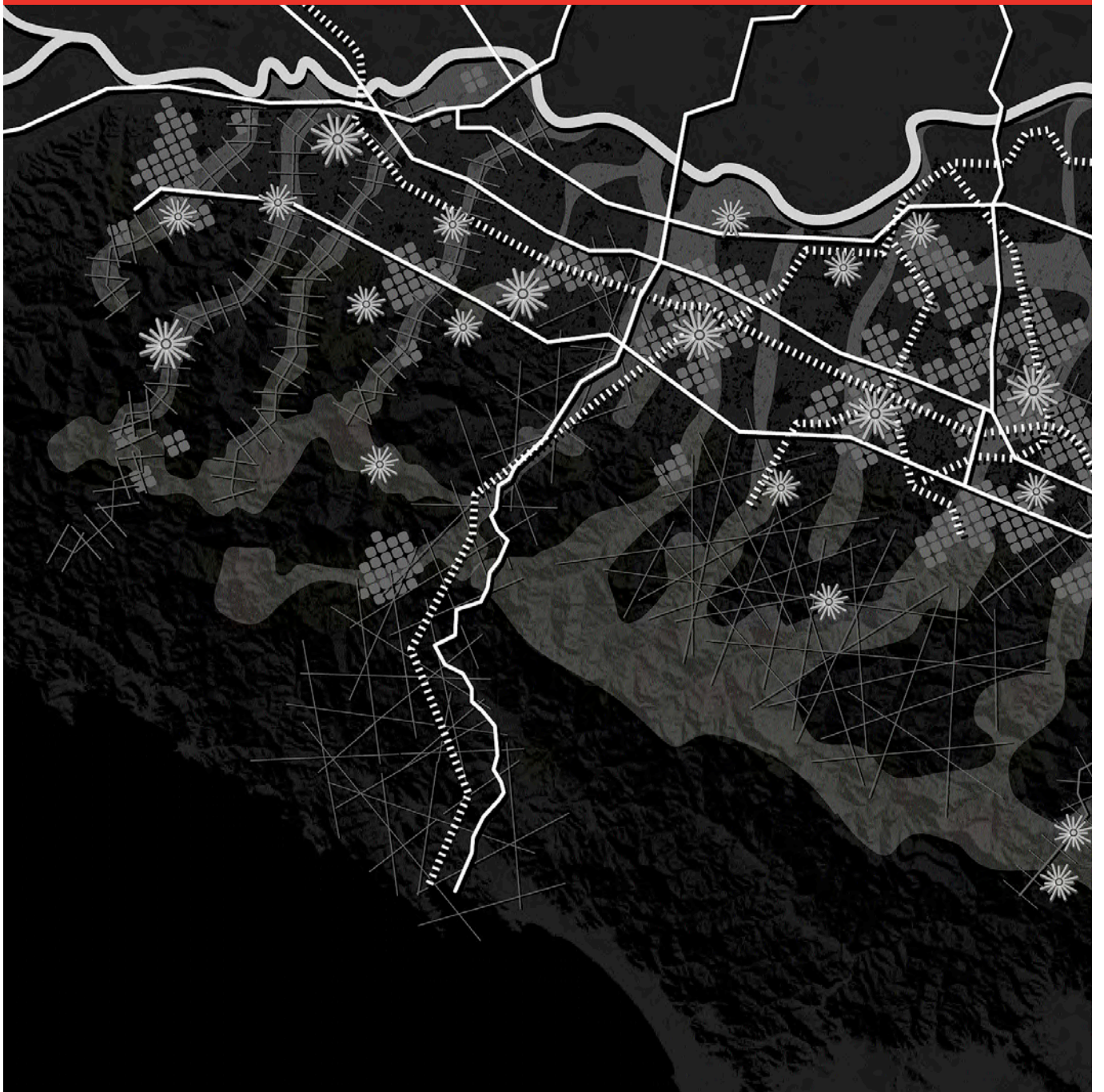
Il trasporto ferroviario delle merci è una necessità strategica per realizzare un sistema intermodale interregionale e per ridurre il carico inquinante causato dal trasporto su gomma. Condizione, quest'ultima, per muovere anche verso una bonifica in senso ecologico degli insediamenti industriali. Gli scali merci di Dinazzano, Guastalla, Mancasale e il porto fluviale di Boretto sul Po (recentemente ultimato) nel reggiano, Marzaglia (da realizzare) nel modenese e Fontevivo nel parmense possono essere messi in rete attraverso l'ammmodernamento e il completamento di tratte ferroviarie nazionali (Rete Ferroviaria Italiana), regionali (Ferrovie Emilia-Romagna) e locali (Azienda Consorziale Trasporti di Reggio Emilia). Questo sistema logistico e infrastrutturale, imperniato nella Città-territorio emiliana, può rafforzarsi e intercettare reti più lunghe se si completano i collegamenti ferroviari diretti della Cispadana (Parma-Suzzara-Ferrara-Ravenna) e della TiBre (La Spezia-Parma-Suzzara-Mantova-Verona), che raggiungono i porti di Ravenna, La Spezia e Livorno, e il terminal logistico "Quadrante Europa" di Verona. Pur coi limiti delle infrastrutture esistenti, è già stato sperimentato con successo, attraverso lo scalo merci intermodale di Dinazzano e il porto di Ravenna, il trasporto nel distretto delle ceramiche di materiali argillosi provenienti dall'oriente e quello di prodotti finiti dal distretto verso 180 paesi.



Scalo merci di Dinazzano
722.949 mq superficie territoriale
0,25 mq/mq indice di utilizzazione territoriale
220.000 mq ampliamento previsto
2 milioni di ton/anno capacità di stoccaggio attuale
8 milioni di ton/anno capacità obiettivo



Città multipolare romagnola





Città multipolare romagnola

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

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

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

Con il porto Ravenna intercetta i corridoi plurimodali europei V e VIII, creando le basi per l'"allungamento" dei distretti emiliani e romagnoli e per traffici marittimi (commerciali e turistici) tra le due sponde dell'Adriatico, con i paesi del medio ed estremo Oriente oltre Suez, con le Americhe oltre Gibilterra. La progressiva articolazione delle attività portuali (da porto industriale per la chimica, l'energia e la cantieristica, ad hub commerciale -per rinfuse solide, argille, cereali e fertilizzanti, ortofrutta- e turistico -per traghetti, diporto e crociere) conferma il ruolo di Ravenna come interfaccia fra le reti di terra e di mare e la propensione all'innovazione della Città multipolare romagnola. Ravenna "città del metano" della grande industria di Stato, distretto chimico di imprese multinazionali, si riconverte alla produzione e alla ricerca di biocombustibili, alla chimica per l'ambiente (trattamento acque, energie pulite, recupero materie seconde, cleaner technology), alla sperimentazione dell'idrogeno come combustibile per terra, mare e aria. L'intera Romagna, di pianura e di prima collina, fa della filiera agroalimentare un settore postmoderno di produzione, trasformazione industriale e distribuzione (ortofrutta, vite e frutta), perno commerciale-logistico di un più vasto sistema europeo. Il turismo essenzialmente balneare dei lidi ravennati si articola in nuovi segmenti legati alle città d'arte (Ravenna e Faenza), al termalismo, all'ambiente collinare e deltizio.

Cuneo multiverso è la metafora che meglio sembra dare un'immagine fisica alla parte di Romagna incardinata sulla via Emilia.

"Cuneo" perché qui il territorio della regione s'incunea in quello della Toscana e delle Marche, entrando nell'Italia centrale. "Multiverso" perché le risorse peculiari portano questo territorio a volgersi in più direzioni, a collocarsi all'interno di reti corti e medie intercettando, in alcuni casi, reti nazionali e in prospettiva europee (la strada E45-E55 lo raccorda con i corridoi europei 1 e V).

Aeroporto di Forlì, autoporto di Cesena e scalo merci ferroviario di Forlimpopoli concorrono, assieme al porto di Ravenna, all'interporto di Lugo e al nodo d'interscambio faentino, a formare una delle piattaforme territoriali dell'Italia settentrionale che costituiscono il macro-sistema Medio Adriatico, individuato dal progetto "Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi-Azione" del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti come ambito di programmazione e progettazione integrata. I corsi d'acqua che hanno scavato numerose valli, le eccezionalità geologiche (vena del gesso, Spungone) e i percorsi storici (quello romano, la traversa di Romagna, la via dello zolfo) che hanno costruito paesaggi, architetture ed economie, definiscono la partitura stretta della struttura ambientale e insediativa caratteristica della Romagna meridionale. Le relazioni tra alcuni dei molti centri di interesse collocati lungo la costa e la via Emilia, da un lato, in collina e in montagna, dall'altro, individuano dei sub-sistemi che articolano le relazioni corte della Romagna centrale: quello di Cesenatico, Savignano, Gatteo, Gambettola; quello di Forlì, Forlimpopoli, Cesena, Bertinoro e Meldola; le Valli Montone, Rabbi e Bidente; le Valli del Savio e dell'Uso Rubicone. Si tratta, nell'insieme, di una realtà territoriale che sembra definirsi per il concorso di caratteri diversi, nessuno dei quali prevalente, ma nell'insieme fattori di stabilità e benessere. Dove le espressioni dell'economia postmoderna non danno l'imprinting, ma qualificano un'economia fortemente ancorata alle risorse ambientali e di tradizione, che evolve grazie alle tecnologie applicate e per i processi di informatizzazione e formazione.

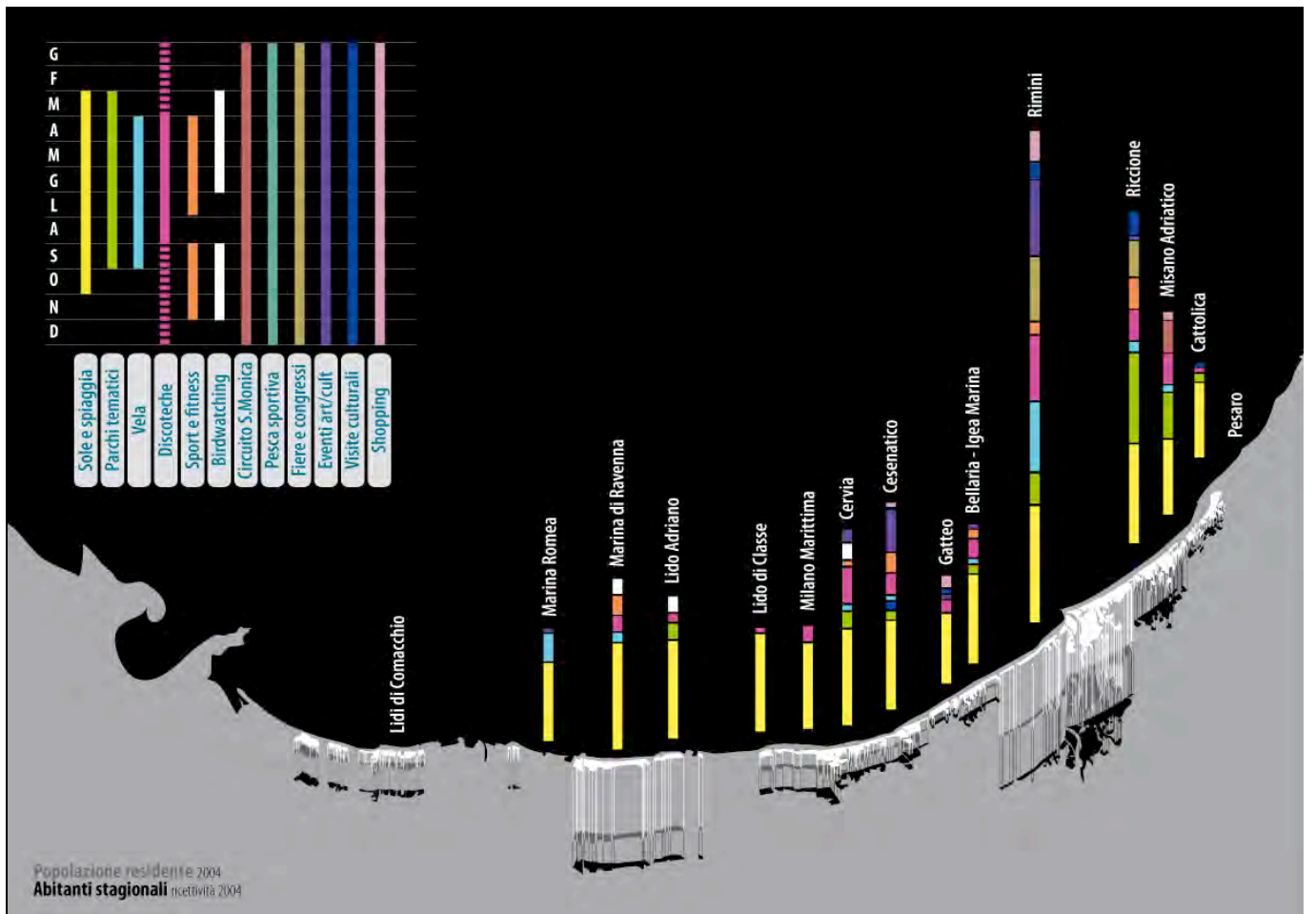
Ci sono già interessanti premesse nei processi endogeni ed esogeni per delineare una strategia al futuro della Città multipolare romagnola. Le difficoltà rilevate alla fine degli anni '70, quando i fenomeni di crisi ambientale emergevano già in tutta la loro portata e il turismo di massa mostrava segni di cedimento, hanno trovato sbocco in un processo originale che ha combinato la creatività degli operatori economici con le differenti chances del territorio. La relativizzazione della risorsa mare con la mobilitazione di tutte le altre risorse presenti nell'area riassume gli esiti del lavoro per adeguarsi alle condizioni mutate, di mercato e ambientali. La nuova frontiera è una qualificazione volta alla "rirealizzazione" del paesaggio artificiale che si è costruito (simbiosi di spazi, economie e società molteplici), al riconoscimento di un particolare paesaggio contemporaneo. Il paniere delle proposte regionali, che muovono da un'idea di paesaggio ancorata alla memoria e alla salvaguardia della natura, apre una prospettiva strategica più ampia, suggerisce un progetto trasversale che può applicarsi alla sequenza dei "tagli territoriali" che intercettano economie diverse e diversi modi di abitare, sia delle popolazioni stanziali sia di quelle in movimento.

Turismi

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

Stagioni: abitare la costa

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

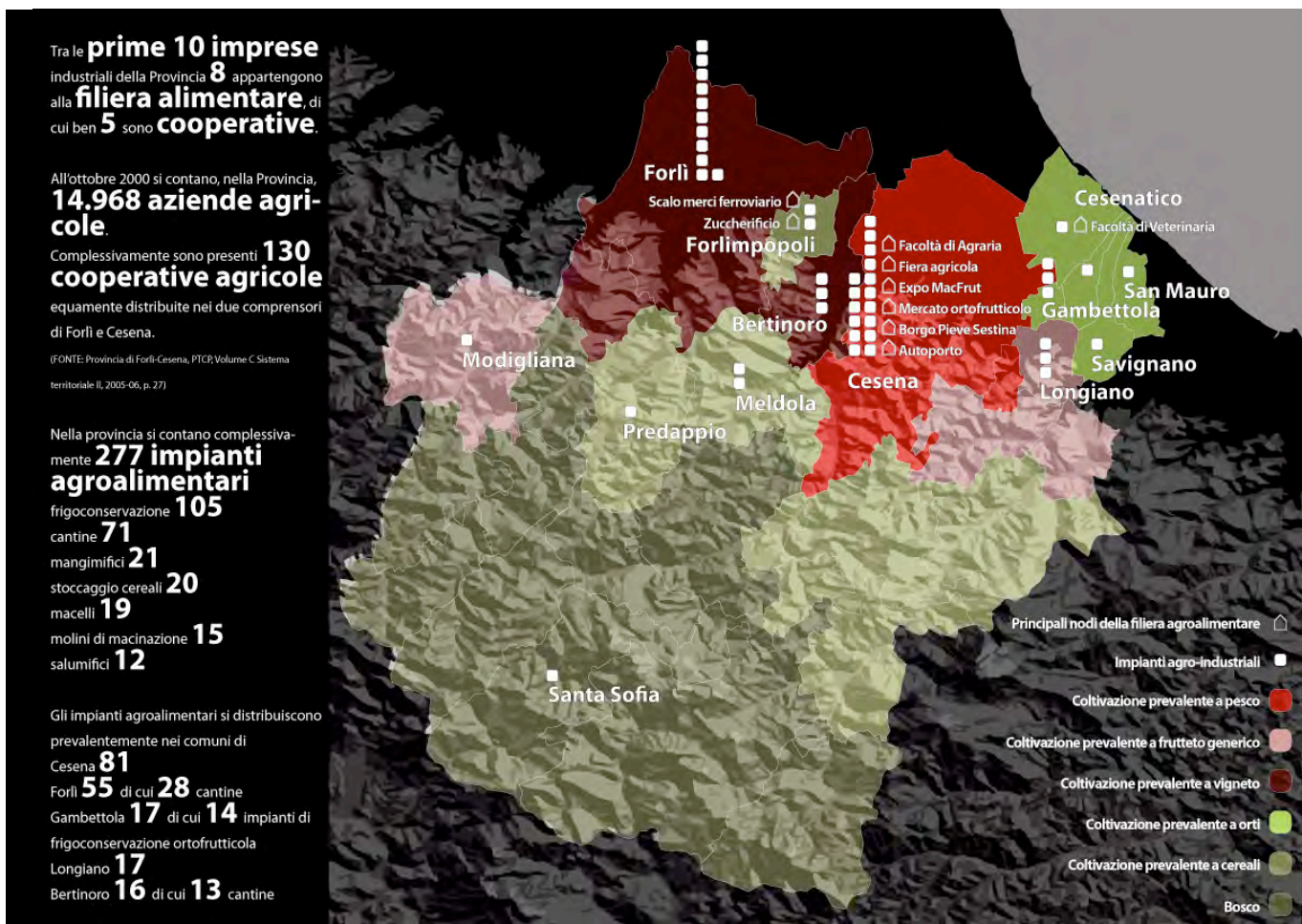
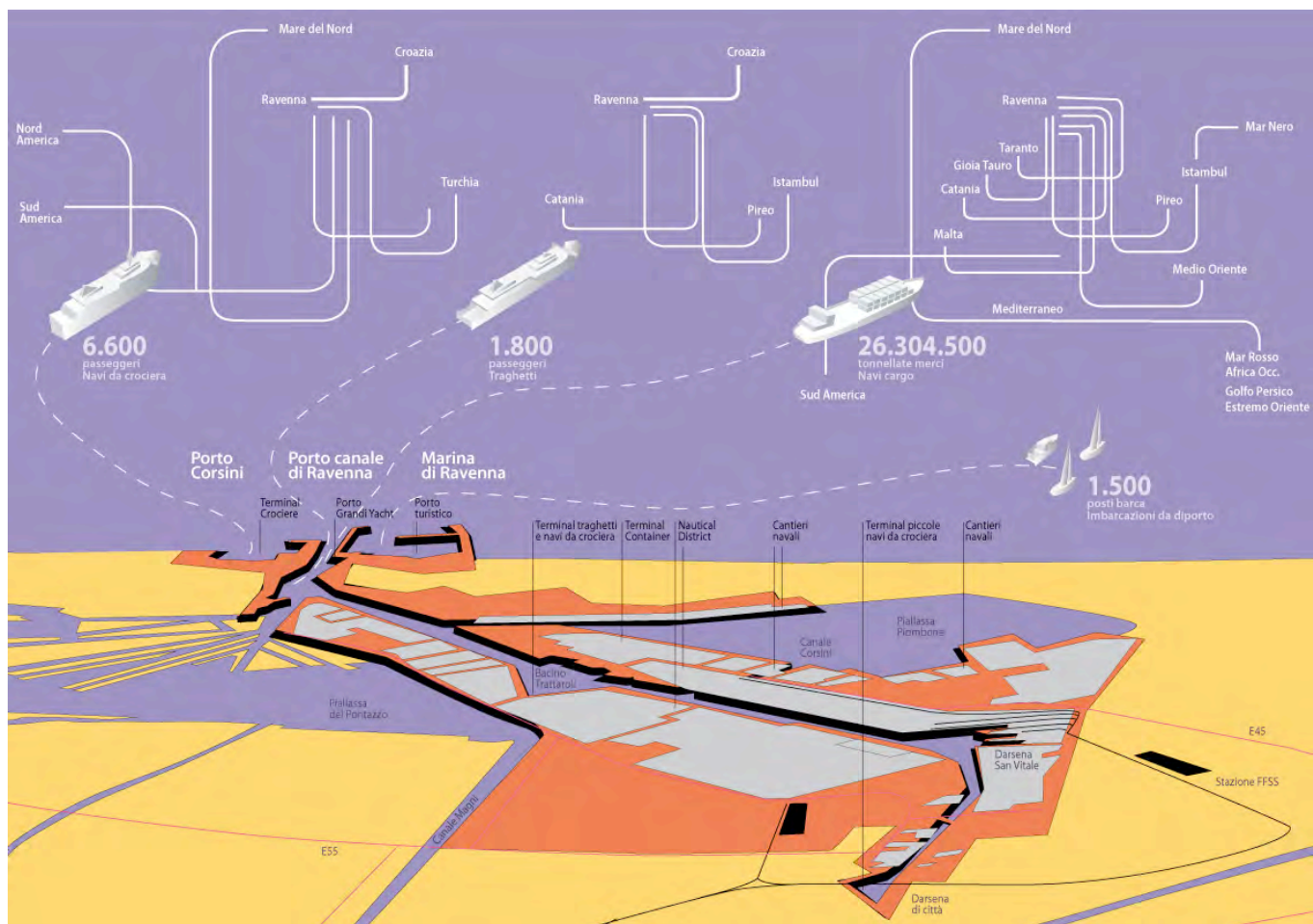


Ravenna, hub portuale

Di antica fondazione, cresciuto con la capitale bizantina, trainato nel Novecento dalla grande industria di Stato petrolchimica ed energetica, quello di Ravenna è oggi tra i grandi porti italiani, coinvolto nella trasformazione delle attività pesanti (industria petrolifera, metallurgica, cantieristica e commerci) e nel rafforzamento di attività leggere legate al turismo. I porti del Mediterraneo stanno diventando tappe nelle rotte commerciali europee con l'Estremo Oriente e la costa orientale degli Stati Uniti, in concorrenza con quelli del Mare del Nord. Una politica comune di regioni e stati rivieraschi dell'Alto Adriatico (oltre a Ravenna, Venezia, Trieste, Chioggia, Porto Levante, Porto Nogaro, Monfalcone, Trieste, Koper, Rieka) è tesa a inserire nei circuiti anche i porti di questo mare. Ravenna, con l'avvio degli interventi strutturali previsti da decenni, attiva così nuove linee di feederaggio con Gioia Tauro e Taranto che si aggiungono a quelle con il porto di Catania. Si tratta di traffico container, container su ruote (ro-ro) e trailer (traffico non accompagnato). Negli ultimi 10 anni il traffico è cresciuto ad un tasso pari al 3,6% medio annuo. Nel 2006 Ravenna ha movimentato più di 26 milioni di tonnellate (collocandosi al secondo posto nel comparto delle rinfuse solide e confermandosi il principale porto italiano nella movimentazione di cereali, fertilizzanti, sfarinati e materie prime per l'industria ceramica) e nello stesso periodo sono attraccate più di 4.000 navi. La movimentazione riguarda merci con basso contenuto tecnologico, prodotti dell'entroterra e del distretto ceramico, per il 58% si svolge nei terminal commerciali, per il 32% in quelli industriali e per il 10% nei depositi costieri. Al turismo sono legati la traghettiistica (verso Croazia e Grecia, Turchia e area balcanica) e la crocieristica (è del 2002 una prima presenza di Costa Crociere, principale operatore europeo, seguito da numerosi altri armatori, con terminal a Porto Corsini). La realizzazione di un sistema integrato per la nautica da diporto, con sbocco finale sul porto canale di Ravenna, è in corso nell'area dismessa da un impianto petrolchimico di circa 72 ettari. Nel triangolo romagnolo (Ravenna, Forlì e Cesena) è così presente l'intera filiera produttiva per la nautica da diporto (progettazione, produzione in cantiere e sub-fornitura, consegna e post vendita dell'imbarcazione) con il supporto di centri per la ricerca applicata, la formazione professionale e universitaria. L'importanza si misura considerando che l'Emilia Romagna è al secondo posto in Italia per numero di addetti nel settore nautico ed al quarto posto per numero di imprese e che l'Italia è leader mondiale nella costruzione di superyacht e dispone di cantieri primi per numero di scafi in realizzazione.

Forlì-Cesena, un agroalimentare postmoderno

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

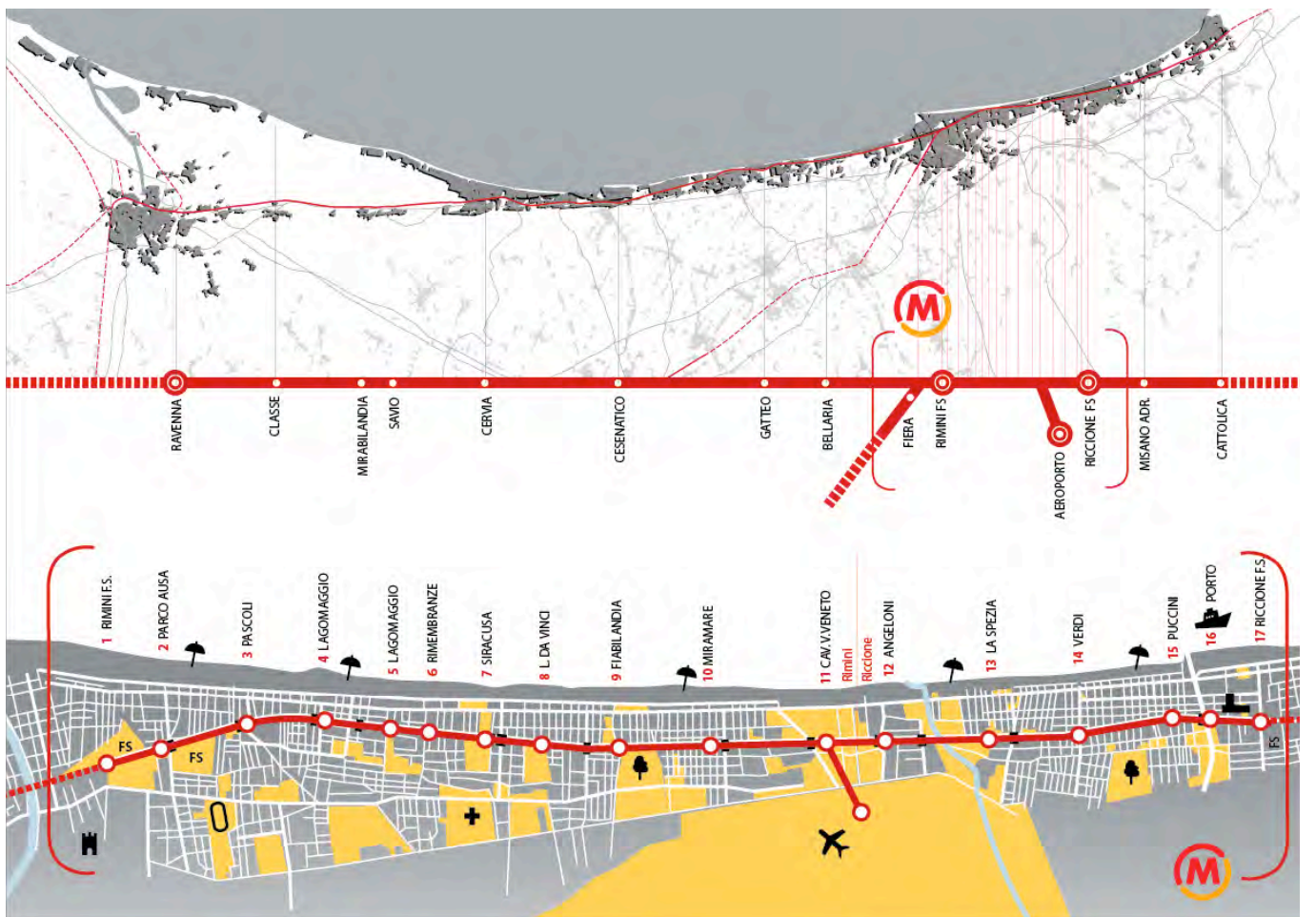
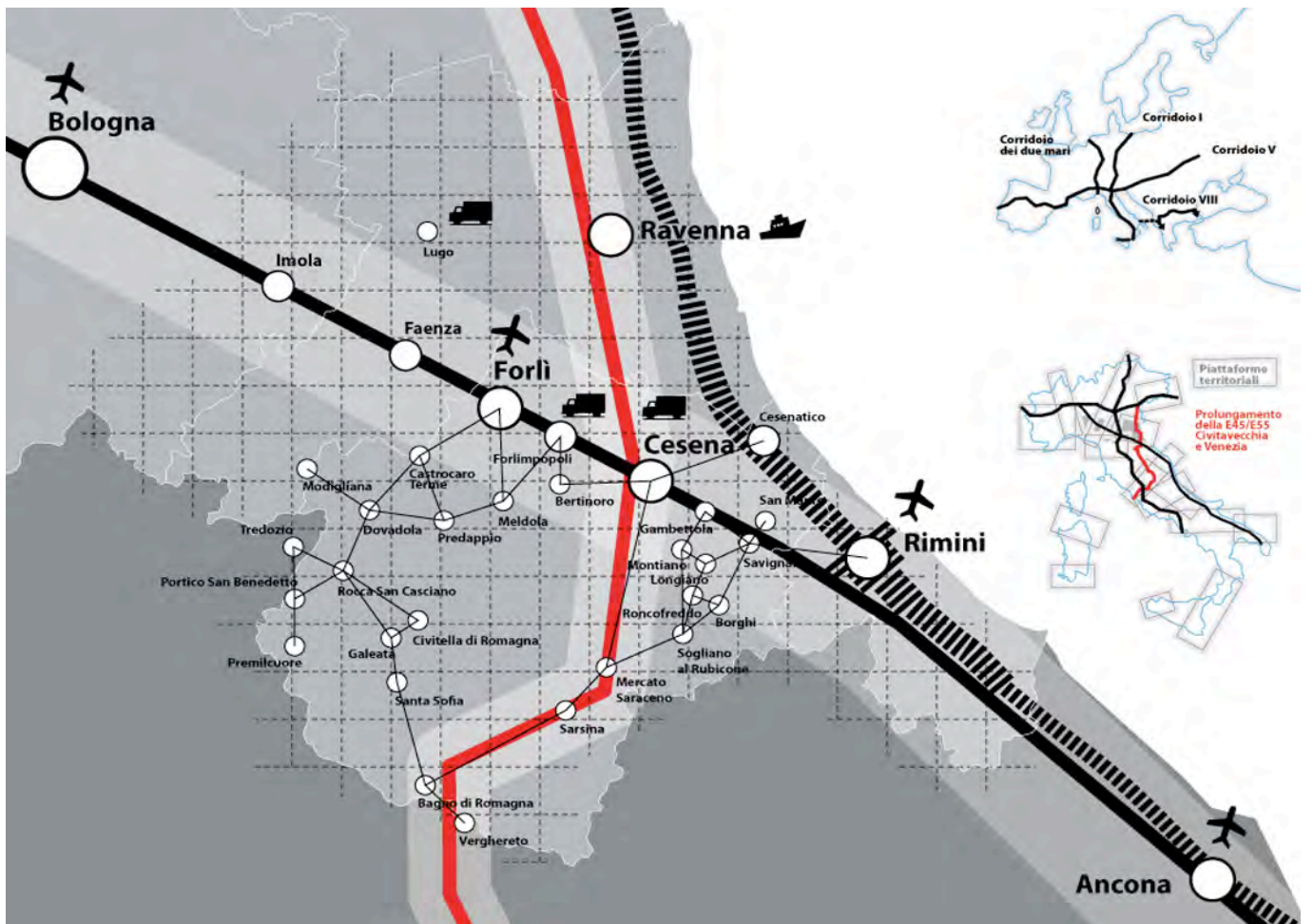


Intercettare le reti lunghe

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

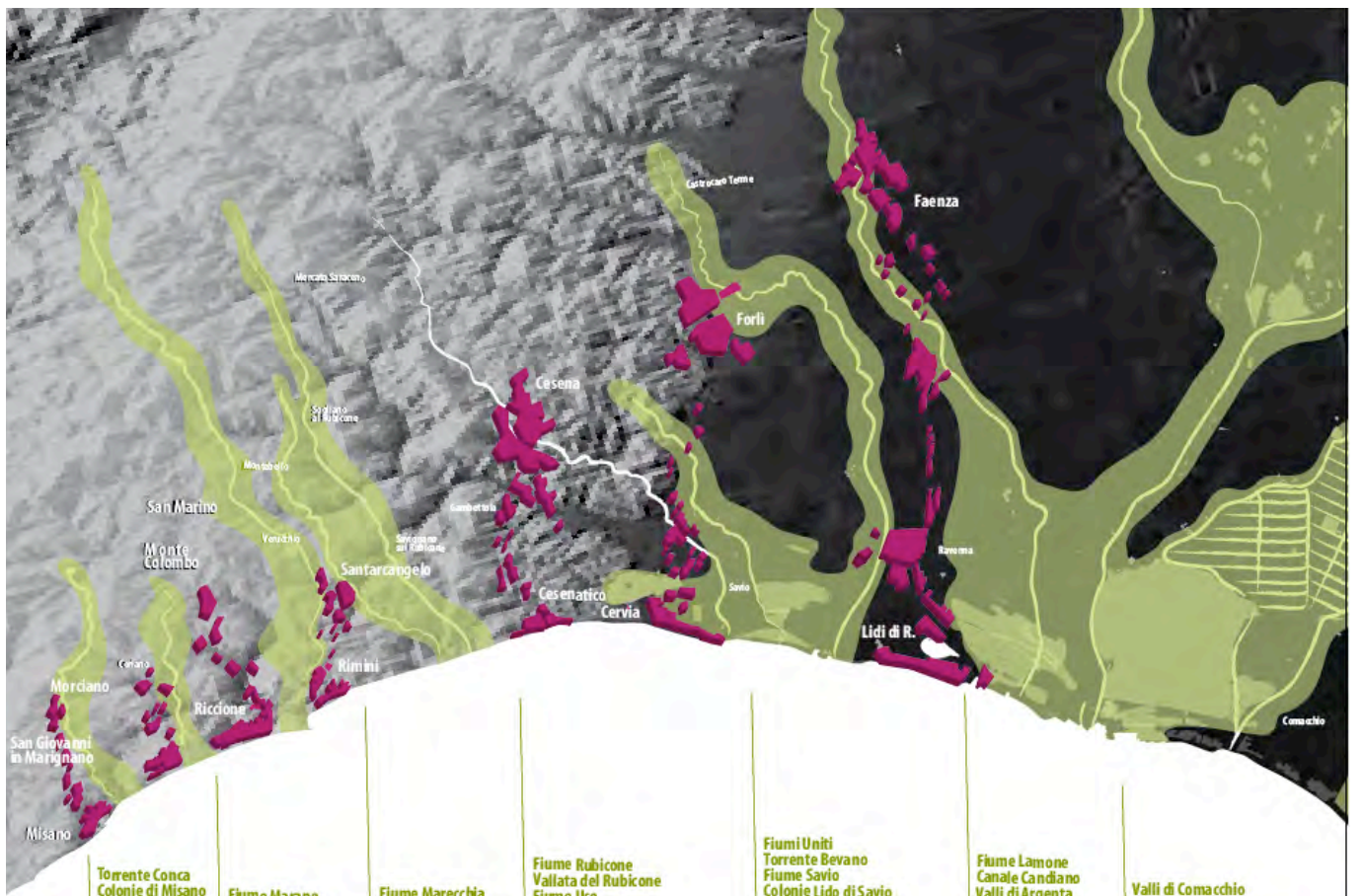
Sostenere le relazioni metropolitane

La conurbazione che caratterizza uno dei più rilevanti bacini turistici europei ha caratteri metropolitani: sistema insediativo pressoché saturo, intense relazioni durante l'intero anno e con punte stagionali che accentuano la congestione. In particolare, la continua metamorfosi dei flussi sottopone a pressioni eccezionali il territorio degli undici comuni che affacciano sul mare, con una "sovrassaturazione" tra Rimini Nord e Cattolica nel periodo estivo e durante i week-end. Un sistema di trasporto pubblico rapido, integrato (con la rete locale di autoservizi da un lato, con la rete metropolitana, regionale e nazionale dall'altro), multimodale (pubblico su ferro e gomma, vincolato e non) ed efficiente può consentire un riequilibrio modale, un'accessibilità diffusa della fascia costiera, una migliore qualità urbana e ambientale nella città lineare che si sviluppa per 60 km tra Ravenna e Cattolica. Alle differenze che contraddistinguono le diverse parti della metropoli e le pratiche d'uso che l'interessano fa riscontro una diversa caratterizzazione del sistema di trasporto progettato. La tratta Rimini-Riccione, con prolungamento fino a Cattolica, è servita da un sistema di trasporto urbano di media capacità su sede propria, a trazione elettrica e su gomma, di standard paragonabile a quello delle moderne metropolitane leggere, ad alta frequenza di servizio, capacità elevata e con fermate ravvicinate. La tratta Rimini-Ravenna è servita da un sistema di trasporto extraurbano, anch'esso di media capacità su sede propria, di standard paragonabile a quello delle moderne ferrovie urbane-suburbane. Prevede la valorizzazione dell'attuale linea ferroviaria attraverso la riqualificazione della sede, la soppressione di passaggi a livello, l'adeguamento delle fermate e l'istadamento dei treni merci nel nodo di Faenza.



Progettare la trasversalità

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



Torrente Conca
Colonie di Misano
Oasi del Conca
Parco del Conca

Fiume Marano
Parco del Marano
Colonie di Riccione

Fiume Marecchia
Parco del Marecchia
Colonie di Rimini

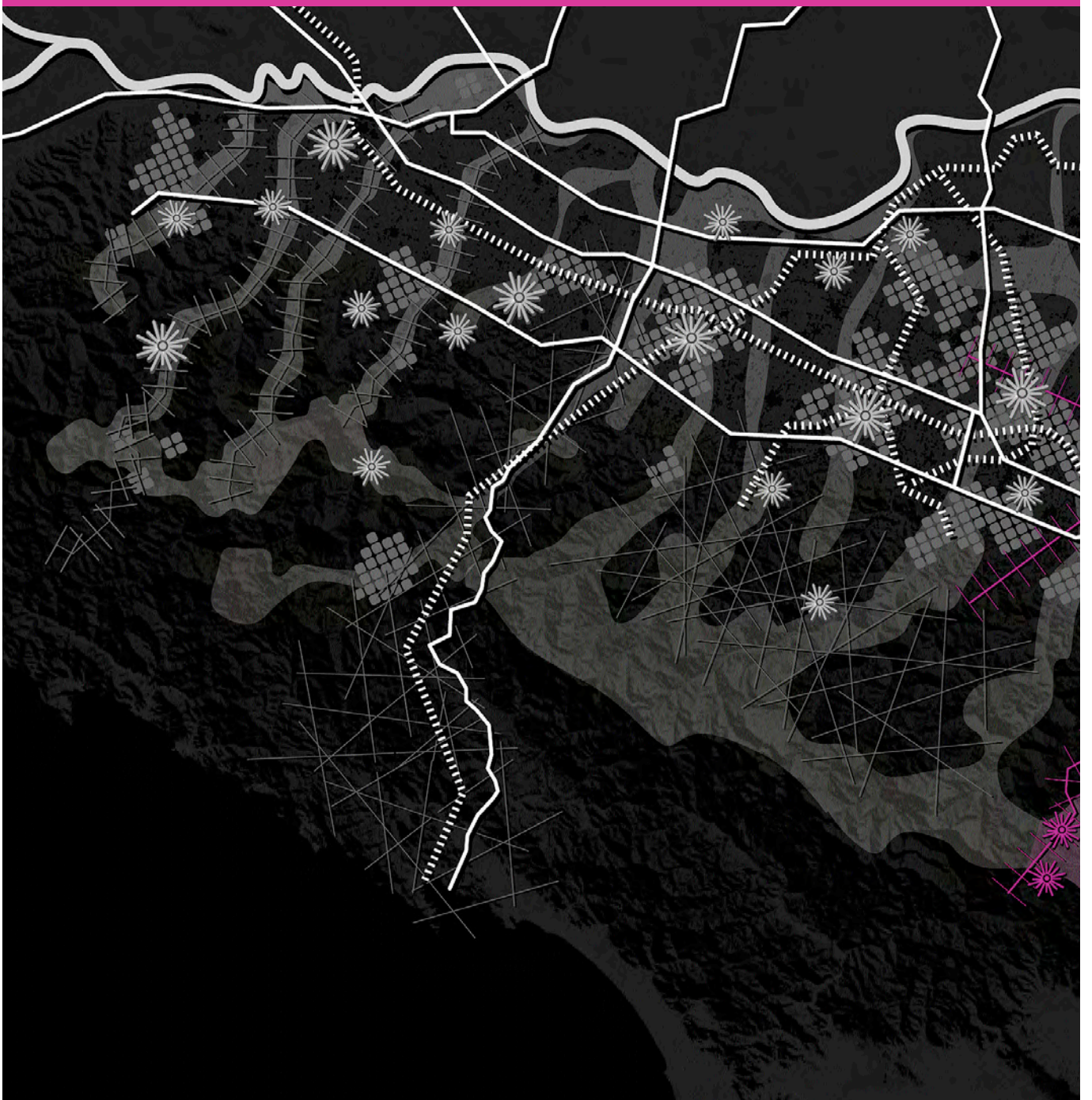
Fiume Rubicone
Vallata del Rubicone
Fiume Uso
Colonie di Gatteo
Colonie di Igea Marina

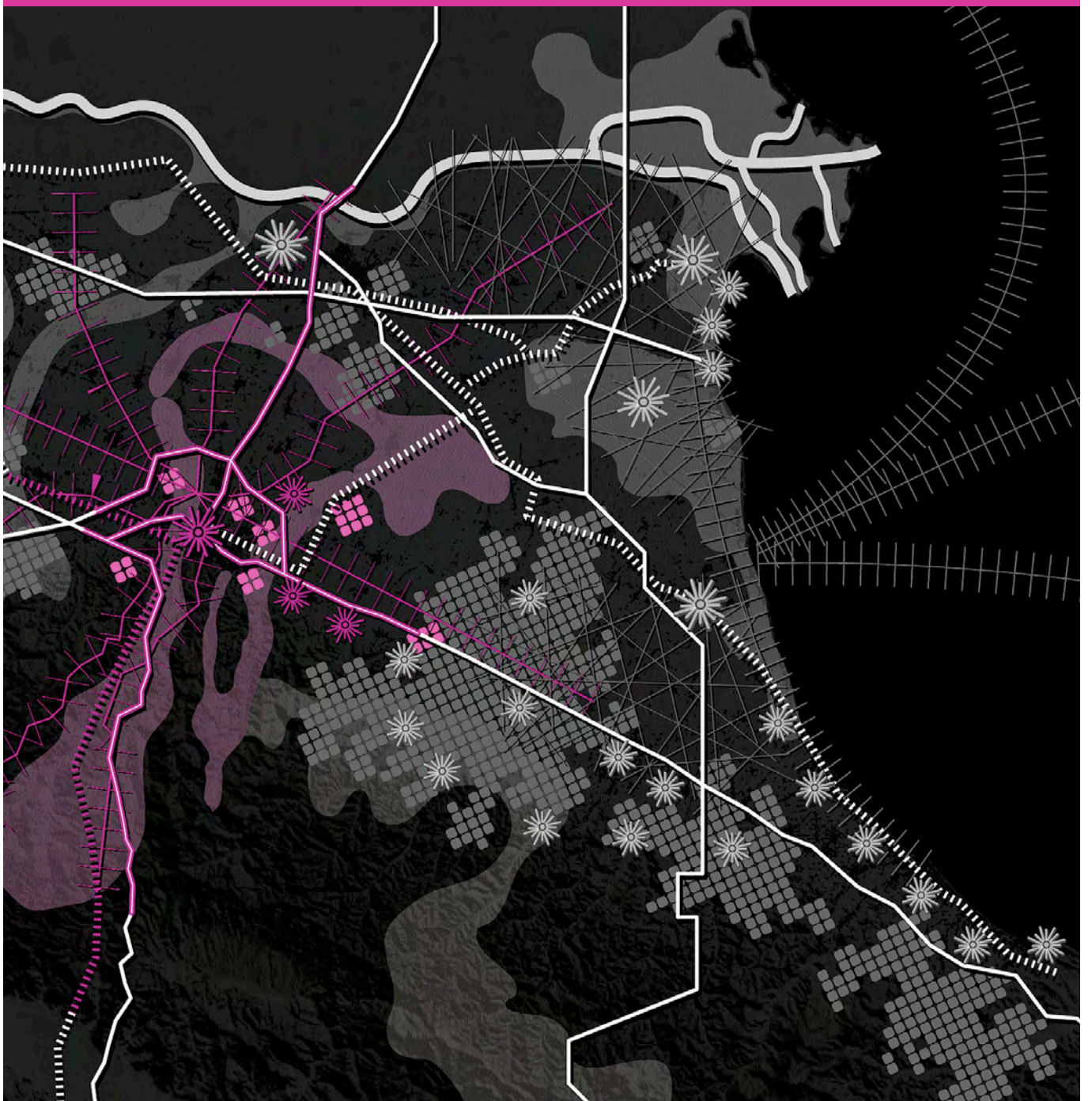
Fiumi Uniti
Torrente Bevano
Fiume Savio
Colonie Lido di Savio
Pineta di Classe
Pineta e Saline di Cervia

Fiume Lamone
Canale Candiano
Valli di Argenta
Pineta San Vitale
Piallasse di Ravenna

Valli di Comacchio
Fiume Reno
Parco del Delta

Bologna, Città-regione



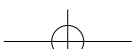
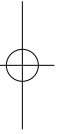
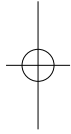


Bologna, Città-regione

Bologna si connota come Città-regione in quanto concorre in vario modo al rafforzamento e alla ridefinizione delle identità plurali che sono alla base delle specifiche traiettorie di sviluppo dell'Emilia Romagna. Si propone come "capitale" quando integra e traina le reti regionali di eccellenza, affermandone il carattere di sistema e rendendole partecipi di quelle nazionali e internazionali.

"Per Bologna si passa" è espressione scelta per indicare la prerogativa del capoluogo regionale, ma può intendersi anche come metafora di un Ptr che punta sulla comprensione e valorizzazione di una molteplicità territoriale che cresce se sa coagularsi e riconoscere dei perni. Bologna è perno in quanto nodo indiscusso per la mobilità, ma anche centro manifatturiero, commerciale, logistico, fieristico, universitario, sanitario che ogni volta rappresenta autorevolmente i diversi punti di forza della regione, in un delicato gioco dei ruoli che deve essere compreso e condiviso perché Bologna possa esprimersi ed essere riconosciuta come una delle aree metropolitane europee, non più potenziale o in fieri.

Per queste ragioni il profilo di Bologna viene tratteggiato privilegiando i rapporti di complementarità con le altre Città effettive.



Per Bologna si passa

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

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

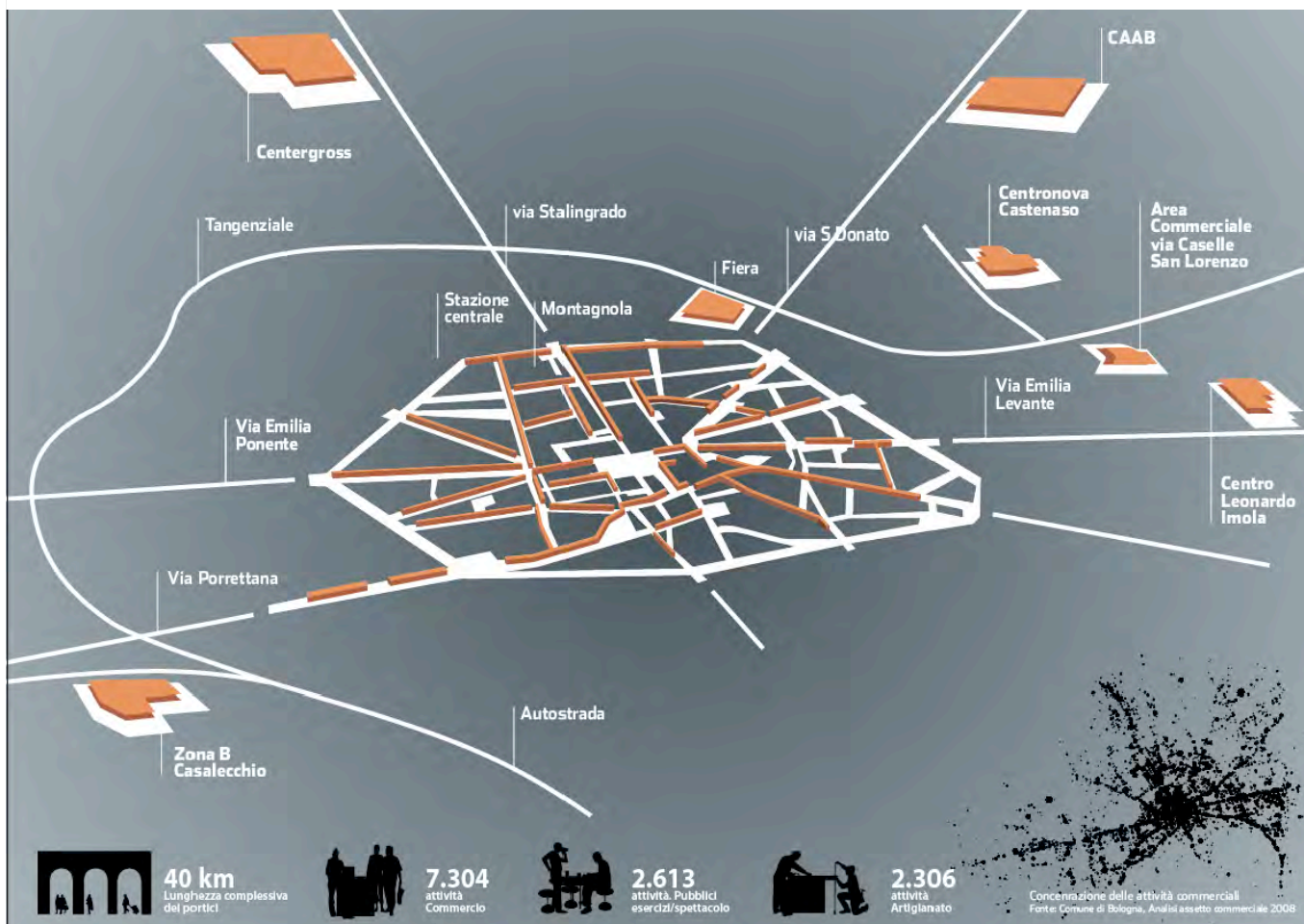
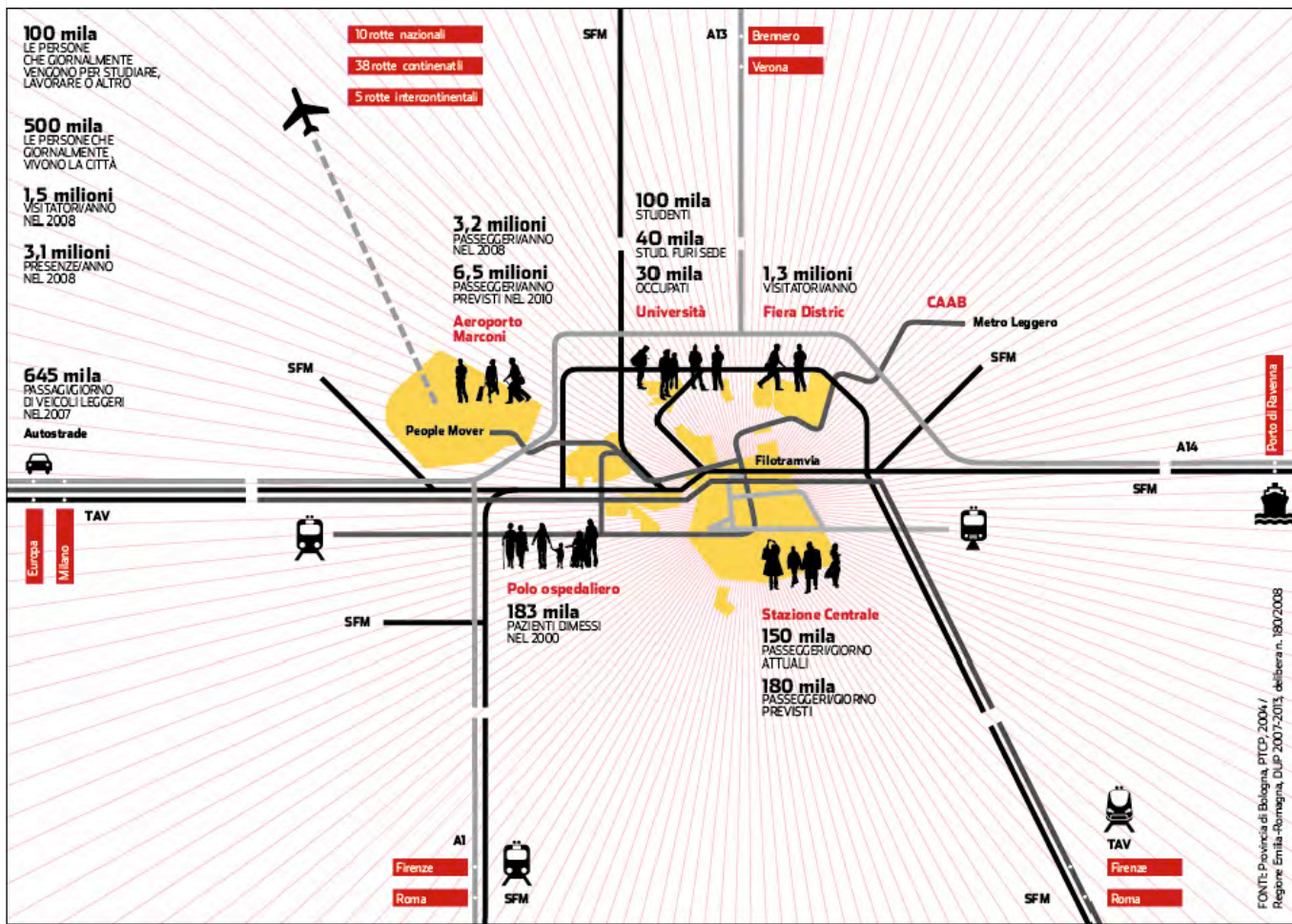
Una rete mista del trasporto collettivo, incardinata sul Sistema ferroviario regionale e metropolitano, si articola lungo i tracciati stradali storici e verso i principali attrattori con alte frequenze cadenzate, servendo il territorio metropolitano e provinciale per i tanti movimenti pendolari. Collettore dei diversi tipi di flussi è la Stazione Centrale di Bologna, punto strategico dell'accessibilità regionale e uno dei principali nodi della rete ferroviaria nazionale, amplificata e rafforzata dall'attivazione delle linee Alta Velocità-Capacità. Le facili connessioni su ferro consentiranno al sistema emiliano-romagnolo, ma anche alle città toscane, Firenze in particolare, di utilizzare l'aeroporto Guglielmo Marconi, il 6° per numero di passeggeri in Italia, il 4° per voli internazionali e addirittura il 3° per voli intercontinentali.

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

A Bologna si commercia

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

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



Con Bologna si fa logistica nazionale

L'Interporto di Bologna si trova in posizione baricentrica tra la piattaforma logistica di Piacenza, che apre a ovest verso i porti di La Spezia e Genova e la Lombardia, e il sistema intermodale di Forlì-Cesena che con Lugo e il Porto di Ravenna apre a oriente. Per posizione e funzione l'Interporto si costituisce come elemento di servizio e raccordo per tutte le Città effettive della regione, collocandosi in posizione preminente nella logistica nazionale.

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

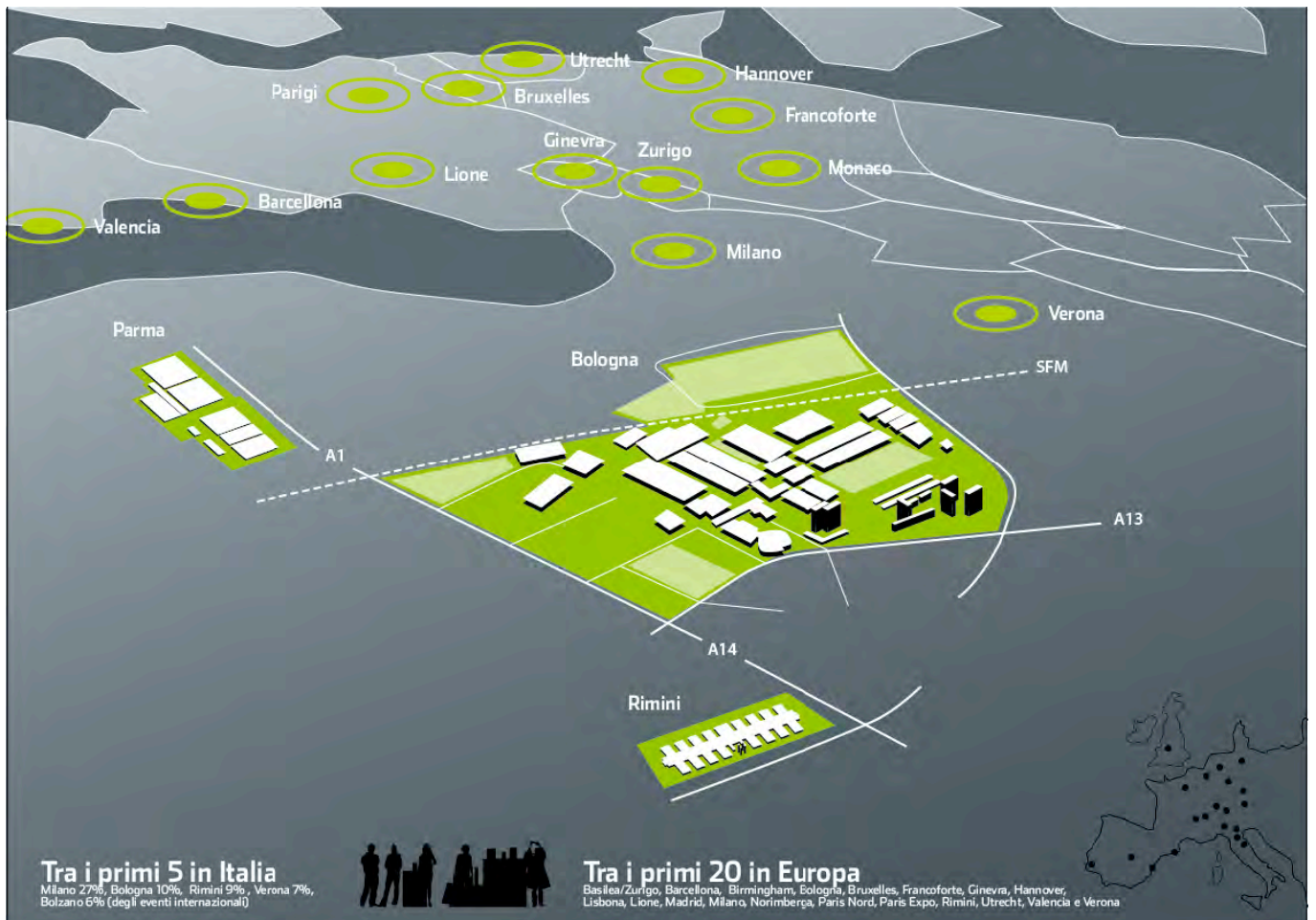
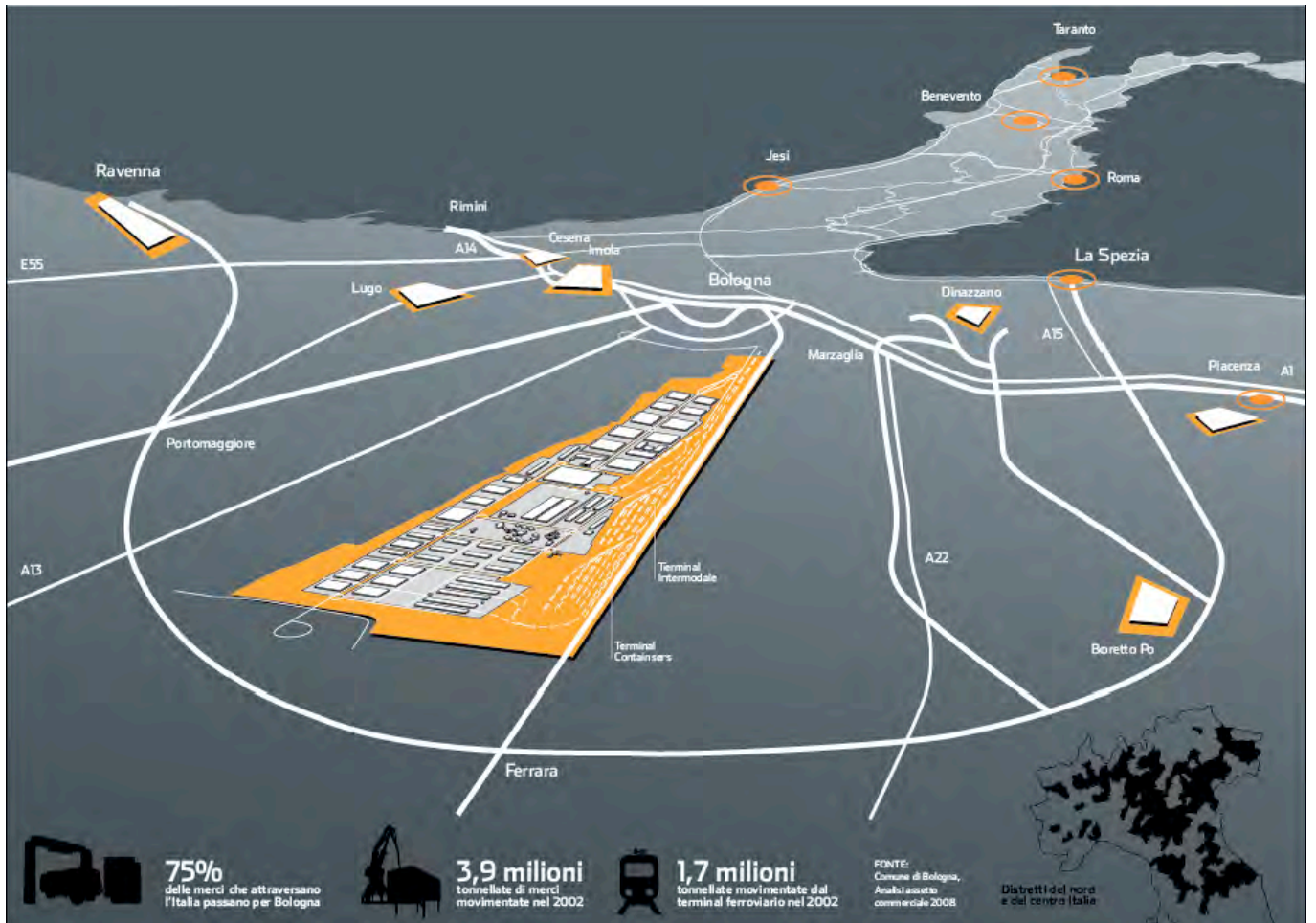
Un'integrazione dei poli logistici a scala regionale e sovra-regionale, lo sviluppo delle strategie ferroviarie (Cispadana) e le connessioni con i "corridoi verdi" della Unione Europea, consentono di trasformare l'infrastruttura bolognese in "porta intercontinentale" di accesso al sistema del medio-alto Adriatico e "nodo logistico" di rilevanza europea, premessa per contrastare la tendenza al trasporto quasi esclusivamente stradale delle merci (a livello regionale, sia in entrata che in uscita, viaggia su ferro solo il 2,2% delle merci e su acqua il 2%).

Con Bologna si fa sistema fieristico europeo

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

Il sistema fieristico dell'Emilia-Romagna è il secondo in Italia dopo quello lombardo, sia per il rango dell'attività espositiva sia per la presenza di espositori stranieri. Al vertice del sistema c'è Bologna con Saie (Salone dell'industrializzazione edilizia), Cersaie (Salone internazionale della ceramica per edilizia), Cosmoprof (Fiera della cosmesi e dell'acconciatura internazionale) e Motorshow (Salone internazionale dedicato all'automobilismo e al motociclismo). Con una nuova sede a Shanghai, BolognaFiere si è anche affermato come player internazionale, leader nell'organizzazione di un terzo degli eventi fieristici italiani su Asia, Usa, Russia e Turchia.

Le 3 fiere di Bologna, Parma (cui sono legate le fiere di Reggio Emilia e di Piacenza) e Rimini (che ingloba i quartieri fieristici di Forlì e Ravenna), punti di forza di un sistema molto articolato che copre tutta la regione, nel 2008 hanno ampliato del 20% la superficie espositiva coperta e creato effetti sinergici. In vista dell'integrazione con BolognaFiere, nel 2007 l'incoming per RiminiFiera spa ha registrato un record (1.231 incontri d'affari organizzati, con 415 aziende italiane e 173 buyer stranieri provenienti da 29 Paesi). Fiere di Parma esporta il marchio alimentare italiano in tutto il mondo, in particolare Russia, India e Cina.



Con Bologna si fa eccellenza in sanità e benessere

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

L'eccellenza del sistema si manifesta appieno con la presenza di una filiera della salute e della cura che comprende la specializzazione farmaceutica, un settore biomedicale con molte imprese leader e forti connessioni con la ricerca industriale, un sistema termale che ha progressivamente ampliato l'offerta dei servizi per il benessere. Una filiera che interessa e connota differenti parti della regione e che vede sempre la presenza del polo bolognese in posizione emergente, oppure in posizione qualificata.

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



Sanità

16.158 posti letto pubblici 60.710 personale dipendente

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



Benessere

220 unità locali 1.570 addetti

DATI 2004 / FONTE Regione Emilia-Romagna, PTR, Il caleidoscopio della regione, nov. 2008, p. 98



Biomedicale

1.600 unità locali 10.070 addetti

DATI 2004 / FONTE Regione Emilia-Romagna, PTR, Il caleidoscopio della regione, nov. 2008, p. 98

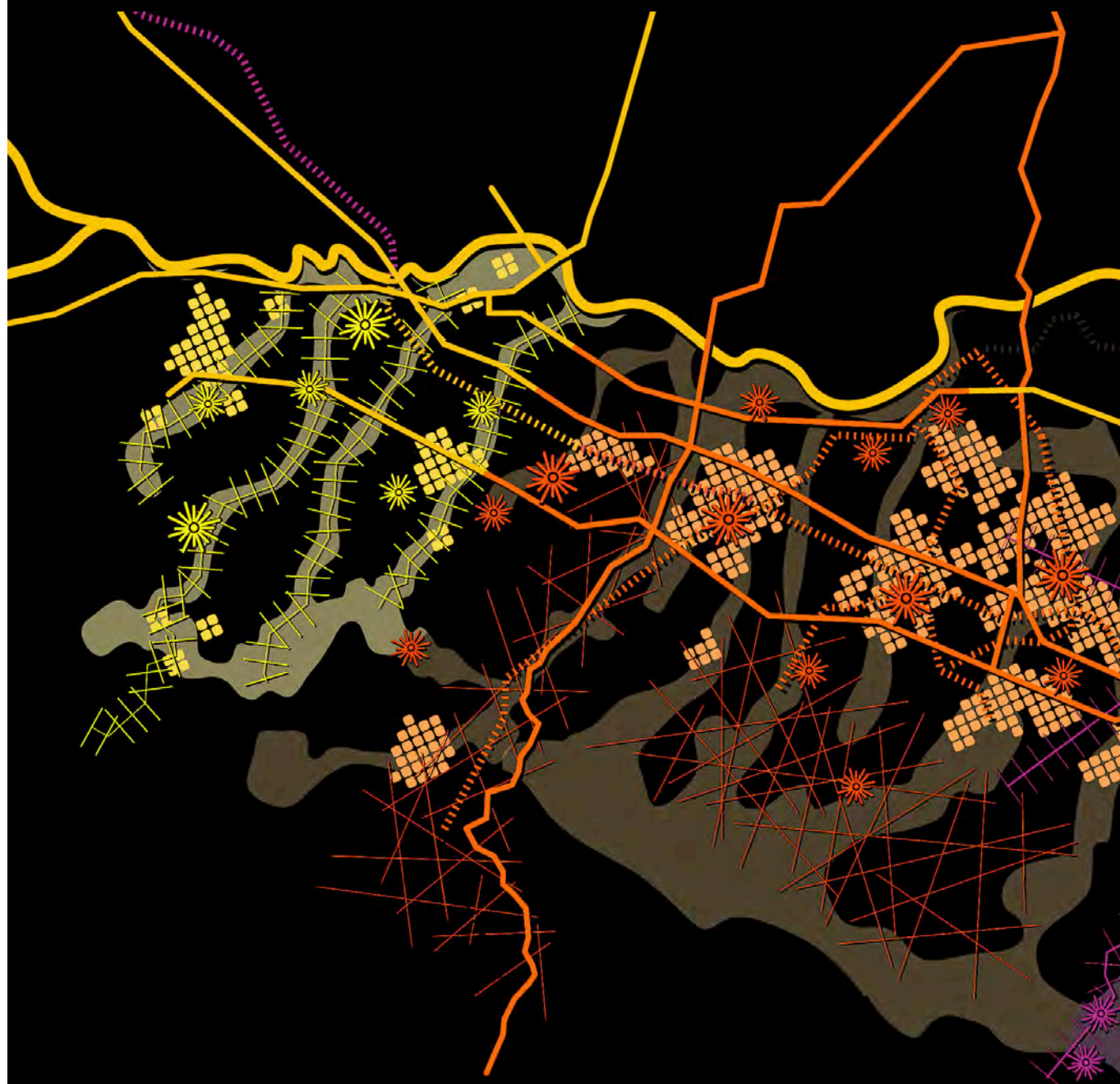


Farmaceutica

2.130 unità locali 7.780 addetti

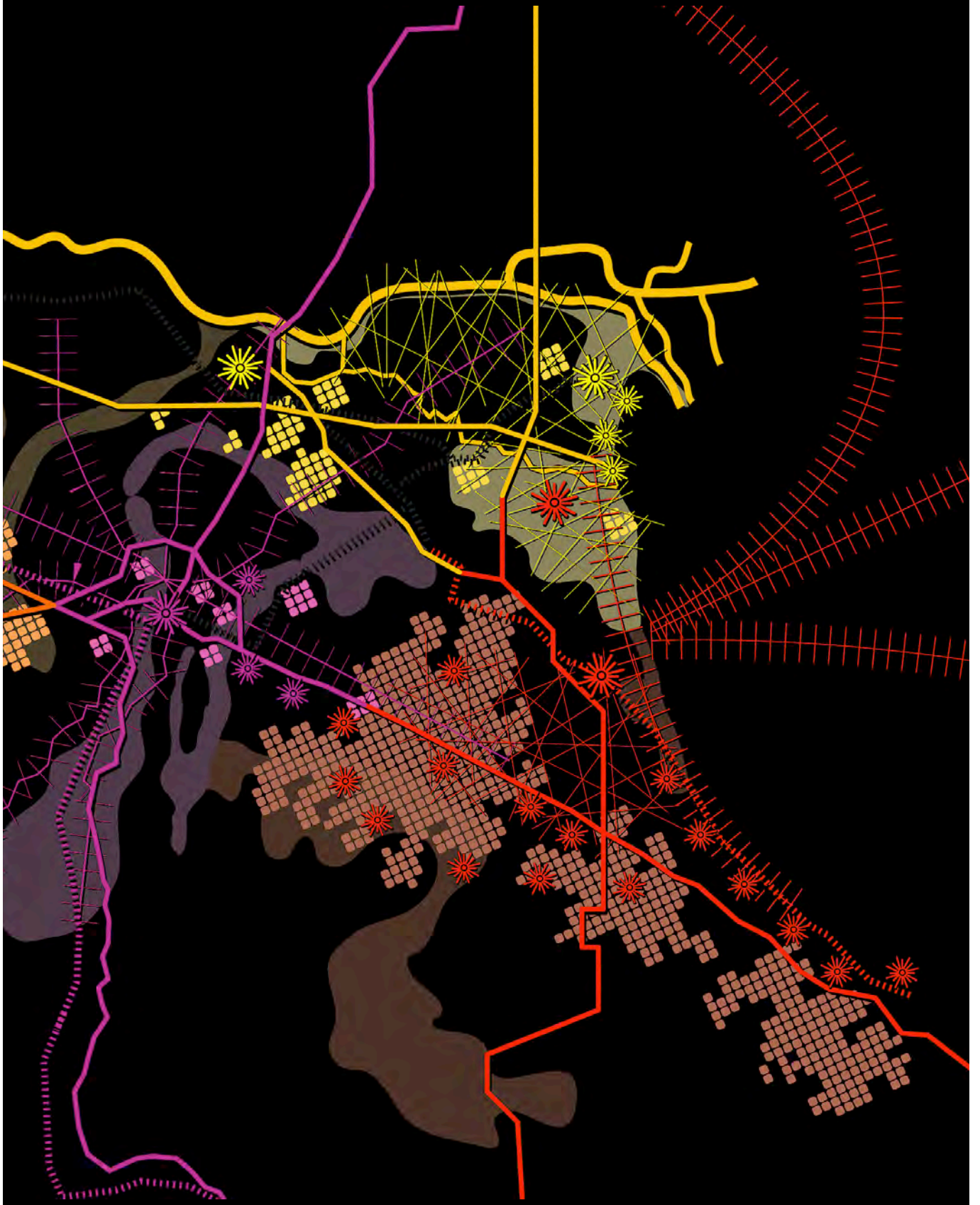
DATI 2004 / FONTE Regione Emilia-Romagna, PTR, Il caleidoscopio della regione, nov. 2008, p. 98

Un'immagine d'assieme



Città polarizzate di frontiera

Città-territorio emiliana



Bologna, Città-regione

Città multipolare romagnola

RIFERIMENTI. BIBLIOGRAFIA E SITI WEB

Il repertorio presenta i materiali utilizzati per l'elaborazione delle immagini e la redazione dei testi, insieme ai documenti del gruppo di lavoro tecnico del Piano Territoriale Regionale dell'Emilia-Romagna e ai forum presso le realtà territoriali (Bologna, 10 luglio 2007; Rimini, 11 dicembre 2007; Piacenza, 19 febbraio 2008; Ferrara, 1 luglio 2008; Modena, 8 luglio 2008; Ravenna, 18 luglio 2008; Forlì-Cesena, 25 luglio 2008; Reggio Emilia, 29 luglio 2008; Parma, 30 settembre 2008; Circondario Imolese, 8 ottobre 2008).

Città polarizzate di frontiera

- «Agenzia Logistica Piacenza», *Libertà*, 6 feb. 2008.
- «Bruno Coppi. Nato a Gonzaga è docente al Mit da 40 anni», *Libertà*, 29 gen. 2008.
- «Francescani: "Dalle Regione poche speranze alla Valtidone pe la tangenziale e Cispadana"», *Libertà*, 29 gen. 2008.
- «La via degli abati», *Gazzetta del Trebbia*, n. 12, 19 sett. 2004, ristampa genn. 2006.
- «Ma se a Caorso i tempi diventano troppo lunghi valuteremo altre sedi per sperimentare la fusione», *Libertà*, 29 gen. 2008.
- «Marchio di qualità per il pesce», *Il Sole 24 Ore*, 24 giu. 2008, p. 9.
- A. L. «A breve si riunirà un tavolo sull'utilizzo dei 180 milioni destinati al Po», *Libertà*, 23 feb. 2008.
- Aa.Vv., «Costruire per il futuro», *Speciale edilizia*, supplemento a *Libertà*, 2008.
- Aa.Vv., «Crescita continua», *Rapporto Economia 2007*, supplemento a *Libertà*, 2007.
- Aa.Vv., «Guida al mercato della casa», *Rapporto casa 2005*, supplemento a *Libertà*, 2005.
- Aa.Vv., «Immobili, dove va il mercato», *Rapporto casa 2008*, supplemento a *Libertà*, 6 mar. 2008.
- Aa.Vv., «La Valtidone del futuro», *Dossier Economia*, supplemento a *Libertà*, s.d. (2007).
- Aa.Vv., «Piacenza report», *Eventi speciali Centro Nord*, supplemento a *Il Sole 24 Ore*, 17 dic. 2007.
- Aa.Vv., «Scintilla di ripresa», *Rapporto Economia 2006*, supplemento a *Libertà*, 2006.
- Aa.Vv., «Segnali di crescita», *Rapporto Economia 2005*, supplemento a *Libertà*, 2005.
- Aa.Vv., «Una terra genuina», *Dossier Valtidone*, supplemento a *Libertà*, s.d. (2006).
- Aa.Vv., «Valdarda, ecco il domani», *Dossier Economia*, supplemento a *Libertà*, s.d. (2006).
- Aa.Vv., *La strada dei vini e dei sapori dei colli piacentini*, www.sintranet.it/sitidemo/turismo/all_pubb/CatalogoSVSCP2006%20ita_ing_442006-11245.pdf
- Aelle, «Indagine sulla vocazione all'eolico», *Libertà*, 10 feb. 2008.
- Agogliati M., «La memoria della Valdaveto», *LibertàOnline*, 23 mar. 2004, www.liberta.it/asp/default.asp?IDG=24631
- Ajolfi P., «Lo sviluppo della logistica: il ruolo di Piacenza», in Camera di Commercio Industria, Artigianato e Agricoltura di Piacenza, *Piacenza Economica 4/02*, www.pc.camcom.it/ccomm/cosa_facciamo/pubblicazioni/pc_economica/printable/art6_pr.htm
- Apt Servizi s.r.l., Emilia Romagna, *Emilia-Romagna: itinerari didattici nelle Città d'Arte*, Tipografia Moderna, Bologna, mar. 2006. www.cittadarte.emilia-romagna.it
- Aree militari (1)*, ripensandopiacenza.blogspot.com/2007/12/aree-militari-1.html
- Arpa, *Rapporto ARPA 2003*, <http://www.arpa.emr.it/PIACENZA/download/acq4parte3.pdf>
- Cafferini L., *Piacenza e la sua provincia*, Odranoel Design, Piacenza, 2005. Con il patrocinio della Provincia di Piacenza.
- Camera di commercio di Ferrara, *Le sfide del mercato per gli operatori turistici della Provincia di Ferrara*, nov. 2007. A cura della società Teamwork di Rimini.
- Comitato strategico, *Patto per Piacenza*, 12 gen. 2002. Documento firmato dai maggiori esponenti delle istituzioni locali.
- Comune di Ferrara, *Piano strutturale comunale*, adottato con delibera consiliare P.G.48352 del 14/09/2007, controdedotto con delibera consiliare P.G. 91706 del 03/12/2008.
- Comune di Fiorenzuola d'Arda, *Piano strutturale comunale. Atto di indirizzo*, delibera di Consiglio comunale, n. del 10 set. 2004.
- Comune di Fiorenzuola d'Arda, *Piano strutturale comunali. Documento preliminare del piano*, 20 feb. 2006.
- Comune di Piacenza, «Il Piano regolatore generale», *Urbanistica Quaderni*, 16, 1998.
- Comune di Piacenza, *Linee programmatiche di mandato per il quinquennio 2007-2012*, delibera del Consiglio comunale, n. 42 del 15 ottobre 2007. In particolare linea 9, «Il PSC, la città dei parchi, la riconversione delle aree militari», pp. 17-19.
- Comune di Piacenza, Provincia di Piacenza, Unione commercianti, *Provincia di Girovagano ... Piacenza e le sue valli*, Percorsi & Itinerari, Piacenza, 2005 e 2006.

- Erbani F., "Il delta del Po a rischio cemento", *La Repubblica*, 20 set. 2008, p. 54.
- Ervet, *Piano territoriale regionale. Proposta di documento di piano*. Ipotesi successiva al Comitato Scientifico del 24 Ottobre 2008, BOZZA 26 nov. 2008.
- Francou C., *Il grande Fiume. Vita e tradizioni lungo il Po a Piacenza*, Berti, Piacenza, 2007.
- Funzioni culturali e trasporti di qualità*, www.spaziorotative.it/asp/Dettaglio.asp?IDGruppo=42690&ID=778
- Gazzola E., Pareti S., a cura di, *Passaggio a Piacenza, Antologia di sguardi forestieri*, vol. II, Scritture, Piacenza, 2007.
- Istituto sui trasporti e la logistica, *City logistics*, in Provincia di Piacenza, *PTCP2007*, all. C2.9.
- Marchi P., «Un piano provinciale per l'energia pulita», *Libertà*, 9 feb. 2008.
- Nomisma, *Il distretto rurale e i distretti agroalimentari di qualità in provincia di Ferrara*, anno 2006, *Piacenza tra Arte, Po e Appennino*, www.emiliaromagnaturismo.it/download/Pubblicazioni_arte/cittadarte/01_piacenza.pdf
- Pinotti P., «E' nata l'Agenzia Logistica Piacenza», *Libertà*, 5 feb. 2008.
- Pinotti P., «Il Po riparte da interventi per 180 milioni», *Libertà*, 16 feb. 2008.
- Provincia di Ferrara, *2009 storia arte mare natura sapori eventi*, Tipografia Italia, Ferrara, nov. 2008.
- Provincia di Ferrara, *Crescere con un territorio. L'Obiettivo 2 nella Provincia di Ferrara: risultati e scenari futuri*, nov. 2008
- Provincia di Ferrara, *Ferrara agricoltura*, anno 1, n. 2, s.d.,
www.provincia.fe.it/download/Newsletter%20ASSE%202.pdf?server=sd2.provincia.fe.it&db=/intranet/internet.nsf&uid=6FD6626B45B4CF9C1257408004B8D26, scaricato 21/1/2009
- Provincia di Ferrara, *Ferrara terre e acque. Visita Ferrara*. A cura di Ufficio informazioni turistiche, Castello Estense, Ferrara.
- Provincia di Ferrara, *P.I.A.E. (Piano Infraregionale delle Attività Estrattive), 2009 - 2028*, delibera Giunta Provinciale n. ?? del ??/12/2008, pubblicato on line 08/01/2009,
<http://www.provincia.ferrara.it/sito?nav=99&doc=468BE699150EC2FBC1257538003CC33E>, p. 14.
- Provincia di Ferrara, *Piano Territoriale per la Provincia di Ferrara. Definizione della Rete Ecologica Provinciale. Documento Preliminare, Analisi territoriale degli spazi naturali e semi-naturali esistenti in funzione della realizzazione di una rete ecologica (Quadro Conoscitivo)*, apr. 2007.
- Provincia di Ferrara, *Programma Rurale Integrato Provinciale (PRIP)*, Delibere di Consiglio provinciale n. 129/86440 del 14/11/2007 e n. 150/100499 del 12/12/2007.
- Provincia di Ferrara, *V Censimento Agricoltura ISTAT 2000 ed Relazione al V Censimento Agricoltura*.
- Provincia di Parma, Provincia di Piacenza, *Castelli del ducato di Parma e Piacenza*, Edicta edizioni 2007.
- Provincia di Piacenza, *Approvazione Documento Preliminare PTCP*, delibera di Giunta provinciale, n. 505 del 21 nov. 2007.
- Provincia di Piacenza, *Atto d'indirizzo variante PTCP*, delibera di Consiglio provinciale, n. 58 del 5 giu. 2006.
- Provincia di Piacenza, Osservatorio Provinciale sulla Sostenibilità dello sviluppo, *Il bilancio energetico in provincia di Piacenza*, apr. 2004, www.provincia.pc.it/cartografico/Cartografia/img/elab_tem/04_08.pdf
- Provincia di Piacenza, *PTCP 2000. Cartografia Sistema territoriale e infrastrutturale*.
- Provincia di Piacenza, *PTCP2007*, dvd. Contiene: Documento Preliminare, Elaborati e quadro conoscitivo Vol. A Sistema Economico e sociale, Vol. B Sistema Naturale e Ambientale, Vol. C Sistema Territoriale, Vol. D Sistema della Pianificazione; Valsat Rapporto Ambientale.
- Provincia di Piacenza, Università Cattolica, *Stati Generali: Piacenza 2020...praticamente domani*, Bozza documento di base, giu. 2006, www.pianostrategico.pc.it/
- Putzu F., consigliere comunale, «Aree militari. Attenti a non fare scelte sbagliate», *Libertà*, 4 feb. 2008.
- Regione Emilia-Romagna, Ervet, *Piano territoriale regionale. Il caleidoscopio della Regione*. Ipotesi successiva al Comitato Scientifico del 24 ott. 2008, bozza nov. 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Piano di tutela delle acque. Relazione generale*, approvata dall'assemblea legislativa con deliberazione n. 40 del 21 dic. 2005.
- Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale*, 1990.
- Regione Emilia-Romagna, Unioncamere Emilia-Romagna, Confcommercio e Confesercenti, Osservatorio Turistico Regionale, *La sfida del mercato turistico globale*, rapporto 2008, Maggioli.
- Silva V., Ciccio E., *Piacenza e il suo futuro. Piano Strategico per Piacenza, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, Piano Strutturale Comunale. Introduzione al Dibattito*, relazione presentata al convegno "Piano strategico per Piacenza. Piacenza 2020", 24 feb. 2007, www.pianostrategico.pc.it/
- Strinati A., «Ignitor potrebbe partire già a febbraio», *Libertà*, 29 gen. 2008.
- Strinati A., «Ignitor, confronto a Washington», *Libertà*, 8 feb. 2008.
- Strinati A., «Le torri spariranno entro due settimane», *Libertà*, 29 gen. 2008.
- Terille F., «I pozzi petroliferi del piacentino», *Il cittadino*, Genova, 23 mar. 1921, ristampato in Gazzola E., Pareti S., (a cura di), *Passaggio a Piacenza. Antologia di sguardi forestieri*, vol. II, 159-165.
- Trevisani C., *intervento*, convegno "Connessioni per il futuro. Mobilità Logistica Infrastrutture", Bologna, 21 gen. 2008.

SITI WEB

- https://servizimoka.regione.emilia-romagna.it/moka/faces/apps/parchi_01_125/mapviewer.jspx
- it.wikipedia.org/wiki/Centrali_elettriche_in_Italia
- www.appennino4p.it/tornarezza.htm
- www.comune.caorso.pc.it/pagina.asp?IDpag=114&idbox=20&idvocebox=151
- www.comune.fiorenzuola.pc.it/visualizza.asp?idnb=98
- www.edipower.it/centrali/piacenza.asp

www.edison.it/edison/site/it/activities/plants/ps/termo/sarmato.html
www.egm.it/it/piacenza
www.emiliaromagnaturismo.it/download/Pubblicazioni_arte/cittadarte/01_piaccenza.pdf
www.enel.it/attivita/novita_eventi/archivio_novita/enel_lacasella/
www.enel.it/PaesaggiElettriciHtml/PaesaggiElettricihtml/emilia/elettrificazione.asp
www.ermesambiente.it/wcm/parchi/parchi/parco_delta_po.htm
www.ermesambiente.it/wcm/parchi/parchi/parco_delta_po/parco_delta_po_mappa_itinerari/parco_delta_po_mappa_itinerari_allegato/deltapo_mappa.pdf
www.ermesambiente.it/wcm/parchi/parchi/parco_delta_po/parco_delta_po_mappa_itinerari/parco_delta_po_mappa_itinerari_allegato/deltapo_mappa.pdf
www.geocities.com/rainforest/andes/7161/geo/castellipiacentini/castellipiacentini.html
www.giraitalia.it/emilia/piacenza/
www.ilfiumepo.net/it/caorso.html
www.ivcongressonazionalelpo.it/pagina.asp?lingua=1&IDpag=158&idbox=49&idvocebox=196, IV Congresso nazionale del Po, Piacenza, 23-24 novembre 2007.
www.notube.it
www.parcodeltapo.it/er/parco/carta_identita.html
www.parcodeltapo.it/er/parco/delta_chiama_delta.html
www.pianostrategico.pc.it/
www.pianostrategico.pc.it/default.asp
www.provincia.ferrara.it/sito?nav=72
www.provincia.ferrara.it/sito?nav=99
www.provincia.ferrara.it/sito?news=058C34F55BB05CDDC12573A2004AF116
[www.provincia.ferrara.it_download_Piano di marketing turistico ridotto](http://www.provincia.ferrara.it_download_Piano_di_marketing_turistico_ridotto)
www.provincia.pc.it/PTCP/default.htm
www.provincia.pc.it/turismo/
www.provincia.piacenza.it/italiano.asp
www.provincia.piacenza.it/turismo/
www.sira.arpat.toscana.it/sira/eper/Prov_PC.html
www.tecnoborgo.com/visita.html
www.vailog.com/news/management/docs/Folder_CSG_A4_2.pdf

Città - territorio emiliana

- Aa.Vv., *Didattica e prassi della pianificazione urbanistica in Emilia*, atti del convegno 12 giugno 2007, Università degli studi di Parma, dispensa. Raccolta atti a cura di F. Legnani con materiali di L. Fabian, F. Gastaldi, A. Costa, S. Storchi.
- Barnabò L., «Dal PIL (Prodotto Interno Lordo) al PIQ (Prodotto Interno Qualità): la qualità come nuovo valore aggiunto dell'economia reggiana», relazione presentata alla V Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 19 ott. 2007.
- Bellicini L., «Le città italiane negli anni 2000. Passato recente e scenari di cambiamento», in Ministero per i beni e le attività culturali, *Ricerche e indagini per la qualità urbana*, Roma, 2008.
- Bonomi A., «La via Emilia fa i conti con le paure delle Pmi», *Il Sole 24 Ore*, Domenica 25 mag. 2008, n. 143.
- Bonuccelli M., *Accordo siglato dalla Provincia di Lucca con altri enti e aziende relativamente al trasferimento su rotaia del traffico pesante che da Minucciano raggiunge la Provincia di Reggio Emilia*, Comunicato stampa 19/07/2007, www.provincia.lucca.it/spazioautogestito_detail.asp?gruppo=RIFONDAZIONE+COMUNISTA&idComunicazione=181
- Calvaresi C., «Un percorso di partecipazione per il nuovo PTCP», relazione presentata alla II Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 14 set. 2007.
- Camera di commercio di Reggio Emilia, *5ª giornata dell'economia*, 10 mag. 2007.
- Campeol A., «Chiavi di lettura per il PTCP», relazione presentata alla conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 4 lug. 2007.
- Campeol A., «Il Quadro conoscitivo struttura e principali contenuti», relazione presentata alla II Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 14 set. 2007.
- Cancellato F., «Lo spazio di rappresentazione del territorio della Provincia di Reggio Emilia: dal capitalismo di territorio al capitalismo delle reti», relazione presentata alla V Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 19 ott. 2007..
- Cavazza E., «Opportunità per un nuovo progetto di territorio. Sistema storico. Storia e identità di Reggio Emilia», relazione presentata alla conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 4 lug. 2007.
- FER (Ferrovie Emilia Romagna), ACT (Azienda Consortile Trasporti di Reggio Emilia), *La sfida della Dinazzano Po: movimentare su rotaia 8 milioni di tonnellate merci togliendo dalle strade oltre 250.000 tir all'anno*, s.d.
- Mattiussi P., «Il PTR e la città-territorio dell'Emilia occidentale: la prospettiva della Regione Emilia Romagna», relazione presentata alla Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia, 14 set. 2007.

- Molinari L., a cura di, *Reggio Emilia. Scenari di qualità urbana*, Skira, 2007.
- Politecnico di Milano, (S. Balducci, C. Calvaresi), «Un percorso di partecipazione per il nuovo PTCP di Reggio Emilia», relazione presentata alla *Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia*, 4 lug. 2007.
- Provincia di Modena, *Idee e proposte del Forum verso il nuovo PTCP. Sintesi conclusive dei lavori dei focus group tematici*, giu. 2006.
- Provincia di Modena, *Verso il nuovo PTCP, Quadro Conoscitivo Preliminare*, aggiornato lug. 2007.
- Provincia di Modena, *Verso il nuovo PTCP. Idee, scenari e strategie per il territorio provinciale al 2015*, 2007.
- Provincia di Parma, «Gli scenari e le scelte strategiche del Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Parma», in *5ª Rassegna Urbanistica Nazionale*, Venezia, 10-20 nov. 2004, catalogo della mostra, www.inu.it/5run/Catalogo%20RUN/Provincia%20Parma/PR_P_1.doc.
- Provincia di Parma, *PTCP, Quadro conoscitivo. Relazione illustrativa*, approvato con delibera di Consiglio provinciale n. 71 del 25 lug. 2003.
- Provincia di Parma, *PTCP*, relazione illustrativa variante, 2007, approvato con delibera di Consiglio provinciale n. 134 del 21 dic. 2007.
- Provincia di Reggio Emilia, *PTCP2007. Documento preliminare*.
- Provincia di Reggio Emilia, *PTCP2007. Quadro conoscitivo*.
- Provincia di Reggio Emilia, *Rapporto sulla situazione socio-economica della provincia*, s.d.
- Provincia di Reggio Emilia, *Verbali Conferenza di pianificazione per l'adozione della variante generale del PTCP di Reggio Emilia*, 4 lug., 14 set., 6 e 19 ott. 2007.
- Regione Emilia Romagna, «Prit 98-2010 Piano regionale integrato dei trasporti. Volume primo. Strategie», *Urbanistica quaderni Archivio*, n. 2, 2000.
- Regione Emilia Romagna, *Promozione e valorizzazione delle zone matildiche dell'Emilia-Romagna*, legge regionale 15 dic. 1989, n. 44.
- Regione Emilia-Romagna, *Integrazione al quadro conoscitivo del Piano territoriale regionale dell'Emilia Romagna*, parte II, feb. 2007.
- Ronchetti N., «La food valley vale 24 miliardi», *Il Sole 24 Ore, Emilia Romagna Reporti*, martedì 24 giu. 2008, p. 9.
- Sabia M., *Il boom della meccanica - A Reggio la corona di regina dell'esportazione*, www.industritalia.it/index.php?file=news-zoom&fld_id=148
- Sergio M., «Reggio Emilia. Un piano per la sostenibilità qualità e coesione sociale», *Urbanistica Informazioni*, n. 217, 2008, p. 45.
- Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, *Graduatoria Sole 24 ore*, comunicato stampa, Modena, 23 lug. 2007.
- Vergnano F., «Business School alla Comer», *Il Sole 24 Ore*, 25 mag. 2008, n. 143.

SITI WEB

<http://reggioemiliaturismo.provincia.re.it/page.asp?IDCategoria=792&IDSezione=4774>

www.actre.it/trasporto_specializzati/ferroviario_merci.php

www.assopiastrelle.it

www.castellimatildici.it/legge.htm

www.clubdistretti.it/

www.collezionemaramotti.org/gallery/images/luogo01.jpg

www.dea.unian.it/sotte/Viaggi%20di%20studio.htm

www.distretti.org/

www.flickr.com/photos/albertobizzini/275263363/

www.maglieriabellesia.it/dovesiamo.html

www.maps.live.de

www.matildedicanossa.it

www.provincia.re.it

www.sassuolo2000.it

www.stradaviniesapori.re.it

www.tryitaly.com/it4/castelli.htm

www.unimore.it/

Città multipolare romagnola

- Autorità Portuale di Ravenna, Comune di Ravenna, «*Le 6 miglia della nautica: nel Porto dell'Emilia Romagna, a Ravenna, lo "sbocco" per il Distretto Romagnolo*», relazione presentata al Forum PA 2008, Cluster «Cantieri urbani e territoriali», 15 mag. 2008.
- Bavarese N., «Modelli, funzioni e prospettive della portualità mediterranea», *Urbanistica* n. 129, 2006, pp. 7 sg.
- Bonomi A., *Il distretto del piacere*, Bollati Boringhieri, Torino 2000
- CIPE, *Trasporto Rapido Costiero tratta Rimini FS - Riccione FS*, delibera n. 86 del 20 dic. 2004 (Gazzetta Ufficiale n. 109 del 12/05/2005), progetto definitivo consegnato al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

- Comune di Forlì, *La valle del Montone*, dic. 2004.
- Comune di Forlì, *La valle del Rabbi*, dic. 2004.
- Comune di Forlì, *La valle del Tramezzo*, dic. 2004.
- Comune di Forlì, *Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse infrastrutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia – Orte, Sviluppo Integrato Sistemi Territoriali Multi-Azione Progetto Pilota "Complessità Territoriali"*, feb. 2005.
- Comune di Forlì, *Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì – Cesena – Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse strutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del Corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia – Orte, Relazione tecnica - Approccio metodologico per la realizzazione dello studio di fattibilità e composizione del gruppo di lavoro*, gen. 2006.
- Comune di Forlì, *Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì – Cesena – Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse strutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del Corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia – Orte, Bozza dello studio di fattibilità riferita alle azioni di sistema all'azione di contesto e all'azione locale*, lug. 2007.
- Comune di Forlì, *Studio di fattibilità del progetto S.I.S.T.E.M.A. Progetto Pilota "Complessità Territoriali" "Rafforzare le relazioni territoriali fra i poli trasportistici del triangolo romagnolo Forlì-Cesena-Ravenna al fine di cogliere pienamente le opportunità offerte dall'incrocio fra l'asse infrastrutturale est-ovest parallelo alla via Emilia, quello del corridoio adriatico e quello nord-sud Venezia-Orte"*, lug. 2007.
- Comune di Ravenna, Piano strutturale comunale 2003, approvato mag. 2003.
- Il porto di Ravenna, Traffico merci del Porto di Ravenna*, http://www.labassaromagna.it/binary/bassa_romagna/piano_sviluppo/Porto%20Ravenna.1173433228.pdf
- Lanzani A., *I paesaggi italiani*, Meltemi, Roma 2003
- Maltese C., *A Rimini non c'è il mare*, in Id., *I padroni delle città*, Feltrinelli, Milano 2007.
- Provincia di Forlì-Cesena e Comunità Montane del territorio, *P.R.I.P Programma Rurale Integrato Provinciale*, s.d., 2007.
- Provincia di Forlì-Cesena e Provincia di Ravenna, *Il paesaggio del vino delle colline romagnole. Analisi e suggerimenti per la valorizzazione del territorio nelle Province di Forlì-Cesena e Ravenna*, progetto Wineplan, programma Interreg III, s.d.,
- Provincia di Forlì-Cesena, *Approfondimento Settoriale: Il Polo della Nautica nella Provincia di Forlì-Cesena*, dic. 2006.
- Provincia di Forlì-Cesena, *La Provincia di Forlì-Cesena: un viaggio in cifre*, Documento della Conferenza sulle strategie e il governo del territorio, www.provincia.forlì-cesena.it/conferenzaterritoriale/index.asp?m1_cod=147&m2_cod=250&a=1&w_tipo=D
- Provincia di Forlì-Cesena, *Percorsi di educazione ambientale per la scuola nella provincia di Forlì-Cesena*, anno scolastico 2004/05.
- Provincia di Forlì-Cesena, *PTCP, Relazione*, 2006.
- Provincia di Forlì-Cesena, *PTCP, Volume C Sistema territoriale I e II*, 2005-06.
- Provincia di Forlì-Cesena, *Rassegna Urbanistica Regionale - il contributo della Provincia di Forlì – Cesena*, Contributo mostra RUR 2006 e Tavole 1-5, www.provincia.fc.it/pianificazione/ptcp/rur2006.asp
- Provincia di Ravenna, Camera di Commercio di Ravenna, *Verso la Conferenza Economica provinciale. Workshop n. 3. La proiezione internazionale*, prima bozza di lavoro, ago. 2002.
- Provincia di Ravenna, *Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Relazione generale*, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 9 del 28.02.2006.
- Provincia di Ravenna, *Piano territoriale di coordinamento provinciale. Relazione generale*, apr. 2007.
- Regione Emilia Romagna, «I piani infraregionali nel processo di pianificazione», *Urbanistica quaderni*, n. 5, 1995.
- Regione Emilia Romagna, «Prit98-2010 Piano regionale integrato dei trasporti. Volume primo. Strategie», *Urbanistica quaderni Archivio*, n. 2, 2000.
- Regione Emilia Romagna, Comune di Ravenna, *Sistema Integrato per la nautica da diporto: nel Porto dell'Emilia Romagna, a Ravenna, lo "Sbocco" per il Distretto romagnolo*, <http://www.re-set.it/sfide2007/cdrom/home/progetto/28.html>
- Regione Emilia Romagna, *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Alinea, Firenze, 2006. A cura di S. Menichini e L. Caravaggi.
- Regione Emilia Romagna, *Piano territoriale regionale*, 1989.
- Regione Emilia Romagna, *Progetto Adriatico*, ca. 1980 (papers).
- Regione Emilia Romagna, *Progetto LOTO Landscape Opportunities for Territorial Organization*, 2 voll., 2006.
- Regione Emilia Romagna, Provincia di Ravenna, Comune di Ravenna, Camera di Commercio di Ravenna, *I programmi speciali d'area della Regione Emilia-Romagna in Provincia di Ravenna, Programma speciale d'area del Porto di Ravenna. Programma speciale d'area città della costa. Insieme per uno sviluppo di qualità*, Supplemento n. I al n. 05/2004 della rivista bimestrale della Provincia di Ravenna *in/provincia*, anno XIX.
- Regione Emilia Romagna-Assessorato mobilità e trasporti, *Linee guida per la progettazione integrata delle strade*, Alinea, Firenze 2007.
- Regione Emilia Romagna-Assessorato Programmazione e sviluppo territoriale, Servizio Valorizzazione e tutela del paesaggio e degli insediamenti storici, *Progetti di paesaggio. Idee ed esperienze nella programmazione regionale*, Bologna 2007.
- Regione Emilia-Romagna, "8.3 Il MetroCosta (Trasporto Rapido Costiero -TRC) Ravenna-Cattolica", dal *PRIT 1998-2010*.
- Regione Emilia-Romagna, Fondazione CerviaAmbiente, *Progetto Gestione Integrata Zone Costiere (GIZC). (C) Il sistema della mobilità*, Documento III, Linee Guida, dic. 2003.
- Regione Lombardia, *Progetto LOTO Landscape Opportunities for Territorial Organization*, 3 voll., 2005.

- Scorza A., «Il Porto di Ravenna», *Ris*, gen.-feb. 2007, pp. 102-106.
- Studio Nomisma, *Fattori di competitività e linee di sviluppo del Territorio del Comune di Ravenna*, commissionato dal Comune di Ravenna, giu. 2005.
- TCI e Regione Emilia-Romagna, *Atlante fotografico delle strade dell'Emilia-Romagna*, Touring editore, Milano, 2006.
- Turri E., *La Megalopoli padana*, Marsilio, Padova 2000.
- UCINA, in collaborazione con Università di Genova, *La Nautica in cifre*, 2006.
- Zardini M. (a cura di), *NoMare. Nascita e sviluppo della metropoliriviera*, Compositori, Bologna 2006

SITI WEB

- www.port.ravenna.it/ita/2007.php
- www.provincia.fc.it/pianificazione/
- www.re-set.it/sfide2007/cdrom/home/progetto/28.html
- www.stepra.it/porto.php
- www.stradavinisaporific.it/
- www.trail.liguria.it/SSI/ravenna_comm.htm
- www.tram.rimini.it/webserver/agenzia/serviziNEW/serv_mob_prog/serv_mp_trc.html
- www.parcforestecasentinesi.it/
- www.turismo.fc.it/
- www.wineplan.net/

Bologna, Città-regione

- A Verona summit delle fiere europee*, 23 apr. 2009, <http://www.itamagazine.it/2009/04/23/a-verona-summit-delle-fiere-europee/>
- Anno d'oro per le fiere in Emilia-Romagna*, Bologna, 30 gennaio 2008, www.investinemiliaromagna.it/wcm/investiner/notizie/notizie2008/gennaio/fiere.htm
- Caruso R., «Marketing territoriale ed infrastrutture: il caso delle Fiere in Europa», in *Impresa e Stato*, n. 54/1999
- Comune di Bologna, *Analisi assetto commerciale 2008*.
- Comune di Bologna, *Piano strutturale comunale*, 2008.
- Comunicato stampa. Il sistema sanitario dell'Emilia Romagna a pieno titolo in Europa CNA: un mix pubblico privato per una sanità più efficiente*, www.cnaemiliaromagna.it/admin/bsd_documenti/news//WebErCna/adg/files/200503021017492004121011347576Welfare_e_sviluppo_economicoSISTEMA_SANITARIO_MODELLI_A_CONF2630.pdf
- Ervet, *Piano territoriale regionale. Proposta di documento di piano*. Ipotesi successiva al Comitato Scientifico del 24 Ottobre 2008, Bozza 26 nov. 2008.
- Ginocchini G., Manaresia C. (a cura di), «Bologna, un nuovo piano», *Urbanistica*, n. 135, gen.-apr. 2008.
- Il sistema sanitario dell'Emilia Romagna a pieno titolo in Europa*, convegno CNA regionale "Sistema sanitario: modelli a confronto tra regioni d'Europa", Bologna, 28 ottobre 2004, www.cnarimini.it/agendacompleta_new.asp?nometabella=Agenda&codice=numero&Valore=560
- Italia nel mondo. Gli appuntamenti del sistema fieristico italiano oltrefrontiera*, 14 febbraio 2008), www.italiannetwork.it/news.aspx?ln=it&id=1859
- Legambiente, *Rapporto Ecosistema Urbano* 2008.
- Provincia di Bologna, *Piano territoriale di coordinamento provinciale*, 2004. Delibera di Consiglio Provinciale n. 19 del 30/03/2004.
- Regione Emilia-Romagna, Campagnoli D., coordinatore Interregionale Fiere, *Il calendario fieristico italiano 2009*, Milano 10 dic. 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Documento Unico di Programmazione 2007-2013 (DUP)*, BOZZA, 1 febbraio 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Il Servizio sanitario regionale dell'Emilia-Romagna*, set. 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale. Il caleidoscopio della regione. Ipotesi successiva al Comitato Scientifico del 24 Ottobre 2008*, bozza, nov. 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Piano territoriale regionale*, bozza, 11 dic. 2008.
- Regione Emilia-Romagna, *Quaderno del Servizio Pianificazione dei Trasporti e Logistica*, n. 3, 2004
- Sistema sanitario: modelli a confronto tra regioni d'Europa Gli imprenditori per una sanità efficiente come opportunità di crescita del territorio*, Bologna, 28 ott. 2004, www.cnaemiliaromagna.it/NewsVedi.php?id=4753

SITI WEB

- www.bo.interporto.it
- www.comune.bologna.it/psc/
- www.desk.ecipar.it/distretti/ducati.pdf
- www.distretti.org/cgi-bin/scheda-distretto.pl?id=057
- www.investinemiliaromagna.it/wcm/investiner/notizie/notizie2008/gennaio/fiere.htm
- www.italiannetwork.it/news, febbraio 2008
- www.planum.net/ptcpbologna/indexContent.html