

Portici

BIMESTRALE DELLA PROVINCIA DI BOLOGNA

ANNO VII - N°2 - APRILE 2003

Due



È stata pubblicata in questi giorni la quarta edizione della "Guida ai Servizi della Provincia di Bologna", che contiene una dettagliata elencazione degli organi, delle strutture, delle persone che operano all'interno dell'istituzione, unitamente ai regolamenti, ai procedimenti amministrativi e alle principali attività che sono la base del suo operare.

La Guida si apre con una breve storia di Palazzo Malvezzi, prestigiosa sede principale dell'amministrazione, e con l'indicazione, anche cartografica, delle sedi decentrate.

La pubblicazione, di oltre 135 pagine sorrette da una grafica vivace per facilitarne la consultazione, è curata dai Servizi di Comunicazione - Urp.

Essa rappresenta un'ulteriore iniziativa assunta per favorire i cittadini, singoli o associati, la società civile organizzata, la rete di enti ed istituzioni locali nell'esercizio del diritto di accesso alle informazioni, agli atti, alle opportunità che fanno capo alla Provincia di Bologna. La Guida è disponibile presso l'Ufficio Relazioni con il Pubblico di Palazzo Malvezzi, via Zamboni, 13.



Presentiamo alla comunità locale una versione rinnovata della Guida, con una punta d'orgoglio perché consultando

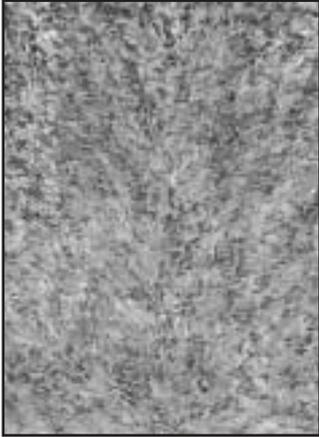


SP N°	Denominazione	area km
SP1	PALAZZA	6,714



Il Presidente è l'Organo responsabile dell'amministrazione della Provincia. Eletto direttamente dai cittadini, nomina la Giunta scegliendone i componenti tra persone idonee; il Consiglio ha compiti di indirizzo.





In copertina

Bruno Pulga: luce natura, 1989; olio su tela. Opera in cui, all'impianto geometrico iniziale, viene sovrapposta una serie di stratificazioni di colore, quasi fosse un'immersione nella natura. Bruno Pulga, bolognese, nato nel 1922 e morto nel '93, ha vissuto dal '60 tra Bologna e Parigi. La sua pittura è stata, negli anni, definita "ultimo naturalismo", "espressionismo astratto", "informale". A partire dal '56 ha esposto in numerose gallerie italiane ed estere e nei Musei di Monaco di Baviera, Norimberga, Copenhagen, Stoccolma, Il Cairo, Alessandria d'Egitto, Parigi, ecc., che hanno acquisito sue opere. Monografie su di lui sono state pubblicate sia in Italia che in Francia.

Portici

Bimestrale della Provincia di Bologna

Direzione e redazione:

Provincia di Bologna, Via Zamboni, 13
tel. 051/6598340/355 fax 051/6598226
e.mail: portici@provincia.bologna.it

Direttore: Roberto Olivieri

Caporedattore: Sonia Trincanato

Segreteria di redazione:

Rita Michelon, Grazietta Demaria

Progetto grafico e Art: Guido Tucci

Impaginazione: Piero Brighetti

Computer graphic:

Annalisa Degiovannini, Gabriella Napoli
Fotografie: Archivio Provincia, G. Avoni,
V. Cavazza, R. Scatasta, L. Riccioni, G.
Paparella, S. Zovini, E. Dalla Pellegrina, M.
Rebeschini

Stampa: CASMA s.r.l. - Bologna

Tiratura: 13.000 copie

Chiuso in fotocomposizione il 28/4/2003

Iscrizione al Tribunale di Bologna n. 6695
del 23/7/97



Questo periodico è associato alla
Unione Stampa Periodica Italiana

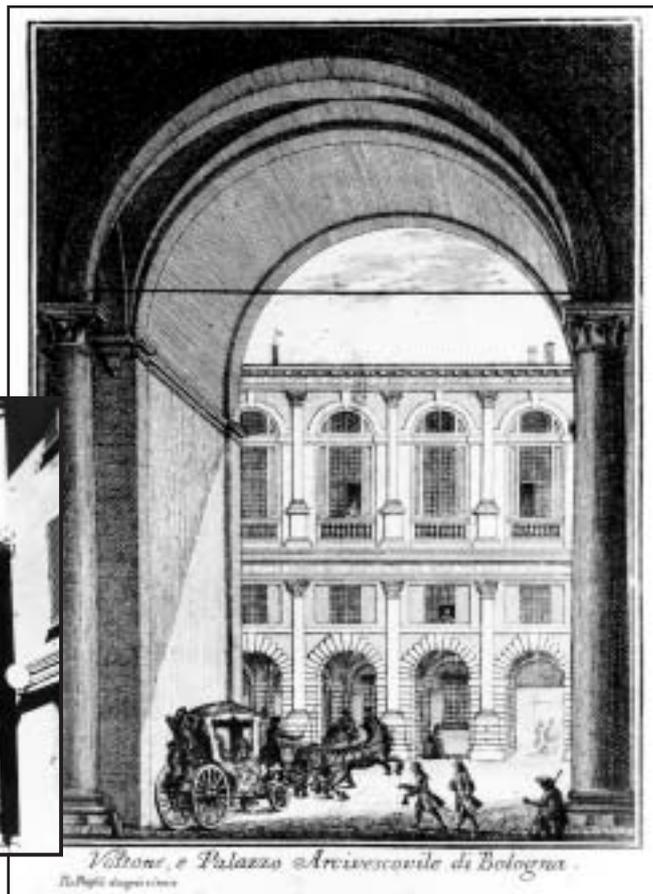
■	PORTICI PER I PORTICI				
	Il portico più alto della città	2			
	Marta Forlai				
■	COME ERAVAMO				
	Storie nere di malfattori, ladri e maestri di truffe. Oh! Che bella ladreria...	3			
	Claudio Santini				
■	EFFETTI COLLATERALI				
	Una civiltà sotto le bombe	5			
	Federico Lacche				
■	DAL CONSIGLIO				
	Pace per l'Iraq	6			
	a cura di Barbara Tucci				
	I consiglieri interrogano	8			
	Sostituzione nel gruppo Ds	8			
■	RIFLESSIONI D'AUTORE				
	A proposito di miti, guerre e antieroi	9			
	<i>Branì da uno scritto del 1956 di Renzo Renzi</i>				
■	TERRITORIO E AMBIENTE				
	30 anni di restauri	10			
	Nicodemo Mele				
	Energia da risparmiare	11			
	Veronica Brizzi				
■	IL RUOLO DELLA LOGISTICA				
	Motore dello sviluppo	12			
	Nerio Bentivogli				
	Una strategia di sviluppo lunga tremila anni	14			
	Paolo Volta				
	Un puzzle per il commercio	16			
	<i>i pareri di Alys Vignudelli, Enrico Biondi, Alberto Clò e Giuseppe Petruzzelli</i>				
	a cura di Carlo Marulli				
	I collegamenti strategici	20			
	<i>dichiarazioni di Massimo Marchignoli, Aldo Laganà e Remo di Carlo</i>				
	a cura di C. M.				
	Tutte le strade passano per Bologna	22			
	<i>a colloquio con il vicepresidente della Provincia Tiberio Rabboni</i>				
	Andrea Bonzi				
	La risorsa "distribuzione" nei commerci mondiali	23			
	Giancarlo Tesini				
	Un network per il sistema economico bolognese	24			
	Gianluca Gheriglio				
	Un'opportunità donata dalla geografia	26			
	Marco Montaguti				
	Il disegno del marketing territoriale	27			
	Giuseppina Gualtieri				
	Progetto Vansharing	28			
	Gli impegni della Regione	28			
	Giuliana Chiodini				
	Le parole per dirlo	29			
	Gli aspetti giuridici della terziarizzazione	30			
	Stefano Zunarelli				
	Nuove professionalità crescono	31			
	C. M.				
■	OPINIONI A CONFRONTO				
	Il nodo autostradale	32			
	Marco Monesi				
	Andrea D'Alessandro				
■	ISTITUZIONI E SOCIETÀ				
	Vivere in un piccolo paese	33			
	Simone Sabattini				
■	L'ALTRA PARTE DEL MONDO				
	Popolazione, ambiente e sviluppo: il rapporto dell'Onu	34			
	S. M.				
	La mappa della salute mentale	35			
	Silvana Maiorano				
■	CALEIDOSCOPIO			36	
■	INCONTRI				
	La città per la cultura			38	
	S. S.				
■	BOLOGNA IN LETTERE				
	Erba alta			39	
	Stefano Tassinari				
■	PORTICI RACCONTA				
	A passeggio con Luciano			41	
	Francesco Tripodi				
	Fotografie Vanes Cavazza				
■	NEWS				43
■	MOSTRE				
	Arte in vetrina			46	
	a cura di Lorenza Miretti				
	La fotografia di Werner Bischof			47	
	S. S.				
■	CATALOGHI				
	Arte nei libri			48	
	a cura di Lorenza Miretti				
■	IL POSTO DELLE FRAGOLE				
	La villa delle meraviglie			49	
	Nicola Muschitiello				
■	RICERCA				
	Aria sotto controllo			50	
	Stefano Gruppuso				
■	LIBRI				51
■	LA SPORTINA SPORTIVA				
	Un matrimonio bolognese			52	
	Antonio Farne				

Il portico più alto della città

di MARTA FORLAI

La rivista aderisce all'iniziativa promossa dal Centro Unesco di Bologna, per il riconoscimento dei portici come patrimonio universale, attraverso questa rubrica che avrà vita sino all'auspicato raggiungimento dell'obiettivo

Il voltone e il portico dell'Arcivescovado di Bologna, in via Altabella. Immagini tratte da "Domus Episcopi" Minerva Edizioni



Chi transita per via Altabella, partendo da via Indipendenza, dopo aver fiancheggiato la mole della chiesa di San Pietro incontra un portico altrettanto maestoso. Sono le altissime arcate che scandiscono la lunga facciata dell'antico palazzo arcivescovile che si snoda lungo la strada particolarmente stretta proprio in questo tratto. La sede dalla curia bolognese è uno dei palazzi più prestigiosi, ma anche meno conosciuti della città. Sorto a ridosso dell'abside della cattedrale a partire dal XIII secolo, attraverso successive e complesse trasformazioni ed ampliamenti è divenuto un edificio articolatissimo e ricco di testimonianze artistiche, che occupa oggi un intero isolato. In particolare, con gli interventi cinquecenteschi operati durante l'episcopato del cardinale Gabriele Paleotti da Domenico Tibal-

di, si compie l'elegante prospetto affacciato sul vasto cortile interno, cuore della nuova residenza arcivescovile. La facciata bipartita è caratterizzata al piano terreno da sostegni di ordine gigante e dal portico con pilastri e arcate a bugnato liscio, mentre al piano nobile si apre un'ampia loggia, oggi tamponata da vetrate. Soluzione che, combinando elementi del classicismo romano e delle contemporanee esperienze architettoniche dell'edilizia civile, raggiunge un effetto di sobria monumentalità e decoro in sintonia con gli ideali della controriforma sostenuti dal Paleotti.

Ma è sicuramente il portico duecentesco l'elemento più caratteristico, unica testimonianza dell'antico aspetto del palazzo. Eretto probabilmente intorno al terzo decennio del XIII secolo in sostituzione di quello originario a stilate lignee, si ritiene essere stato il primo costruito in muratura a Bologna per un edificio pubblico. È costituito da 12 arcate dall'altezza record di 8 metri rette da colonne in mattoni sagramati con capitelli compressi a fogliami in arenaria scolpita, secondo la miglior tradizione del Romanico locale. L'autore è stato identificato con mastro Alberto architetto del capitolo e attivo anche nel vicino campanile della cattedrale.

In corrispondenza del quarto arco si apre il voltone di accesso al cortile. In origine si

trattava di un'apertura a sesto acuto, mantenuta nella stessa forma anche dopo il rifacimento cinquecentesco di questa porzione di portico. Il monumentale voltone a botte fu costruito nel 1772 da Mastro Marco Bianchini probabilmente su progetto di Francesco Tadolini, allora architetto della fabbrica di San Pietro. L'attuale volta a lacunari è invece frutto dei rifacimenti ottocenteschi voluti dall'intraprendente cardinale Carlo Oppizzoni, che interessarono soprattutto la decorazione interna della residenza.

Si deve sempre all'intervento settecentesco lo straordinario effetto scenografico che si gode ancora oggi provenendo da via Caduti di Cefalonia, che ha come traguardo prospettico il voltone, chiuso dall'elegante cancello in ferro battuto, inquadrato perfettamente nell'arcata di portico allineata sull'asse di questa strada.



Storie nere di malfattori, ladri e maestri di truffe. Oh! Che bella ladreria...

di CLAUDIO SANTINI

Le precauzioni di Leopardi contro i borseggiatori. Il falso mito ottocentesco del brigante. I ritratti del *Passatore* venduti pubblicamente. Un mugnaio diventato bandito per non fare il soldato. La bella pupa del capo di una gang

I Territori del Male. Alcune guide, ai giorni nostri, evidenziano pure i pericoli che i turisti possono incontrare in alcuni quartieri - di New York, ad esempio - e mettono in guardia gli ospiti di fronte ai rapinatori. Attenzione e un consiglio: quando passeggiate di sera, portate sempre con voi cento-duecento dollari per non tradire l'aspettativa degli aggressori ed evitare in questo modo la loro più dura e pericolosa rappresaglia per delusione. Così oggi nel Bronx; così nell'Ottocento a Bologna. Almeno secondo Giacomo Leopardi che, nella primavera-estate 1826, scrive al padre e alla sorella Paolina: *"sono entrato (a Bologna ndr) in un tantin di paura...e ho preso il partito di non andar mai di notte se non per le strade e i luoghi più frequentati...e io ho cura di portare sempre denaro addosso perché l'usanza è, che se non ti trovano denaro, vi ammazzano senza complimenti..."*.

Charles Dickens, con più ironia, nel 1844, si burla invece del suo vetturino che, transitando per il territorio bolognese, controlla continuamente il baule, legato al retro della carrozza, per paura che glielo portino via.

La città delle Torri e dell'Ateneo ha dunque anche "tradizione illustre" di malavita: nel campo degli omicidi (3.600 in tre anni del XVII secolo- Fonte, citazione nel rapporto

del Procuratore del Re, anno 1918), ma soprattutto in quello del ladrocinio (648 rapine e 4628 furti dal dicembre 1847 al giugno 1849- Fonte "La Gazzetta di Bologna"). Le Cronache del Settecento e dell'Ottocento abbondano di racconti su ruberie (furti), involamenti (scippi), rotture (scassi) e invasioni (i rapinatori occupavano per saccheggio interi paesi) ed Enrico Bottrigari ci narra pure di Stefano Pelloni, un malavitoso che ha avuto solo marginali contatti col territorio bolognese in vita, ma che lo ha percorso tutto da morto. E', infatti, appena caduto a Villa La Spadina di Russi, il 23 marzo 1851, che monsignor Gaetano Bedini, commissario pontificio a Bologna, notifica subito ai sudditi papalini che "non esiste più il Capo della Banda che infestava queste belle Contrade...infelice retaggio delle passate vertigini". E in questa chiave di effetto politico di un'azione di polizia, il corpo del *Passatore* è portato su un biroccio, scortato dai gendarmi, per tutta la Romagna, fino a Bologna, dove all'Ospedale dell'Abbadia è sottoposto a ricognizione medica e a formale riconoscimento da parte del fratello Vincenzo. Poi è sepolto alla Certosa nel "campo dei traditori" (nel 1924 i resti finiranno nell'ossario comune).

"... Si vendono pubblicamente i di lui ritratti - scrive Bottrigari - e ognuno fa a gara per possederne uno...la sua cattiva stella lo condusse, suo malgrado, ad essere bandito... (ma se) la sorte gli avesse sorriso avrebbe potuto distinguersi sul campo di battaglia o in azioni generose, rendendosi utile alla Patria!".

Poche parole invece per *Mattiazza* (Francesco Babini) che, dopo la morte del capo, si annida per due mesi, con alcuni resti della banda, sulle colline di Castel San Pietro. Ritratto ad effetto invece per Giuseppe Afflitti, *Lazzarino*, di Cantalupo di Imola, altro delinquente pelloniano della peggior specie ma "umano e cavalleresco" durante le razzie nel Bolognese e "veramente contrito" al momento della fucilazione contro le mura fra Porta San Felice e Porta S. Isaia, nel 1857.

E' il tempo del falso mito dell'"onorevole malfattore" che percorre certa letteratura dai *Masnadi* di Schiller al *Giaurro* di Byron al *Fra Diavolo* musicato da Auber nel 1830 ("Quell'uom dal fiero aspetto...").

La più significativa personificazione bolognese di tale stereotipo la troviamo in Gaetano Prospero, gestore, nel 1860, del molino posto alla confluenza del Rio Vasellara col Rio Lagnola, fra Loiano e Monghidoro, sulla strada Bologna-Firenze. La mattina dell'8 agosto di quell'anno è fra i capi dei rivoltosi che circondano il Quartiere della Guardia Nazionale di Monghidoro al grido di "Abbasso la leva. Viva Pio IX". Il nuovo governo dei Piemontesi ha imposto il reclutamento obbligatorio - non previsto dallo Stato della Chiesa - mettendo così in seria difficoltà le famiglie che

Gaetano Prospero, detto Spirito, il mugnaio di Monghidoro diventato bandito

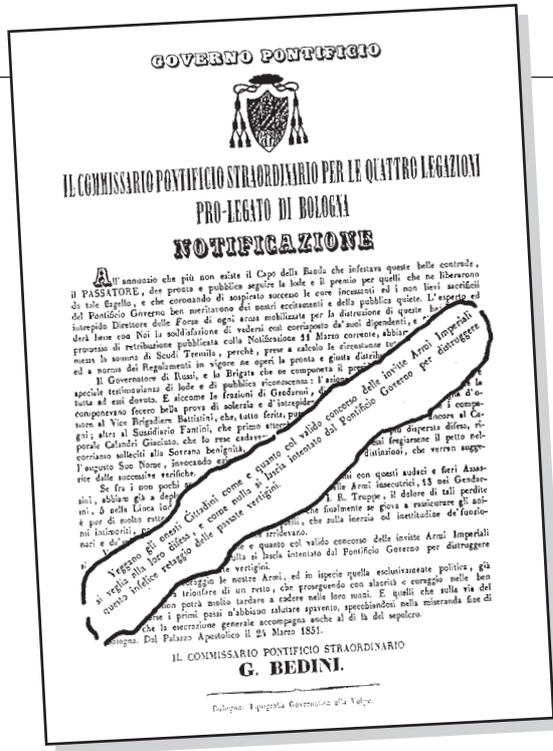
perdono le più valide braccia-lavoro. La protesta ha dunque ragioni pratiche ed economiche ma assume apparenze politiche (per l'abbattimento, ad esempio, del nuovo stemma reale) così la repressione è dura e inserisce Gaetano Prosperi fra i "contumaci compromessi", costringendolo a vivere alla macchia. Per sopravvivere diventa così brigante anche se malfattore vero non è mai stato e mai lo sarà. I rapporti di polizia lo indicano come "Spirito" fin dalla mattina dell'8 agosto - segno che così già lo chiamavano per "il viso lungo e scarno e gli occhi grigi" - ma quel soprannome diventa sinonimo di Imprendibile anche perché il mugnaio conosce molto bene la zona e riesce sempre a svanire davanti alle forze dell'ordine. Il 15 luglio 1861 però è intercettato dal vice brigadiere Giacomo Sondaz a Ca' de' Rossi, non molto lontano dalla parrocchia di Lagnola. I due si fronteggiano e il militare è ucciso. Spirito, diventato omicida, riuscirà a stare latitante ancora per altri due anni. Poi, una ferita accidentalmente - nel pulire una pistola - lo metterà nelle condizioni di essere catturato, sottoposto a processo a Bologna, ghigliottinato fuori Porta Lame il 15 dicembre 1863.

La zona del mito di Prosperi (alimentato, dicono, dai preti che volevano raffigurare in lui l'opposizione all'anticlericalismo dei Piemontesi) è quella appenninica del passaggio verso Firenze, frequentata per lo più da povericristi dediti al contrabbando e trasformati in briganti da viaggiatori-scrittori dalla penna facile e romantica, come Stendhal. Assolutamente priva di connotati letterari è invece la Banda che dal novembre 1859 all'aprile 1863 trasforma Bologna, e dintorni, in una "terra di conquista" per rapinatori: con il saccheggio di Marzabotto e gli assalti alla zecca e alla stazione di Bologna e alla diligenza per Firenze... A capo dei malfattori: Pietro, *Pirula*, Ceneri che sarà condannato a vita nella Causa longa del 1864 ed avviato a un bagno penale della Sardegna. Carriera finita, dunque, ma l'8 gennaio 1868, il colpo di scena. Trasferito, in piroscalo, a Portoferraio, si getta in mare, è raccolto da una lancia con rematori, e da allora resterà sempre latitante. In Romagna? In Perù? Mistero.

Gli anni che seguono il trapasso fra Ottocento e Novecento a Bologna registrano una mutazione della malavita in città, come emerge dalle relazioni dei Procuratori del Re. La violenza gratuita dei primi grassatori si placa e lascia il campo a un più largo impiego "della malizia". Le rapine calano mentre aumentano sensibilmente i furti soprattutto in negozi ed appartamenti, assaltati con l'ausilio delle nuove tecnologie: trapani, tranciatrici per serrande, seghe circolari. Il numero delle denunce per reati contro il patrimonio cresce progressivamente fino a raggiungere quota 2.125 nel 1898. Un calo lieve nei quattro anni successivi, ma poi l'apice di 2.408 nel 1903.

E' questo il periodo della Banda dei Tatuati così chiamata perché alcuni suoi affiliati hanno la pelle istoriata con simboli e scritte.

Il capo è Ugo Tinti che viene preso nel 1906 e messo sotto processo nel 1907. E' condannato a venti mesi per furto e fugge mentre è accompagnato in Questura per l'obbligo di firma. La sua storia criminale non si chiuderà con un mistero, come quella di Ceneri, ma con la cattura, in Alsazia, dove si era rifugiato, il 19 novembre 1913. Con lui, Luigina, *Gigetta*, Jonice, simbolo di "donna del capo" per l'ambiente malavitoso bolognese: remissiva con lui, aggressi-



va con gli altri, sempre pronta ad essergli complice e a difenderlo, bella e sensuale, la Lina Cavalieri di Bologna, dal nome della cantante che allora faceva perdere la testa ai più grandi uomini di tutto il mondo.

Storie petroniane di bullo e pupe nel grande giro della ladreria, ma anche in quello della truffa, come affiora dai rapporti ufficiali di polizia e carabinieri sull'andamento della criminalità nel Bolognese.

Nel 1884 uno studio notarile riuscì a rifilare ad alcuni bolognesi benestanti dei terreni in Corsica con falsi atti di compra-vendita. E' "un bidone" colossale, come quello tirato, l'anno dopo, all'Università di Bologna con una serie di autografi falsi.

L'imbroglio riferito dal sostituto procuratore del Re, Giuseppe Bacchelli, nel 1903, rivela però, a nostro avviso, il più alto profilo di abilità tecnica applicata al raggiro. Alcuni truffatori bolognesi riescono a stampare cambiali false usando una carta imbevuta con sostanze chimiche che le corrodono, lentamente, ma senza scampo. Così quando i creditori, insoddisfatti, le tirano fuori dalla cassaforte, per passarle all'esecuzione coatta, si trovano fra le mani solo un mucchietto di polvere.

Da una tipografia di Bologna passa pure una delle più grandi truffe finanziarie di fine Ottocento: quella delle cartelle della rendita estera emesse dal Governo di Spagna. Si tratta di titoli con tasso molto invitante che attirano risparmiatori di tutta Europa. Nel 1890 però la piazza di Parigi segnala cartelle false, passate per una "casa" di Londra. Le polizie di più stati si mettono sulle tracce dei falsari e il viaggio investigativo parte dalla Torre Eiffel, passa per l'abbazia di Westminster, approda alle Due Torri. E' stato infatti un incisore bolognese a realizzare la lastra della truffa per un'agenzia che è più petroniana che inglese.

Il processo sarà celebrato nel luglio-agosto 1892 e si concluderà con un verdetto sconcertante. La giuria popolare si lascia prendere dalle tristi storie personali non dei truffati (che sono poi sempre dei "signori") ma dei truffatori ("poveracci" obnubilati dal fiume di denaro che scorre fra i ricchi) e assolve tutti. Anche i tre bolognesi confessi: uno per totale infermità di mente e due per "forza irresistibile" cioè per non aver potuto resistere alla tentazione che, si sa, fa l'uomo ladro. □

La notificazione del Commissario Pontificio che annuncia la cattura e la morte del Passatore. Nella parte evidenziata il riferimento politico alle "passate vertigini" che ovviamente sono quelle dell'VIII Agosto e della Repubblica Romana

Una civiltà sotto le bombe

di FEDERICO LACCHE

In un recente convegno si è parlato dei siti archeologici tra Siria ed Iraq oggi, anche a causa della guerra, seriamente minacciati, come dimostra il saccheggio al Museo Nazionale di Baghdad

Tutto merito dei missili e delle bombe che hanno sconvolto l'Iraq, e del quotidiano cannoneggiamento mediatico della guerra se praticamente in ogni angolo della terra sono divenuti familiari non solo i nomi di Baghdad e Bassora, ma anche quelli di Tikrit - la città natale di Saddam Hussein -, di Tigri ed Eufrate, della mitica civiltà di cui furono la culla. Proprio sulla Mesopotamia, appunto la 'terra tra i due fiumi', e sui rischi a cui i bombardamenti anglo-americani sottopongono il suo meraviglioso patrimonio storico si è incentrato l'incontro pubblico che lo scorso 29 marzo si è tenuto nell'Oratorio di San Filippo Neri a Bologna. Una denuncia in forma di lezione di archeologia promossa dall'Associazione della Comunità Siriana in Italia e patrocinata, tra gli altri, dall'assessorato alla Cultura della Provincia di Bologna, che ha visto come protagonista Paolo Matthiae, ordinario di Archeologia e storia dell'arte del vicino

oriente antico all'Università La Sapienza di Roma. «La ricerca archeologica in Mesopotamia e in Siria ha vissuto momenti leggendari dalla metà dell'Ottocento ai nostri giorni con scoperte sensazionali - ha esordito Matthiae -, da Ninive a Ur, da Mari a Ebla e a Nimrud, e le tappe di queste imprese sono state non di rado legate alle vicende politiche talvolta drammatiche di queste regioni, come quelle attuali». Ragione in più per ripercorrere queste tappe, dunque, non solo al fine di chiarire il significato che esse assumono nel quadro delle specifiche problematiche storiche e in rapporto alle testimonianze delle prime fonti (sostanzialmente tratte da passi biblici), ma soprattutto per comprendere la primaria importanza delle culture orientali antiche nello sviluppo storico dell'umanità. Dalla scoperta dei monumentali complessi dei palazzi

I SIRIANI IN ITALIA

L'Associazione della Comunità Siriana in Italia opera con fini sociali e culturali, è apolitica e aconfessionale e non ha scopi di lucro. Conta circa 3000 aderenti (400 in regione) e costituisce un luogo di incontro per i siriani residenti in Italia, svolgendo al contempo attività di scambio tra i suoi associati e il paese di accoglienza. Residente da lungo tempo nel nostro Paese, la maggior parte dei suoi membri ha ottenuto la cittadinanza italiana, è assai ben integrata nel tessuto sociale e svolge attività professionali. Alcuni sono attivi nelle amministrazioni locali, nei sindacati di categoria e nel volontariato.

d'Assiria in cui erano custoditi i resti delle ricchissime biblioteche di testi cuneiformi e dei grandi cicli scultorei dei maggiori sovrani neoassiri del I millennio a.C., alla rivelazione dell'antichissimo mondo sumerico della Babilonia, attraverso la statuaria e gli archivi del paese di Lagash e i tesori letterari dei quartieri sacri di Nippur, durante la seconda metà del XIX secolo furono posti i fondamenti dell'archeologia orientale. «A tale periodo pionieristico - ha spiegato lo studioso - seguirono anni scientificamente produttivi quanto negativamente influenzati da interferenze politiche, dai singolari privilegi accordati alle potenze coloniali anche nell'ambito dell'archeologia, e sostanzialmente segnati dalle esplorazioni di Kish e Ur nella Babilonia, e dagli scavi di Biblo e Ugarit, città emblematiche dell'espansione fenicia nel Mediterraneo». Se è poi degli anni Trenta del secolo scorso la fondazione dei musei di Baghdad, di Damasco, di Aleppo, di

Beirut e di Gerusalemme, con la fine della seconda guerra mondiale le attività di ricerca archeologica riprendono un po' ovunque nell'area, praticamente senza soluzione di continuità fino all'epoca contemporanea. Del resto, la 'terra tra i due fiumi' è punteggiata non solo da siti già riportati alla luce, ma anche da un numero assai maggiore di aree archeologiche in cui gli scavi debbono ancora iniziare. «Praticamente ogni collina - ha sottolineato

Matthiae - nasconde reperi preziosi, oggi a rischio di bombardamento perché considerati utilizzabili dagli eserciti come luoghi strategici di osservazione. Anche per questo la guerra in Iraq deve cessare al più presto». □





PACE PER L'IRAQ

Il Consiglio provinciale di Bologna ha seguito con attenzione e crescente preoccupazione l'evolversi della situazione internazionale che ha portato alla guerra in Iraq, affrontando il tema in più occasioni, discutendo e votando diversi ordini del giorno. Il 20 marzo, subito dopo l'inizio della guerra, il Consiglio si è inoltre riunito in seduta straordinaria. Alla presenza di numerosi sindaci e rappresentanti delle forze politiche e sociali riuniti a palazzo Malvezzi, il presidente del Consiglio Valerio Armaroli ha sottolineato la gravità della situazione auspicando un unanime sostegno del Consiglio a tutte le iniziative di pace. Sull'opportunità e la legittimità di questo conflitto si è sviluppato un dibattito che qui riportiamo

La discussione è stata aperta da **Osvaldo Santi**, del gruppo Misto, che interrogandosi sulle ragioni di questa guerra, ha manifestato alcuni dubbi sul fatto che sia la strada giusta per portare la democrazia in Iraq. Affermando che Saddam Hussein è stato uno dei numerosi dittatori finanziati e armati dai Paesi occidentali ha espresso il sospetto che, oltre all'interesse nei confronti del petrolio, alla base di questa azione militare vi sia anche l'interesse a controllare il Medio Oriente, territorio importante per poter affrontare le future crisi dovute alla carenza di petrolio e di materie prime attraverso politiche di espansione. «Si fa fatica a capire come gli americani, una volta arrivati a occupare l'Iraq, pensino di gestire questa situazione - ha proseguito Santi - ci sarà un'occupazione, immigrazione di persone che verranno dalle nostre parti e a cui indubbiamente dovremo dare assistenza.» «Si sente spesso dire che la guerra non la vuole nessuno - ha concluso - io non sono d'accordo: la guerra purtroppo la vogliono in molti».

«In quella terra martoriata si è aperta una guerra al di fuori di ogni legalità internazionale», ha esordito **Elpidoforos Nicolarakis**, presidente del gruppo dei Comunisti italiani. «Noi abbiamo contrastato questa prospettiva da quando è nata - ha proseguito - e penso che abbiamo fatto bene a riunirci ancora una volta per ribadire la nostra opposizione e condanna a questa guerra». Sulla delegittimazione delle Nazioni Unite, Nicolarakis ha sottolineato l'importanza di impegnarsi a livello politico «perché l'ONU ritrovi la sua dignità e possa svolgere quel ruolo per il quale è stata creata: risolvere controversie nel mondo, con la massima imparzialità». Ha poi sottolineato la necessità di far cessare il conflitto fra palestinesi e israeliani e tutte le guerre che sono fonte di quel terrorismo che si sta cercando di combattere, dando a tutti i popoli del mondo la possibilità di vivere con dignità. Che l'America abbia dei forti interessi nella zona è per Nicolarakis fuori discussione, così come il fatto che Saddam Hussein sia stato armato proprio dagli americani per combattere contro l'Iran, i Curdi e la parte progressista dell'Iraq. Convinzione condivisa anche da **Nello Orivoli** del gruppo di Rifondazione Comunista, secondo il quale «di fronte alla parziale recessio-

ne americana e al fatto che le fonti petrolifere non sono inesauribili emerge nell'attuale classe dirigente statunitense una volontà pericolosa per il mondo intero e per l'umanità, dove sembra che in nome del mercato e di logiche di potere, la vita umana sia insignificante». «Sicuramente - ha proseguito Orivoli - c'è il desiderio di appropriarsi del petrolio iracheno, ma il punto non è solo questo, secondo noi emerge la volontà di controllare una parte del mondo asiatico, oltre all'intenzione di spaccare l'Europa». Da non sottovalutare, per Orivoli, il pericolo di una espansione del conflitto perlomeno nel Medio Oriente. Per questi motivi Rifondazione dice «no a questa guerra perché il popolo iracheno viene a pagare responsabilità che non sono sue». Un'accusa di servilismo nei confronti della superpotenza Usa è stata infine rivolta alla maggioranza di Governo giudicata irresponsabile. Anche l'intervento di **Daniela Turci** della Margherita ha criticato l'atteggiamento del Governo italiano: «Mi chiedo se per coloro che possono e devono rappresentarci, le migliaia di persone che sono scese in piazza in tutta Italia, ma anche in Europa e nel mondo per manifestare contro questo intervento contino qualcosa». Per quanto riguarda la legittimità di questa guerra «penso si debba continuare a dire fortissimamente che è un atto illegittimo e trovare su questo un pieno accordo. Come si fa a imporre la democrazia attraverso la guerra? Non sono d'accordo con i concetti di guerra preventiva e guerra giusta.» «Bisogna scegliere da che parte stare, cosa che il nostro Governo, non ha assolutamente dimostrato di saper fare. La maggioranza di questo Consiglio - ha concluso - si è fatta vedere, sentire e continuerà a farlo. Bisognerà trovare gli strumenti per quella politica culturale che permetta di realizzare concrete iniziative di pace.»

Per il consigliere **Andrea D'Alessandro** di Forza Italia, intervenuto anche a nome di Alleanza Nazionale, invece «questo Consiglio straordinario testimonia la solita ritualità dovuta più a convenienze politiche interne ai partiti di sinistra, che solamente in queste occasioni riescono a trovare un'unità di intenti. Come in tutte le altre sedi politiche e locali, nazionali e internazionali ribadiamo con fermezza la nostra volontà e il nostro impegno in fa-

vore della pace nella sicurezza in qualsiasi parte del mondo. Siamo perciò convinti della irrinunciabile necessità di combattere definitivamente il terrorismo ovunque esso si annidi e manifesti e le forze fiancheggiatrici, finanziatrici e culturalmente contigue. Per noi donne e uomini, per la libertà, la scelta di oggi è una scelta di campo e discrimine di civiltà. Siamo sin d'ora pronti a sostenere ogni iniziativa responsabile e non strumentale, tesa a ricostruire all'alba del XXI secolo, dopo la liberazione del popolo iracheno, condizioni di vita degne delle sue millenarie tradizioni di civiltà.»

Alleanza Nazionale si era espressa in una seduta precedente per voce di **Sergio Guidotti** che aveva richiamato l'attenzione sul fatto che, dopo l'attentato dell'11 settembre 2001, i sistemi per misurare le crisi internazionali dovessero essere rivisti. Il vero problema, secondo Guidotti, è se dopo quella data sia ancora ammissibile l'esistenza di Paesi che nascondono armi di distruzione di massa. Che la pace sia preferibile alla guerra è fuori discussione, ma, ha affermato Guidotti, «non si può continuare a chiedere di vivere ricchi e sicuri dentro l'Europa con le mani assolutamente pulite, perché qualcuno, in conto terzi, è disposto a sporcarsela per noi». «È evidente - ha concluso - che è molto più gratificante e molto più facile girare sventolando bandiere della pace, che dire queste cose che sono, ahimè, molto più realistiche e anche molto più difficili da sostenere».

Un sentimento di preoccupazione per «una guerra che può produrre effetti devastanti sulla stabilità del mondo intero per i costi umani e per la sicurezza» è stato espresso da **Salvatore Caronna**, consigliere dei Ds. Questa guerra, secondo Caronna, non renderà il mondo più sicuro, anzi rischia di diventare «un conflitto di civiltà che tutti consideriamo, a partire dalle parole profetiche di Papa Wojtyła, una catastrofe per il futuro del mondo». Caronna ha proseguito poi sottolineando la responsabilità dell'Amministrazione americana nell'aver scelto di risolvere il conflitto con il ricorso alle armi invece che alla politica e alla diplomazia, mettendo in crisi il ruolo delle Nazioni Unite, ostacolando il processo di integrazione europea e lanciando un messaggio disastroso a milioni di persone che vivono nel

mondo musulmano. A conclusione del suo intervento, Caronna ha ipotizzato che ci saranno centinaia di migliaia di profughi in fuga da quelle zone che cercheranno rifugio in altre parti del mondo, creando una vera e propria emergenza umanitaria.

Secondo **Sandro Magnani**, presidente del gruppo dei Verdi «ancora una volta la motivazione principale dell'aggressione riguarda l'appropriarsi di risorse strategiche, in questo caso il petrolio essenziale per far funzionare l'intero sistema economico attuale. È chiaro ove siano attualmente le leve finanziarie del potere economico mondiale. La ragione ufficiale di questa guerra risiede nel rimuovere un regime dittatoriale ed efferato che ha sempre represso nel sangue ogni dissenso e che costituisce un pericolo per la collettività mondiale, un regime che non può essere sostenuto. La storia anche recente insegna però che questo ed altri dittatori sono stati armati, finanziati, sostenuti dalla stessa potenza planetaria che oggi in Iraq si pone ufficialmente il problema dell'assenza di democrazia in casa d'altri e che investe vite umane e capitali ingentissimi per rovesciare Saddam. Credo sia di tutta evidenza che il motivo vero di questa guerra sia il controllo sui pozzi petroliferi in un'area geografica che è strategica per il controllo mondiale dell'economia globalizzata».

Il dibattito è stato concluso dal presidente **Vittorio Prodi** che ha definito questa guerra «un conflitto insensato e privo di giustificazioni, unilaterale, combattuto al di fuori delle norme di legittimità internazionale». Sostenendo la ferma convinzione che si potesse e si dovesse ottenere il disarmo pacifico dell'Iraq con la diplomazia proseguendo l'iniziativa delle Nazioni Unite che si è voluta invece interrompere, Prodi ha deprecato la posizione del Governo italiano «che ha voluto condividere, da gregario, un'iniziativa unilaterale, proprio mentre milioni di donne e di uomini del nostro Paese chiedevano, in ogni modo, di usare mezzi diplomatici e di perseguire nel mantenimento della pace.» Secondo Prodi questa è la crisi internazionale più grave degli ultimi decenni. «Ribadiamo la necessità di rinforzare le istituzioni europee, di rilegittimare l'autorità del diritto internazionale, di non cedere alla logica della guerra unila-

terale e preventiva, di restituire al mondo il multilateralismo e il rispetto per la diversità delle posizioni, di puntellare il valore della dignità e dell'indipendenza delle singole nazioni. Nell'attuale situazione - ha concluso il presidente Prodi - il ruolo degli enti locali è quello di farsi carico di azioni di solidarietà con le popolazioni colpite dalla guerra, per tentare di ricostruire materialmente e spiritualmente la convivenza civile fra le comunità di diversa etnia all'interno dell'Iraq».

La votazione

A conclusione della seduta è stato approvato con 20 voti favorevoli (Ds, Margherita, Comunisti italiani, Rifondazione comunista, Gruppo misto, Verdi) e 9 contrari (FI, An) l'ordine del giorno presentato dal centrosinistra. Nel documento si «condanna l'inizio dei bombardamenti sull'Iraq» e si «chiede al Governo italiano di sospendere qualsiasi sostegno politico,



militare e logistico all'azione di guerra e a mobilitarsi per una concreta azione di pace che corrisponda ai sentimenti e alle azioni di pace della maggioranza del popolo italiano». Si «rinova la propria contrarietà alla guerra preventiva e unilaterale avviata dall'amministrazione Bush» e si «esprime grande attenzione ai ripetuti appelli del Santo Padre, allo slancio morale delle sue parole e alla coraggiosa azione di pace avviata». Infine, l'ordine del giorno «esprime sostegno alle concrete iniziative di pace che vedranno un coinvolgimento della popolazione, dell'associazionismo e del volontariato». [a cura di BARBARA TUCCI]

I CONSIGLIERI INTERROGANO

Incarichi e consulenze per il PTCP e il Passante Nord

Lo scorso 7 febbraio il presidente del gruppo di FI, **Mario Pedica** ha presentato un'interrogazione, con richiesta di risposta scritta, per conoscere le consulenze, con relativi costi, attivate dall'amministrazione relativamente alla elaborazione del PTCP (Piano territoriale coordinamento provinciale) e alla individuazione del tracciato del "Passante Nord". Ha risposto ai quesiti il vice presidente Tiberio Rabboni, che ha fornito l'elenco dettagliato degli incarichi esterni affidati negli ultimi due anni. In particolare, per quanto riguarda l'elaborazione e la predisposizione del PTCP, tra il 2001 e il 2002 sono stati stipulati due contratti d'opera con la società Tecnicoop, per un totale (il tutto tradotto nella nuova moneta europea, anche se in realtà nel 2001 circolava ancora la lira) di euro 147.882,94 e sedici incarichi professionali a undici tra ingegneri e architetti, per un totale di euro 330.888,76. Per quanto riguarda lo studio sul Passante Nord autostradale sono stati invece affidati tre incarichi per un totale di euro 45.263,52.

Le cifre sopra riportate sono al lordo, quindi comprensive di oneri fiscali.

Gli Istituti di Credito tra fusioni e migrazioni

Nella seduta del 7 gennaio il consigliere **Pietro Paolo Lentini**, di Alleanza nazionale, ha presentato una domanda a risposta immediata, circa lo spostamento verso altre regioni di centri decisionali di importanti Istituti di credito. In particolare il consigliere Lentini ha fatto riferimento alla cessazione della Cassa di Risparmio di Imola, come Ente autonomo avvenuta alla fine dello scorso anno, un Istituto antico con una grande tradizione alle spalle, che non è neppure l'ultima di una serie tra cui figurano il Credito romagnolo, la Banca del Monte, di cui sono sopravvissuti solo i nomi.

Questi Istituti - ha precisato Lentini - avevano una penetrazione molto profonda nel tessuto economico della nostra società. Ora continuano ad ope-

rare tramite gli sportelli, ma i centri decisionali sono stati spostati in altre città italiane. Al consigliere Lentini ha risposto il presidente della Provincia **Vittorio Prodi** che ha spiegato come le trasformazioni avvenute nei Centri di credito siano avvenute in risposta ad una evoluzione del sistema bancario che muove verso il raggiungimento di maggiori dimensioni, per ridurre i costi di funzionamento globale.

Soffermandosi in particolare sulla gestione delle Fondazioni, Prodi ha tenuto a precisare come la Provincia sia fermamente determinata a mantenere il controllo locale, soprattutto per quanto riguarda la Fondazione Cassa di Risparmio che, contrariamente a quella di Imola, uscita totalmente dalla banca, ha mantenuto per intero la partecipazione alla San Paolo IMI. Da parte dell'Ente - ha precisato - c'è

tutta l'intenzione di partecipare direttamente e indirettamente alle azioni di pressione sulla dirigenza del gruppo per mantenere dei centri direzionali a Bologna. Il Presidente ha tuttavia sottolineato la carenza nel nostro territorio di un "capitale di ventura" da impiegarsi per gli investimenti più a rischio connessi, in particolare, con lo sviluppo tecnologico che ha come motore la nostra Università. Prodi si è comunque impegnato ad esercitare la pressione necessaria sia sulla Carisbo che sulla Fondazione e, indirettamente, sul Gruppo San Paolo IMI, perché gli interessi locali siano tenuti in debita considerazione, soprattutto per quanto riguarda il Gruppo Unicredit, che ha localizzato nel nostro territorio strutture di servizio a livello nazionale. Soddisfatto della risposta Pietro Paolo Lentini che, sebbene consapevole della tendenza alla concentrazione del sistema bancario, auspica che Bologna ne ospiti una presenza rilevante, perché non venga deciso altrove ciò che si riferisce allo sviluppo economico locale.

Sostituzione nel gruppo Ds

Il Consiglio, nella seduta del 15 aprile, ha approvato la convalida dell'elezione della consigliera Francesca Puglisi che



sostituisce Giuliano Poletti del gruppo dei Democratici di Sinistra.

L'avvicendamento segue le dimissioni rassegnate dal consigliere Poletti eletto di recente presidente nazionale di Legacoop, carica che per l'impegno richiesto, pregiudica, una partecipazione costante ai lavori del Consiglio provinciale.

Francesca Puglisi, 33 anni, coniugata, due figli, si è laureata a Bologna in Economia e Commercio. Giornalista pubblicista, è stata Capo Ufficio Stampa di "Bologna 2000 città europea della cultura" e addetta stampa del Teatro Comunale di Bologna. Attualmente è responsabile della sede di Bologna di un'importante agenzia di comunicazione. È stata responsabile nazionale dei Giovani dell'Ulivo dal 1995 al 1997 e



coordinatrice delle Democratiche di Sinistra di Bologna dal 1998 al 1999.

Francesca Puglisi

A proposito di miti, guerre e antieroi

Brani da uno scritto
del 1956 di Renzo Renzi,
"Impopolarità del neorealismo",
particolarmente attuali
in tempi di guerre

Il culto degli eroi non è una scoperta di ieri. Nei tempi nostri esso obbedisce, tra l'altro, a suoi particolari caratteri. Esso si esercita anche attraverso un generico «mito democratico», sempre ricorrente. In politica è chiarissimo. Il fascismo (e le masse popolari) adoravano il marito di una lavandaia che era diventato duce. Il nazismo idolatrava un caporale che aveva finito per comandare la Wehrmacht. La società americana ha creato la figura del «self-made man», che diventa capitano d'industria dopo aver lavato le bottigliette delle gassose. La stessa società socialista – e questa è una bella sorpresa – ha provocato il «culto della personalità», nato dal cuore stesso delle folle che cercavano un idolo (poi, gli idoli se ne approfittano sempre). C'è insomma, nel divismo, nella stessa etimologia della parola, qualcosa di irrazionale, di religioso, che ricerca nel simbolo la disposizione di un mito, adatto alle circostanze, caratterizzato dai tempi. Tutto ciò, che è bisogno d'epica, che è anelito di superumano, è popolare. Oggi, purché conservi la faccia dell'origine normale, mediocre: dell'avventura che potrebbe capitare a tutti; l'illusione che il cammino sia cominciato dal popolo.

...L'irrazionalità del fenomeno sta nel fatto che esso si dispone secondo un modulo fisso, che è un rito, che non cerca un confronto diretto con la realtà storica.

... Il pubblico è tanto preso dal modulo della rappresentazione al punto da commuoversi anche alla apologia del suo peggiore nemico, purché essa segua i moduli di rappresentazione che le sono cari. E che sono moduli epici, squadrate rappresentazioni del bene e del male, con la sconfitta di quest'ultimo: quel che più importa, sono moduli generici e favolosi.

I poemi cavallereschi del «western», le strutture melodrammatiche, il successo all'incontrario del film *All'ovest niente di nuovo*, che si esprime molto attraverso la predicazione e l'invettiva oratoria, testimoniano tutti un bisogno di forme epiche disordinate, che svelano sottofondi di aspirazioni forti, ma criticamente controllate, nessuna disposizione alla consapevolezza ideologica, nessun desiderio di confronti con una realtà che non sia soltanto di passioni e di sentimenti. Il neorealismo, come tendenza, è stato spesso il contrario di tutto

ciò. Antidivistico, antiepicco, critico, documentario, antimelodrammatico, ha sempre cercato la ragione del suo discorso in un confronto diretto con la realtà; si può dire che esso giocasse le sue carte sopra un terreno che il pubblico non conosceva nemmeno e che fatica tuttora a riconoscere.

C'è, poi, un altro carattere del neorealismo che ha una destinazione abbastanza impopolare: la sua pretesa antiliberatoria. Perché il pubblico va al cinema? Esso cerca, generalmente, nello spettacolo, uno sfogo, un riposo, un qualcosa d'altro rispetto al suo lavoro quotidiano.

La catarsi, del resto, è un motore fondamentale dell'arte. Il neorealismo, invece, ha sempre cercato di dare non solo un qualcosa di uguale alla vita quotidiana, ma anche di darlo in forma di problema da non dimenticare, lasciando l'animo dello spettatore carico di un impegno.

Ora, la pretesa, mossa da una profonda moralità, aveva – ed ha tuttora – un valore rivoluzionario di frattura.

... È inutile tuttavia ripetere che noi crediamo ancora – più che mai – nel fondamento morale e civile del nostro cinema migliore, nella sostanziale vitalità della sua rivoluzione, anche se esercitata attraverso forme impopolari; più che mai siamo convinti della necessità, da parte della critica, di non restare troppo attaccata ai propri «cadreghini» ideologici, nell'esame dei fatti; e crediamo nella libera iniziativa degli artisti, i quali debbono scegliere spontaneamente e sinceramente ciò che loro conviene: magari contro tutti, contro i loro stessi sostenitori. Poi, giudicheremo i risultati.

Intanto ci preme riprendere un altro tema: quello dei soggetti non realizzati e degli argomenti non affrontati. Specialmente uno di essi: l'esperienza di prigionia in Germania.

... Infatti la prigionia in Germania appartiene alle esperienze della Resistenza. I tedeschi non vollero mai riconoscerci la qualifica di «prigionieri di guerra» per poterci più facilmente sottrarre alle protezioni delle leggi internazionali, al controllo delle commissioni,

agli aiuti della C.R.I.: per ridurci alla fame, come fecero, provocando morti e malattie, cercando di costringerci a scegliere la loro parte. Le decine e decine di migliaia di soldati e ufficiali che non cedettero, fin dall'inizio, resistendo poi per venti mesi in condizioni che non sono conosciute come si meritano, hanno vinto una silenziosa battaglia; assai superiore, in molti casi, a quella di parecchie formazioni partigiane che – certo non per colpa loro – non ebbero l'occasione di cimentarsi in maniera adeguata.

Se noi oggi ricordiamo questi fatti, non è perché abbiamo la pretesa di ottenere un monumento di gesso, ma è perché – dimenticandoli – trascuriamo lo studio di un faticoso trapasso, che ha impegnato migliaia di italiani nel momento difficile in cui uscivano dalla dittatura, improvvisamente opponendosi. Con quale coscienza?

C'è un'avventura dei soldati, costretti subito a lavorare nelle fabbriche bombardate o nelle campagne. C'è un'avventura, egualmente interessante, degli ufficiali che resistettero nei campi, nonostante la fame e la miseria

... Perché il cinema italiano non ha ancora considerato questo grosso, popolarissimo argomento? Le ragioni sono molteplici. I reduci dalla Germania tornarono a casa in ritardo, quattro mesi dopo la Liberazione, quando la nuova società si era ormai stabilizzata in alcune riconoscibili partenze. Essi furono esclusi dalle celebrazioni, non offrirono spunti agli «slogans» delle battaglie politiche. Tornarono col peso di esperienze che potevano soltanto raccontare, ma che nessun altro aveva visto.

... C'era, nel loro atteggiamento, nella prigionia, la mancanza dell'avventura palese, dei fatti, delle situazioni grosse dei contrasti e delle battaglie con le schioppettate. Erano storie a fondo psicologico, sofferenze grigie e uniformi, fonde ma poco sorprendenti.

... Se andate in cerca di temi per un cinema più complesso e profondo, questa è un'altra storia da raccontare. □

30 anni di restauri

di NICODEMO MELE

L'avventura urbanistica che ha dato un nuovo volto a tanti quartieri della nostra città raccontata in un volume

Il 21 luglio 1969, giorno in cui Neil Armstrong calcava il suolo della Luna, a Bologna si consumava un'altra piccola e straordinaria rivoluzione: il Consiglio comunale adottava il Piano particolareggiato per la tutela del centro storico. Il provvedimento gettava le basi per una serie di interventi urbanistici, architettonici, culturali e socio-economici messi in atto negli ultimi 30 anni su 15 aree comprese all'interno delle mura storiche della città. Ben presto quell'atto divenne il modello di un metodo di restauro conservativo seguito poi in tutta Italia, in numerosi centri storici d'Europa e dei paesi ispano-americani. Il racconto di questa formidabile esperienza lo si può ora leggere nel volume "Trent'anni di tutela e di restauri a Bologna", scritto da Roberto Scannavini per i tipi della Costa editore e corredato in chiusura dal formidabile racconto illustrato di Raffaello Scatasta, uno dei maggiori fotografi italiani di architettura.

Laureatosi nel 1965 in architettura a Firenze,



Ex Sala Borsa, interno del quadriportico dopo i restauri conservativi della seconda metà degli anni '90. Piazza Maggiore, suggestivo ponteggio dei lavori di restauro conservativo di Palazzo Re Enzo



sanamento di antichi borghi degradati e una radicale inversione di tendenza. Si è passati da una situazione come quella degli anni '70 che vedeva il centro storico trasformato in centro del terziario (scuole, uffici, magazzini, depositi e centri commerciali) ad un'altra che dal 1990 in poi ha portato al ripopolamento del centro storico, all'istallazione di un commercio di alto livello, al trasferimento delle banche e dei centri commerciali in periferia, al decentramento dei centri di ricerca e dell'Università, al recupero e alla riqualificazione di contenitori storici come l'ex Sala Borsa, Palazzo D'Accursio, l'ex Manifattura Tabacchi, Palazzo Re Enzo, Palazzo Poggi, Palazzo Sanguinetti, il teatro Manzoni. Tutto sistemato? No, di sicuro. Il problema del traffico in centro storico attende ancora una risposta e quello delle aree industriali e militari dismesse manca di un'idea complessiva di città». □



Roberto Scannavini è assunto dal Comune di Bologna nel 1967, entra subito a far parte dello staff tecnico che si occupa degli studi di tutela del centro storico, predisposto dall'allora assessore all'Urbanistica Giuseppe Campos Venuti, e dal 1970 dirige l'unità operativa Studi e interventi storici e monumentali, stendendo e dirigendo i progetti di restauro architettonico.

Un'esperienza notevole colta e rilanciata di recente dalla Confesercenti che, tramite l'Ancestor (Associazione nazionale centri storici), ha

promosso la "Carta di Bologna", un programma di iniziative e interventi che punta sulla riqualificazione delle attività commerciali, turistiche e di servizio operanti nel centro storico. «Il Prg (Piano regolatore generale) del 1955 - racconta Scannavini nel volume - prevedeva un'espansione della città sino ad un milione di abitanti e nel centro storico una serie di sventramenti e ricostruzioni. La variante normativa adottata nel '69 cambiò questa rotta e puntò sul restauro conservativo degli edifici. Risultato: 15 anni di interventi hanno portato al ri-

Energia da risparmiare

di VERONICA BRIZZI

Le indicazioni contenute nel protocollo di Kyoto diventano legge regionale

L'Emilia Romagna consuma il doppio dell'energia che produce. Un deficit che, secondo le indicazioni del Piano energetico regionale, deve essere colmato con l'aumento della capacità produttiva per arrivare nel 2010 alla completa autosufficienza, ma nel rispetto dell'ambiente e del protocollo di Kyoto. La regione, in debito di energia con consumi che superano la produzione del 50%, intende infatti arrivare all'obiettivo del 2010 tenendo conto delle esigenze dell'ambiente e della necessità di un reale sviluppo sostenibile. I consumi attuali raggiungono i 24 terawattora (Twh) mentre la produzione si ferma a 12, con una domanda stimata per il 2010 fino a 30-32 twh. Il recupero del debito sarà reso possibile anche dalla decisione dell'Unione Europea di liberalizzare il mercato dell'energia, decisione che ha abolito i vari monopoli nazionali.

Più energia dunque, ma più pulita.

Così, per la prima volta in Italia, le indicazioni contenute nel Protocollo di Kyoto vengono trasformate in legge regionale, attraverso una legislazione specifica per le politiche energetiche, un piano e procedure finalizzate alla realizzazione di nuovi impianti. Facendo proprie le conclusioni raggiunte al vertice mondiale sull'ambiente riguardo alla riduzione delle emissioni, il Piano energetico regionale prevede tre linee d'azione: l'aumento dell'energia prodotta con fonti rinnovabili, con impianti eolici, fotovoltaici e con pannelli solari, passando in questo modo da un 8-10% attuale ad un 25% entro il 2010; la riconversione di tutte le centrali elettriche a olio combustibile presenti in regione in impianti a metano e ciclo combinato; nuovi parametri per ottenere l'autorizzazione all'apertura di impianti, fissati da una delibera regionale specifica.

In linea con le indicazioni contenute nel Piano sarà anche il progetto energetico di Hera - la società multiservizi nata dalla fusione di Seabo e le ex municipalizzate romagnole a cui partecipa anche la Provincia di Bologna - che punta principalmente sull'uso di fonti rinnovabili e sul trattamento totale dei rifiuti urbani. Agli standard previsti dal Piano che introduce vincoli non previsti dalla normativa nazionale si uniformeranno anche gli eventuali progetti di costruzione di nuove centrali termoelettriche.



I 500 milioni di euro investiti nel progetto da qui al 2007 agiranno su 4 linee di azione principali: il risparmio energetico e il suo uso razionale, la valorizzazione della produzione da fonti rinnovabili, il teleriscaldamento e la costruzione di centrali a gas ad alta efficienza. L'utilizzo al 100% dei rifiuti, sempre previsto dal progetto, ne comporterà un utilizzo all'84% per la produzione di energia elettrica mentre solo gli scarti di lavorazione finiranno in discarica. □



Bilancio elettrico regionale in terawatt/ora al 2000 e previsione di produzione e fabbisogno al 2010

	2000	2010
Produzione	12,6	32,0
di cui		
Idroelettrico	1,2	1,4
Eolico + fotovoltaico	-	0,1
Biomasse	0,08	1,3
Cogenerazione (autoprod.)	1,5	5,0
Termoelettrica	9,9	24,1
Richiesta	24,4	32,0
Deficit	48%	0

Un bilancio ambientale

Il Consiglio provinciale ha approvato il bilancio ambientale consuntivo per gli anni 2000-2001 e le linee previsionali 2003. La Provincia di Bologna è il primo ente in Italia a dotarsi del bilancio ambientale (altre diciassette lo stanno preparando). Nato nell'ambito del progetto Life ambiente chiamato Clear, il bilancio ambientale attraversa tutti i settori dell'attività di governo dell'ente, fornendo dati e informazioni sullo stato dell'ambiente; servirà agli amministratori per monitorare le politiche dal punto di vista delle ricadute sulla sostenibilità e qualità della vita urbana.

L'area metropolitana bolognese ha una vocazione naturale, arricchita e consolidata nel corso del suo sviluppo, a svolgere un ruolo di primissimo piano, non solo nazionale, nel sistema infrastrutturale.

La valenza strategica della logistica per la competizione dei sistemi territoriali emerge sempre più netta. Il sistema di governo locale, grandi aziende pubbliche e private ne sono ben consapevoli e stanno sviluppando numerose azioni per fare della logistica un elemento sempre più forte e trainante di uno sviluppo attento anche alla qualità della vita e dell'ambiente. Abbiamo voluto fare il punto sullo stato di fatto e sulle prospettive, a partire dall'iniziativa più recente in questo campo.

Motore dello sviluppo



Il sistema distributivo delle merci può giocare un ruolo determinante per lo sviluppo del nostro sistema produttivo.

Da alcuni mesi sembra si parli un po' meno di globalizzazione, forse perché si ritiene ormai acquisito il concetto, o forse perché è passato di moda. È però vero che il processo va avanti inarrestabile, e forse non abbiamo ancora preso coscienza di tutti gli aspetti del fenomeno, i cui effetti non si sono ancora esplicitati pienamente.

La storia ha visto altre "globalizzazioni", di rilevanza e dimensioni inferiori a quelle attuali, ma tutte caratterizzate da una crescente importanza delle attività di scambio di beni e servizi.

L'attuale globalizzazione è stata indotta prevalentemente dalle nuove tecnologie della comunicazione e dell'informazione (ICT), che hanno enormemente ridotto il costo, e praticamente azzerato i tempi, degli scambi di informazioni.

Questo ha spinto a valorizzare tutto ciò che è, o può essere reso immateriale, ed ha accentuato le aspettative di vedere soddisfatte, pressoché istantaneamente, tutte le richieste di beni e servizi, quasi potessero essere trattate alla stregua di informazioni.

Per altro verso, in funzione sia delle nuove tecnologie che di fenomeni economici legati alla redistribuzione del lavoro a livello mondiale, i beni da scambiare finiscono per essere trasportati a maggiori distanze e con modalità sempre più personalizzate, tanto che fra gli addetti ai lavori si comincia a parlare di consegne *just for you* (proprio per te). Per questo occorre rendere sempre più efficienti e sofisticate tutte le operazioni relative alla movimentazione delle merci, cioè a valorizzare la logistica.

Tali ragionamenti valgono sia per il rapporto fra produttori e consumatori, sia per quello fra imprese, con il conseguente coinvolgimento di tutto il sistema distributivo.

In questo senso è particolarmente significativo il ruolo che il miglioramento dei servizi logistici può giocare nel sistema produttivo del nostro territorio, basato prevalentemente su un gran numero di piccole e medie imprese, in gran parte connesse in una complessa rete di committenti e subfornitori. Una rete che ha cominciato ad estendersi, inserendo nuovi produttori dislocati anche a grandi distanze, come alcuni paesi orientali o dell'est Europa.

Poiché la competizione internazionale avviene ormai fra sistemi, il miglioramento dei flussi tesi a ottimizzare la *supply-chain* (catena della fornitura) diventa significativo fattore di aumento di competitività. Parimenti importante, per i mercati esteri, è la possibilità di appropriarsi del valore connesso ai servizi logistici vendendo non "franco fabbrica", ma "franco destino".

Poiché, per garantire flessibilità al sistema, gran parte dei trasporti avviene su gomma, è facilmente comprensibile come la crescita economica sia destinata a produrre effetti sempre più negativi sull'ambiente. La logistica può dare un grande contributo a ridurre sia i costi economici che quelli ambientali, razionalizzando i percorsi, riducendo gli spostamenti a vuoto, attenuando le punte di traffico, o facilitando l'adozione di percorsi alternativi in presenza di difficoltà, migliorando, infine, il sistema di distribuzione delle merci nelle aree urbane, attraverso l'integrazione dei sistemi e l'uso di tecnologie appropriate.

Il nostro territorio, per la sua posizione geografica, ha avu-

to sempre una grande importanza per il sistema di scambio delle merci e dei trasporti, ed ha sviluppato una significativa capacità di rispondere alle diverse esigenze, tanto da aver maturato una vera e propria "vocazione" alla logistica. Non a caso, infatti, si sono realizzate nel tempo importanti strutture dedicate: lo scalo merci ferroviario, l'Interporto, il Centergross, il Centro agro alimentare, l'Aeroporto. Queste strutture, ognuna delle quali si posiziona ai primi posti fra le analoghe a livello europeo, costituiscono - assieme ad un rilevante numero di altre realtà, di minori dimensioni, ma non meno importanti - un complesso che forse non ha eguali in Europa, considerate anche le potenzialità del collegamento col porto di Ravenna, in fase di potenziamento.

Esse si caratterizzano inoltre per la presenza di risorse umane dotate di alta professionalità specifica, che può essere diffusa anche accentuando la collaborazione con l'Università ed il sistema formativo locale.

Il coordinamento di queste strutture e di queste professionalità può esaltarne le potenzialità e costituire una leva significativa di innovazione e sviluppo per tutto il nostro sistema economico e può consentire una efficace attività di "marketing territoriale", tesa ad attrarre anche investimenti esteri.

Lo sviluppo della logistica porterà alla individuazione di nuove attività qualificate ad alto valore aggiunto, in grado anche di sostituire vantaggiosamente la quota di attività manifatturiere che trovano sempre meno spazio per ragioni di costo e per un calo di interesse da parte dei residenti.

Da qui il progetto di un "piano integrato della logistica bolognese", concepito come un vero e proprio "distretto" denominato "Bologna Logistic District" e individuato dal logo BLD.

La terminologia inglese è stata adottata proprio in funzione della proiezione internazionale che questo distretto dovrà sempre più accentuare, in ottemperanza al principio dell'agire localmente pensando globalmente.

NERIO BENTIVOGLI

Assessore provinciale alla promozione economica del territorio

IL BLD

Il Bologna Logistic District si propone come principali obiettivi strategici:

- Realizzazione di studi di settore.
- Sviluppo di sinergie fra tutti i protagonisti, anche inserendosi in iniziative di carattere nazionale in corso di messa a punto.
- Promozione dell'innovazione anche in ottica di riduzione dell'impatto ambientale.
- Attrazione di investimenti per promuovere nuove attività e nuovi insediamenti.
- Sviluppo della cultura logistica delle imprese.
- Organizzazione di eventi, convegni, manifestazioni, sui temi della logistica.

L'avvio, come prima iniziativa concreta del portale della logistica bolognese, è proprio il segnale della volontà di creazione di un network che, con l'utilizzo delle nuove tecnologie, consenta di proiettare con ancora maggiore forza il nostro sistema economico nel mondo, rafforzandone al tempo stesso la competitività ed esaltandone la capacità innovativa.

Una strategia di sviluppo lunga tremila anni

di PAOLO VOLTA

Fare arrivare le merci al posto giusto nel momento giusto: una partita decisiva per l'economia di ieri e di oggi

La logistica ha origini antichissime, accompagna la storia dell'uomo dall'epoca degli Assiri, già 700 anni prima della nascita di Cristo, fino ad arrivare ai nostri giorni. Da un punto di vista urbanistico l'eccellenza logistica spetta alla Roma dei Cesari (nel I secolo d.C. Roma conta circa un milione di abitanti) per l'attenzione nei confronti delle opere logistiche infrastrutturali: le vestigia dei porti sia marittimi che fluviali testimoniano l'integrazione con l'intero sistema viario, senza dimenticare "la strada romana" i cui tracciati sono tutt'ora attuali.

In una prospettiva economica, lo spartiacque è il passaggio da un'economia di autoconsumo ad un'altra di mercato. Un tale processo, innescato già dopo la scoperta del

continente americano, diviene definitivo agli inizi dell'Ottocento, quando cioè il fattore produttivo prevalente nel settore agricolo diventa il capitale piuttosto che la terra, l'apporto di energia comincia a provenire dalle macchine sostituendo quello di uomini e animali, l'ordinamento culturale diviene specializzato prendendo il posto di quello promiscuo. Ma soprattutto fino ad allora i frutti della produzione agricola venivano gestiti per affrontare i cicli naturali della terra, per garantirsi cioè un sostentamento nei periodi dell'anno privi di raccolti; la "gestione delle scorte", per così dire, veniva organizzata per far fronte a una problematica di ordine temporale.

Dopo di allora, invece, i raccolti non soltanto garantiscono la sussistenza agli abitanti di una zona, ma vengono anche indirizzati verso una domanda espressa in luoghi distanti da quelli di produzione; accanto alla gestione delle scorte si pongono problemi di distribuzione fisica, di trasporto, di individuazione dei luoghi deputati a ricevere la merce. Non a caso un supporto fondamentale alla logistica proviene dallo sviluppo dei mezzi di trasporto, dalla nascita cioè in un primo momento della locomotiva e delle navi a motore e, in seguito, dell'auto e dell'aereo. La perdita di valore della contiguità fisica tra processi è la premessa per una "esplosione territoriale" della fabbrica. Se diventa possibile interagire in un tempo limitato tra punti diversi dello spazio economico, l'interazione dei cicli produttivi e delle attività di servizio potrà avvenire in modo diffuso sul territorio, a patto che esistano le necessarie infrastrutture a supporto del decentramento multipolare della produzione. In tale contesto il mercato richiede alle imprese un continuo miglioramento

della propria "catena del valore". Come affrontare la complessità? Come gestire le tante articolazioni e i tanti anelli che compongono la lunga catena imprenditoriale?

La risposta più immediata proviene dalla logistica attraverso un coordinamento delle attività in modo da integrarle e trattarle valutando continuamente le possibili interrelazioni tra loro e il contributo che ognuna offre al raggiungimento di un obiettivo generale quale ad esempio il *time to market*, ossia il tempo che il cliente è disposto ad attendere per entrare in possesso del bene. La sua riduzione sottintende un sistema produttivo in perfetta sintonia con la flessibilità del mercato, una riduzione dei lotti da trasportare ed ovviamente una accurata gestione delle informazioni sempre più interattiva.

Lo sviluppo delle molteplici forme di comunicazione e di commercio - prima fra tutte internet - hanno reso, di fatto,



il pianeta un unico "villaggio globale", nell'accezione del filosofo canadese Marshal McLuhan.

Ora è evidente che in un mondo ridotto a un villaggio, la funzione spazio diviene assolutamente relativa, mentre riacquistano fondamentale importanza la funzione tempo e la qualità del servizio.

La possibilità di rispondere a una domanda tramite un'offerta generata in una qualunque parte del mondo, impone una competizione basata sulla tempistica e sull'affidabilità. Con tutto ciò non si vuol dire che la funzione spazio abbia perso importanza, ma soltanto che la sua valenza competitiva acquisisce spessore quando viene coniugata con la funzione tempo.

La logistica utilizza, mutuandolo dalle scienze naturali, un approccio di tipo sistemico configurandosi quindi come una strategia vincente capace di colmare gli squilibri che spesso contraddistinguono la realtà industriale, superando la tradizionale ripartizione "vendere" "produrre" "amministrare", in virtù del suo porsi in un'ottica di integrazione dei ruoli. Spostandoci in un ambito operativo, ove le problematiche quotidiane sono dettate dall'esigenza di gestire le materie prime, i semilavorati, i prodotti finiti e le informazioni dai luoghi d'origine ai clienti finali, la logistica integra ed amalgama la distribuzione fisica, il movimento dei materiali nell'ambito della produzione e l'attività di approvvigionamento.

Le opportunità offerte da questa modalità operativa sono molteplici. Innanzi tutto permette di riscontrare l'esistenza e lo spessore di costi "sommersi" generati dalle aree di interregno tra le funzioni aziendali, e come tali "senza genitori". In secondo luogo, attraverso una valutazione delle interrelazioni tra i diversi momenti della catena del valore, diventa possibile indirizzare il flusso di attività attraverso una distribuzione dei costi che consenta di ottimizzare i profitti ad esso correlati. Inoltre, la visione globale delle singole componenti dà modo di individuare i nodi in cui è fattibile praticare degli interventi, risultato impossibile da ottenere operando per compartimenti stagni: operare su di un'area, senza prendere in considerazione le interrelazioni che la stessa stabilisce con le altre potrebbe condurre a conseguenze non desiderate.

Da un insieme di attività gestite da funzioni differenti: distribuzione fisica, programmazione della produzione, *order processing*, approvvigionamento delle materie prime, gestione delle scorte, il concetto di logistica descrive l'ampio spettro di attività manageriali, organizzative, gestionali, finanziarie e strategiche connesse al ciclo completo dei "materiali", coinvolgendo unità produttive, magazzini e trovando una propria fisionomia nella definizione: *la logistica opera in modo che i materiali, materie prime, parti, semilavorati, prodotti finiti pervengano al posto giusto, al momento giusto, nella quantità e qualità giusta e ad un costo ragionevole.*

Ampliamo l'orizzonte ed osserviamo, utilizzando la stessa metodologia, il sistema Paese. Il nuovo assetto del territorio ed il mutato spessore delle comunicazioni si profilano

come "servizi utili" al sistema economico. Il processo dominante a livello industriale è stato ed è il *just in time*. Tecnica che nell'intento di contenere il valore delle scorte e stemperare i costi di stoccaggio ha richiesto il trasporto in azienda dei materiali nel momento ottimale per la produzione. Prioritaria e necessaria è l'analisi di due concetti: il trasporto nel sistema logistico e la logistica del trasporto. Il primo si pone nella prospettiva di una rivalutazione del ruolo e dell'attività del trasporto, per definizione percepito come un settore soggetto a vincoli esterni di varia natura: fisica, normativa, infrastrutturale. Per quanto attiene alla logistica, essa non discrimina aprioristicamente delle preferenze rispetto ai diversi sistemi di trasporto, in quanto opera sulla base di criteri connessi all'efficienza, all'affidabilità ed all'economicità.

Sulla gestione dei flussi delle merci si giocherà una partita decisiva. Sarà necessario sgombrare il campo da alcuni preconcetti e cominciare ad interpretare questo importante segmento del sistema economico non più come un costo necessario bensì come una opportunità.

È fondamentale una visione d'insieme. Ciò significa sviluppare tra gli attori - modalità di trasporto, committenza ed infrastrutture - un rapporto di collaborazione nella consapevolezza che ciò che deve emergere è il sistema Paese.



Un puzzle per il commercio

a cura di CARLO MARULLI

Ai principali attori dello scenario della movimentazione merci nell'area bolognese, Caab, Centergross, Interporto, Fiera e Aeroporto, abbiamo chiesto come valutino il sistema logistico in relazione allo sviluppo del territorio: le loro proposte, le aspettative, le iniziative

Bologna come Amsterdam
 Nello specifico delle attività di cui mi occupo, nel commercio attuale, il nodo cruciale consiste nel riuscire ad andare a vendere davanti al magazzino del cliente (vendita a domicilio: porta a porta), ovvero riuscire a fornire merci e servizi come unico fattore. Bisogna quindi poter curare tanto la qualità della produzione quanto la qualità della logistica, che si suddivide in: concentrazione, trasporto e commercializzazione/distribuzione del prodotto.

Quindi l'incapacità di dare precise risposte a tali imperativi categorici pone l'interlocutore "fuori dal mondo", figuriamoci, poi, se parliamo di mondializzazione dei commerci. Analogamente, se non si è all'altezza di porsi nelle piazze telematiche degli scambi, è il diluvio universale.

Basilare sarebbe la capacità di entrare in *joint venture* con altre realtà extranazionali, riuscendo a compartecipare alla formazione di nuove piattaforme logistiche (Nord Europa e Nord Africa), ponendo Bologna quale baricentro dei commerci: meglio se avessimo zone franche come avviene ad Amsterdam.

Veduta aerea del Centergross



CENTERGROSS

Cinquemila persone, che lavorano in 620 aziende su un'area di un milione di metri quadrati. Questo è diventato in 25 anni di vita il Centergross: una piccola città dedicata soprattutto al commercio all'ingrosso, ma anche ai servizi all'impresa. Non ci sono dati precisi sul traffico dei compratori che affluiscono nella struttura, ma si tratta di migliaia e migliaia ogni mese. Il Centergross è al centro di un grande distretto logistico integrato, in grado di fornire tutti i servizi che vanno dai trasporti su gomma, rotaia e aereo, alla gestione dei magazzini. Per sviluppare ulteriormente tutti gli aspetti di mobilità delle merci e delle idee, il Centergross partecipa alla realizzazione del Portale della logistica del distretto bolognese, (BLDISTRICT) con Interporto, CAAB e Provincia di Bologna. Nuovi servizi e nuove strutture renderanno il centro più conveniente e competitivo per gli operatori economici, e più attraente per i clienti e visitatori: un ufficio postale, una quarta banca, un asilo nido per 50 bambini, un nuovo albergo da 110 camere all'ingresso di via Saliceto, una nuova stazione ferroviaria a Funo collegata alla piccola città commerciale da pista ciclabile e da pulmini, un cavalcavia sulle Trasversali di pianura che snellerà il traffico e lo renderà più sicuro.

Fortunatamente dagli Enti pubblici mi aspetto cose che, per la verità, spesso riesco ad ottenere: grande collaborazione della CCIAA (Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura) - vedi tra l'altro il "Workshop on logistic platform", ove abbiamo ospitato mercati della ex Jugoslavia, dell'Ungheria, della Polonia e della Bulgaria, e la "Magna Charta Mercatalis", quale primo protocollo di intenti per la verifica di collaborazione finalizzate alla penetrazione commerciale nell'Europa dell'Est - ; grande collaborazione dell'assessorato regionale alle Attività produttive ed ai rapporti internazionali, con cui stiamo costruendo interessanti iniziative relative all'Africa del Nord nonché relative alla Sassonia (specie Lipsia), grande collaborazione con la Provincia di Bologna, come, tra l'altro, è dimostrato dalla partnership (insieme con Interporto e Centergross) nell'ideazione, costruzione e promozione del *Bologna Logistic District*, che rappresenta un progetto pilota di marketing territoriale volto alla promozione del sistema economico bolognese, cui seguirà a breve (ci si augura), il varo dell'Agenzia di marketing territoriale allo studio della CCIAA, cui parteciperanno, pure altre istituzioni territoriali petroniane.

ALJS VIGNUDELLI, Presidente Caab



Più infrastrutture per collegamenti migliori

La logistica è fondamentale per favorire la crescita economica del nostro territorio; Bologna è uno dei centri più importanti per la presenza di piattaforme logistiche notevoli, in particolare il Centergross, l'Interporto e il Caab. Con la nascita del Portale BLDistrict grazie alla sollecitazione e promozione della Provincia di Bologna si è avviato un processo di potenziamento sinergico delle tre piattaforme per dare visibilità e valore maggiori nel mercato che fa riferimento al sistema economico territoriale bolognese.

La coesione moltiplica le potenzialità ed evidenzia il territorio bolognese e la sua naturale vocazione mercantile, che trova ulteriore conferma.

Con questo spirito e per sviluppare ulteriormente tutti gli aspetti di mobilità delle merci e delle idee, si va innovando la vocazione di Bologna, di essere fin dal Medioevo centro di scambi culturali e commerciali con il mondo intero; il Centergross ha scelto di partecipare alla realizzazione di un Portale della logistica del distretto bolognese, con Interporto, Caab e Provincia di Bologna.

Dagli Enti pubblici e dagli organi di governo mi attendo una più diretta partecipazione alle scelte strategiche e alle previsioni di realizzazione delle infrastrutture che coinvolgono il territorio, inoltre auspichiamo attenzione alla soluzione dei problemi relativi allo sviluppo del Centergross, in particolare la viabilità, i collegamenti ferroviari, i servizi alberghieri e sociali.

ENRICO BIONDI, Presidente Centergross



CAAB S.C.P.A.

Nel Centro Agroalimentare Bolognese, relativamente al settore ortofrutticolo, operano circa 40 grossisti, alcune delle più importanti realtà cooperative regionali, un centinaio di piccoli produttori, nonché operatori specializzati nel picking. Oltre al mercato ortofrutticolo, vi trovano spazio anche un Centro Servizi con circa trenta diverse realtà insediate, un magazzino di surgelati e altri spazi destinati alla logistica ed alla commercializzazione dei prodotti del settore agroalimentare.

Nel 2001 vi sono stati commercializzati circa 3,5 milioni di quintali di prodotti ortofrutticoli per un volume di affari di circa 400 milioni di euro. Per il futuro si prevede un incremento di tali valori, anche per effetto di una prossima completa occupazione degli spazi rispetto alla situazione corrente (80% degli spazi realizzati sui 60.000 mq. circa destinati alla locazione/concessione).

È in fase di avanzata realizzazione il Retail Park/Parco Commerciale Città Scambi, insieme di grandi strutture distributive specializzate nel commercio, per una superficie di oltre 44.000 mq., mentre è di prossima cantierizzazione il Business Park, complesso integrato di 30.000 mq. di sedi direzionali.

Internazionalizzare le imprese

La logistica assume un ruolo chiave nello sviluppo economico del territorio; un ruolo che è andato crescendo negli ultimi anni, anche in considerazione del dinamismo della realtà produttiva locale e dell'incremento della movimentazione delle merci. Le statistiche redatte dall'Istat ci forniscono due valori estremamente interessanti al riguardo: l'export della nostra regione corrisponde all'11,9 per cento del complesso nazionale (con un incremento del 3,4 per cento del 2002 rispetto al 2001) e quello della sola provincia di Bologna rappresenta il 24,1 per cento dell'esportazione emiliano romagnola. Si tratta di valori importanti che impongono una riflessione sul sistema logistico locale, inserito sulle principali direttrici europee e che deve assecondare una sempre maggiore internazionalizzazione delle imprese. Una logistica moderna e flessibile costituisce, indubbiamente, un valore aggiunto per l'intero sistema economico territoriale e il suo adeguamento agli standard europei - o il loro superamento in termini di innovazione e qualità - potrebbe trasformare il territorio locale in un vero *distretto* della logistica.

BOLOGNA FIERA

Il polo fieristico bolognese è ormai uno dei più importanti centri espositivi d'Europa. Il numero di espositori ha infatti oltrepassato le 22.000 unità e oltre un quarto di essi è straniero. I soli visitatori professionali hanno raggiunto la cifra di quasi 1.300.000 unità e oltre l'11% proviene da Paesi esteri. Considerando anche il pubblico generico, più di tre milioni di persone hanno visto almeno una delle esposizioni. Nel quartiere fieristico si svolgono 30 rassegne, 22 delle quali leader internazionali, che spaziano dalla moda all'informatica, dalla meccanica all'edilizia, dalla salute al tempo libero. Il valore della produzione di "Fiere Internazionali di Bologna S.p.a. - Bologna Fiere" atteso per il 2003 sfiora i 58 milioni di euro.

In un quadro di sviluppo che prevede il lancio di nuove manifestazioni fieristiche e l'allargamento dell'area del polo a medio lungo termine anche oltre i 200.000 mq. di superficie totale già previsti, prioritaria diventa la risposta alle principali urgenze in termini di viabilità, con particolare riferimento alla tangenziale e all'autostrada, e di parcheggi



AEROPORTO MARCONI

Nel 2001 l'Aeroporto Marconi, per la prima volta in dieci anni, ha visto diminuire il traffico passeggeri del 2,4% rispetto al 2000: conseguenza inevitabile della tragedia dell'11 settembre, ma anche di una crisi economica mondiale iniziata ben prima. Comunque, quasi tre milioni e mezzo di persone sono transitate per lo scalo bolognese. I dati successivi mostrano una ripresa, ma risentono ancora di un periodo difficile per il traffico aereo non solo italiano. Complessivamente tra gennaio e settembre 2002 il numero di passeggeri dell'aeroporto di Bologna è stato pari a 2.664.301, circa 184 mila viaggiatori in meno rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, calo dovuto a una notevole diminuzione del traffico internazionale, a fronte di una sostanziale tenuta di quello interno. Il maggior sintomo di inversione della tendenza negativa si è avuto nella scorsa estate. Nel solo mese di agosto sono transitati addirittura 405.884 passeggeri, circa 7.600 in più rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente: record assoluto di passeggeri in un solo mese, raggiunto soprattutto grazie allo sviluppo notevolissimo dei voli charter.

È opportuno che un ente territoriale come la Provincia abbia posto il problema all'ordine del giorno; l'attrattività di un territorio oggi è data anche, e soprattutto, dalla facilità con cui le attività economiche si svolgono e si connettono ai servizi di cui hanno bisogno. Anche noi, percepiamo l'urgenza di una migliore organizzazione dei flussi inerenti le attività produttive e quindi siamo pronti ad affiancare i progetti che risolvano i nodi dello sviluppo in tema di logistica. L'intenso e costruttivo rapporto esistente fra la nostra società e le istituzioni locali costituirà, anche per questi aspetti, un'ottima piattaforma di lavoro nella definizione dei progetti futuri. Nel 2004, fra l'altro, nel nostro quartiere fieristico si terrà una nuova manifestazione Movint/Expologistica, dedicata alla logistica e alla movimentazione delle merci, un'interessante occasione per approfondire le tematiche.

Bolognafiere S.p.A

L'Aeroporto come baricentro di una rete

L'Aeroporto di Bologna è direttamente impegnato nella promozione e sviluppo del proprio servizio ai passeggeri e al territorio nel suo complesso. Lo sforzo di SAB è diretto a migliorare l'offerta di servizi, cosciente di gestire una sorta di "portale strategico" per l'accessibilità del sistema economico territoriale ai mercati internazionali in termini di flussi commerciali, di conoscenze, di protezione delle nostre imprese. La competitività di un territorio si gioca, infatti, sempre più nella stretta integrazione fra i diversi soggetti istituzionali e le infrastrutture di servizio, tra le quali l'aeroporto svolge un ruolo fondamentale.

Una recente analisi del settore mette al primo posto, accanto all'offerta di collegamenti, la logistica di accesso come fattore critico di successo per un aeroporto: per i viaggiatori è fondamentale poter contare su un accesso il più

possibile facile, comodo e sicuro all'aeroporto. Per dotare gli aeroporti di modalità e infrastrutture di accesso in linea con un'elevata qualità del servizio è necessario pertanto investire: questi investimenti, per loro natura, si caratterizzano per gli elevati importi e per una redditività differita nel tempo. Va poi considerato come il ruolo degli aeroporti sia in costante trasformazione: l'aeroporto del terzo millennio deve sempre più essere il baricentro di una "rete" nella quale esso si ponga come punto di ingresso e motore di sviluppo, e da questo punto di vista il suo confine con il territorio tende a diventare sempre più labile: non più una stazione di arrivi e partenze ma un luogo di scambio di informazioni, cultura, conoscenza, con l'obiettivo primario di creare valore per i suoi *stakeholder*, siano essi i clienti finali, i cittadini, le imprese e i lavoratori che vi operano.

Tutto questo chiama direttamente in causa la necessità di un coordinamento tra tutti i soggetti, con i decisori pubblici che devono intervenire per quanto di loro competenza: processi autorizzativi e decisionali rapidi ed efficaci costituiscono pertanto una condizione irrinunciabile per il successo di ogni iniziativa. **ALBERTO CLO, Presidente Sab**



Una piattaforma per i traffici nazionali

Con gli interporti di Padova e Verona e Trenitalia l'Interporto di Bologna aveva già costituito una società per la gestione dei terminali ferroviari di Brescia, Bologna, Modena, Padova e Verona.

L'attività di questa società s'è andata consolidando e s'allargherà ad altri terminali, rafforzando la sua presenza in tutto il Nord-Est del paese.

Nel corso del 2002, abbiamo partecipato, insieme a Camera di Commercio e ad Assindustria di Bologna, all'aumento di capitale di Imola Scalo s.r.l., per la realizzazione del nuovo scalo ferroviario di Imola e con l'impegno e l'onere di gestire il futuro scalo.

Si tratta di una infrastruttura destinata a razionalizzare e sviluppare, in sinergia con l'Interporto bolognese, il sistema logistico dell'importante di-

stretto industriale imolese; ma anche a fare da supporto per la distribuzione dei prodotti agricoli dell'intera area romagnola.

Abbiamo costituito, poi, insieme all'autorità portuale di Ravenna, Logistica Nord Est s.r.l.

La società ha già acquisito da Trenitalia e commercializzato cinque coppie di treni settimanali sulla tratta Ravenna, Bologna, Milano Melzo.

Usufruento del contributo dello Stato per l'intermodalità, l'obiettivo che ci prefiggiamo è quello di potenziare i traffi-

ci da e per il porto di Ravenna, proponendo nel contempo la piattaforma bolognese come punto di smistamento privilegiato per i traffici nazionali. Analoghe iniziative, infatti, sono in avanzata fase di realizzazione col porto di Livorno - per i traffici del Tirreno - e col porto di Brindisi - per le relazioni col basso adriatico e i paesi del Medio Oriente e del Nord Africa. A tal proposito, significativi sono gli impegni alla scala internazionale. Oltre all'incarico ricevuto dalla U.E. per lo studio d'una piattaforma logistica di terra in Lituania, Interporto è impegnato in due progetti, parzialmente finanziati dall'Ice (Istituto commercio estero) e dal Ministero del commercio estero, in Tunisia e in Romania. Si tratta di individuare e realizzare le infrastrutture necessarie a potenziare i trasporti e le relazioni con entrambi questi paesi, considerati fondamentali per i rapporti rispettivamente con il Maghreb e con l'Est Europeo. In questi giorni, poi, stiamo definendo le modalità d'impegno per la realizzazione e la gestione di un terminal ferroviario nel Centro Europa che possa favorire l'ulteriore sviluppo dei traffici intermodali fra Bologna, la Germania e i porti e i paesi del Nord. Tutte queste iniziative si svolgono con il pieno consenso ed il coinvolgimento degli operatori privati mirando, infatti, non a sostituirsi ad essi o a diventare concorrenziali con chi già opera nei diversi settori della logistica quanto, piuttosto, ad offrire ulteriori e sempre più qualificati servizi e a stimolare il mercato intermodale. Un valido contributo, in questa direzione, dovrà e potrà venire dalla Regione Emilia-Romagna e, per essa, dalla Azienda Ferroviaria regionale dalla quale ci attendiamo significativi interventi per razionalizzare e potenziare i trasporti su ferro di merci fra i diversi nodi e i distretti produttivi della regione.

GIUSEPPE PETRUZZELLI, Presidente Interporto di Bologna

INTERPORTO

Con un traffico giornaliero di quindici treni e circa quattromila camion, l'Interporto di Bologna è una delle piattaforme logistiche più attive e moderne d'Europa. Nel 2001, con 1.700.000 tonnellate di merci, ha registrato un aumento del traffico su ferro di quasi il 17% rispetto all'anno precedente e i dati dei primi nove mesi del 2002 denunciano un leggero ulteriore incremento, anche se è molto aumentato il traffico tradizionale contro un calo del traffico di container e di quello combinato.

Nel 2001 sono stati costruiti e poi affittati altri 20.000 mq. di magazzini, portando la superficie operativa a due milioni di metri quadri, un terzo dei quali occupati dagli impianti di Trenitalia Spa. Sono in fase di realizzazione altri 70.000 metri di magazzini e 3.000 di nuovi uffici, ma il piano di investimenti per gli anni 2003-2005 prevede ancora 33.000 mq di magazzini, da destinare in parte alla vendita e in parte alla locazione, una ribalta per quasi 6.500 metri, nonché l'acquisizione di altri terreni per circa 15 ettari.

L'approccio intermodale voluto dalla società fin dalla nascita, nel 1971, ha caratterizzato l'operato dell'Interporto nell'attività di costruzione delle infrastrutture interportuali e nell'affrontare le problematiche ambientali connesse. L'utilizzo di materiale di riciclo per la costruzione delle strade, le tecnologie eco-compatibili per la costruzione degli edifici, la regolamentazione delle acque piovane, la ricostituzione di oltre 20 ettari di bosco tipico della pianura bolognese, la realizzazione di barriere antirumore, sono elementi fondamentali tra quelli che hanno permesso alla gigantesca struttura di ottenere l'anno scorso la certificazione ISO 14001.

I collegamenti strategici

a cura di C.M.

Imola, per la sua posizione e per le sue infrastrutture è nodo fondamentale del collegamento tra l'area bolognese, la Romagna e il porto di Ravenna. Anche ai protagonisti di queste realtà abbiamo chiesto quali siano gli obiettivi futuri e le iniziative in atto

La logistica assume oggi un valore strumentale molto più elevato che in passato. Non è infatti possibile alcuna politica di sviluppo che prescindano da una adeguata organizzazione logistica del territorio. Imola ha scelto senza ambiguità e con determinazione di svolgere con convinzione la funzione di cerniera tra l'area bolognese ed il territorio romagnolo, individuando nelle infrastrutture logistiche uno degli elementi cardine delle politiche territoriali di propria competenza. In questo quadro si inseriscono le scelte compiute per un nuovo scalo merci nelle adiacenze della zona industriale e per la costruzione di un autoparco in prossimità del casello autostradale. Così come è stata completata la cablatura della città che apre grandi potenzialità per le connessioni in rete. Ma un aspetto nevralgico per lo sviluppo della logistica di sistema sta nelle grandi infrastrutture di collegamento tra Bologna e l'area imolese e romagnola. Infrastrutture che riguardano sia la mobilità su gomma che il trasporto ferroviario.

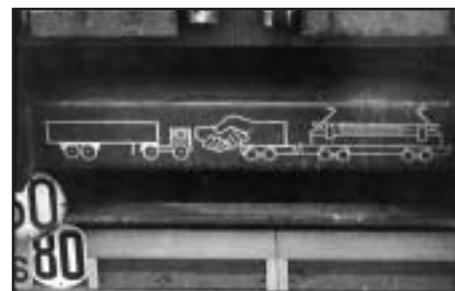
Dalla Provincia mi aspetto un ulteriore decisivo impulso per dare soluzione al "nodo" dell'attraversamento della città capoluogo, compreso il proprio collegamento con la città di Imola, ed una forte determinazione nel sostenere un nuovo collegamento Bologna-Imola-area romagnola attraverso l'ammodernamento del sistema ferroviario ed in particolare prevedendo nei collegamenti Imola-Bologna il Servizio ferroviario metropolitano così come inserito nel P.R.G. della nostra città.

MASSIMO MARCHIGNOLI
Sindaco di Imola

L'idea di un nuovo scalo merci a Imola risale ad almeno dieci anni fa, quando l'amministrazione comunale ed alcuni imprenditori locali si resero conto dell'inadeguatezza della struttura esistente gestita dalle Ferrovie dello Stato. Il progetto consisteva nel dotare Imola e il suo circondario di una moderna struttura non limitata alla semplice movimentazione delle merci su uno scalo ferroviario, ma estesa in prospettiva alla creazione di un vero centro merci che, utilizzando in modo integrato le diverse modalità di trasporto e strutture logistiche adeguate, diventasse un punto di riferimento per la movimentazione anche per i traffici delle direttrici nord-sud e Adriatico-Tirreno. Oggi Imolascalo S.p.A. è una società mista pubblico-privato dove, accanto alla par-

tecipazione di Con.Ami (l'azienda multiservizi di Imola) e della Camera di Commercio di Bologna, figurano presenze significative e strategiche di importanti imprese private dell'imolese, quali: Sacmi, Ceramica di Imola, Cooperativa Trasporti Imola, Assindustria Bologna e la società Interporto Bologna. Quest'ultima, peraltro, è già stata incaricata della gestione del prossimo scalo merci. Il connubio con Interporto si profila particolarmente importante per il movimento merci di tutta la provincia di Bologna, grazie anche alla sua radicata presenza in tutto il comparto logistico bolognese ed ai suoi stretti rapporti di collaborazione con le Ferrovie. Prevedibilmente la prima fase della realizzazione, consistente nella costruzione del fascio di binari, dei relativi piazzali e capannoni, sarà pronta per la fine del 2004; successivamente la struttura potrà essere ampliata con altre aree destinate soprattutto ai servizi logistici. Non solo per il territorio imolese, bensì per tutta la provincia di Bologna, la struttura che verrà realizzata da Imolascalo si porrà immediatamente al servizio delle imprese e sarà di grande utilità per lo sviluppo economico del territorio, senza trascurare altresì l'impatto di decongestione ambientale che si avrà sia promuovendo il maggior uso del trasporto su rotaia che razionalizzando i flussi intermodali.

ALDO LAGANÀ
Presidente Imolascalo S.p.A.



MERCI MOVIMENTATE NEGLI SCALI MERCI PROVINCIALI (anno 2001)

Scali	tonnellate	%
Bologna Interporto	1.683.267	13,9
Rovere Scalo	280.587	2,3
S. Giovanni in Persiceto	98.415	0,8
Imola	288.619	2,4
Castelguelfo	930.720	7,7

A Ravenna si è costituita lo scorso 23 dicembre la società "Logistica Nord-Est" S.r.l. i cui soci sono l'Autorità Portuale di Ravenna e Interporto Bologna S.p.A. Tale società si propone l'obiettivo di promuovere e sviluppare l'intermodalità, la logistica, le reti trasportistiche, nonché la promozione, l'organizzazione, la gestione, e la commercializzazione di tutti i servizi relativi ai traffici di merci, con particolare riferimento a quelli ferroviari e terrestri che interessano le aree del porto di Ravenna e dell'interporto di Bologna.

Logistica Nord-Est rappresenta uno dei primi tentativi in Italia di instaurare un'attiva collaborazione tra un porto ed un interporto: Ravenna e Bologna rappresentano già oggi nodi fondamentali nel sistema delle reti trasportistiche nazionali ed europee ma con l'accordo in atto si propongono di acquisire una valenza maggiormente rilevante. La società vuole candidarsi a svolgere un ruolo da protagonista nei processi decisionali a scala regionale che riguardano la liberalizzazione del mercato ferroviario e la gestione di alcune strutture strategiche, nonché partecipare insieme ad altri soggetti di rango nazionale o internazionale a progetti che contribuiscano ad allargare l'hinterland geo-economico del porto di Ravenna e dell'interporto di Bologna oltre gli attuali confini. Dal punto di vista operativo, il primo atto concreto della società è stato l'avvio, il 18 marzo scorso, di un collegamento intermodale sulla relazione Ravenna-Milano-Melzo, che prevede la realizzazione di 5 coppie di treni combinati e bilanciati alla settimana e consente al porto di Ravenna di essere connesso, attraverso la rete Mar.Co, con i principali poli logistici europei. Grazie all'intervento di Logistica Nord-Est è quindi possibile trasportare via ferro un container da Ravenna a Basilea, Monaco, Francoforte in soli 2/3 giorni. Tale intervento si colloca all'interno di una strategia complessiva di rilancio del settore dei container per il porto di Ravenna, penalizzato ne-

IL PORTO DI RAVENNA

Dopo aver conosciuto antichi fasti all'epoca romana, quando era sede della flotta imperiale, il decollo del porto di Ravenna si ebbe soltanto a partire dal secondo dopoguerra. Oggi è diventato lo sbocco del nord Europa verso il Mediterraneo e, attraverso il Mar Nero, verso l'estremo oriente con quasi 24 milioni di tonnellate di merce movimentate nel 2001. E' uno dei principali scali italiani ed ha assunto una posizione di leadership nazionale sia nella movimentazione di cereali, mangimi e fertilizzanti che nei traffici di prodotti metallurgici e di materie prime per il comparto ceramico. Rappresenta inoltre un importante nodo per lo sviluppo del progetto delle "Autostrade del mare". Veicola inoltre il flusso delle merci tra il Nord e l'Est Europa all'interno del corridoio adriatico. Significa che il porto è in-

gli ultimi 4/5 anni dalla crescita di altri porti tirrenici ed adriatici.

Oltre al treno Ravenna-Melzo sono attualmente allo studio altri progetti che riguardano il potenziamento dei servizi intermodali e logistici nelle due piattaforme, con particolare riferimento alla possibilità di fungere da catalizzatore per aggregare la domanda di trasporto ferroviario.

Logistica Nord-Est nasce anche con l'intento di dare concreta attuazione a quanto contenuto negli strumenti di programmazione e pianificazione dei trasporti di livello regionale e provinciale che da diversi anni auspicano un incremento delle relazioni tra i 2 poli logistici più importanti dell'Emilia-Romagna allo scopo di rinforzare il sistema trasportistico regionale migliorandone il rango e la qualità.

REMO DI CARLO

Presidente Autorità Portuale di Ravenna



terconnesso con le altre infrastrutture del trasporto, quali la rete viaria, la rete ferroviaria, la rete idroviaria e gli aeroporti.

Il porto di Ravenna vede prevalere l'attività di trasporto merci con navi medio-grandi verso porti intermedi da dove navi di dimensioni maggiori partono per destinazioni diverse e lontane.

Oggi l'area portuale occupa una superficie complessiva di 2.080 ettari, di cui 1.500 già urbanizzati o in via di urbanizzazione e 580 di superficie d'acqua. Nelle banchine, che si estendono complessivamente per oltre 12,3 km, sono state autorizzate ad operare 17 imprese che dispongono di moderne tecnologie per la movimentazione dei più diversi generi di prodotti.



Tutte le strade passano per Bologna

di ANDREA BONZI

Il nuovo disegno del sistema di trasporto terrestre, marittimo e aereo nel Piano territoriale della Provincia

Bologna futuro polo italiano ed europeo della logistica? È un'ipotesi che il Piano territoriale di coordinamento provinciale (Ptcp) da poco varato dalla Provincia di Bologna intende avallare, sostenendo lo sviluppo della rete ferroviaria e autostradale dell'area felsinea con una serie di interventi mirati a favorire l'integrazione tra trasporto terrestre, marittimo e aereo. Tiberio Rabboni, vicepresidente della Provincia di Bologna, è convinto che il territorio abbia tutte le carte in regola per centrare l'obiettivo, attivando anche le indispensabili sinergie con le città vicine.

Allora, Rabboni, in che modo il Ptcp incide sull'assetto logistico dell'area bolognese?

Le scelte infrastrutturali contenute nel piano intendono sostenere anche la movimentazione delle merci, non solo quella delle persone. L'idea portante è quella di favorire l'uso del ferro nel trasporto merci su grandi distanze, creando poi dei punti di interscambio così da spostare rapidamente i carichi sui tir o sui mezzi di medie e piccole dimensioni, fondamentali per coprire le brevi distanze. Tutto il sistema di trasporto terrestre, poi, sarà collegato anche con la via marittima, al porto di Ravenna, e aerea, all'aeroporto Marconi di Bologna.

Iniziamo dal sistema ferroviario.

Il raddoppio della linea Bologna-Verona sarà completato entro il 2008 e consentirà di potenziare i collegamenti verso Verona, il Brennero e quindi la Germania, uno dei principali partner commerciali italiani.

Poi c'è la questione dell'Alta velocità, che darà modo di aumentare la capacità di trasporto merci sulle linee Bologna-Firenze e Bologna-Milano, sempre tra 4-5 anni. Allora si potrebbe anche pensare di concentrare i trasporti delle persone nelle ore diurne, e quelli dei carichi commerciali nel periodo notturno. Non è finita qui: c'è in programma anche il rafforzamento della ferrovia adriatica verso Rimini e della linea che porta a Ravenna, passando per Imola e Castel Bolognese.

La maggioranza dei fornitori, però, trova più

conveniente il trasporto su gomma.

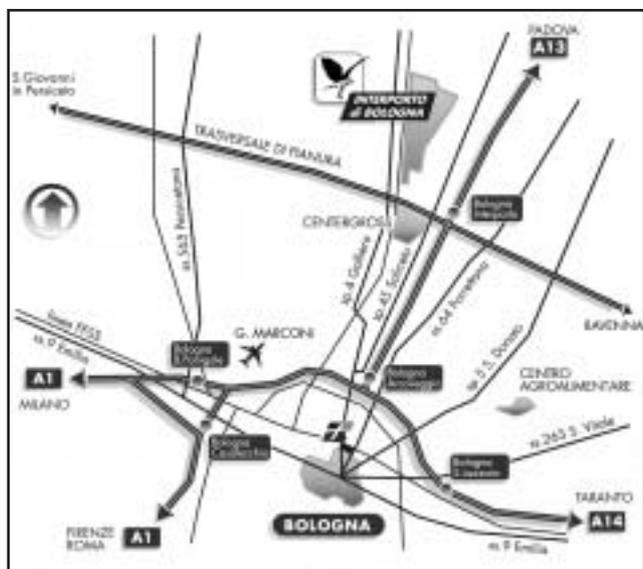
Oggi la situazione autostradale dell'area mortifica le potenzialità logistiche della zona bolognese. Siamo una delle zone più congestionate d'Italia, basti pensare che all'Interporto arrivano tutti i giorni almeno cinquemila camion o tir, facendo soffrire la viabilità delle strade. Per questo, il passante autostradale a nord che noi proponiamo e del quale il ministro Lunardi ci ha assicurato il finanziamento, diventa il necessario supporto al futuro logistico dell'area. Infatti, l'infrastruttura sposta fuori città il raccordo, con tre corsie per senso di marcia e liberalizza l'autostrada affiancata alla tangenziale, oltre al tratto di A13 fino all'Interporto. E poi ci sono i quattro nuovi caselli: Caab, zona est (vicino a Budrio), zona ovest (Cento, San Giovanni, Calderara), e ancora Interporto. Il tutto, dunque, senza entrare in competizione con il ferro. Ribadisco che l'obiettivo è favorire la sinergia fra i vari mezzi di trasporto merci.

Una sinergia che potrebbe utilizzare come centro scambiatore proprio l'Interporto di Bologna.

Già, è un punto strategico, se si riesce a mettere in relazione con altri centri come, per esempio, il porto di Ravenna. Così è possibile creare una continuità logistica tra merci che arrivano dal mare, vengono trasportate su ferro, più conveniente per i percorsi lunghi, e infine distribuite a corto raggio su gomma. Per farlo, però, sono necessarie aree di raccolta merci a scala territoriale ampia, com'è appunto l'Interporto, che diventerebbe l'elemento ordinatore dei rapporti fra le varie metodologie di trasporto.

Insomma, il capoluogo ha un grande futuro logistico davanti a sé?

Senza contare l'ottima posizione geografica, Bologna è già un crocevia ferroviario di livello nazionale, ricopre una grande importanza come nodo autostradale ed è anche sede di un aerscalo internazionale che sta puntando a combinarsi con altri mezzi, e che può essere un ottimo punto di partenza per il trasporto via aerea delle merci ad alto valore aggiunto. Certo, nella logistica è necessaria la volontà di coordinarsi con le analoghe strutture di altre città: penso soprattutto agli interporti di Verona, Padova e Trieste, e ancora, per quanto riguarda il porto di Ravenna, agli scali marittimi del sud Italia, come Gioia Tauro. In una situazione in cui le aziende mirano ad avere sempre meno magazzino, distribuendo nel minor tempo possibile la propria produzione, il trasporto merci diventa vitale. Infine, non bisogna dimenticare la preparazione del tessuto imprenditoriale bolognese che, dando il suo contributo di organizzazione, sono convinto riuscirà a fare della logistica uno dei punti d'eccellenza per il territorio. □



La risorsa "distribuzione" nei commerci mondiali

di GIANCARLO TESINI*

Ho almeno due buoni motivi, legati entrambi anche ad esperienze personali, per compiacermi della nascita del *Bologna Logistic District*, promosso, con il supporto della Provincia, dal Centergross, dal Centro agroalimentare e dall'Interporto, e aperto agli altri poli logistici presenti sul territorio, da quello fieristico a quello aeroportuale. Il primo motivo di soddisfazione è come bolognese, che - avendo cercato di operare sempre, ad ogni livello di responsabilità, per il progresso economico e sociale della comunità locale - ritrova nella realizzazione di questo portale *on line*, finalizzato all'incontro in rete fra domanda ed offerta di servizi integrati di trasporto, quel clima di fervida progettualità che produsse una ormai lontana ma intensa stagione amministrativa, durante la quale la dotazione infrastrutturale di Bologna fece un indubbio salto di qualità, i cui effetti positivi si avvertono ancor oggi, quando cresce il ruolo delle reti virtuali rispetto alle reti fisiche.

In secondo luogo, come presidente di Federtrasporto, che raggruppa imprese di tutte le modalità impegnate ad affrontare le sfide del mercato attraverso processi di innovazione organizzativa e tecnologica, ho una ragione ulteriore per apprezzare l'idea della "piazza telematica", come tassello di un più ampio mosaico di iniziative destinate a valorizzare la risorsa distributiva dell'intero Paese, che del resto si può considerare nel suo insieme una grande piattaforma logistica, specie dopo la nuova centralità acquisita dal Mediterraneo nei commerci mondiali. Secondo la definizione degli esperti, la "risorsa distributiva", rimasta in ombra fino a pochi anni fa, è il complesso di servizi che consentono ai prodotti da immettere sul mercato di raggiungere i consumatori nella maniera più economica ed efficiente possibile; a sua volta, la logistica è un tipico servizio alle imprese, che richiede quindi un'organizzazione di tipo industriale (da qui la necessità di avviare un'organica politica industriale per favorirne lo sviluppo: ma questo è un altro capitolo).

Ecco perché Federtrasporto persegue da tempo l'obiettivo della creazione di un'agenzia per la promozione della logistica, ripreso dallo stesso Piano generale dei trasporti approvato nel 2000. Un primo studio di fattibilità, commissionato alla società specializzata tedesca *Char Logistik*, aveva visto la luce già nell'estate '99; i successivi approfondimenti hanno portato a definire un progetto capace di ottenere, nella prospettiva dell'internazionalizzazione dei servizi logistici, il cofinanziamento pubblico, prima attraverso l'accordo di settore sottoscritto due anni fa con il ministero per il commercio estero, e infine attraverso l'Intesa operativa siglata nel novembre 2002 con l'Ice e il



ministero delle Attività produttive. Ora si sta costituendo il consorzio *Italian Distribution Council*, che - sulla base di una banca dati costruita in tre tappe - fornirà alle imprese una "vetrina virtuale" di tutte le opportunità offerte nel campo della logistica (infrastrutture e servizi) dal territorio italiano.

Un altro aspetto sul quale si riscontra piena sintonia tra i promotori del portale *Bld* e quelli della "vetrina" *Idc*, il filo che lega il tassello bolognese al mosaico ideato da Federtrasporto, è la scelta della dimensione distrettuale come luogo dove implementare il dialogo industria manifatturiera-trasporti, essenziale per lo sviluppo della logistica. Dalle interviste e dai colloqui "sul campo" emerge, infatti, che nel mercato della logistica sono già entrate in forza le grandi imprese, attrezzandosi con strutture proprie, con investimenti rilevanti e con il ricorso alle nuove tecnologie, mentre le imprese medio-piccole non possono neppure pensare di giungere a questi livelli: per esse, allora, l'*outsourcing* dei servizi logistici, cioè l'affidamento a terzi dell'intero ciclo approvvigionamenti-ordini-spedizioni-consegne, diventa un passaggio obbligato, ma al tempo stesso un'opportunità di crescita imprenditoriale ad alta e immediata redditività.

E poiché le imprese minori costituiscono la nervatura del sistema produttivo nazionale, e sono prevalentemente localizzate in distretti

merceologici, proprio nell'ambito distrettuale - a giudizio degli stessi imprenditori, che Federtrasporto negli ultimi mesi ha incontrato in gran numero nelle principali aree industriali italiane - si possono creare le condizioni favorevoli al colloquio necessario per lo sviluppo della logistica, sia sul versante dell'offerta che della domanda. L'avvio di questo processo, in tempi brevi e con una strategia incentivante da parte degli enti territoriali di governo, offre alle piccole e medie imprese, che hanno reso grande il "modello" italiano, un'occasione di rilancio, e al settore logistico di recupero di un grave ritardo. Perciò formulo i migliori auguri al *Bologna Logistic District*. □

* presidente di Federtrasporto

Un network per il sistema economico bolognese

di GIANLUCA GHERIGLIO

La Provincia di Bologna, il Centergross, il Centro Agro Alimentare Bolognese e l'Interporto di Bologna, mediante un protocollo d'intesa hanno dato vita al Bologna Logistic District



L'evoluzione dei distretti industriali
I distretti industriali si sono sviluppati grazie ad uno straordinario patrimonio di uomini e d'idee presenti sul territorio. Le imprese del distretto hanno sfruttato sinergie, spesso spontanee, realizzate tramite la specializzazione per fasi dei processi produttivi.

I distretti hanno bisogno di collegarsi alle infrastrutture presenti sul territorio. È interessante osservare come Bologna, fin dal Medioevo, abbia avuto la vocazione di creare centri deputati allo scambio economico e commerciale.

In origine erano le piazze. Queste si sono evolute incessantemente, da Piazza Maggiore a Piazza San Francesco, al Mercato delle Erbe di via Ugo Bassi, al Mercato di Mezzo del Quadrilatero.

Il grande Mercato Ortofrutticolo di via Fioravanti nel 1939, ha rappresentato, in epoche più recenti, un elemento di grande qualificazione per la città.

Negli anni Settanta vennero realizzate altre grandi infrastrutture quali il Centergross e l'Interporto, due strutture fra le più rilevanti in Europa, che, integrandosi col nodo ferroviario principale d'Italia e con l'aeroporto, inserirono Bologna in una dimensione internazionale, sia nel campo dei commerci, che in quello della logistica.

Il più recente sviluppo di questo percorso è stata l'inaugurazione del Centro agroalimentare nel 2000.

Il superamento delle limitazioni spazio temporali rese possibili dalle tecnologie dell'interconnessione, pone però questo sistema di fronte ad alcuni nuovi bisogni: l'apertura sem-

pre maggiore ai mercati internazionali e la competizione basata sul recupero d'efficienza, soprattutto in un momento congiunturale difficile dell'economia mondiale.

Le reti di aziende possono tramite lo scambio d'informazioni, la ricerca comune, l'aggiornamento reciproco, la concentrazione d'intenti e di collaborazioni, raggiungere rilevanti efficienze.

I distretti industriali tramite un processo di reingegnerizzazione delle loro attività riescono a creare piattaforme integrate in grado di sviluppare servizi informatici e digitali.

Le vecchie piazze del passato cercano di evolvere, quindi, nelle piazze telematiche del futuro.

Il *Bologna Logistic District* si pone, nell'intenzione dei suoi promotori, come proiezione nel XXI secolo dell'antico spirito dell'imprenditoria petroniana.

La piazza telematica

Nei giorni scorsi è stato presentato dai promotori di questo distretto il portale www.bldistrict.com che si pone l'obiettivo di offrire visibilità alle aziende presenti nel distretto logistico ed altri importanti servizi.

Questo portale attraverso la realizzazione di un potente database organizzato per settore di attività, vuole sviluppare una comunità d'interessi in grado di creare connessioni e collegamenti fra le imprese.

Gli interventi dei rappresentanti delle quattro realtà promotrici (Caab - Centergross - Interporto - Provincia di Bologna) del *bldistrict.com* hanno evidenziato l'importanza e la necessità di un sistema logistico basato su una piattaforma informatica organizzata, effi-

ciente e interattiva, una vera e propria "piazza telematica".

Un portale pensato per le imprese del territorio, che sia, contemporaneamente uno strumento per illustrare le diverse occasioni e le potenzialità offerte dalla realtà bolognese. Razionalizzare il trasporto delle merci, anche utilizzando mezzi alternativi, significa infatti ridurre di almeno il 30% l'impatto del traffico sul territorio.

La realtà imprenditoriale bolognese potrà raggiungere una dimensione internazionale grazie alle sue infrastrutture, allineate agli standard di trasporto europei, che permettono quindi di offrire agli investitori esteri le potenzialità dei servizi e degli eventi. In questo senso si può parlare del nuovo portale come di uno strumento di aggregazione e di scambio tra le imprese, che farà di Bologna e del suo territorio un punto di eccellenza nel mondo.

È stata anche presentata la *Vision* del progetto che riassume bene le intenzioni dei promotori: «il *Bologna Logistic District* è un sistema economico territoriale che dà valore aggiunto alla logistica integrata delle imprese. È nato per migliorare l'efficienza del territorio, creando sinergie tra le aziende ed i flussi di movimentazione, riducendo i costi nel totale rispetto del sistema ambientale».

Fra le strategie espresse si evidenzia che il *Bologna Logistic District* cercherà nei prossimi anni di sviluppare maggiori sinergie fra le aziende, lo sviluppo della cultura logistica nelle imprese, l'attrazione d'investimenti per promuovere nuove attività, l'organizzazione di eventi, convegni, manifestazioni sui temi della logistica e la realizzazione di studi di settore. Da parte dei promotori si è infine auspicata la collaborazione di altre importanti infrastrutture bolognesi quali l'Aeroporto Marconi e la Fiera che, con il loro intervento, darebbero maggiore impulso al ruolo del distretto logistico nell'economia locale e globale.

A tal fine la parte dell'Ente pubblico, diventa di basilare importanza per avviare fondamentali processi d'innovazione che creeranno certamente, nel lungo e medio periodo, irrinunciabili opportunità di crescita per il tessuto industriale delle piccole e medie imprese.

Il nuovo Portale

Il Distretto Logistico attraverso le attività del portale cercherà di promuovere la diffusione d'informazioni relative al mondo della logistica e ogni servizio che abbia lo scopo di promuovere le aziende del territorio.

È infatti ricca la sezione informativa: con le pagine relative agli studi di settore, articoli del mondo della logistica, formazione sulle figure professionali più rilevanti e sugli eventi in corso.

Oltre ad accedere ad un ampio mondo d'informazioni aggiornate, gli utenti del portale po-

tranno, fin da ora, usufruire di alcuni servizi: offrire e richiedere forniture di beni e servizi accessori alla loro attività (*e-procurement*). Potranno, ad esempio, lanciare richieste d'offerte relative a prodotti di cancelleria, articoli per l'ufficio e richiedere offerte (visibili con Id e password) sulla rete Internet. Si stima che questo riduca i costi di approvvigionamento di circa il 30%.

Potranno iscriversi ad una newsletter che permetterà loro di ricevere periodicamente informazioni sulle novità del distretto e del portale via e-mail. Potranno ricercare ed offrire posti lavoro (*recruiting*); utilizzare una bacheca elettronica per la richiesta e l'offerta di prodotti e mezzi utili all'attività logistica ed alla movimentazione delle merci.

Il Bldistrict si pone, quindi, sia come contenitore propulsivo dello sviluppo logistico del territorio in chiave di marketing territoriale, che un concreto raccordo sinergico fra le imprese. Compito del Distretto logistico bolognese sarà quello di porre sotto ad una grossa lente d'ingrandimento tutto ciò che sembra muoversi nel mondo della logistica.

Grandi problemi stanno animando il dibattito fra operatori e clienti dei servizi logistici.

Il dibattito in corso ci pone soprattutto di fronte ai rischi di congestione nella circolazione delle merci e delle persone resi ormai ineluttabili dal prevedibile aumento del Pil (prodotto interno lordo) nei paesi europei dei prossimi anni.

Come è noto, la crescita del Pil porterà ad una più che progressiva esplosione dei volumi di trasporto che, in mancanza di valide alternative a breve, sarà assorbito dalla modalità terrestre.

In conseguenza di questo prevedibile trend, le strade italiane ed europee rischiano di trasformarsi in pericolosi imbuto.

L'aumento del traffico sta portando, inoltre, ad una riduzione dei margini dei trasportatori.

Se le aziende richiedono servizi a basso costo, le imprese di trasporto, di conseguenza, tendono a diversificare investendo nella movimentazione delle merci.

È quindi prevedibile un rapido sviluppo di reti logistiche integrate e dell'*outsourcing*. (la gestione della movimentazione delle merci affidata a terzi).

La scarsa marginalità crea, inoltre, poca propensione ad investire nelle nuove tecnologie ma l'utilizzo delle stesse può permettere di risolvere il dualismo miglioramento/riduzione dei costi.

Come portare questo cambiamento nelle Pmi (piccole medie imprese) logistiche?

Affinché le imprese possano utilizzare servizi logistici evoluti è necessario che al loro interno maturi una maggiore consapevolezza di

quanto la logistica è determinante nella loro attività.

Saranno in grado le Pmi di sviluppare una logistica intelligente che coinvolga tutti gli attori del processo dal produttore al distributore fino al trasportatore?

Da qui l'interesse del Distretto a promuovere la cultura logistica nelle imprese. □

IL CONVEGNO

Fra le prime iniziative che faranno accendere nei prossimi giorni i riflettori del mondo della logistica nazionale sulla città di Bologna spicca la terza edizione del convegno Ebylogistics (www.ebylogistics.com).

L'edizione 2003 che si svolgerà il 23 Maggio presso l'Oratorio dei Filippini di Bologna in Via Manzoni 5, avrà come tema quello di "Mettere la logistica al lavoro".

Questo convegno, inaugurato nella sua prima edizione dalla vice presidente europea la signora Loyola De Palacio, dopo aver affrontato, nei suoi primi 2 anni, i principali trends della logistica mondiale, vuole dare la possibilità alle imprese presenti nell'area di vedere i migliori progetti che si stanno realizzando in Italia in questo momento.

Il Focus 2003 sarà su ciò che sta facendo la piccola e media impresa per migliorare la rapidità dei processi, agendo su tutti i fattori che incidono sulla movimentazione delle merci in magazzino come ad esempio la gestione delle scorte delle merci; le tecniche per il più funzionale prelievo in magazzino dei prodotti; l'utilizzo di macchine che rendano automatiche certe lavorazioni; a movimentazione tramite l'utilizzo di migliori applicativi software e l'impiego di nuove tecnologie quali la radiofrequenza (trasmissione via radio delle informazioni) ed internet.

Nell'ambito del convegno Federtrasporto premierà fra i progetti presentati quello più innovativo.

Le sfide poste dalla logistica ad imprese ed istituzioni sono molte, ma secondo i promotori del Bologna Logistic District potranno trasformarsi in interessanti opportunità per il nostro territorio.



Un'opportunità donata dalla geografia

di MARCO MONTAGUTI

Bologna è sempre stato un nodo della logistica. Da sempre, fin dall'inizio, anche se non lo sapeva. Passavano tutti di qua. Nei secoli passati romani, longobardi e imperatori (vedi Carlo V); in tempi recenti la città è diventata il più grande scalo merci ferroviario d'Italia e il primo mercato ortofrutticolo a portare direttamente in treno i prodotti siciliani. Poi è venuta la logistica, ramo della scienza militare prestato all'economia. E tutto si è fatto più complesso. Però una cosa è certa: una posizione geografica felice più un consapevole impegno nella logistica può diventare un moltiplicatore di nuove attività economiche. Come ricorda **Romano Volta**, presidente di Assibo «la posizione strategica di Bologna nella grande rete internazionale dei trasporti è un'opportunità che ci viene offerta dalla geografia e dalla storia. Dobbiamo coglierla e sfruttarla al fine di creare valore per il territorio». Un'opportunità che, secondo il presidente della Camera di Commercio, **Gian Carlo Sangalli** «deve sostanziarsi in un progetto comune tra istituzioni e imprese che agevoli la realizzazione delle infrastrutture necessarie a dar vita a una vera e propria 'città della logistica'. Un obiettivo che è reso ancor più necessario - continua Sangalli - in quanto la nostra economia non è più solamente manifatturiera ma si è arricchita di un terziario agile e articolato che ne sottolinea la modernità. Ma per raggiungere i livelli sperati occorre potenziare l'intermodalità e arricchire i collegamenti tra sistemi diversi di trasporto». Ma per diventare fattore trainante, la logistica deve contare su un territorio attrezzato. «A più riprese Assibo si è occupata di questo tema: sia sul piano progettuale, realizzando nel 1996 uno studio di fattibilità per la nuova tangenziale, sia con due importanti convegni, tra il 2000 e il 2001 sulle infrastrutture per la mobilità e sulla politica della logistica e del trasporto merci. Le priorità che abbiamo evidenziato sono tre: la necessità di intervenire con nuovi investimenti sulle infrastrutture logistiche, un'azione normativa generale e territoriale, un ripensamento delle scelte

logistiche delle imprese». Per quanto riguarda il primo punto, il presidente Volta è ottimista: «negli ultimi due anni abbiamo assistito a una accelerazione. Sono decollati progetti cruciali sia dal punto di vista dei trasporti e della viabilità, come la metropolitana e il Passante Nord,

gacoop, ha dubbi: «abbiamo sempre ritenuto che una delle vocazioni principali di Bologna - dice - sia quella legata alla gestione intelligente dei trasporti e a tutte le attività che vanno sotto il nome di logistica». Turrini ricorda che il movimento cooperativo bolognese ha da tempo puntato sullo sviluppo di questo punto di eccellenza dando vita ad alcune cooperative specializzate. «Ma ci sono potenzialità inespresse - fa notare Turrini - come ad esempio l'*outsourcing* che è praticato da poche imprese medio-grandi mentre potrebbe essere una risorsa per tante imprese medio-piccole. Ma in definitiva, per il gran salto tra i territori più attraenti per la logistica, e quindi anche capaci di attrarre nuove localizzazioni imprenditoriali, serve un più facile accesso al nostro territorio». □



sia dal punto di vista delle piattaforme logistiche. Senza parlare poi del grande sviluppo dell'Interporto, Imola Scalo, la rampa di lancio per il nuovo scalo merci intermodale di Imola e il progetto *Bologna Logistic district*, la vetrina delle istituzioni di tutte le grandi piattaforme logistiche del territorio». Sul piano legislativo normativo occorre lavorare ancora, secondo Assibo, per un maggior sostegno legislativo, approfittando dei nuovi spazi di autonomia regionale. «Ma se occorre programmare con uno sforzo il più possibile unitario l'impegno logistico, non si può - interviene Sangalli - prescindere dalla viabilità; bisogna sciogliere i nodi ancora stretti su scelte fondamentali come la bretella e le altre grandi infrastrutture: mi limito a ricordare Imola Scalo e i nuovi rapporti che si stanno allacciando con il porto di Ravenna». Dello stesso avviso l'assessore all'Urbanistica del Comune di Bologna, **Carlo Monaco** per il quale «ci sono ancora enormi potenzialità di sviluppo su questo comparto, ma i limiti sono evidenti a tutti: o rilanciamo i grandi progetti o le potenzialità scappano via e vanno altrove, dove forse si stanno attrezzando meglio di noi». Neppure **Adriano Turrini**, presidente di Le-



Il disegno del marketing territoriale

di GIUSEPPINA GUALTIERI*

Il potenziale di sviluppo del territorio al centro degli scenari futuri

Negli anni recenti la competizione tra ambiti geografici locali si è fortemente intensificata. Le ragioni sono molteplici, dalla sempre maggiore concorrenza che fa emergere i fattori competitivi interni ed esterni all'impresa, alla crescente interdipendenza dei mercati, alla progressiva riorganizzazione

locali con compiti di marketing territoriale non solo nelle zone in ritardo di sviluppo, ma anche nelle aree avanzate dell'Europa, evidenziandone la funzione di strumento di attrazione di investimenti al servizio di specifiche strategie di sviluppo del territorio. Alla domanda se serve fare marketing territoriale in un'area come quella di Bologna la risposta sembra dunque quasi scontata: si tratta di uno strumento utile anche in aree a basso tasso di disoccupazione e fortemente sviluppate.

L'esame dei vari soggetti operanti nel territorio provinciale e del contesto economico di riferimento ha evidenziato che a Bologna e nel suo territorio provinciale non esiste un soggetto che svolga o possa svolgere funzioni tipiche del marketing territoriale; al contempo le varie istituzioni, l'università, i rappresentanti delle categorie economiche hanno

mostrato interesse per un'iniziativa volta a sostenere un potenziale di sviluppo del territorio che sappia guardare agli scenari futuri. Da queste risultanze è dunque scaturito un progetto concreto di Agenzia di Marketing promossa dalla CCIAA, quale soggetto istituzionalmente deputato al sostegno dello sviluppo economico del territorio. Anche la Provincia è fra i soggetti promotori, sia per il ruolo di referente istituzionale unitario del territorio provinciale, sia per l'impegno già riservato ad iniziative mirate di qualificazione e promozione del territorio.

Questo nuovo soggetto dovrebbe inoltre coinvolgere e valorizzare la rete di soggetti pubblici e privati che, operando nel territorio, possono concorrere a dare operatività e successo all'iniziativa. L'opzione proposta nello studio di fattibilità è infatti quella di una "Agenzia a rete" che operando senza scopo di lucro, sia finalizzata nella *mission* e attiva in un'ottica complementare al sistema di sostegno dello sviluppo economico locale, regionale e nazionale. In questa prospettiva, il primo compito dell'Agenzia dovrebbe essere quello di tradurre i punti di forza del sistema e le scelte dei terri-

tori dell'intera area provinciale in possibili azioni di promozione e attrazione definendo anche precise linee strategiche. Questo significa mettere a sistema le singole iniziative, individuarne la valorizzazione non solo urbanistico infrastrutturale ma anche economica, puntando alla qualità degli investimenti materiali ed immateriali.

In sintesi alquanto semplificata, i compiti dell'Agenzia dovrebbero essere:

- valorizzazione dei fattori di promozione e attrazione del territorio;
- contributo tecnico alla definizione di specifiche strategie di azione;
- predisposizione di un programma di marketing territoriale e di iniziative progettuali mirate;
- prima assistenza a potenziali investitori.

La fase attuale

Il lavoro fin qui svolto ha preso anche in esame i campi di maggiore interesse strategico per lo sviluppo economico del territorio bolognese. È emerso che i principali settori di specializzazione rappresentano il punto di partenza su cui lavorare, in un'ottica di filiera, di attenzione all'articolazione evolutiva dei *cluster* produttivi e di estrema valorizzazione delle potenzialità anche nuove che possono derivare dalla presenza di una grande università e di importanti centri di ricerca.

È del tutto evidente che le funzioni logistiche sono da tempo un'attività centrale dell'area metropolitana bolognese, sia per le caratteristiche del sistema produttivo, sia per la posizione che pone Bologna, anche per il futuro, al centro di un sistema infrastrutturale nodo delle principali vie di comunicazione.

Del resto il contributo all'economia locale (in termini di valore aggiunto) del comparto trasporti e telecomunicazioni è superiore alla media nazionale e regionale (10% contro il 7,6%). Sono localizzate nell'area le principali infrastrutture regionali, e soggetti importanti quali Fiera, CAAB, Interporto.

Non è superfluo ricordare che la fase attuale è particolarmente importante perché in questo periodo stanno definendosi progettualità infrastrutturali ed urbanistiche che insieme alla fase di trasformazione di importanti soggetti locali (Hera, Fiera, Aeroporto, ecc.), comporta anche importanti investimenti in termini di aree e di attività che ridisegneranno e qualificheranno il futuro del territorio. Tutto ciò inserito nel contesto di un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e nella prossima definizione dei Piani Strutturali dei singoli Comuni che sono alla base di ogni azione strategica di marketing territoriale. □

* Ricercatrice Nomisma



e internazionalizzazione delle modalità produttive delle imprese. Le opportunità derivanti dalle nuove tecnologie della comunicazione ed i cambiamenti avvenuti a livello istituzionale nell'ultimo decennio hanno accelerato i processi.

Questa competizione ha dato un peso sempre maggiore alle politiche di sviluppo locale e, in queste, al tema del marketing territoriale inteso come strumento di comunicazione/promozione di area e di attrazione di nuovi investimenti.

Chi sviluppa il marketing territoriale

Il marketing territoriale è normalmente affidato a strutture dedicate che affiancano, quale strumento tecnico, le *policy* del territorio. Anche a Bologna ci si è posti il problema di come affrontare in modo sistematico il tema del marketing territoriale; per questo la CCIAA (Camera di Commercio Industria Artigianato e Agricoltura) ha commissionato uno studio comparativo internazionale e, successivamente, un progetto di fattibilità finalizzato a valutazioni di contesto territoriale e a proposte operative specifiche.

Lo studio ha verificato il diffondersi di agenzie

Progetto Vansharing

Come regolamentare l'accesso delle merci all'interno dei centri storici delle nostre città

La distribuzione delle merci nelle città è, in tutta Europa, un tema particolarmente studiato e che vede metropoli come Parigi o Milano dibattere l'argomento allo stesso livello di città come Genova o Bologna, alla ricerca di soluzioni compatibili con l'ambiente e la vivibilità urbana.

La situazione difficile delle città italiane, che vedono un alto numero di attività commerciali nei centri storici, nonché la configurazione prevalentemente medioevale degli insediamenti rendono il problema particolarmente

complesso ed oggetto di progetti cofinanziati dalle Regioni. Comune e Provincia di Bologna stanno lavorando sull'argomento facendo riferimento a leggi nazionali e regionali che da un lato cercano di regolamentare l'accesso ai centri storici e dall'altro incentivano l'uso di mezzi ecocompatibili. Il dato di partenza, che connota la situazione italiana in particolare, è la preponderanza del rifornimento commerciale della città da parte del conto proprio, cioè con i mezzi di proprietà dei produttori dei beni, dalle mozzarelle per le pizzerie ai mobili per gli uffici. Il progetto delle Amministrazioni di Bologna, all'esame della Regione Emilia-Romagna per il cofinanziamento e la verifica di compatibilità alle norme europee, prevede tre linee di intervento fra loro coordinate e la collaborazione operativa dell'Interporto Bologna Spa, società controllata dalle stesse.

La prima linea d'intervento prevede la messa in attività di due centri di distribuzione ad est ed ovest della città su cui far convergere con la collaborazione degli operatori specializzati, le merci da distribuire, nell'area urbana e l'individuazione nel centro storico di superfici con-

trollate per il carico/scarico, da affiancare alle idonee piazzole già individuate dal Comune di Bologna. La seconda vede l'acquisto di una trentina di automezzi, idonei alla distribuzione urbana, alimentati a gas metano da mettere a disposizione, nelle forme opportune, degli operatori specializzati per il trasporto dei beni dai centri di distribuzione al centro storico.

La terza ed ultima è l'adozione di tecnologie informatiche sia sui mezzi che nei centri di distribuzione per la gestione della flotta, per il posizionamento degli stessi camion, per le comunicazioni fra centri distribuzione e automezzi a metano, per l'individuazione dei percorsi migliori, per le comunicazioni con i destinatari dei beni e così via.

In questa fase sarà attivata la collaborazione fra Comune e Provincia che forniranno informazioni sulla situazione del traffico nel centro storico e sulle principali strade d'accesso all'area urbana, gestendo così al meglio le situazioni di congestione. Interporto assumerà l'onere della gestione operativa del progetto, in stretta collaborazione con Comune e Provincia di Bologna. □

Gli impegni della Regione

di GIULIANA CHIODINI*

La Regione Emilia-Romagna si sta impegnando per operare una radicale riorganizzazione dei sistemi di distribuzione delle merci nelle principali città allo scopo di rendere il trasporto destinato sia alla distribuzione commerciale sia all'acquirente finale più funzionale e soprattutto meno dirompente sulla circolazione dei mezzi e sull'ambiente. I principali obiettivi sono:

a) Ridurre il numero dei veicoli merci circolanti negli agglomerati urbani, in particolare nei centri storici (aumento dei carichi unitari, razionalizzazione dei percorsi);

b) promuovere la sostituzione dei mezzi tradizionali con mezzi a basso o nullo impatto ambientale.

Da una parte quindi la Regione continuerà a promuovere l'intermodalità, come il miglioramento dei collegamenti viari e ferroviari del porto di Ravenna, dell'idrovia ferrarese, la riqualificazione e lo spostamento di alcuni scali merci, la realizzazione di piattaforme logistiche, verranno d'altra parte perseguite politiche operanti su di un piano diverso, rappresentato dallo sviluppo della tecnologia e dell'e-government del traffico. In questo quadro le



politiche di settore regionali si indirizzeranno prevalentemente verso:

- L'elaborazione del "Piano Regionale della Logistica" che prevede tre fasi di lavoro, dalla definizione dello stato dell'arte e delle tendenze in atto all'individuazione di misure ed azioni atte a sostenere lo sviluppo dell'organizzazione logistica in un sistema equilibrato e sostenibile dal punto di vista economico, ambientale e territoriale.

- La costituzione di un Istituto di formazione e ricerca sui trasporti e la logistica da parte dell'Università degli Studi di Bologna e dell'Università Cattolica del Sacro Cuore, sede di Piacenza, con la eventuale partecipazione di altri soggetti pubblici e/o privati.

- Un progetto di legge regionale sulla logistica che intende individuare azioni di sostegno regionale per il miglioramento della qualità e della funzionalità del sistema dei nodi e delle infrastrutture e del sistema dei servizi di trasporto al trasporto delle merci con azioni che tendano ad aumentare la competitività delle imprese e dei territori regionali.

- Un progetto di legge regionale su "autostrade del mare" e cabotaggio marittimo per individuare specifiche azioni di sostegno del cabotaggio marittimo, a fronte di un effettivo trasferimento di traffico merci dalla modalità stradale alle vie d'acqua.

- Numerose iniziative volte allo sviluppo del trasporto combinato mediante il sostegno regionale. In questo programma sono impegnati il porto di Ravenna (la società Sapir), la società di gestione delle ferrovie regionali (FER), l'Interporto di Bologna, la società Dinnazano-Po.

- La partecipazione a progetti europei nell'ambito del programma INTERREG III.

La Regione Emilia-Romagna è attiva nel gruppo di coordinamento nazionale delle regioni che partecipano a progetti europei e che hanno scelto la Logistica come tema unificante di tutti i progetti. □

* *Architetto Settore trasporti Regione Emilia-Romagna*

LE PAROLE PER DIRLO

Cassa mobile

Unità di contenimento della merce (come il container) per facilitare il trasporto intermodale senza manipolazione della merce durante il trasferimento da un modo di trasporto all'altro. È simile ad un container ma con dimensioni diverse: larghezza 2,50m, altezza 2,62m, lunghezza 7,15 - 12,50 - 13,60m.

Container

Cassa speciale per il trasporto della merce. È sovrapporzionabile ed è utilizzata per il trasporto intermodale. Esistono vari tipi di container: aereo, marittimo, terrestre, a grande e a grandissima capacità. L'unità di misura del container è il Teu (twenty equivalent unit) equivalente a 20 piedi.

Hub

Letteralmente "mozzo di ruota, perno" indica il punto di partenza e di arrivo per la distribuzione di merce in una determinata area geografica, in genere a carattere internazionale.

Interporto

Struttura logistica adiacente ad uno scalo ferroviario, per la formazione di treni. Si tratta di un'infrastruttura presso la quale sono situati: un terminale intermodale; servizi tecnici ed amministrativi legati al trasporto combinato; sedi per le imprese operanti nei trasporti e nella logistica. Un interporto comprende quindi strutture e servizi integrati, finalizzati allo scambio di merci tra le diverse modalità di trasporto, nel quale siano previste attività commerciali e di assistenza (all'uomo e al trasporto), eventuali servizi doganali, un even-

tuale magazzino generale. È inserito di norma in un bacino di traffico di grande attrazione, con collegamenti alla rete stradale, ferroviaria, ai principali porti ed aeroporti.

Logistica

È il processo di pianificazione, gestione e controllo del flusso e dello stoccaggio di materie prime, semilavorati, prodotti finiti e dei relativi flussi di informazioni volto a coordinare unitariamente e nel modo più efficiente una pluralità di sistemi di movimentazione e di trasporto sia all'interno che all'esterno dell'azienda.

Il progressivo distacco delle attività logistiche della produzione tende a fare di queste un settore autonomo che in molti casi assorbe segmenti rilevanti del ciclo produzione-consumo (gestione del magazzino, confezionamento, finitura, distribuzione ecc).

Piattaforme di smistamento (Transit Point)

Aree dove i carichi di merci transitano, senza stoccaggio, per essere scomposti e ricomposti e raggiungere differenti destinazioni. Nel caso sia anche una piattaforma di distribuzione, si tratta di un'infrastruttura puntuale, situata nelle immediate vicinanze di un agglomerato urbano, utilizzata per suddividere i carichi ricevuti in singoli lotti preparandoli per la successiva riconsegna ai negozi situati dentro la città.

Polo logistico (piattaforma logistica)

Estesa superficie (dell'ordine di milioni di metri quadrati) sede di insediamenti industriali nella quale siano comprese differenti modalità di tra-

PER SAPERNE DI PIÙ

Logistica management - rivista
<http://www.logisticamanagement.it>

<http://www.ailog.it/>
 Associazione italiana di logistica e di supply chain management

Freight Leaders Club

<http://www.freightleaders.org/>
 Il Freight Leaders Club è una libera associazione privata, apolitica, senza scopi di lucro, fondata nel 1991.
 - Riunisce esperienze e professionalità di aziende leader e quindi con soci tutti altamente qualificati e fortemente coinvolti nelle tematiche dei trasporti e della logistica delle merci.
 - Vi sono rappresentati tutti i soggetti coinvolti nella catena logistica - produttori (caricatori), operatori logistici, gestori infrastrutture - per tutte le modalità (strada, ferrovia, aria, mare).

ECR Italia

<http://www.ecr.it/ecr/>
 ECR Italia è una associazione paritetica fra imprese industriali ed imprese distributive, nata nel 1993, avente per scopo lo studio, la diffusione e l'applicazione di strumenti di raccordo fra le stesse, con particolare riguardo al potenziamento dell'efficienza dei rapporti fra i due comparti e dell'intero ciclo produzione-distribuzione-consumo e di quanto altro sia ritenuto aderente allo scopo associativo da parte degli organismi della associazione.

Assologica

<http://www.assologica.it/>
 Assologica si pone l'obiettivo di promuovere sia in Italia che all'estero l'efficacia e l'immagine del sistema logistico nazionale, nonché la qualità delle imprese aderenti. Assologica rappresenta circa 250 soci tra società e gruppi, che impiegano oltre 18.000 addetti diretti.

sporto e servizi logistici per le imprese.

Tale area è in particolare finalizzata ad ospitare centri di distribuzione ed aziende di logistica che operano su larga scala, a livello nazionale e internazionale.

Terminal intermodale

Area dove si effettua il cambio di modalità. Si tratta di un'infrastruttura puntuale idonea al solo scambio modale tra vettori di unità di trasporto intermodali (container, semirimorchi, casse mobili) senza magazzini o, al limite, con un magazzino di modesta superficie, eventualmente impiegato per saltuarie operazioni sul contenuto delle unità di trasporto.

Trasporto Combinato

Trasporto di merci in cui l'autocarro, il rimorchio, il semirimorchio con o senza il veicolo trattore, la cassa mobile o il contenitore effettuano la parte iniziale o terminale del tragitto su strada e l'altra parte per ferrovia senza rottura di carico.

Trasporto Intermodale

Particolare tipo di trasporto plurimodale (cioè realizzato con una successione di modi di trasporto) di merci che utilizza container e casse mobili. È una combinazione di modalità di trasporto di diverse in una sola operazione di spedizione, in modo che non avvenga rottura dell'unità di carico. Le modalità di coordinamento più diffuse sono l'abbinamento di trasporto su gomma a trasporto ferroviario, marittimo o aereo.

Gli aspetti giuridici della terziarizzazione

di STEFANO ZUNARELLI*

Il termine "logistica", seppure di ampia utilizzazione nel settore dei trasporti, non è, a tutt'oggi, oggetto di alcuna definizione normativa. La logistica rappresenta una realtà di larga diffusione nei sistemi industriali; attraverso di essa le aziende organizzano strategicamente i propri cicli di produzione e di distribuzione, conseguendo risultati vantaggiosi di efficienza e produttività. Se la logistica - intesa quale razionalizzazione del ciclo produttivo di un'azienda - è una fase propria dell'attività di produzione industriale, il contratto avente per oggetto l'offerta di servizi logistici è una fattispecie contrattuale che viene utilizzata nell'attività di trasporto per offrire al committente non più e non solo il mero trasferimento delle merci da un luogo a un altro, ma anche, e soprattutto, una serie coordinata e continuativa di servizi complessivamente intesi che, inserendosi nel processo logistico dell'impresa, consentono di gestire strategicamente il flusso dei prodotti. Più in particolare, è stato rilevato che le prestazioni oggetto del contratto dei servizi di logistica non attengono alla sola fase della distribuzione dei beni finiti, ma anche a fasi a questa preliminari, quali la manipolazione, il confezionamento, lo stoccaggio, e, per finire, la custodia in appositi magazzini. Conseguentemente, tale fattispecie contrattuale non può semplicisticamente essere ricondotta nello schema contrattuale del trasporto: le attività poste in essere dall'operatore di logistica, infatti, non sono assimilabili alle prestazioni accessorie che connotano le obbligazioni assunte dal vettore (quali, ad esempio, la custodia) ma, nel loro complesso danno origine ad un peculiare modulo contrattuale rimasto, a tutt'oggi, privo di codificazione normativa e ritenuto quindi atipico dalla dottrina maggioritaria. Dunque con la stipulazione del contratto di servizi di logistica, l'impresa committente affida all'impresa logistica l'esercizio di diverse tipologie di attività, nelle quali si sostanziano altrettanti fasi del ciclo produttivo aziendale. L'impiego organizzativo di suddette modalità - sempre più diffuso da parte delle imprese - si giustifica principalmente per una duplice serie di motivi. Da una parte, vi è, infatti, l'esigenza di aumentare la specializzazione e la produttività, dall'altra, la necessità di ridurre i costi di origine normativa ed economica derivanti da rapporti stabili e garantiti di lavoro subordinato. Le imprese tendono, pertanto, a "terziarizzare" (*outsourcing*) alcune delicate fasi del proprio processo

produttivo o di distribuzione

Tale fenomeno segna un'inevitabile inversione di tendenza rispetto al modello fordiano di "verticalizzazione" integrata, nel quale gran parte del ciclo produttivo si mantiene all'interno dell'impresa.

Nell'attuale fase di "terziarizzazione avanzata" si registra la diffusa tendenza, anche nel mercato italiano, a concentrarsi sul c.d. *core business* - il nucleo centrale dell'attività economica - esternalizzando un numero crescente di funzioni interne che rivestono particolare importanza strategica per l'impresa, ma che, contestualmente, presentano elevati costi di gestione.

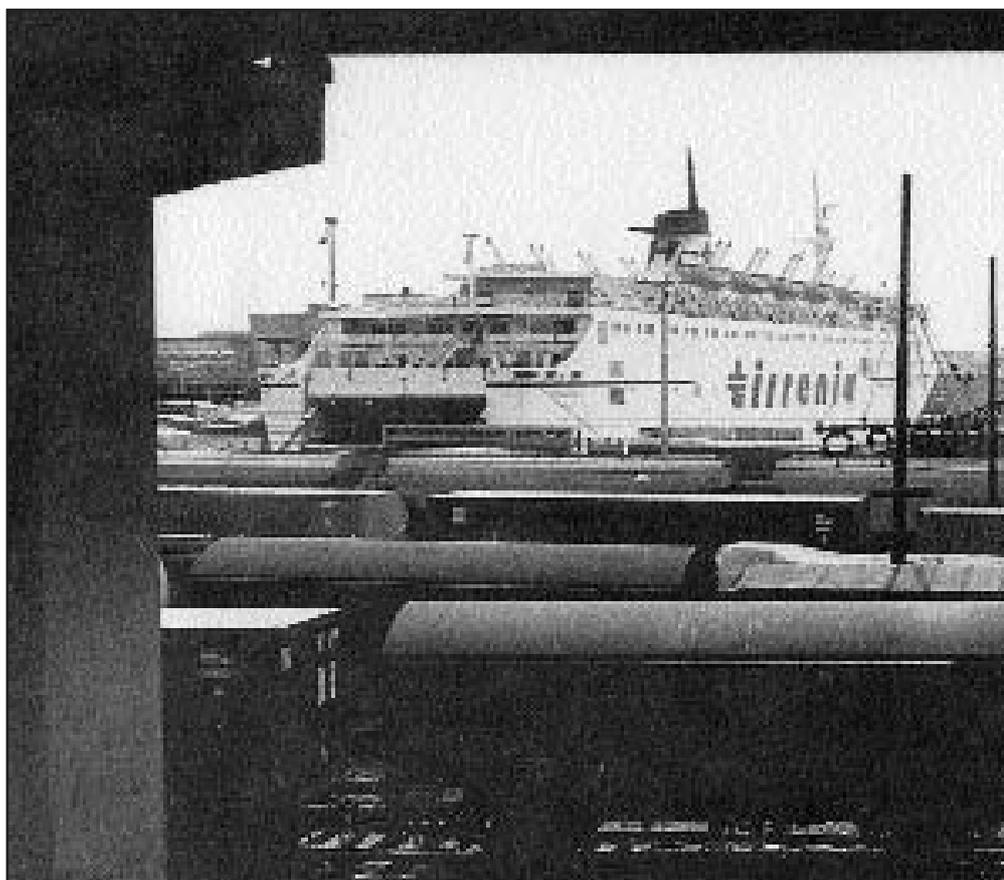
In tale prospettiva, se la fase relativa alla produzione dei beni è gestita all'interno dell'azienda e direttamente dall'azienda stessa, la fase relativa alla distribuzione è gestita da professionalità e competenze diverse, estranee all'azienda stessa.

Facciamo un esempio: per un'impresa di cioccolatini il confezionamento ed il trasporto del prodotto rappresentano qualcosa di completamente diverso rispetto all'attività principale

costituita dalla lavorazione del cacao.

Da tale impostazione si comprendono le ragioni che inducono un'impresa ad assegnare a soggetti terzi, estranei all'impresa stessa, la gestione operativa di una o più frazioni logistiche del proprio ciclo produttivo: la finalità dell'*outsourcing* è, infatti, quella di trasformare un ramo marginale dell'attività di un'azienda nel business principale di un'altra. A tal proposito, sono significativi i dati emersi all'esito di una recente indagine condotta nel 1997 sulla base di informazioni assunte presso i Paesi europei che ha enucleato gli innumerevoli vantaggi derivanti dall'adozione del sistema della terziarizzazione:

- diminuzione di costi relativi alle attività da terziarizzare;
- maggiore concentrazione sul *core business*;
- raggiungimento di una maggiore flessibilità operativa;
- aumento di produttività ed efficienza nell'esecuzione delle attività da terziarizzare;
- mancanza al proprio interno di know how specialistico e di tecnologie innovative;



• aumento del livello e degli standard di servizio. Inoltre con la terziarizzazione, viene a crearsi un vero e proprio decentramento produttivo, in cui l'operatore di logistica svolge, in quanto contrattualmente affidategli, le attività relative alle ultime fasi del processo di produzione industriale, quali il confezionamento e l'imballaggio delle merci.

In questa fase finale, l'operatore di logistica si obbliga a prendere in consegna le merci, a curarne il confezionamento e lo stoccaggio secondo modalità predeterminate indicate dalla stessa impresa produttrice. Sempre in tale fase, peraltro, l'operatore può assumere l'incarico di eseguire il controllo qualitativo e quantitativo delle merci e segnalare eventuali vizi e/o difformità delle stesse. Inoltre, prima di procedere alla distribuzione, l'operatore di logistica può essere incaricato di custodire le merci in appositi magazzini, con tutte le cautele necessarie ed opportune per evitare danneggiamenti, avarie o sottrazioni illecite.

In questo caso l'impresa committente non può assumere il rischio di attività svolte, in piena autonomia contrattuale - seppure, solitamente, in presenza di determinate direttive di carattere generale - da un soggetto terzo, costituente un ulteriore e distinto soggetto giuridico. □

* *Preside facoltà di Giurisprudenza, Università di Bologna*

Nuove professionalità crescono

Lo sviluppo della logistica richiede, ovviamente, nuove competenze manageriali e una risposta di altissimo livello viene dalla facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, che ha messo in campo, insieme a Cofimp (consorzio per la formazione e lo sviluppo delle piccole e medie industrie), un master di "Gestione integrata della catena logistica".

Il corso di formazione, gratuito, è finanziato dal Fondo sociale Europeo attraverso il filtro della Regione Emilia-Romagna e di Symposium, il consorzio che raggruppa gli atenei di Bologna, Ferrara, Modena-Reggio e Parma.

È rivolto preferibilmente a laureati in Ingegneria, Economia e Scienze statistiche e sviluppa capacità operative e strategiche, conoscenze tecnologiche, capacità organizzative e di gestione dei flussi fisici e informativi. Forma, cioè, quei manager in grado di rispondere all'attuale esigenza espressa sia dall'industria

che dal terziario nella gestione di una catena logistica integrata: progettare e gestire un sistema aziendale, progettare la struttura fisica ed informatica, sviluppare piani strategici, gestire tutte le attività che permettono il flusso dei materiali e delle informazioni che sincronizzano il flusso logistico in una logica di rete. Il corpo docente, coordinato dal direttore Emilio Ferrari, professore straordinario di Logistica industriale, vede la presenza di Arrigo Pareschi, un pioniere della materia, ordinario di Impianti industriali, di Paolo Toth, ordinario di Ottimizzazione combinatoria, Fabio Grandi, associato di Sistemi informativi, Federico Munari, ricercatore e docente di Economia e Organizzazione aziendale, tutti della facoltà bolognese di Ingegneria, di Tiziano Tesi, consulente aziendale e docente sui temi del Supply chain management, e di Elisabetta Zonarini, consulente aziendale area Risorse umane di Cofimp e docente sui temi dello sviluppo manageriale. Le lezioni, per mille ore complessive, sono precedute da una settimana di viaggio studio all'estero in collaborazione con l'Università di Brema, e seguite da 500 ore di stage presso importanti realtà produttive. Il meglio, insomma, per creare quei manager indispensabili ad ogni azienda, pubblica o privata, che voglia restare al passo coi tempi. Nota: i diplomati del master dell'anno scorso hanno trovato tutti immediata occupazione. [C. M.]



Il nodo autostradale

Marco Monesi

Il futuro dell'area bolognese non può prescindere dalla soluzione della questione "mobilità", in particolare dal nodo Tangenziale/autostrada tema strategico per l'area, per l'Emilia Romagna e per l'intero Paese.

In quest'ottica assume un'importanza rilevante la proposta del Ptcp con la quale, si indicano le motivazioni urbanistiche e trasportistiche, utili ad inquadrare e delineare il Passante autostradale Nord. Una proposta di governo che ha saputo parlare e conquistare le Istituzioni: il ministro delle infrastrutture, la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Bologna, i Comuni della provincia e gran parte della società bolognese. Questo è stato possibile perché la proposta è seria, argomentata ed è a nostro parere l'unica in grado, di risolvere veramente il problema del traffico di passaggio e di destinazione, e non guarda al futuro solo in termini di flussi di traffico. Nessuno può negare il grande impatto che i 40 km circa di autostrada determineranno nella pianura bolognese e nemmeno la Provincia lo fa. Il vero problema è, a mio avviso, l'attuale situazione in termini d'inquinamento e di forte indebolimento del territorio dal punto di vista della competitività: sappiamo bene, per averlo già vissuto, che può significare tra il resto posti di lavoro a rischio. Per questo si è disponibili, già dalla fase preliminare, ad ogni possibile verifica sui percorsi alternativi, con l'unica pregiudiziale, che siano realmente efficaci rispetto agli obiettivi dati. Innegabile che all'attuale stato di paralisi, di tangenziale ed autostrada, occorra porre rimedio. È inoltre vero che sul tratto autostradale e tangenziale bolognese confluiscono l'A13, le tre corsie dell'A14, e prossimamente le quattro corsie dell'A1. Si consideri, inoltre, che il 60% dei flussi di traffico tangenziale/autostradale è di passaggio ed il 40% ha origine e/o destinazione nell'area bolognese, in particolare nell'area nord. Partiamo da una situazione pesante: traffico spesso paralizzato, con conseguenze sulla circolazione in tutta l'area bolognese, traffico che nel periodo che va dal 1990 al 2000 è aumentato del 50% ed ha continuato, e continuerà a crescere del 3% l'anno. Oggi da diverse parti si affacciano proposte alternative, vecchie, nuove o rivisitazioni di vecchie proposte, noi non abbiamo remore a discutere con tutti di ogni proposta. In questa situazione è opportuno comparare Passante Nord, Passante Sud, ipotesi di banalizzazione dell'autostrada, nel tratto che corre parallelo alla tangenziale, dimostrando quale di queste sia la proposta veramente risolutiva. Se attualmente propendiamo per il Passante Nord è perché la soluzione ci convince, al tempo stesso credo sia anche quella di cui è più facile mitigare l'impatto. Io credo sia giusto pretendere interventi di riqualificazione ambientale (interramento di tratti, creazione di fasce boschive, tracciato in trincea), di risarcimento economico e sociale per tutti i poderi agricoli e

In questi ultimi tempi si discute con grande passione e coinvolgimento delle proposte di costruzione di un'importante infrastruttura, il Passante a Nord dell'autostrada. Un'opera che porterà molti benefici al Capoluogo e che coinvolgerà il territorio di molti comuni della pianura. Sulla sua opportunità e sostenibilità abbiamo sentito il parere dei consiglieri provinciali Marco Monesi dei Democratici di Sinistra e Andrea D'Alessandro di Forza Italia

per gli edifici che saranno intaccati dal Passante. Se il Passante Nord risulterà, come noi pensiamo, la soluzione migliore, noi saremo al fianco dei cittadini e di tutti i soggetti interessati, per pretendere quanto sopra affermato. Riteniamo al tempo stesso che questa sia un'occasione irripetibile per risolvere i problemi del nodo bolognese. □

Andrea D'Alessandro

La Conferenza di Pianificazione indetta dalla Provincia di Bologna per l'elaborazione del Piano territoriale di coordinamento provinciale, in attuazione dell'art.20 della L.R.20/2000 ha discusso e proposto un'ipotesi progettuale che è l'attuazione della cosiddetta "ipotesi di massima" prevista dal Piano regionale integrato dei trasporti.

Su tale proposta, il Ministero delle Infrastrutture, la Regione Emilia Romagna e il Comune di Bologna hanno espresso parere di massima favorevole, che si è manifestato nell'Accordo dell'8 Agosto 2002, con cui si è indicata l'ipotesi del passante a Nord come la soluzione definitiva del nodo autostradale bolognese. Esiste tuttavia anche una proposta alternativa per risolvere le problematiche riguardanti il nodo viario bolognese, costituito dal completamento anulare dell'attuale tangenziale con larga tratta del percorso in galleria, detto "passante sud".

Occorre che entrambe le proposte siano attentamente valutate sia per quanto riguarda l'impatto ambientale, sia per quanto attiene gli effettivi risultati - in termini di "smaltimento" del traffico che grava attorno alla città di Bologna e al suo hinterland - che possano derivare dalla realizzazione dell'opera.

Naturalmente, atteso il costo assai rilevante dell'anello ipotizzato, è necessario evitare qualsiasi improvvisata soluzione, dettata dai tempi stretti imposti dalla pur meritevole Legge obiettivo, fortemente voluta dal governo Berlusconi, che si è posta lo scopo di sborocratizzare le vecchie procedure per gli appalti dei lavori pubblici. Ben vengano quindi, sia pure entro i termini previsti, tutte le pubbliche assemblee che segnino una reale volontà di confronto sulla problematica nord-sud al fine, come già detto, di trovare la migliore soluzione per l'assetto della viabilità nel nostro territorio. È certo comunque che ad una seria decisione, si dovrà responsabilmente pervenire, per evitare che i cittadini residenti nei Comuni più colpiti dall'inquinamento continuino a dovere pagare questo alto prezzo, senza trovare un possibile alleggerimento della situazione, causa egoismi di parte che noi non possiamo condividere. □

Studio di fattibilità on line

Fino al 16 giugno è disponibile all'indirizzo internet

<http://cst.provincia.bologna.it/passante>.

Lo studio di fattibilità sul passante autostradale Nord e sulle sue alternative. È così possibile a tutti i cittadini interessati prendere visione diretta dei contenuti dello studio che, come è stato annunciato in occasione della presentazione, è composto di 500 pagine e di circa 50 tavole illustrative.

Alcune tavole significative sono anche esposte nei locali dell'Urp in via Zamboni 13 fino al 16 giugno.

Vivere in un piccolo paese

di SIMONE SABATTINI

Un progetto per soddisfare il desiderio di partecipazione dei ragazzi della montagna con iniziative culturali e sociali



distretto di Porretta Terme con l'associazione "La Rupe" per un costo complessivo di circa 10.000 euro.

Obiettivo degli educatori: promuovere la cittadinanza politica dei giovani del luogo, restituirgli la voglia di sentirsi parte attiva della propria comunità, creare nuove forme di protagonismo locale.

Le ragazze e i ragazzi di Lizzano hanno passato sei mesi "a costruire qualcosa di grande", come dice Federica, che ha 19 anni, nel futuro vorrebbe fare l'estetista e della nuova associazione sarà la tesoriera. Sei mesi in cui progettare assieme un modo per sentirsi più uniti e trovare nuovo slancio, o più semplicemente "per uscire dall'unico posto in cui puoi andare qua, il bar". Anna di anni ne ha solo 17 ma guarda alla vita di paese con la lucidità di un'adulta. "Qui sei da solo, non c'è nulla a parte la natura. Almeno a Bologna vedi qualcuno che

de schermo - dicono Ilaria e Margherita - però sinceramente non credevamo che ce l'avremmo fatta, chi l'avrebbe detto?»

Sul telone bianco appeso alla parete della sottopalestra sono appena finite di passare le immagini delle interviste che i ragazzi hanno realizzato, un po' per strada e un po' nello stile "Le Iene", con alcune star del paese che rispondono alle stesse domande a raffica.

La loro Lizzano è lì, tra un vecchietto con gli occhiali spessi che consiglia di cambiare paese, il sindaco che racconta una barzelletta sui baristi e il barista Valerio che non si ricorda del suo primo bacio.

È proprio al bar di Valerio, il *Cox Bistrot*, che i ragazzi si sono incontrati ogni lunedì assieme a Monica e Davide, i due educatori della "Rupe" che non smetteranno di vedere anche se il progetto è finito, perché «ormai sono due di noi». Luca ne è sicuro. Lui del video ha curato le musiche, adora la house e la techno e vorrebbe fare il dj in qualche grande discoteca della regione, anche perché quelle di Lizzano e Vidiciatico le hanno chiuse qualche tempo fa. Però del suo paese non si lamenta affatto. «Non è che mi piaccia tanto -, ti dice serio-, però sono contento, da qui non me ne andrei». E Bologna?

«A Bologna mi basta andarci in macchina», risponde accennando un sorriso.

Neanche Ilaria si staccerebbe da Lizzano, anche se forse andrà a Ferrara a studiare Architettura. «Qui ci sono i miei amici, dice voltandosi verso Margherita, ma nel caso andassero tutti a Bologna, allora li seguirei».

Quando la serata sta per finire, Davide stacca la spina del proiettore, Margherita agguanta l'ultima manciata di pop corn e mette a posto le sedie mentre chiacchiera con gli altri. Di fianco a lei, Ilaria sta già pensando a qualche altro progetto per l'associazione: il prossimo passo sarà la costituzione di una fonoteca e di una videoteca, ma in cantiere ci sono anche appuntamenti culturali e sportivi.

Per la Provincia, il Distretto di Porretta dell'Ausl, il Comune di Lizzano e "La Rupe", la serata del 2 Aprile è stato il momento conclusivo del primo anno di interventi (per gli altri comuni ci sono stati altri due incontri, il 9 a Marzabotto e il 15 a Porretta e altri ne seguiranno dopo l'estate). Per i ragazzi di Lizzano, un nuovo punto d'inizio. □



passa per strada", ti risponde quando le chiedi come si sta a Lizzano.

Ma cosa è successo in questi sei mesi? Tutto è nato da una semplice gara di freccette, organizzata prima dell'estate dagli educatori dell'associazione "La Rupe" di Sasso Marconi, che da quel momento hanno incontrato i ragazzi di Lizzano una volta alla settimana e li hanno aiutati a dare forma alla loro voglia di stare insieme e di raccontare il paese che sta loro intorno.

Prima di tutto attraverso un calendario, che i ragazzi hanno progettato con l'aiuto di un fotografo e hanno venduto in paese per finanziare la nascita dell'associazione. Poi con la ricerca di un locale dove ritrovarsi, l'incontro col sindaco e la "conquista" della biblioteca.

E infine con la lunga avventura del video. «È la prima volta che ho visto Lizzano sul gran-

Lo zenith è il punto dove il sole è al massimo splendore, per questo abbiamo deciso di chiamarci così. Margherita guarda il pubblico con fare sicuro, ha due fogli in mano per non dimenticarsi le cose da dire e la faccia illuminata dalla luce blu del videoproiettore in pausa.

Tra pochi minuti comincerà il video che ha girato assieme a Luca, Ilaria, Federica, Anna e agli altri ragazzi di Lizzano, meno di 3000 abitanti e 70 chilometri lontano da Bologna.

Sono loro i protagonisti della serata del 2 aprile scorso, organizzata per presentare al paese l'associazione giovanile *Punto Zenith*, momento conclusivo del progetto che li ha coinvolti per più di sei mesi.

Quella di Lizzano è una delle traduzioni locali del progetto intitolato *Interventi educativi sul territorio 'di strada' finalizzati alla prevenzione del disagio*, che ha riguardato i comuni di Porretta, Marzabotto, Castiglione dei Pepoli, Vado e Monzuno.

È un progetto messo in campo a partire dalla scorsa estate, nell'ambito degli interventi resi possibili dai fondi previsti dal piano territoriale per la promozione dei diritti dell'infanzia e dell'adolescenza della Provincia di Bologna. L'intervento è gestito dal servizio sociale del

Popolazione, ambiente e sviluppo: il rapporto dell'Onu

Le immagini sono tratte dal calendario 2003 "Essere felici è far felici" dell'Associazione Italiana Roul Follereau (AIFO)

Incremento demografico, degrado ambientale, sviluppo economico non equilibrato. Sono queste le tre "malattie" che, se non governate, rischiano di pregiudicare il futuro del nostro pianeta. In occasione del vertice Mondiale sullo Sviluppo Sostenibile, tenutosi la scorsa estate a Johannesburg, la Divisione Popolazione del Dipartimento Affari Economici e Sociali dell'Onu ha presentato un Rapporto sintetico dal titolo "Popolazione, ambiente e sviluppo". In esso ha esaminato i cambiamenti verificatisi durante il XX secolo e ha analizzato le prospettive politiche dello sviluppo mondiale. Ecco una sintesi dei dati contenuti nel rapporto:

Popolazione: nel secolo scorso è passata da 1,6 a 6,1 miliardi di persone. Oggi si registra un rallentamento (la fertilità è passata dalle 4,9 nascite per donna negli anni '65-'70 alle attuali 2,7) e secondo le proiezioni la popolazione globale raggiungerà quota 9 miliardi nel 2043. L'incremento demografico interessa soprattutto la popolazione urbana, che è passata dal 68% del 1950 all'attuale 80%. La crescita della popolazione crea gravi danni ecologici: incide su inquinamento e utilizzo delle acque, e attraverso le attività agricole provoca la deforestazione.

Economia: grazie al progresso tecnologico la produzione è cresciuta enormemente triplicando il PIL pro capite. La popolazione, però, non ha beneficiato della crescita economica in modo equilibrato.

Fonti energetiche, cibo e acqua: le economie di mercato più sviluppate, che coinvolgono un quinto della popolazione mondiale, consumano il 60% delle fonti di energia primaria. L'introduzione di tecniche agricole ha aumentato di un quarto la produzione, ma ancora 790 milioni di persone nel mondo sono malnutrite. Quasi un miliardo di persone ha problemi di approvvigionamento idrico e si stima che nel 2025 arriveranno ad essere i 2/3 della popolazione mondiale.

Migrazioni: la maggior parte della popolazione mondiale vive nelle zone rurali e l'85% di essa è concentrata in 34 paesi. Il degrado di queste zone induce a migrazioni che causano deforestazione nelle aree tropicali e desertificazione nelle zone aride.

Salute: le società ricche sono interessate dai cosiddetti pericoli ambientali moderni, che causa-



no ogni anno circa 3 milioni di vittime; sono legati all'inquinamento di aria, acqua e cibo e provocano soprattutto tumori, neuropatologie e malattie cardiovascolari. Le popolazioni in via di sviluppo sono colpite dai pericoli ambientali tradizionali dovuti a misure igienico sanitarie inadeguate. Il 5% dei decessi è causato dalla contaminazione di acqua e aria, il 20% da infezioni da insetti. La malattia più grave resta però l'AIDS, che fino ad oggi ha provocato 18 milioni di morti. Per i bambini sotto i 5 anni un quarto dei decessi sono dovuti alla diarrea.

Le conclusioni del vertice di Johannesburg, anche se hanno scontentato molti, hanno posto alcuni obiettivi e scadenze precise ed hanno anche indicato una serie di iniziative concrete come le partnership, cioè i progetti di cooperazione ambientale tra paesi in via di sviluppo e paesi sviluppati. Il Piano di azione in particolare individua gli obiettivi ed i programmi che nei prossimi 15 anni dovranno guidare il pianeta verso lo sviluppo sostenibile, ovvero verso una crescita economica, in particolare nei paesi più poveri, che non comporti un aumento della pressione ambientale e del consumo delle risorse naturali ed energetiche. Tra gli obiettivi

del Piano che voglio ricordare c'è quello di ridurre di due terzi entro il 2015, rispetto ai dati del 2000, la mortalità infantile al di sotto dei 5 anni e di ridurre del 25% entro il 2005, nei paesi maggiormente colpiti, il numero dei malati di Aids in età compresa tra i 15 e i 24 anni, c'è quello di dimezzare entro il 2015 il numero di persone che non hanno accesso all'acqua potabile e purificata, c'è l'impegno di far entrare in vigore entro il 2004 la Convenzione per l'eliminazione delle sostanze chimiche persistenti. [S. M.]

Info: www.svilupposostenibile2002.com

La mappa della salute mentale

di SILVANA MAIORANO

Come è affrontato nel mondo il problema della salute mentale?

Per provare a dare una risposta l'Organizzazione Mondiale della Sanità ha promosso nel 2000 un progetto internazionale denominato Atlas. L'obiettivo è quello di creare una mappa regionale dello stato della salute mentale nel mondo e individuare le priorità di intervento nel settore. A tale scopo è stato effettuato, fra l'ottobre 2000 e il marzo 2001, un censimento che ha coinvolto 191 paesi. Quello che si evince dalla prima analisi dei dati è che sono molti i paesi sviluppati e in via di sviluppo che mostrano evidenti lacune sia per quanto riguarda le politiche e i programmi, sia

per quanto riguarda le risorse da destinare al settore della salute mentale e dei disturbi del comportamento. L'analisi rivela che il 41% dei paesi presi in considerazione non ha una politica per la salute mentale, il 57% l'ha sviluppata solo a partire dagli anni '90, mentre circa metà dei paesi dell'Africa e delle regioni asiatiche non ha una politica per il settore. Per quanto riguarda una legislazione specifica in materia, un paese su quattro ne è sprovvisto; il 51% dei paesi che invece ne ha elaborata una, l'ha prodotta nell'ultimo decennio. Resta tuttavia un 15% di paesi che oggi fa ancora riferimento ad una legislazione antecedente al 1960, e dunque a trattamenti e cure oggi largamente superati.

Anche la diffusione di medicine essenziali per il trattamento dei disturbi mentali è fortemente carente: una lista di medicinali a livello di prima assistenza è presente nell'88% dei paesi studiati e nella metà dei casi è stata formulata dopo il 1990 (e fra questi ultimi, nel 73% dei casi dopo il 1995). Tuttavia il 20% circa dei paesi non possiede i tre medicinali più comuni utilizzati oggi per combattere l'epilessia, la depressione e la schizofrenia.

Uno dei problemi maggiori, evidenziato dall'Oms, risiede nella mancanza di finanziamenti: il 28% dei paesi non ha un budget specifico per la salute mentale e il 36% ne destina meno dell'1% di quello riservato in generale alla salute. E benché molte malattie mentali causino serie disabilità, nel 25% dei paesi queste non vengono considerate fra quelle che riconoscono ai malati i sussidi statali.

Fra gli altri dati studiati dal progetto Atlas, emerge che il 41% dei paesi non può offrire un servizio medico di base per i malati mentali. Se si considerano invece i numeri relativi alle professionalità messe in campo, risulta che il 70% circa della popolazione può contare su meno di uno psichiatra ogni 100.000 abitanti. Va peggio per i neurologi, che per il 55% della popolazione si trovano nel rapporto di meno di uno per milione di persone, mentre il 44% circa dei paesi può contare su meno di un infermiere psichiatrico per 100.000 abitanti. Naturalmente sono forti le differenze geografiche: se infatti in Africa ci sono circa 1200 psichiatri e 12000 infermieri psichiatrici per una popola-

zione di circa 626 milioni, in Europa ci sono circa 77000 psichiatri e 285000 infermieri per 841 milioni di persone.

Infine uno sguardo all'accoglienza, che nella pratica si traduce nel numero di posti letto a disposizione: in media, nel mondo, ci sono 1,6 letti per malati psichiatrici ogni 10.000 persone, con variazioni che vanno dai 0,33 nel Sud-est asiatico agli 8,7 dell'Europa. Più di 3,8 milioni di persone nel mondo possono contare su meno di un letto ogni 10.000 persone.

In sintesi, dunque, il quadro dipinto dal progetto Atlas evidenzia serie mancanze e negligenze, dovute al fatto che, nella maggior parte dei paesi, i servizi e le risorse messe in campo sono un centesimo di quanto sarebbe necessario.

Se un dato positivo può essere individuato, questo risiede nel fermento che da qualche anno sta muovendo i paesi verso una considerazione seria del problema: un gran numero di stati, ad esempio, ha elaborato politiche, programmi e legislazioni nuove negli ultimi 5 anni, mentre si sono attivati molti organismi non governativi, gruppi di consumatori e associazioni di famiglie. A questa nuova spinta "dal basso", tuttavia, devono aggiungersi ora interventi governativi che aumentino le risorse da destinare alla salute mentale. □



PSICHIATRIE DI OGGI E DI IERI

Il convegno, svoltosi recentemente nella sede della Provincia e promosso dall'assessorato alle Politiche sociali e dall'Associazione Ex Consiglieri provinciali, ha gettato uno sguardo antropologico e psicanalitico al modo di intendere la follia presso civiltà e culture differenti dalla nostra come ad esempio quella dei Dogon in centro Africa. Esperienze a confronto anche per avvicinarci ad un modello di psichiatria multietnica necessario a chi opera direttamente con i migranti presenti nel nostro paese.



UN PASSAMANO PER SAN LUCA

Correva l'anno 1677. I bolognesi, decisi a costruire un portico che collegasse il Meloncello alla Basilica di San Luca, si ingegnarono per trovare una soluzione che permettesse di trasportare i materiali della costruzione fino al luogo prescelto per edificare il portico.

Fu così che il 17 ottobre del 1677 la città decise di risolvere il problema ricorrendo ad un passamano.

Si creò dunque una grande catena umana che coinvolse centinaia di uomini e donne bolognesi: uno sforzo comune che permise di aggirare agevolmente uno degli ostacoli maggiori sulla strada della costruzione.

È per ricordare quell'evento che il 10 maggio si è tenuta l'iniziativa dal titolo "Un passamano per San Luca", una manifestazione che il Dipartimento di Discipline Storiche dell'Università di Bologna, promotore dell'evento, ha deciso di riproporre alla luce del successo registrato lo scorso anno. Bambini, adulti e anziani sono stati coinvolti in un passamano simbolico, che è partito dall'arco Bonaccorsi, snodandosi per circa 4 chilometri e terminato all'altezza della Basilica di San Luca. Di mano in mano sono state trasportate le parti scomposte di un oggetto che, a termine

della manifestazione, sono state ricomposte nel piazzale antistante la Basilica.

"Riproporre oggi il passamano significa impegnarsi tutti insieme per la tutela, la valorizzazione e la salvaguardia del grande portico" ha spiegato il prof. Rolando Dondarini, docente di storia all'Università di Bologna e promotore dell'iniziativa.

Il passamano è stato intervallato da alcune brevi soste, una occasione per piccoli spettacoli realizzati dalle scuole, dalle parrocchie e dalle associazioni laiche.

Il progetto ha ricevuto il patrocinio delle maggiori autorità cittadine e dello Stato e il conferimento, da parte del Presidente della Repubblica Carlo Azeglio Ciampi di uno speciale "premio di rappresentanza per i significati civici ed educativi".

[S. M.]

LA BIBLIOTECA FILIPPO RAFFAELLI

Verrà ospitata nella sede del Parco regionale dell'Abbazia di Monteveglio e sarà dedicata al giornalista e scrittore bolognese che, per oltre vent'anni ha dedicato il proprio lavoro alla ricerca delle testimonianze più autentiche e significative della storia e della cultura della nostra regione.

La Biblioteca dell'Emilia-Romagna 'Filippo Raffaelli', infatti, vede come nucleo centrale del proprio patrimonio documentario circa 2000 volumi donati al Comune di Monteveglio dai figli del giornalista scomparso un anno fa. La biblioteca costituirà un prezioso punto di riferimento per gli appassionati e gli studiosi della regione, e avrà modo di arricchirsi costantemente grazie ad altre donazioni e all'invito rivolto alle case editrici ad inviare una copia di ogni volume sulla storia, l'arte e le tradizioni del territorio. Ciò darà vita ogni anno a un premio dedicato proprio all'editoria emiliano-romagnola.

Un sito internet permetterà infine di visionare il catalogo della biblioteca, le donazioni, l'arrivo dei nuovi volumi inviati dagli editori, i libri e gli autori partecipanti al concorso.

SE VIOLINO FA RIMA CON... BAMBINO

È anche una risposta solidale all'appello che nel marzo di due anni fa venne diffuso dall'Accademia nazionale di Santa Cecilia - sottoscritto da autorevoli esponenti della scena musicale italiana - per favorire l'inserimento di adeguate figure professionali all'avvio del nuovo ciclo della scuola di base che introduceva la musica come materia obbligatoria.

Bloccata dall'attuale ministro Letizia Moratti, quella riforma ha provato - in un certo senso - a prendere corpo nell'iniziativa "Su, bambini, facciamo violini", progetto del Centro di educazione musicale infantile e dell'Istituto Comprensivo 9 di Bologna.

Iniziato a novembre, il corso si sviluppa attorno allo studio di uno strumento e del canto, e ha coinvolto due 'prime' dell'Istituto dove al



pari della matematica e dell'italiano la musica viene insegnata a tutta la classe.

Pianoforte a parte, gli strumenti hanno dimensioni adeguate agli allievi (come il violoncello, ricavato da una viola da braccio 'imbottita' sui fianchi), che durante le lezioni di strumento a coppie o di canto corale sono coinvolti in esercizi, danze e giochi mirati a favorire la musicalità in tutti i suoi aspetti.

Pensato per svilupparsi nell'arco di 8 anni, il progetto fornisce un 'osservatorio' unico nel suo genere che sarà monitorato in collaborazione col Dipartimento di Scienze dell'Educazione dell'Università di Bologna.

[F. L.]



IL GRUPPO 63 QUARANT'ANNI DOPO

I quarant'anni del Gruppo 63 sono stati ricordati a Bologna con una manifestazione organizzata dall'assessorato alla Cultura della Provincia di Bologna. Lo scopo delle iniziative in programma è stato quello di ridare letteralmente voce, colonna sonora, ai molti testi creativi che allora si produssero.

Un'antologia di questa produzione - nei vari aspetti della poesia, della narrativa e del teatro - è appena uscita, a cura di Nanni Balestrini e Alfredo Giuliani, per i tipi dell'editore torinese "Testo & immagine", che si appresta pure a rieditare l'antologia dedicata a "Critica e teoria" del Gruppo 63, già elaborata da Renato Barilli e Angelo Guglielmi nel 1976.

Non essendo queste antologie corredate da alcun apparato elettronico capace di "restituire il suono alla scrittura", è nata l'idea di far rinascere i testi nella totalità di una lettura performativa ad opera degli stessi autori, o di esecutori ap-

positamente scelti nel caso che questi siano scomparsi o impossibilitati a partecipare. Poiché uno degli intenti è dimostrare che i lavori del Gruppo 63 avevano una potenzialità di sviluppo ulteriore, ciascun esponente è stato invitato a fornire saggi di quanto ha fatto da allora fino ad oggi. Si sono sentiti così, in modo integrale, i versi dei Novissimi, quelli dei poeti della "situazione postnovissima" che ebbe quali interpreti Giorgio Celli, Adriano Spatola, Corrado Costa, Giulia Niccolai, Patrizia Vicinelli. Accanto alla riproposizione dal vivo della realtà testuale del Gruppo 63, l'incontro di maggio ha anche delineato un bilancio critico e storiografico di quel grande laboratorio, molta cura è stata riposta nell'allestimento di un ampio e ricco bookshop, che ha offerto tutte le pubblicazioni uscite sotto l'egida del gruppo, alcune delle quali divenute rare o introvabili. Le letture dei testi sono state accompagnate da brani documentari del tempo, nel proposito di ricostituire almeno parzialmente il clima di quegli anni. □

CENTRO SPECIALIZZATO NELLA STORIA DELL'ARTE

Trecentomila fotografie, 50.000 volumi e 40.000 cataloghi d'asta. Questi numeri bene esprimono la vastità e l'importanza della Fondazione Federico Zeri, costituita alla fine del 1999 dall'Università di Bologna, grazie al prezioso lascito del critico d'arte ricevuto alla sua morte. L'ambizioso obiettivo che la Fondazione si propone è costruire un centro di ricerca avanzata nel campo degli studi umanistici, specializzato nella storia dell'arte, conservando, valorizzando e incrementando questo incommensurabile patrimonio e rendendone possibile la fruizione da parte del pubblico. La fototeca, attualmente ospitata a Villa Guastavillani (Bologna, via degli Scalini, 18), può essere considerata uno degli

archivi privati più importanti del mondo nel settore storico-artistico. L'archivio fotografico è costituito da fotografie, per la maggior parte in bianco e nero, di opere d'arte che rappresentano i campi della ricerca dello studioso: la pittura e la scultura italiana dal XIII al XVIII secolo, ma anche l'archeologia, l'architettura, la pittura e la scultura dell'Ottocento e Novecento, le arti applicate, il disegno, la miniatura e la pittura europea. Costruito in cinquant'anni di lavoro, questo archivio ha salvato dalla dispersione e dalla distruzione intere raccolte fotografiche già appartenute a studiosi o antiquari, fino a diventare l'unica documentazione di opere d'arte oggi perdute. Tutto il materiale fotografico e librario è oggetto di inventariazione, catalogazione e digitalizzazione in modo da poter essere accessibile anche in rete. [B. T.]

Il Gruppo 63 ritratto da Ugo Mulas (Copyright Eredi Ugo Mulas - tutti i diritti riservati)

LE FELSNARIE, UNA TRADIZIONE CONSOLIDATA

Anche quest'anno, Sabato 17 Maggio, si terrà l'ormai tradizionale appuntamento con la storia della nostra città e con i contesti monumentali che l'hanno vista trascorrere.

Si inizierà alle ore 11.00 con la "Festa di Primavera", una parata per le vie del Quadrilatero e del Centro Storico, nello splendore degli abiti medievali delle varie epoche, con rutilanti sbandieramenti e festose sonorità. Il tema di quest'anno sarà "Il Sogno della Città - Stato nei primi cinque secoli del II Millennio" e rievocherà i grandi eventi storici bolognesi, da Matilde di Canossa e la nascita del Comune, alla creazione dello Studio universitario, con i grandi maestri del diritto, dal Vescovo Pepone a Irnerio, passando poi dal secolo d'oro del Duecento alle affezioni del secolo nero del Millettrecento, da S. Petronio alla peste, fino agli splendori della Signoria dei Bentivoglio ed al definitivo dominio pontificio con Giulio II. Alle ore 12.00, in Piazza Maggiore si terrà il "Mezzogiorno di Festa", un virtuosistico caleidoscopio di suoni e colori, con giochi di bandiere e concerti di tamburi e la visita delle scolaresche degli Istituti cittadini e della Provincia. Alle ore 17.00 il "Gran Corteo delle Felsinarie", per le vie Rizzoli, Castiglione, Farini e dell'Archiginnasio, con tutti i personaggi ed i figuranti in costume, partecipanti alla manifestazione.

Alle ore 18.00, infine, un grande spettacolo allegorico-rievocativo di tutti gli eventi storici presentati concluderà le "Celebrazioni". Nel cortile di Palazzo Re Enzo, per tutta la giornata, verrà allestita una "Taverna Medievale", con possibilità di degustazione dei vari menu dell'epoca. La partecipazione di gruppi storici di Brisighella, di Faenza, di Monteveglio e di altre località della provincia e della regione, oltre a gruppi di altre località italiane, da Assisi ad Umbertide, da S. Gimignano a Genova, darà un'impronta ancora più ampia alla manifestazione, che ha già attratto per il passato una partecipazione entusiasta di cittadini e turisti. [G. M. M.]



La città per la cultura

Pluralismo istituzionale, risorse economiche, nuove progettualità in campo culturale sono i temi svolti in un recente convegno per bilanciare lo sviluppo del territorio con quello della cultura

Il governo della cultura oggi, a cui partecipano Stato, Regioni, enti locali, Comuni e Province, si può definire più che mai poliarchico. Il governo pubblico non basta più e si rende necessaria una "governance" delle politiche per la cultura che veda il coinvolgimento di una pluralità di attori, pubblici e privati. È quanto ha sottolineato l'assessore provinciale alla Cultura Marco Macciantelli all'apertura dei lavori della sessione "Gli strumenti di finanziamento alla cultura" nell'ambito della conferenza "Le città della cultura" svoltasi di recente a Firenze. Dopo aver posto l'accento anche sul significato che riveste la capacità progettuale, specie in una situazione di difficoltà economica, l'assessore ha introdotto la relazione del professor Paolo Leon, il quale partendo da un esame della "situazione di emergenza finanziaria", ha evidenziato come sia opportuno orientare il ruolo pubblico, che continua a risultare indispensabile, più verso la manutenzione che verso nuove iniziative. Il professore ha sostenuto inoltre, l'importanza di un più stretto rapporto con le Fondazioni bancarie in un Paese a forte vocazione culturale come l'Italia, anche in relazione a realtà locali a torto considerate minori. Ragioni per le quali è lecito attendersi una funzione meglio profilata degli enti locali. Durante l'intervento successivo, il responsabile Area Cultura della Compagnia San Paolo, Dario Disegni, facendo riferimento alle Fondazioni ha insistito sull'esigenza di passare da una "cultura delle erogazioni" ad una "cultura del progetto", proprio perché ben il 34% dell'intervento attuale delle Fondazioni sarebbe, infatti, a favore della cultura. Quello evidenziato successivamente da Alberto Vanelli, coordinatore interregionale della cultura, è un vero e proprio "disagio", di una "ricerca spasmodica di risorse", con una



persistente difficoltà a investire a favore della "gestione di servizi di qualità". Armando Peres, direttore attività culturali della Banca Intesa BCI, ha ricordato che l'ammontare delle risorse messe a disposizione della cultura da parte delle banche italiane è di 300 miliardi di vecchie lire. Giampiero Marchesi, del Nucleo Valutazione sugli investimenti pubblici del Dipartimento Sviluppo del Ministero dell'Economia, ha rimarcato l'importanza di "saper spendere", di "saper spendere bene", e di un rafforzamento delle strutture tecniche della pubblica amministrazione che si occupa di cultura, insieme ad un rilancio della progettazione integrata. Irene Sanesi, autrice di volumi su enti non profit e onlus, ha analizzato i diversi strumenti di finanziamento per la cultura, tra erogazioni liberali e sponsorizzazioni. Con un chiaro cenno alla cultura come "valore in sé", Gianni Borgna, assessore alla Cultura del Comune di Roma, ha concluso gli interventi della sessione, insieme ad un esame preoccupato della situazione dei tagli ai trasferimenti, ad una puntualizzazione dei rapporti

tra investimenti e spesa corrente e alle differenze tra "effimero" e "permanente" nel campo della politica culturale. Il privato può - secondo Borgna - essere coinvolto sia nel finanziamento alle attività culturali sia in quella parte dei progetti gestionali che riguarda la valorizzazione dei beni culturali. Da questa sessione sono emerse con una certa chiarezza, almeno due questioni. Da un lato la consapevolezza del fatto che del contributo pubblico, in qualche forma e in qualche misura, raramente si può fare a meno, al punto che un'enfatizzazione privatistica in campo culturale, come ha avuto modo di sostenere in un'altra sede Andrea Emiliani, rischierebbe di dar vita, in genere, ad un "liberismo senza razionalità".

Dall'altro la presenza di una evidente contraddizione: se a partire dalla legge 142/1990, sino alle Bassanini e alla riforma del Titolo V si è verificato uno straordinario processo di conferimento di nuove attribuzioni agli enti locali, si è registrato anche un restringimento molto forte della spesa a seguito delle ultime Finanziarie, con effetti rilevanti sui bilanci degli enti locali. "Una contraddizione non risolvibile a breve, ha evidenziato l'assessore Macciantelli- e che, pertanto, richiede un supplemento di impegno verso una progettualità capace di utilizzare al meglio le risorse disponibili per proposte di qualità, mettendo in campo una forte collaborazione interistituzionale e irrobustendo, se possibile, le forme di finanziamento alla cultura da parte del privato, coinvolgendo di più il privato nell'elaborazione dei progetti culturali a partire dalle Fondazioni di origine bancaria". In questo contesto, il ruolo delle Province merita dunque una particolare considerazione poiché, se occorre puntare su un rapporto più cooperativo tra gli enti locali, c'è bisogno di un'istituzione in grado di offrire un punto di sintesi in un sistema di governo degli enti locali meglio coordinato. Sulle Province ricade oggi la speranza di una maggiore connessione tra i punti alti della programmazione (in genere localizzati nel Comune capoluogo) e la dimensione più orizzontale della proposta culturale proveniente dal territorio, in una razionalizzazione degli sforzi che, specie in un momento di clamorosa emergenza economica, può favorire una interlocuzione più autorevole con le sensibilità private disponibili ad investire nella cultura. [s. s.]

Erba alta

di STEFANO TASSINARI

Ne si esclude il 1980 - anno delle stragi di Ustica e della stazione - difficilmente Bologna ha vissuto, dal dopoguerra ad oggi, una fase di tensione e di paura collettiva così diffusa come nel periodo in cui imperversò la banda della Uno bianca. Furono sette anni e mezzo di angoscia collettiva (dal 1987 al 1994), durante i quali, nella zona compresa tra il capoluogo emiliano e Pesaro, quel gruppo criminale, composto per lo più da poliziotti, mise a segno oltre cento azioni, uccidendo ventiquattro persone e ferendone centodieci. Dei delitti dalla banda si sono già occupati autori e sceneggiatori televisivi, ma è la prima volta che quei crimini finiscono nelle pagine di un romanzo realizzato da un agente di polizia, uno che, in quegli anni, si trovò più volte a prestare servizio sulle volanti accanto a uno dei fratelli Savi, senza sospettare minimamente di essere seduto al fianco di uno dei peggiori assassini che l'Italia ricordi. Stiamo parlando del libro di **Maurizio Matrone** "Erba alta" (Edizioni Frassinelli, pagg. 254, euro 14,00), romanzo di ambientazione noir senza averne le caratteristiche specifiche, nel senso che la sua costruzione non si basa su una trama tradizionale in grado di portarci alla conclusione di un caso irrisolto, bensì sull'intreccio tra alcune storie individuali di poliziotti in attività a Bologna in quell'epoca e varie vicende riconducibili, in modo diretto e indiretto, alla famigerata banda.

Così, in mezzo a quell'erba alta sotto la quale è difficile vedere cosa si nasconde, camminano metaforicamente le vite solitarie di Antonio, Pasquale, Debora e di altri poliziotti, il cui disagio esistenziale - aumentato dall'obbligo di vivere in una città invernale e decisamente chiusa nei loro confronti - si esprime nella continua e inutile ricerca di forme d'evasione da un mondo rigido e spesso violento, destinato ad essere, inevitabilmente, l'unica vera sicurezza dietro la quale ripararsi.

Attraverso questi ritratti piuttosto amari, col-

legati uno all'altro da rapporti di segno diverso (amicizia, solidarietà di corpo, sopraffazione, antipatia, tradimento), si sviluppa una parte importante del romanzo, quella che, senza dubbio, ci offre gli spunti più interessanti, proprio perché derivanti da uno sguardo interno - e dunque autentico - e

NOVITÀ E ANTICIPAZIONI

Restando sempre nell'ambito del genere poliziesco, c'è da segnalare l'uscita del quarto romanzo di **VALERIO VARESI**, scrittore e giornalista. Si tratta de "Il fiume delle nebbie" (edizioni Frassinelli, pagg. 244, euro 14,00), un noir di ambientazione padana ritagliato sulla figura del commissario Soneri, l'investigatore di Parma già utilizzato da Varesi in libri precedenti. Soneri, questa volta, si trasferisce lungo le rive del Po, cercando di venire a capo di una storia di vendette consumate a freddo. Lo stesso editore Frassinelli (che in questa pagina citiamo per la terza volta, ma in modo del tutto casuale) ha pubblicato anche la sceneggiatura del film di **FERDINANDO VICENTINI ORGNANI** "Il più crudele dei giorni", scritta dallo stesso regista assieme a **MARCELLO FOIS**. Il libro (pagg. 151, euro 11,50) ripercorre in chiave cinematografica la vicenda dell'assassinio della giornalista del TG3 **Ilaria Alpi** e del suo operatore **Miran Hrovatin**, avvenuta in Somalia nel marzo del 1994. La tesi espressa nel film è quella dell'agguato preordinato, deciso per impedire che la giornalista continuasse ad indagare su un traffico di rifiuti tossici e radioattivi tra Italia e Somalia e su un relativo traffico di armi. Da un paio di mesi, invece, è in libreria l'ultimo romanzo di **ENRICO PALANDRI**, scrittore che, prima di trasferirsi a Londra, ha vissuto per circa sette anni a Bologna, città nella quale ambientò il suo famoso "Boccalone". Il libro, intitolato "L'altra sera" (edizioni Feltrinelli, pagg. 175, euro 13,00), racconta di una complicata storia d'amore tra due coniugi, i quali, dopo anni di separazione, si ritrovano a Parigi durante lo svolgimento dei mondiali di calcio del 1998.



non da quella visione dei poliziotti che, in letteratura, è troppo spesso frutto di luoghi comuni ugualmente di origine letteraria. Storie inframmezzate da altre storie (un tentativo di assassinare il presidente della Repubblica da parte di uomini dei servizi deviati, la descrizione di un paio delle "imprese" compiute dalla banda - l'assalto al campo nomadi di via Gobetti e l'agguato ai carabinieri avvenuto al Pilastro - e così via), il tutto scandito dagli sguardi soggettivi dei protagonisti di quei delitti, che Matrone, per mezzo di un'efficace intuizione, trasforma metaforicamente nei quattro evangelisti: Luca, Giovanni, Marco e Matteo. Pur avendo imboccato, in modo evidente, la strada della finzione, l'autore inserisce qua e là alcune ipotesi relative a quegli eventi, tra cui quella - non nuova, per la verità - in base alla quale i fratelli Savi e i propri comparri non avrebbero agito da soli, bensì agli ordini di qualche personaggio rimasto sconosciuto, promotore di una sorta di nuova strategia della tensione, finalizzata ad operare una svolta autoritaria nel nostro Paese. Ma si tratta di piccoli cenni, dispersi anch'essi tra i tanti misteri nascosti sotto quell'erba alta che nessuno, finora, è riuscito a tagliare davvero. □





A passeggio con Luciano

di FRANCESCO TRIPODI
Fotografie di VANES CAVAZZA

Aomenica ho incontrato in centro il mio amico Luciano. Aveva un'aria stralunata. In mano un mozzicone spento. Era incazzato. "Che schifo!" mi ha detto indicando le vie deserte. Per strada non c'erano macchine. Era una di quelle domeniche di chiusura del traffico. In giro si vedevano solo famiglie di pedoni, ciclisti, coppie di innamorati a passeggio.

"Sei pazzo? Preferisci il casino che c'è di solito? Tutti i giornali parlano bene di questa iniziativa, seppur parziale..." gli ho detto incredulo.

"Già, i giornali... hai notato che anche il giornale della Fiat è contento che le macchine siano ferme? Come mai? Te lo svelerò in un orecchio..." Mi si è avvicinato, misterioso, e mi ha raccontato una storia strana.

"Sono a conoscenza di un segretissimo rapporto fatto all'amministratore Fiat dai suoi esperti. Gli hanno segnalato, molto preoccupati, che da qualche tempo le automobili, in città, sono soggette a numerosi inconvenienti: spegnimenti improvvisi, aritmie, detonamenti anomali. I motori a scoppio, si sa, hanno bisogno di ossigeno per funzionare. Ma l'aria cittadina è talmente inquinata, che anche le candele fanno fatica a bruciare la benzina nei cilindri, con gravi rischi per bielle e pistoni!" e si è messo a ridere, ma in un modo esagerato. Poi ha cambiato marciapiede e ha ripreso a parlare.

"Così, durante queste giornate di blocco del traffico, migliaia di pedoni vengono attratti con ogni mezzo pubblicitario verso i centri cittadini.



Per qualche ora, puliscono gratis con i loro polmoni l'aria inquinata, trattenendo negli alveoli ogni schifezza. Esiste forse miglior filtro di un polmone? No. Così l'aria delle città si ripulisce per bene, e l'indomani le automobili non faticano più a respirarla!" mi ha detto Luciano.

Poi abbiamo ripreso a passeggiare. Via san Vitale, via Petroni, piazza Verdi, via delle Moline, via Belle Arti. C'erano un sacco di punkabestia, seduti a terra coi loro cani: tutti di grossa taglia e senza guinzaglio. In tutto il centro storico, forse anche per colpa loro, c'era una puzza di cacca e di piscio da far venire il vomito.

"Che schifo 'sti punkabestia!" ho detto dopo un po' a bassa voce, per non farmi sentire dai loro molossi. "Pisciano e cacano dappertutto. E poi hanno questi cani liberi! Quando passo con mio figlio piccolo, ho sempre paura che lo mordano". Luciano stava zitto, preso da altri pensieri. Poi si è fermato, o almeno si è fermato il suo corpo, un poco oscillando. È stato così un paio di minuti, in mezzo al portico. Io lo conosco bene, e non mi sono preoccupato. Ha avuto una malattia da piccolo, mi ha detto, che certe volte gli provoca un rallentamento fra i pensieri e le parole. Insomma, parla in differita. Così mi sono messo a guardare la vetrina di un negozio chiuso, aspettando che gli uscissero le parole.

"Tuo figlio rischia molto di più di finire sotto una macchina, che non di venire mangiato da un cane dei punkabestia" ha detto finalmente. "E poi questa è una città medioevale. A quel tempo le strade erano lastricate di cacca di cavallo. E la gente buttava gli escrementi dalle finestre, direttamente sulla via. I punkabestia dovrebbero essere pagati dal Comune, perché rendono il centro di Bologna più storicamente corretto, dal punto di vista olfattivo. I vigili urbani dovrebbero manganellare gli automobilisti, invece che i punkabestia, perché le macchine col medioevo non c'entrano niente, e i loro gas di scarico fanno molto più male della merda!" ha detto Luciano. Poi si è allontanato, e solo dopo cinquanta metri ho sentito che diceva: "Ciao, ora me ne vado a casa". Ma era solo colpa della differita.





COL FAVORE DEL BUIO 2003

Giunge quest'anno alla settima edizione la rassegna "Col favore del buio - Visite a telescopi, radiotelescopi e planetari nella provincia di Bologna", nata dalla collaborazione fra l'Osservatorio astronomico di Bologna e l'assessorato provinciale alla Cultura per rendere accessibili le strutture didattiche ed osservative presenti nel territorio.

L'iniziativa in questi anni, ha visto una partecipazione crescente con il progressivo coinvolgimento anche di altri enti ed associazioni.

Visto il notevole incremento, sia a livello di grande pubblico sia a livello scolastico, della richiesta di informazione scientifica, l'edizione di quest'anno è stata articolata in modo ancora più composito e completo, per rispondere alle diverse esigenze, di-

dattiche e divulgative.

Novità di questa settima edizione saranno tre concerti di musica studiati espressamente per la rassegna a Loiano e a S. Giovanni in Persiceto.

Info: Biblioteca di Loiano 051 654.36.17

martedì e giovedì dalle 10 alle 12

Biblioteca di Medicina 051.697.92.09

e per San Giovanni in Persiceto 051.82.70.67

UNA NUOVA SOCIETÀ DI TRASPORTO PUBBLICO

La Provincia e il Comune di Bologna, hanno avviato la costituzione di "SRM - Società Reti e Mobilità SpA" approvando il progetto di scissione di ATC.

La nuova società acquisisce il patrimonio pubblico di sedi, reti ed impianti del trasporto pubblico, già appartenenti ad ATC SpA.

Essa, inoltre, svolgerà le funzioni di Agenzia per la Mobilità Locale, provvedendo a progettare i servizi minimi per il bacino provinciale e a promuovere le gare per l'affidamento dei servizi stessi.

Il capitale della nuova Società è di _ 9.871.300,00, mentre ATC SpA conferma la sua solidità in _ 14.636.700,00.

Le quote di Provincia e Comune restano in entrambe le Società rispettivamente nel 38% e 62%. Il presidente della nuova società sarà nominato dal Comune di Bologna, mentre la Provincia nominerà l'amministratore delegato allo svolgimento di tutte le funzioni di Agenzia per la Mobilità.



CASTAGNE A TUTTA BIRRA

Granaglione è il comune più meridionale della provincia e può legittimamente fregiarsi del titolo di capitale della castagna bolognese.

I 500 ettari di coltivazioni e i 1200 ettari di boschi in cui il castagno fa la parte del leone hanno fatto scervellare per anni specialisti, appassionati e gli stessi amministratori per valorizzare questa golosa specialità finché, sulla base di un'esperienza avviata in Corsica, si è cominciato a studiare un'originale possibilità: produrre birra dalle castagne!

Così mentre l'ex scuola elementare del paese diventava un autentico laboratorio di trasformazione, grazie al coordinamento della Provincia di Bologna, a un finanziamento di ricerca da parte della Regione Emilia-Romagna e al lavoro del Dipartimento di ingegneria chimica, mineraria e delle tecnologie ambientali dell'Università di Bologna l'idea è divenuta realtà.

"Siamo pronti a partire", dicono da Granaglione in attesa dell'istallazione di un impianto di produzione, come pronta è la curiosità degli amanti di questa bevanda e certo dei palati più fini.

Già, perché entro la prossima primavera sui banconi dei pub potrebbe arrivare un nuovo modo di bere birra, sperimentato in cinque differenti ricette adatte a tutti i gusti.

L'OSPEDALE DIVENTA PIÙ GRANDE

È stata recentemente inaugurata l'ala nuova del Polo Sanitario di Crevalcore.

La realizzazione, di costo pari a circa novecentomila euro, rende disponibile un'area che accoglie sei ambulatori per attività specialistiche (dermatologia, otorinolaringoiatria con attività audiometria - prima non presente, l'oculistica e lo screening per l'ambliopia, l'ortopedia, reumatologia, ambulatorio per il centro delegato per la valutazione dei disturbi cognitivi e quello del dipartimento di sanità pubblica) la diagnostica per immagini comprendente il servizio di radiologia e l'ambulatorio di ecografia, il Cup e l'ufficio amministrativo, l'ufficio infermieristico, i servizi per il personale.

La struttura del Polo sanitario di Crevalcore si appresta inoltre ad ospitare 18 posti letto di lungodegenza al posto della Rsa (residenza sanitaria assistenziale), in sinergia con l'ospedale di San Giovanni in Persiceto, mantenendo di fatto la struttura in stretto riferimento alle dimissioni ospedaliere protette.

SQUILIBRI ECOLOGICI

La Provincia corre al riparo per il contenimento della presenza del pesce siluro d'Europa.

Il pesce siluro che può raggiungere i 2,5 metri di lunghezza e 120 chili di peso è stato introdotto accidentalmente nelle acque pubbliche e si è rivelato estremamente dannoso e pericoloso per l'equilibrio delle popolazioni di molte specie indigene.

Nelle scorse settimane, a cura del Servizio tutela e sviluppo fauna si è tenuto un corso di formazione rivolto a pescatori già esperti segnalati dalle associazioni piscatorie. I partecipanti opereranno ora in stretta collaborazione con la Polizia provinciale esercitando la pesca in deroga alle limitazioni di orario di esca e di pastura.

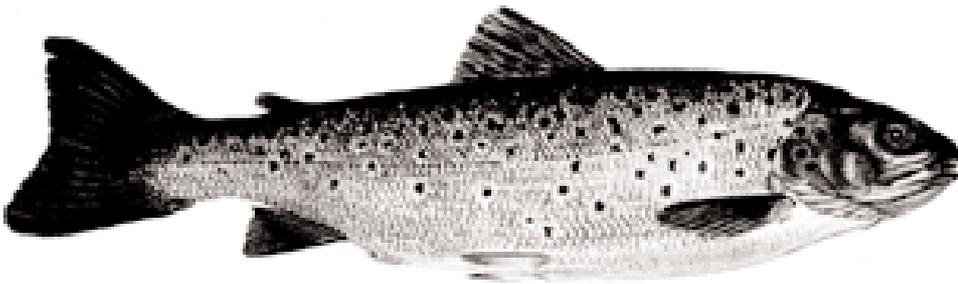
I tratti interessati dalla sperimentazione saranno il fiume Reno nel tratto a valle della Chiusa di Casalecchio, l'intero corso bolognese del Canale Emiliano-Romagnolo e il tratto di torrente Santerno compreso tra il confine con la provincia di Ravenna e la diga di Codrignano.

Il piano sperimentale avrà durata biennale e prevede l'attivazione di un monitoraggio delle azioni e una verifica intermedia dei risultati conseguiti.

RIENTRO NEL "PATTO DI STABILITÀ 2002"

Il provvedimento approvato dal Senato ha risolto il problema principale della quadratura del bilancio: le Province potranno conteggiare all'interno dei propri bilanci anche le entrate statali derivanti dal trasferimento di nuove funzioni, e non solo le uscite come invece era previsto dall'interpretazione restrittiva del Governo.

Ciò significa rientrare nel "Patto di stabilità" che ha tra gli effetti anche quello di poter mantenere 150 contratti a termine con giovani dipendenti. Per quanto riguarda i crediti (contestati) che il Governo avanza nei confronti delle Province dagli anni 1999 al 2002, la Commissione finanze del Senato ha invece solamente approvato un ordine del giorno che chiede al Governo la rateizzazione in 10 anni delle somme dovute. La Provincia di Bologna, secondo i calcoli di Palazzo Chigi, deve restituire circa 50 milioni di euro. "Abbiamo avuto risposte positive su entrambe le questioni aperte - ha detto Bottoni - ma siamo ancora insoddisfatti sul problema dei crediti avanzati dallo Stato: contiamo su questo di aprire spazi di dialogo nuovi anche perché noi non riteniamo di dover restituire le somme che ci sono richieste"



RIAPERTA LA PESCA ALLE TROTE

Dal 30 marzo, si è riaperta nei torrenti e nei laghi pubblici di tutta l'Emilia-Romagna la pesca alla trota. La Provincia di Bologna ha provveduto a immettere nei laghi e nei bacini di propria competenza oltre 2000 kg di trote Fario adulte provenienti in parte da un allevamento piemontese e in parte prodotte nello stabilimento per la riproduzione e fecondazione di Panigale (Lizzano in Belvedere). La pezzatura dei pesci immessi varia dalla misura minima legale di 22 cm fino a esemplari di oltre 60 cm il cui peso supera ampiamente 1 kg. Gli interventi di ripopolamento hanno interessato anche il bacino di Santa Maria presso Castiglion dei Pepoli. Questo lago, svuotato completamente lo scorso autunno, è ora pronto ad accogliere i pescatori. Per poter esercitare la pesca ai salmonidi i pescatori dovranno, come già lo scorso anno, munirsi del tesserino per la pesca controllata sul quale registrare le catture effettuate. I tesserini sono in distribuzione in tutti i Comuni territorialmente interessati da acque "C" (tutti i Comuni posti a Sud della via Emilia) e nelle associazioni piscatorie provinciali, comprese le sezioni provinciali Fipsas di Firenze, Pistoia.

NON SOLO ESCURSIONI

Giunta quest'anno alla sua dodicesima edizione, l'iniziativa *Trekking col treno* patrocinata dalla Provincia, rappresenta un'opportunità offerta a tutti per conoscere la montagna bolognese. Fino al 7 dicembre, la domenica sarà possibile scoprire con il treno, l'autobus o a piedi, il variegato comprensorio appenninico della provincia che comprende 7 valli, 4 comunità montane, 5 parchi regionali, 2 provinciali, 1 riserva naturale, 1 oasi di protezione e numerose aree di riequilibrio ecologico. L'incontro fra montagna e sport si arricchisce quest'anno di una novità: *Teatro-Trekking*, connubio di cultura ed escursionismo in forma di teatralizzazione della passeggiata.

Vengono così proposti degli incontri fra chi passeggia e chi recita, anche grazie alla collaborazione del comune di Sasso Marconi.

Info: tel. 051 6598751,

e-mail: turismo@provincia.bologna.it



LA PROVINCIA SI ALLARGA

Dopo due anni di lavori, la Provincia di Bologna ha inaugurato la nuova sede, già operativa, di via Benedetto XIV (attigua alla sede centrale di via Zamboni 13), restituendo così alla città ambienti non più fruibili da lungo tempo. Lo stabile occupa una superficie complessiva di circa 2200 mq, strutturati su sette piani, di cui uno interrato. È composto da un corpo principale prospiciente via Benedetto XIV, e da uno secondario interno. Inoltre, uno dei due cortili interni è accessibile direttamente da via Benedetto XIV con automezzi. I lavori di ristrutturazione sono costati complessivamente circa due milioni di euro. L'adeguamento funzionale dello stabile consente condizioni di lavoro più agevoli per le attività di alcuni settori come l'assessorato alle Attività produttive, il servizio Sistemi informativi, l'Ufficio legale, la tipografia e il servizio fotoduplicazioni del Centro Stampa, e permette inoltre una più adeguata accessibilità agli uffici provinciali da parte della cittadinanza.

UNA NUOVA STAZIONE FERROVIARIA A CASALECCHIO

Si è aggiunto un altro importante tassello nel trasporto pubblico provinciale: è la nuova stazione di Casalecchio di Reno intitolata a Giuseppe Garibaldi, dal nome del quartiere nella quale è stata costruita.

Qui confluiranno le linee Porrettana e la Vignola-Bologna. La stazione raggiungerà il pieno regime in maniera graduale: da giugno cominceranno a transitare i treni provenienti da Vignola e a dicembre saranno attivati 6 coppie di treni da e per Marzabotto.

Fra pochi mesi dalla stazione Garibaldi passerà in media un treno ogni quarto d'ora che impiegherà meno di quindici minuti per raggiungere Bologna.



L'ORDINE DEI GIORNALISTI COMPIE 40 ANNI

Un momento della cerimonia per i 40 anni dell'Ordine dei giornalisti nato con la legge 69 del 3 febbraio 1963.

Nell'occasione sono state consegnate dal presidente nazionale Lorenzo Del Boca medaglie d'oro ai giornalisti dell'Emilia-Romagna iscritti fin dal 1943: Calimero Barilli, Aristide Barilli, Ugo Bellocci e Abgiole Berti. Nel corso della cerimonia, che si è svolta nella sala del Consiglio della Provincia, è stato presentata l'edizione speciale di "Chi come dove" della stampa in Emilia-Romagna 1963-2003.

ARTE IN VETRINA

Alfredo Testoni sotto i portici e dietro le quinte a cura di Davide Amadei e Vittoria Coen presso la Fondazione Cassa di Risparmio in Bologna (Collezioni d'Arte e di Storia - San Giorgio in Poggiale) fino all'11 maggio 2003.

Sono qui esposti documenti e fotografie tratti dall'Archivio Testoni dal 1982 conservato e catalogato presso le Collezioni della Fondazione che comprende un patrimonio di grandissimo valore (diari, lettere, fotografie sceneggiate, copioni, spartiti, locandine) sia per tracciare un ritratto esaustivo di uno dei più grandi commediografi della sua epoca (insieme a Pirandello o all'amico D'Annunzio), sia per dipingere un quadro del panorama culturale e soprattutto teatrale «che vede proprio in quegli anni le lotte fra capocomici, impresari, attori, autori, la nascita del diritto d'autore e della Siae, quella del cinematografo».

Ma questo compito non è espletato solo dall'esposizione, contribuendovi anche (ed in modo brillante) il catalogo di corredo edito da Minerva. È questo un volume pregevole nell'aspetto, ricco nei contenuti, con interventi che vanno dai curatori della mostra (Amadei e Coen) a studiosi di teatro (quale Paola Daniela Giovanelli) a... Testoni stesso, presente con una piccola parte del suo epistolario e, in particolare, con la sua opera forse più famosa *Il Cardinale Lambertini* nella versione dialettale del 1831 - quella in lingua italiana era stata scritta e messa in scena il 30 ottobre 1905 con l'attore Ermete Zacconi riscuotendo un successo immediato destinato a perdurare negli anni (si ricordi la ben nota interpretazione di Gino Cervi -

L'intento è dunque quello di 'aprire le porte' della memoria testoniana per non lasciare che la fama di questo artista della scena (autore di più di una ottantina di commedie in dialetto ed altrettante in lingua italiana) si leghi solo alla commedia della bolognesità lambertiniana opera seppure indimenticabile con quella sottile ironia del cardinale che divenne papa ma che si ricorda per quella battuta finale: «Sinti bän... Se vorranno eleggere un dotto, sceglieranno il Gotti; se un uomo politico, l'Aldrovandi; se poi vorranno un minchione, sceglieranno me». **La donazione Aldo Borgonzoni** presso il Museo d'Arte della Generazioni Italiane del '900 G. Bargellini, curato da Adriano Baccilieri ed accompagnata da un catalogo (edizioni Bora) con testi di Giulio Bargellini, Giorgio Di Genova, Adriano Baccilieri.

Settantasei opere, per lo più inedite, eseguite dal '43 fino al '95 con tecniche diverse (olio, matita su carta, tecniche miste) costituiscono la donazione fatta dall'artista al museo di Pie-



quasi simbolico.

Concludiamo con una mostra aperta dal 10 maggio al 21 giugno 2003 presso il museo Kendamy di Brescia: un salto fuori regione sulle orme di uno dei fotografi contemporanei più interessanti, il bolognese Nino Migliori, non a caso scelto da questo museo quale autore dell'anno 2003.

La mostra, **Nino Migliori, Pop up**, si propone di 'raccontare' l'opera di questo artista rivisitando alcuni dei momenti più significativi del suo lavoro. Ma parlare di lavoro può apparire riduttivo per un pittore della luce, un poeta della fotografia come Nino Migliori. Le sue opere, infatti, liberano quelle potenzialità delle immagini realizzate con supporto tecnologico che fino ad oggi erano rimaste inespresse, condizionate dal mezzo stesso che le aveva prodotte. Si pensi, tra gli altri, ai suoi *bleaching*, interventi volti ad asportare i di-



ve di Cento ed esposte in questa occasione a testimonianza, ancora una volta, della vitalità sia delle ricerche dell'artista nato a Medicina nel 1913, sia dell'attività di promozione e conservazione svolta da questo museo del patrimonio artistico non solo del nostro territorio. Borgonzoni "ha operato per "cicli", pur senza imporsi regole rigide nei diversi momenti d'attività", ricorda Adriano Baccilieri scandagliando l'intera attività dell'artista, dal "nucleo relativo agli anni Quaranta-Cinquanta" che riporta "ai soggetti di storia, vita e verità che sono stati fonte costante di ispirazione per l'artista" all'"evocazione -celebrazione del mondo contadino [...] la quale viene messa in scena, diversamente ma in parallelo, attraverso rappresentazioni delle sue memorie storiche o persino mitiche ed archetipologiche".

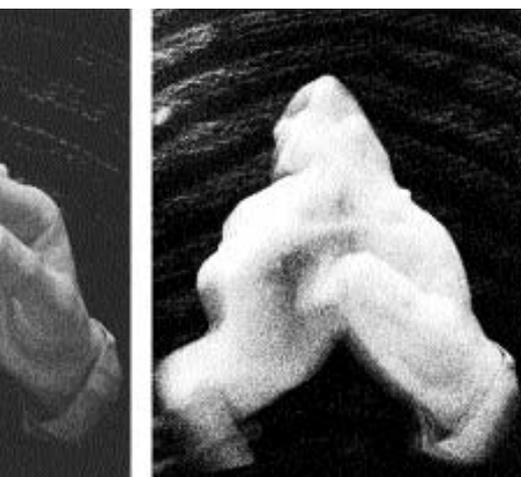
Le sue opere aggiungiamo noi, paiono sempre orbitare all'interno di una vita dall'apparenza quotidiana, umile e sincera, dominata da un'umanità senza segni di riconoscimento e che proprio per questo assume un valore



Dall'alto: un ritratto di Alfredo Testoni; "Fotoscultura" di Nino Migliori -1976; Aldo Borgonzoni nel suo studio, 1968

versi strati di colore dalla stampa con l'utilizzo di prodotti acidi. Come all'avanzare della fotografia agli albori del secolo scorso, la pittura si aprì a campi che esulavano dalla mera rappresentazione esteriore (con sempre più precisione rappresentata dalla fotografia), campi ovviamente interiori abitati da sentimenti e passioni non riconducibili ad una forma ben riconoscibile ma fluttuanti nello spazio, nel colore e nella materia, così fa ora l'immagine della fotografia con questo artista. Ricordiamo, infine che la mostra è accompagnata da tre pubblicazioni tutte dedicate all'arte fotografica di Nino Migliori rispettivamente di Marisa Vescovo (su *Checked - one year under control*), Paola Binante, Paola Giaretta e Flavio Eugenio Marelli (sulle opere degli anni '50) e Chiara Stella Sara Alberti (sul periodo neorealista).

[a cura di LORENZA MIRETTI]



LA FOTOGRAFIA DI WERNER BISCHOF

L'impegno di uno dei fotografi che hanno reso grande il fotogiornalismo è visibile nella mostra fotografica "Werner Bischof: retrospettiva 1916-1954" nello splendido scenario dei chiostrini di San Domenico di Imola fino al 29 giugno. La II Guerra Mondiale è l'elemento scatenante della sua maturazione come fotografo di denuncia sociale. Borghese di buone letture e con spirito artistico, Bischof era destinato a diventare un artista che avrebbe sezionato i meccanismi della luce e rivelato la forma che la materia nasconde allo sguardo dell'uomo. Il Bauhaus e il clima delle avanguardie sono i riferimenti artistici che più lo influenzano. Da queste assorbe il gusto per l'astrattismo, la ricerca della forma pura, l'attenzione per le nuove tecniche. Il suo avvicinarsi al mezzo fotografico diventa un'attrazione fatale e ne segnerà per sempre il destino, come uomo e come artista. La guerra non dà alternative e chiede implicitamente di schierarsi. Bischof abbandona la torre eburnea della ricerca formale per rispondere al richiamo dell'impegno e della testimonianza, strada maestra per un fotogiornalismo che vuole andare oltre il resoconto cronachistico. Nel clima della Guerra Mondiale e della Guerra Fredda, come corrispondente dell'agenzia Magnum e di Paris-match, nascono i servizi che lo hanno reso famoso e che sono l'ossatura di questa mostra.

La caratteristica di Bischof, quella che lo colloca nell'Olimpo dei fotogiornalisti a fianco di Cartier-Bresson, Capa, Koudelka e altri ancora è l'originalità del suo stile, unita a una forte capacità di rendere emotivamente il soggetto ritratto. La purezza delle linee e il profondo umanesimo si rivelano soprattutto nelle foto che ritraggono i



Un'immagine di Cuzco in Perù del 1953-54

bambini e nel reportage dedicato all'India e al Giappone. La scelta dell'angolo visivo della ripresa e la cura dedicata all'inquadratura fanno convergere estetica formale e impegno etico: in questo modo Werner Bischof concilia la capacità di analisi e di trasfigurazione del soggetto propri dell'artista con la sua sensibilità di uomo. La mostra è promossa dall'Assessorato alla Cultura di Imola e da Duerre Eventi e Mostre, si sviluppa attraverso un percorso costituito da 140 immagini in bianco e nero suddivise in 7 sezioni che raccontano la breve ma intensa opera del fotografo nato a Zurigo nel 1916. [s. s.]

Info: dott. Mauro Casadio Farolfi, Duerre - eventi e mostre - Imola, mauro@duerreadv.it, tel. 0542-35485



UNA SCUOLA IN 140 ANNI

dra di Chimica e Fisica. A 140 anni dalla sua nascita l'Istituto Crescenzi-Pacinotti ha così realizzato un ciclo di conferenze (svoltesi in marzo) affiancate da un'esposizione delle fotografie del suo archivio storico e dalla collezione degli strumenti scientifici riordinata - tra il

1993 e il 1995 - dalla Provincia di Bologna. Tra i promotori dell'iniziativa riuniti in un Comitato, oltre all'Amministrazione provinciale figurano la Fondazione Marconi e il Collegio dei Ragionieri di Bologna, ai quali si è aggiunta la collaborazione della Fondazione del Monte di Bologna e Ravenna e della Fondazione Carisbo.

Info: Segreteria organizzativa, tel. 051/584138, istpcres@iperbole.bologna.it

ACQUA PREZIOSA

Proposta in occasione dell'Anno internazionale dell'acqua proclamato dall'ONU, patrocinata dal Centro d'Informazione delle Nazioni Unite - Italia e dalla rappresentanza di Milano della Commissione Europea, 'Acqua Preziosa' è stata organizzata dal Centro Antartide di Bologna e promossa, tra gli altri, dal Sistema Museale d'Ateneo, dalla Regione Emilia-Romagna, dagli assessorati all'Ambiente della Provincia e del Comune di Bologna. La mostra, ospitata nelle sale del Museo dell'Evoluzione, ha raccolto 60 disegni dei più importanti vignettisti italiani e proposto pannelli informativi, testi poetici e letterari, installazioni artistiche e tecnologie per l'uso oculato dell'acqua negli ambienti domestici. Pensata per un pubblico di adulti e di bambini, di singoli visitatori e delle scuole, l'esposizione ha creato un'occasione di riflessione originale e divertente, sottolineando l'importanza e i vantaggi del risparmio idrico.

Info: Centro Antartide, tel. 051 260921 info@centroantartide.it

È il capostipite della famiglia degli Istituti tecnici e degli stessi Licei scientifici cittadini e della provincia, tra i precursori di quelle realtà educative e scientifiche la cui attività si è intrecciata saldamente alla storia culturale di Bologna. Basti ricordare, ad esempio, che tra le prestigiose figure di insegnanti alternatisi dal 1863 - anno della sua fondazione -, può vantare Antonio Pacinotti e il suo allievo bolognese Augusto Righi, che nel 1873 gli successe alla cattedra

Arte nei libri



I corali di San Giacomo Maggiore. Miniatori e committenti a Bologna nel Trecento a cura di Giancarlo Benevolo e Massimo Medica (ed Editai, 2003). Quest'opera esce come secondo volume della collana curata da Massimo Medica, *Monografie dei Musei Civici d'Arte Antica*, ma nel contempo funge da catalogo dell'omonima mostra tenutasi a Bologna presso il Museo Civico Medievale ed appena conclusasi.

Proprio per questa duplice veste, il volume risulta assai rappresentativo di quella che dovrebbe essere la funzione del catalogo di una mostra sospeso tra presente e futuro: nel presente, strumento per facilitare la fruizione e la comprensione degli oggetti esposti e da quel momento in poi (quindi, nel futuro) strumento di studio e di approfondimento di una materia che ovviamente coincide solo con una singola esposizione. Ma entriamo nel dettaglio.

I corali di San Giacomo Maggiore: libri liturgici per il coro, abbelliti da preziosissime miniature, commissionati nella seconda metà del Trecento dall'ordine degli Agostiniani della Chiesa di San Giacomo Maggiore situata nell'attuale via Zamboni. Opere uniche, affascinanti per la ricchezza espressiva e la minuzia dei particolari pur in uno spazio davvero esiguo - per lo più l'interno della prima lettera di un libro o di sue parti (note come capolettura) -. Immagini dai diversi temi: legati alla vita di Cristo, della Chiesa o dei santi, fino ai ritratti dei committenti e ad eventi o protagonisti della città, senza dimenticare i simboli di istituzioni cittadine. Un patrimonio 'visivo' inestimabile dal punto di vista artistico ma tale anche perché permette di aprire una finestra sulla storia dell'istituzione che lo ha prodotto - la chiesa di San Giacomo Maggiore, - e della città con le sue famiglie - tra le quali i committenti di queste opere (gli Isolani, prima, poi, dopo la loro bandita dal comune per motivi 'politici', i Calderoni ed i Bolognini) - e la sua storia. **Pinocchio chi più ne ha più ne metta** con



una presentazione di Giorgio Celli. Un catalogo agile nel formato ed originale nella grafica con quel tanto di scanzonato che ben si addice all'argomento: Pinocchio. Si tratta del catalogo della mostra omonima alla Rocca dei Bentivoglio di Bazzano incentrata sul ben noto personaggio di legno fuori ma bambino dentro che da più di un secolo cattura grandi e piccini. La mostra di Bazzano è stata l'ennesima occasione per parlare del burattino più famoso d'Italia, questa volta attraverso gli occhi dell'arte, raccogliendo opere che ne interpretassero lo spirito secondo l'estro di una cinquantina di artisti a partire

da Guillaume Corneille. Artista storico - fu tra l'altro uno dei fondatori del gruppo CoBrA fondato a metà del secolo scorso - Guillaume Corneille dedicò alla fiaba di Collodi una serie di lavori dai colori accesi, dal disegno scarno e quasi infantile. Accanto alle sue altre opere, sia pittoriche che scultoree, dallo stile e dai materiali più diversi qualche esempio: marmo per Pablo Atchugarry, olio per Kim Hye Ran, acrilico per Clara Ghelli o Pier Luigi Montani, bronzo per Gianfranco Meggiato, tecniche miste per Massimo Borelli, Francesco Bruni o Graziella e Pier Giorgio Giglio Tos). Ognuna di essa trova spazio tra le pagine di questo catalogo, introdotto da un affabulatore, Giorgio Celli, dai toni sempre un poco scanzonati come che di Pinocchio traccia un ritratto poliedrico attraverso la critica, la storia, la psicanalisi, la memoria.

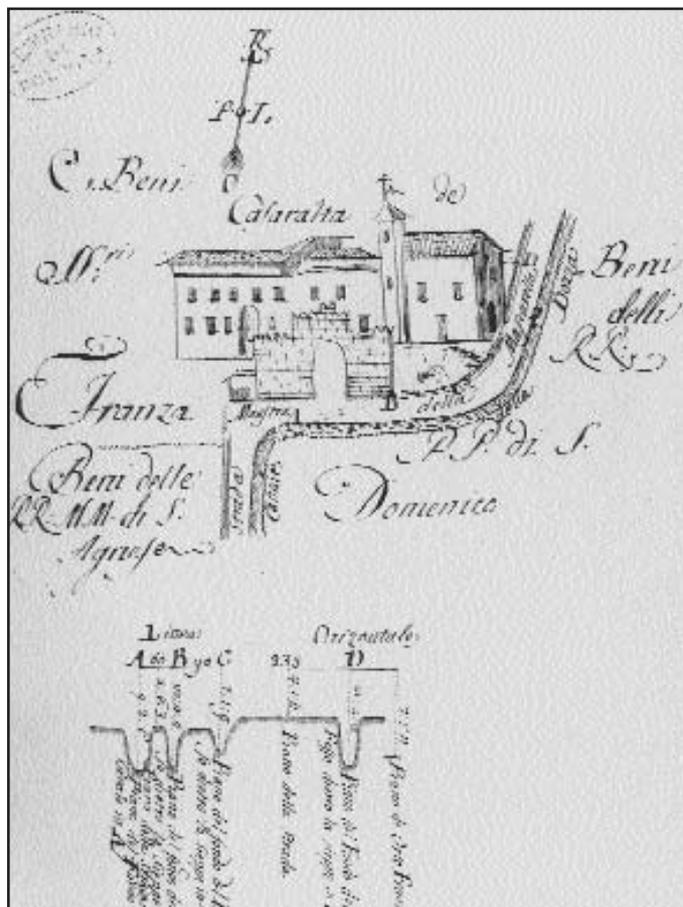
Leggero nel formato ma senza alcuna concessione al cromatismo, il catalogo con un testo di Valerio Dehò per la mostra dell'artista Anna Boschi al Museo d'Arte delle Generazioni Italiane del '900 G. Bargellini, **La vita segreta delle parole**. Tutto giocato su varie sfumature di grigi, come fosse pura scrittura, le pagine di questo catalogo rivelano una nuova fase della pittura di questa artista che è sempre stata capace di essere, nello stesso tempo tanto lirica, quanto cruda, pratica del pennello come della scrittura, attenta al colore come al bianco e nero. Ebbene, se la capacità di conciliare gli opposti è sempre stata una caratteristica di Anna Boschi, ha ancora più ragione oggi Valerio Dehò ad individuare nelle opere più recenti dell'artista una grande sintesi di forze diverse: come memoria e storia, politica o vita. In lavori che potrebbero benissimo essere, non opere da appendere ai muri, ma le pagine di un libro, di un catalogo da sfogliare, l'immagine si è fatta ancora più essenziale e cruda mutuando da un simbolismo arcano ed inconfondibile giocato su un segno che è divenuto un vero e proprio vocabolario che ha ridotto le distanze tra parola e immagine.

[a cura di LORENZA MIRETTI]



La villa delle meraviglie

di NICOLA MUSCHITIELLO



Di là dalla Porta Mascarella anticamente era la campagna. E là dove oggi, all'incirca di fronte all'imboccatura di via Lombardi e al giardino "Guido Rossa", nella via Ferrarese, comincia un insediamento militare, si trovava il nobile fabbricato di Casaralta, che fu una delle sedi della Milizia di Maria Vergine Gloriosa, i cui militi sono piuttosto noti come Frati Gaudenti. Nel 1527 essa divenne commenda, per volere di papa Clemente VII; e primo commendatario fu il Gran Maestro Achille Volta, che abbellì il posto. Nacque allora la cosiddetta Pietra di Bologna, che diventerà oltre modo famosa, con la sua incredibile epigrafe in latino, che suona così in italiano: "Aelia Laelia Crispis, né uomo né donna né androgino né ragazza né giovane né vecchia né casta né meretrice né pudica, ma tutto ciò insieme. Morta non di fame, non di spada, non di veleno, ma di tutto ciò. Non in cielo né in acqua né in terra giace, ma ovunque. Lucio Agatho Crispis, né marito né amante né parente, non triste né allegro né piangente, egli sa e non sa per chi pose questo, che non è né un mausoleo né una piramide né un sepolcro, ma tutto ciò insieme." Venivano a Bologna da tutta l'Europa, per cercare di sciogliere l'enigma di questo testo. Ma oltre che questa misteriosa Pietra, originariamente in-

fissa in un muro che univa la villa con la chiesa intitolata alla Beata Vergine Gloriosa e ai Santi Pietro e Paolo Apostoli, vi erano diverse cose notabili: sculture, affreschi "alla Raffaella", motti bizzarri; e un mascherone spaventoso ed enorme, nella cui bocca spalancata era ricavato un focolare. A parlarne, nel seicento, fu Carlo Cesare Malvasia; e, nel settecento, Serafino Calindri. Ma ne parlò, curiosamente, nell'ottocento, anche un dotto avvocato, Carlo Pancaldi, in un suo opuscolo intitolato: *Osservazioni intorno gl'interpretamenti allo enigma Aelia Laelia Crispis*. Così, in modo grammaticalmente guasto, egli accenna al mascherone (amplificandone forse le dimensioni): "Nella Sala d'Udienza della casa in Casaralta, una colossale *Maschera* che da capo a fondo prendeva tutta una parete alta quindici piedi circa. Opera rifatta in blocchi di macigno nel Secolo XVI, con bellissime proporzioni dal celebre Pellegrino Tibaldi, strutta per ignavia sul principio del nostro secolo; se ne conserva disegno, ed il Calindri ne diede descrizione minuta nel suo primo Vol. della *Coreografia Bol.* Riguardante la pianura alla pag. 253.

Questa in un al [sic] materiale nominativo della celebre Iscrizione, cioè *Aelia*, è tradizione che desse questo epiteto alla Casa - *della Marscar-aelia* - e quindi alla Strada che ad essa conduce." Questa etimologia immaginaria, degna di Isidoro da Siviglia, per cui via Mascarella significherebbe "via della maschera di Aelia", è pari a quella per cui il nome Casaralta risulterebbe dalla contrazione in una sola parola di "casa", "ara" e "alta"...

Tale opinione, espressa ancora nell'ottocento da Marcellino Sibaud, si trova già in un'opera di Ulisse Aldrovandi, *Dendrologiae libri duo* (e torniamo nel cinquecento). L'autore sostiene questa tesi: "Affermo che Aelia Laelia Crispis è stata una delle Amadriadi... vale a dire una ninfa collegata a una quercia nell'agro suburbano di Bologna, o in essa racchiusa. La ninfa... accese l'amore di Lucio Agatho Priscius, cittadino bolognese di quel tempo, strappandolo sicuramente al caos, ossia alla confusione detta agatonica, e lo colmò di affanni e tormenti penosi." Quale prova che Aelia Laelia Crispis fosse una ninfa delle querce, il cinquecentista addusse che ai tempi della Bologna romana la Porta Mascarella era chiamata "Iunonia". Sicché ne dedusse che "Giunone doveva essere stata il *genius loci*", secondo le parole di Carl Gustav Jung, che ha scritto un saggio fondamentale sul soggetto (ed eccoci nel novecento, un secolo che non sembra ancora scorso...). E, a proposito delle parole usate dall'Aldrovandi per parlare di Aelia Laelia Crispis quale ninfa arborea, Jung osserva poi: "È difficile trovare una descrizione più calzante di quell'archetipo femminile che caratterizza l'inconscio dell'uomo, ossia dell'immagine dell'Anima, della figura dell'immortale incertissima amasia (amata) qui descritta..." □

la villa di Casaralta in un disegno del 1736 (Archivio del Seminario) - immagine tratta da "Aelia Laelia Crispis-La pietra di Bologna", Nuova Alfa Editoriale

Aria sotto controllo

di STEFANO GRUPPUSO

Un nuovo sistema di monitoraggio dell'aria messo a punto dal Cnr di Bologna

Tra non molto il sistema di controllo della qualità dell'aria delle nostre città potrebbe essere rivoluzionato. Le stazioni di rilevamento che vediamo collocate in alcuni punti strategici delle nostre strade sono destinate a scomparire per far posto a nuove apparecchiature di minor ingombro e minor costo, paragonabili più ad una normale valigia che all'insieme di tre o quattro cabine telefoniche come le attuali. Ciò comporterà la possibilità di moltiplicare i punti di rilevamento e permetterà di avere una precisa mappatura territoriale degli inquinanti che assediano ogni giorno la nostra salute. «Non corriamo troppo - spiegano i ricercatori dell'Istituto per la Microelettronica e i Microsistemi (IMM) del Cnr di Bologna, Gian Carlo Cardinali, Leonello Dori e Sergio Nicoletti da tempo impegnati su questo progetto sviluppato assieme a partner tedeschi e francesi e cofinanziato dall'Unione Europea. Noi - dicono - abbiamo dimostrato la validità e l'interesse industriale delle nostre ricerche e siamo arrivati ad un passo dalla ingegnerizzazione. Attendiamo che qualche impresa si faccia avanti per avviare la produzione. La presenza nelle nostre città delle nuove apparecchiature di rilevamento è vicina, ma non dietro l'angolo». Ma in cosa consiste la novità? Oggi, la misura della concentrazione in atmosfera di sostanze inquinanti come il benzene, l'ossido di carbonio, gli ossidi di zolfo, quelli di azoto e le polveri sottili, viene fatta, in pratica, collocando un vero e proprio laboratorio chimico sulla strada. È questa la ragione delle rilevanti dimensioni delle attuali stazioni di rilevamento. L'obiettivo raggiunto dai ricercatori del Cnr è stato quello di superare d'un colpo questa situazione risolvendo il problema delle dimensioni, quello della precisione dei rilievi, abbattendo anche i costi sia di costruzione che di manutenzione e funzionamento. Come? Attraverso l'introduzione di un mix di tecnologie, dalla miniaturizzazione dei componenti all'impiego di microsistemi e di nanotecnologie. «Le innovazioni contenute nel prototipo - affermano i ricercatori - ne fanno uno strumento tecnologicamente avanzato, affidabi-

le e a basso costo, adatto per una diffusione capillare sul territorio. Il sistema che abbiamo messo a punto, oltre ad essere di ridotte dimensioni, ma la miniaturizzazione potrebbe essere ancora più spinta, è automatico, interfacciabile a personal computer, con capacità di trasmettere dati via GSM. Il cuore innovativo è rappresentato dal sensore di gas di nuova generazione sul quale abbiamo trasferito tutta l'esperienza maturata nella fabbricazione dei circuiti integrati e delle tecniche di deposizione dei film sottili. Il nostro rivelatore è costituito, in sostanza, da un sensore su silicio microlavorato dotato di quattro elementi sensibili nanostrutturati in grado di rivelare bassissime concentrazioni, a livello di alcune parti per miliardo, di sostanze particolarmente importanti come, ad esempio, il benzene. I confronti delle misure che abbiamo fatto con i dati forniti dai sistemi tradizionali ci hanno confermato l'elevata precisione del nostro nuovo sistema di controllo della qualità dell'aria». La nuova apparecchiatura si presta bene, adeguando i sensori al gas che si intende rilevare, anche per il monitoraggio dell'aria di interni o di aria esterna prelevata da impianti di condizionamento, facendo così funzionare, in quest'ultimo caso, sistemi di abbattimento di inquinanti solo nell'eventualità in cui essi siano effettivamente rilevati. Un modo per risparmiare energia e denaro salvaguardando la salute. □



GLI INQUINANTI PIÙ DIFFUSI PRODOTTI DAL TRAFFICO

Sostanze volatili: rappresentano la parte di combustibile non bruciato emesso in atmosfera.

Benzene: viene usato come antidetonante nelle benzine senza piombo.

Ossidi di azoto: derivano dalla combustione.

Ossidi di zolfo: derivano dalla combustione di combustibili contenenti zolfo. Idrocarburi policiclici aromatici: sono prodotti da una cattiva combustione dei motori.

Ossido di carbonio: è un gas senza odore dovuto alla combustione.

Ozono: si forma per reazioni fotochimiche generate dalla radiazione solare con gli ossidi di azoto e le sostanze volatili.

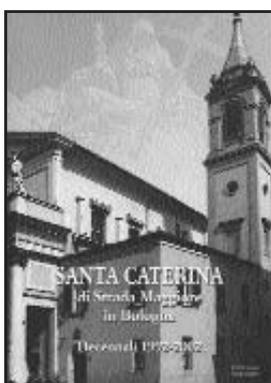
PM10: sono particelle sospese, solide e liquide, di diametro inferiore ai 10 micrometri.

NERO SU BIANCO



Partiamo per il nostro consueto excursus tra i libri del nostro territorio con **Emilia Romagna. Viaggio nella natura e nell'arte** (edizioni White Star) di Silvia Battistini. «La regione, che si incunea tra la pianura lombardo-veneta e il crinale appenninico, giungendo fino al mare, deve il suo nome alla lunga strada voluta dai romani, la via Emilia, che separa come una gigantesca cerniera la montagna e la dolce collina dalla pianura»: comincia così questo volume sull'Emilia-Romagna. Un'opera di grande formato grazie al quale assume ancor più rilievo l'ampio apparato di immagini che non funge da semplice corredo al testo ma pare, piuttosto, sostenere una vera e propria coreografia fotografica ove le parole rappresentano una sorta di 'filo d'Arianna' che guidano il lettore. Ne emerge un ritratto della nostra regione in cui i paesaggi verdi si alternano a quelli artistici ed architettonici ed in cui gli scorci suggestivi delle città di pianura (da Bologna a Piacenza o Rimini) ritmano con immagini aeree che mettono in risalto i reticolati urbani e la convivenza dell'uomo e della natura. Da Bologna a Medicina con il volume di Attilio Trombetti e Maurizio Garuti **Il salice piangente. Da Medicina ai luoghi della Bonifica Renana**, realizzato dal Comune di Medicina e dal Consorzio della Bonifica Renana. In queste agili pagine, un viaggio di Attilio Trombetti si trasforma in un'occasione, per ogni lettore, di conoscere le terre e le acque della Bonifica Renana. Il resoconto di questo che l'autore stesso definisce «pellegrinaggio», redatto coi toni tipici del diario di viaggio, si avvicina ad un viaggio nell'io molto particolare: in quell'io dell'uomo in simbiosi col territorio la cui voce è tanto spesso zittita dal rumore della presenza umana. «Ora più che mai sento il bisogno di raccontare le cose che ho visto, le emozioni che ho provato» dice l'autore «Nell'epoca di Internet e del Viaggio Globale, tutto è simultaneo, tutto è 'in tempo reale'. Tutti comunicano, tutti parlano, non si sa a chi. Ma la comunicazione fra le generazioni, anche all'interno della famiglia, si è come prosciugata. Se avete voglia di starmi ad ascoltare, io ho qualcosa da dire...». Testimoni di tutto ciò le immagini che corredano il volumetto e che permettono al lettore di

recuperare la condizione viva del viaggiatore immerso nelle suggestioni del paesaggio. Storia ed ambiente sono gli interpreti del volume delle edizioni Digi Graf, **Santa Caterina di strada Maggiore in Bologna. Decennali 1992-2002** che contiene anche la riedizione anastatica di un'opera oramai storica ed importantissima per la ricchezza delle informazioni su questa parrocchia: La chiesa parrocchiale di Santa Caterina V.M. di Strada Maggiore in Bologna di don Giuseppe Fornasini, sacerdote e ricercatore di cronologie antiche e moderne. Protagonista indiscussa di queste pagine, dunque, è la chiesa situata in Strada Maggiore, fondata da suor Barbara dell'Ordine Vallombrosano. Figlia del bolognese Giovan-



ni Orsi, e quindi appartenente ad un delle più antiche famiglie bolognesi imparentate coi Garisendi, suor Barbara era entrata nel convento Vallombrosano di S. Umiltà di Faenza, ma, divenuta famosa per la sua "singolare virtù ed esemplarità", nel 1522, venne richiamata a Bologna per riformare alcuni monasteri. Il suo soggiorno divenne permanente con la costituzione del nuovo ordine da lei voluto e dedicato a S. Caterina d'Alessandria del quale divenne badessa perpetua. Quattro anni dopo, alla nuova confraternita venne assegnata la chiesa di S. Maria del Torleone in Strada Maggiore fondata quasi quattro secoli prima, alla quale le suore unirono ben presto un nuovo monastero edificato niente meno dal Terribilia; nel 1605 fu cominciata la costruzione della chiesa di Santa Caterina. Comincia così la storia di un'istituzione che vanta oramai quasi nove secoli di vita e della quale il volume cita gli episodi più salienti, descrive le bellezze architettoniche e ricorda quanti, tra i più illustri cittadini bolognesi, ne hanno calpestato nei secoli il sagrato.

LE SAPONETTE MAGICHE

È stato recentemente presentato nella sala dello Zodiaco di palazzo Malvezzi il libro **Le saponette magiche** (Campanotto Editore). Era presente anche l'autrice Costanza Savini. L'hanno presentata perché, come dice Antonio Faeti, Costanza Savini "...scrive tenendo in mano un talismano che ha le stesse caratteristiche di quelli usati dai grandi favolisti". Perché, come scrive Ferdinando Albertazzi, nel suo libro "...il meraviglioso permea la quo-

la provincia in guida

Si concentra su Bologna e dintorni, invece, la guida **Bologna e la sua provincia, tesori ed emozioni** (ed. Pendragon in collaborazione con i Servizi di comunicazione della Provincia di Bologna) a cura di Carlo Marulli da un'idea di Renzo Renzi. Di tutt'altro formato, tascabile, e senza indulgere nelle suggestioni delle grandi fotografie, questa guida è chiaramente pensata per accompagnare e guidare i passi del viaggiatore anche con notizie di utilità pratica attraverso vari itinerari che suddividono il territorio secondo l'orientamento: da nord a sud, da est ad ovest, è possibile percorrere tanto la pianura quanto la montagna, scoprendone la storia, l'arte, i profumi.

tidianità con un sorriso leggero". Perché come narra Enzo Rossi-Roiss "... il diletto e l'utilità coesistono ne Le saponette magiche, riflessi di sogni piuttosto che di vita reale". In "Le saponette magiche" troviamo diciassette racconti, in bilico tra la letteratura per l'infanzia e la letteratura per adulti. Tutti scritti in buon italiano, coniugando i verbi accompagnati agli ausiliari "essere" e "avere", anziché ad "andare" e "venire".

Ciò riguarda il suo linguaggio scritto. La struttura di ogni "intreccio", invece, è l'invenzione (creazione) dei personaggi: sono del tipo "demoniaco anarchico" descritto e teorizzato da Livio Ruso. Come ha evidenziato un suo censore straniero, Peter Van Der Glossen "Costanza Savini è una sognatrice che, scrivendo, si allontana dalla realtà per non venire a patti con l'esigenza di rinunciare a fantasticare giochi liberi, durante i quali soddisfare istintivamente i suoi desideri più segreti e ambiziosi di cui è possibile cogliere l'essenza soltanto se si esplorano con circospezione le profondità dei sentimenti che le sostanziano". [R. R.]



Costanza Savini

Un matrimonio bolognese

di ANTONIO FARNÈ

Sull'edizione 2003 del Mondiale di motociclismo si staglia l'ombra rossa della Ducati con in sella Loris Capirossi

Era da più di trent'anni che la casa di Borgo Panigale non figurava nell'"entry list" di questa competizione, in particolare in quella della sua classe regina, l'ex 500, oggi chiamata MotoGP. Il team bolognese, nelle ultime decadi, aveva puntato tutto sulla Superbyke, ottenendo successi a ripetizione.

Oggi l'attesa è arrivata finalmente al termine: il 6 aprile, sulla pista giapponese di Suzuka, in occasione del vernissage stagionale, si è avvertito forte e chiaro anche il rombo del motore Ducati. E in sella al modello Desmosedici V4, programmato alla bisogna, c'era Loris Capirossi, uno dei cavalli di razza del Motomondiale, due volte vincitore del titolo iridato nella 125 (1990 e 1991) e una nella 250 (1998).

Le ambizioni sono tangibili e, nello stesso tempo, legittime, come hanno dimostrato i test sostenuti nelle settimane scorse, nei quali il trentenne pilota di Castel San Pietro con la sua Ducati ha più volte messo in fila i concorrenti più temibili come Honda, Yamaha, Suzuki, Kawasaki e Aprilia. Insomma, Valentino Rossi e Max Biaggi sono avvertiti: quest'anno la lotta per il titolo potrebbe allargarsi. «Con questa moto - dichiara senza perifrasi Loris Capirossi - è stato amore a prima vista. Ho capito subito che questo è un team vincente, un team che dal punto di vista tecnico ha poco da imparare. Sono tutti dei professionisti, con i quali lavorare è un piacere. Mi hanno accolto benissimo, mettendosi subito a mia disposizione. In queste settimane di prove le cose sono andate benissimo. Ottimi risultati, tra cui il giro più veloce in assoluto della pista di Barcellona. Sono segnali importanti, non c'è dubbio, che aumentano la determinazione di tutti noi, ma soprattutto la consapevolezza nei nostri mezzi. Ma attenzione, la musica nelle gare ufficiali sarà diversa.

La concorrenza è spietata, di altissimo livello. Oltre a Rossi e Biaggi, aggiungerei anche Barros tra i pretendenti al titolo iridato. Insomma, ci sarà da impegnarsi al massimo per togliersi delle soddisfazioni, anche se, come hanno detto chiaramente i dirigenti Ducati, la stagione 2003 dovrà essere una

stagione di studio e di consolidamento; per le ambizioni al massimo livello, infatti, è meglio dare appuntamento al 2004».

Loris fa il pompiere, rispettando in pieno le consegne del team. Ma di fronte a un gioiello tecnologico come la Ducati Desmosedici V4, un misto di potenza e di affidabilità, ogni ambizione appartiene al libro delle cose possibili. «Certo, la moto è importantissima - riprende il centauro emiliano - e io ne so qualcosa. L'anno scorso, infatti, fui costretto a subire non poche umiliazioni nel MotoGP a causa di una Honda, quella su cui gareggiavo, che purtroppo era tutt'altro che compe-



titiva. Quest'anno, invece, le cose appaiono completamente diverse. La Desmosedici mi ha subito impressionato. Ha un motore a quattro tempi dotato di grande potenza, è molto veloce e ha un gran potenziale che, lavorando con lo staff Ducati, può crescere ulteriormente.

Mi ha stupito anche la facilità di guida. E' un mezzo leggero, che nonostante la maggior cilindrata, che arriva infatti a 989cc, si lascia guidare con facilità e precisione. Insomma, mi sembra una moto equilibrata e ben realizzata.

Anche per questo ritengo di aver fatto una scelta giustissima e spero quindi di restare con la Ducati ancora tanti anni. Per me, tra l'altro, inizia una vita agonistica completamente nuova, perché finalmente sono diventato un pilota ufficiale a tutti gli effetti. Le prime sensazioni, quindi, sono molto buone, direi emozionanti confermate dal risultato del 6 aprile a Suzuka dove Capirossi è stato il terzo di un podio tutto italiano alle spalle di Valentino Rossi e Max Biaggi. □

Trekking col treno

non solo escursioni

CON IL TRENO, CON L'AUTOBUS, A PIEDI
ALLA SCOPERTA
DELL'APPENNINO BOLOGNESE
23 febbraio - 7 dicembre 2003



Per informazioni:
Provincia di Bologna
U.R.P. - Tel. 051 6598218



BOLOGNA

e la sua

PROVINCIA

tesori ed emozioni

Bologna con la sua storia millenaria, le chiese e i palazzi, il suo territorio, dalle cime dell'Appennino fino alla pianura, e poi ancora Imola e la via Emilia che quelle terre attraversa... finalmente in un unico volume la storia, la cultura, l'arte, la natura e la gastronomia di Bologna e di tutta la sua provincia.

Attraverso una serie di itinerari studiati appositamente, entriamo in questa terra, andiamo alla scoperta delle tradizioni, esploriamo i grandi spazi verdi, dai parchi naturali ai semplici giardini urbani, visitiamo i suoi innumerevoli e ricchissimi musei e collezioni d'arte, da quelli più famosi a quelli più curiosi e particolari.

Il volume, nato dal desiderio dell'Amministrazione provinciale di raccontare insieme Bologna e il suo territorio, è tutto questo ma non solo: al lettore curioso e appassionato lasciamo la possibilità di addentrarsi in una terra sempre ricca di scoperte e di conoscerla in tutte le sue sfumature.

Buon viaggio...



Provincia di Bologna
Assessorato al Turismo

 Pendragon