

## **Un nuovo modello di sviluppo locale?**

*Position Paper* per lo sviluppo del progetto “quale modello di sviluppo nella provincia di Forlì-Cesena”

A cura di Antares

Maggio 2010



## 1. Forlì-Cesena dopo la crisi globale

Dalle analisi effettuate negli ultimi anni sul contesto socio-economico della Provincia di Forlì-Cesena emerge una fotografia con punti di forza e punti di debolezza (si veda appendice I).

La provincia è cresciuta demograficamente negli ultimi dieci anni soprattutto grazie ad un saldo migratorio sia interno al paese, sia caratterizzato da afflusso di popolazione straniera<sup>1</sup> sebbene in calo negli ultimi anni. La concentrazione di quest'ultima sulla popolazione totale è oggi del 9% ma ci sono alcune città in cui l'incidenza è superiore all'11%<sup>2</sup>.

Il tessuto produttivo locale è contraddistinto da filiere con aziende leader a livello mondiale (si veda appendice).

Nel contesto della crisi globale, il territorio di Forlì-Cesena partiva da posizioni di solidità economica. Con un valore di circa 30.000 euro procapite la provincia di Forlì-Cesena è infatti al 20 posto (nel 2007) nella graduatoria nazionale sul PIL provinciale (Fonte Istituto Tagliacarne). In quelle 20 posizioni si ritrovano ben altre 5 provincie dell'Emilia Romagna, per dare un'idea della ricchezza regionale. Ricchezza che tuttavia colloca la Provincia di Forlì-Cesena in posizioni di eccellenza nazionale se si considera il valore del patrimonio delle famiglie: Forlì è la terza provincia in Italia per valore del patrimonio (attività reali e finanziarie) dietro solo a Aosta e Milano, con un valore medio di 500.000 euro a famiglia<sup>3</sup>.

La situazione economica attuale (maggio 2010) è però contraddistinta da molte criticità, come dimostra l'incremento delle ore autorizzate di cassa integrazione che è raddoppiato nei primi quattro mesi dell'anno rispetto ai primi quattro mesi del 2009 (dati INPS). La crisi globale molto probabilmente sta acuendo le dinamiche di selezione sul tessuto produttivo. L'aumento vertiginoso del ricorso agli ammortizzatori sociali, a partire dallo scoppio della crisi nell'autunno del 2008, sta a dimostrare che le imprese ed i lavoratori delle imprese soffrono pesantemente all'interno di questa nuova fase e che quindi sarà maggiormente necessaria una dose di quel "capitale di adattamento" (cambiamento,

---

<sup>1</sup> Nel territorio di Forlì-Cesena, l'anno 2008 si chiude con 388.019 residenti. Rispetto al 2007 precedente la popolazione aumenta dell'1,3% (che in termini assoluti corrisponde a 4.973 persone in più) e nel corso degli ultimi 5 anni (2004-2008) cresce del 4,5%. I saggi di variazione sono in linea con quelli espressi nel confronto 2006-2007 (+1,3%) e 2003-2007 (+4,5%) mettendo in luce una sostanziale regolarità del fenomeno. Nonostante il bilancio migratorio contenuto, Forlì-Cesena ha avuto fino al 2006 la quota più alta di iscritti provenienti dall'estero (27,4% nel 2004, 23,7% nel 2005 e 22,2% nel 2006). Questa situazione cambia leggermente nel 2007 - a seguito di un cospicuo aumento fatto registrare dalla provincia di Ravenna che si attesta ad una percentuale pari al 35,3% (contro il 33,5% di Forlì-Cesena) e mostra un segno in controtendenza nel 2008, quando nella nostra provincia, pur aumentando il numero complessivo di iscritti rispetto al 2007 (+5,21%), si riduce il numero di quelli provenienti dall'estero (-2,16%).

<sup>2</sup> Città del Rubicone e il caso eclatante di Galeata dove l'incidenza è addirittura del 20%.

<sup>3</sup> G. Capuano, Struttura dei modelli di sviluppo locale, cicli congiunturali impatto delle inversioni di tendenza del ciclo economico, Rivista di Economia e Statistica del territorio, n.2, 2009.



dinamismo e specializzazione), sia in chiave di singola impresa che di sistema di impresa che di fatto è già all'opera da un decennio nel nostro paese e nella nostra regione (Ciapetti et al. 2009).

Fa sicuramente parte del capitale di adattamento quell'insieme di fattori che sono riconducibili al tema del "benessere" di individui e famiglie che vivono sul territorio.

Le cronache nazionali hanno dato spazio, nel 2009, alla posizione privilegiata (prima in Italia) che ha la Provincia di Forlì-Cesena in una ipotetica classifica del "Benessere Interno Lordo" (BIL)<sup>4</sup>.

Quello della qualità della vita di questo territorio è sicuramente un punto di forza, unitamente a quello della tenuta della ricchezza delle famiglie<sup>5</sup>.

Al di fuori di questa situazione di tenuta, la crisi però ha colpito pesantemente il tessuto produttivo locale<sup>6</sup>. Un indicatore della crisi è dato dalla drastica diminuzione degli investimenti<sup>7</sup>. In generale esistono stime (Prometeia) che attestano la ripresa del territorio nei prossimi due anni (in intermini di crescita del valore aggiunto) in posizioni di lieve ritardo rispetto alle province emiliane della regione.

## 2. Quale identità per Forlì-Cesena?

Questa domanda era il titolo di un lavoro di ricerca che Antares condusse nel 1999 su incarico della Provincia ai fini dell'individuazione di una agenda strategica del territorio.

---

<sup>4</sup> Si fa riferimento all'idea ormai in circolazione da diverso tempo di un possibile indicatore del benessere che possa sostituire il classico "Prodotto Interno Lordo". La riflessione è stata riaccesa dalle conclusioni della Commissione Stiglitz che ha operato su mandato del Presidente francese Sarkozy. L'esercizio sulla possibile applicazione del BIL in Italia è stato svolto dal Sole 24Ore. Per i risultati sui rimanda al sito <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnline4/Economia%20e%20Lavoro/2009/09/pil-benessere-province.shtml>

<sup>5</sup> Il risparmio delle famiglie in termini di depositi è aumentato in media nelle tre province romagnole del 10% da settembre 2008 a settembre 2009, e dell'8% in Emilia. Il dato romagnolo nasconde un consolidamento sostanziale del risparmio a Rimini e Ravenna (per Rimini il grande balzo in avanti del risparmio delle famiglie peraltro spiega anche la scalata di posizione nella classifica annuale sul tenore di vita del Sole 24ore).

<sup>6</sup> La situazione a Forlì-Cesena è stata particolarmente pesante, almeno secondo dati della Camera di Commercio. Nel periodo gennaio-luglio 2009, i fallimenti in provincia di Forlì-Cesena sono stati 37, a fronte dei 35 dell'analogo periodo del 2008 (+5,7%). Fra 2007 e 2008 i fallimenti in provincia sono aumentati del 17% (da 53 a 62), mentre in regione sono diminuiti del 27,6%. Fra 2003 e 2008 in provincia sono cresciuti del 59% (da 39 a 62), mentre in regione sono diminuiti del 44,7%. L'importo dei protesti levati in provincia di Forlì-Cesena nel periodo gennaio-luglio 2009 è aumentato del 27,4% rispetto allo stesso periodo del 2008. Fra 2007 e 2008 l'aumento dell'importo in provincia è stato del 23,3%, notevolmente maggiore di quello regionale (+5,6%) e nazionale (+4,9%). Nel periodo 2003-2008 invece si è avuta una diminuzione sia in provincia (-22,8%) che in regione (-16,1%, mentre in Italia si è avuto un incremento del 4,9%).

<sup>7</sup> Un'approssimazione di questo dato deriva dalla situazione dei prestiti bancari. Nell'arco di un anno (da settembre 2008 a settembre 2009) in Emilia Romagna i prestiti alle imprese si sono ridotti del 2,1%. Nella media delle province romagnole la situazione è stata positiva con un lieve aumento dell'1,3%, grazie soprattutto alla crescita nella provincia di Forlì-Cesena (che è imputabile soprattutto ad una crescita avvenuta fino a febbraio 2009). In contrazione risulta anche la dinamica di impresa: secondo dati Unioncamere nei primi 9 mesi del 2009 il saldo tra imprese iscritte al registro imprese e cessate consegna un indice di sviluppo negativo per l'Emilia Romagna (-0,35), ma con cali più consistenti soprattutto tra le imprese non di capitali; da dati Movimprese risulta dello stesso segno ed intensità la situazione in Romagna, dove però il dato medio nasconde contrazioni a Forlì-Cesena e Ravenna ed una tenuta a Rimini.



A più di dieci anni di distanza da una prima ricostruzione delle percezioni strategiche, pochi sembrano essere gli elementi di novità ed invece molti gli elementi di criticità ancora irrisolti.

Tra questi ultimi la “dicotomia” tra le due città principali del territorio (Forlì e Cesena), la ridondanza di due enti fieristici, la mancanza di un coordinamento logistico maggiore tra le due città e a livello di area vasta romagnola.

Tra gli elementi di novità spicca un giudizio positivo sull’esperienza del decentramento universitario dell’Università di Bologna per la sua riconosciuta funzione di innovazione a livello territoriale (si vedano interviste agli attori locali in appendice).

Ci sono anche novità critiche: l’aeroporto di Forlì e la sua attuale situazione finanziaria è considerata con in linea generale in modo ambivalente: è un bene collettivo del territorio e pertanto sembrerebbe giustificare un investimento pubblico; presenta però molte debolezze sul lato dell’identità e della forza in confronto con gli altri scali regionali. Soprattutto grava pesantemente sui bilanci pubblici (in particolare quello del Comune di Forlì) a causa di perdite ripetute negli ultimi anni (nell’ordine di circa 6 milioni negli ultimi due).

La Provincia di Forlì Cesena ha avviato diverse esperienze di governance nell’arco degli ultimi dieci anni (Conferenza per le strategie ed il governo del territorio nel 2001 e Patto per lo Sviluppo nel 2006). Nel 2008 il lancio di un Piano Strategico è avvenuto soprattutto per rispondere in chiave strategica al nuovo Piano Territoriale Regionale dell’Emilia Romagna. La riflessione del Piano Strategico prendeva spunto da due caratteristiche utili alla costruzione di una visione di insieme: la visione del territorio come stock di risorse economiche, sociali, umane, politiche e la visione del territorio in termini di flussi di conoscenza, di tecnologia, di progettualità e di collegamento che lo attraversano. Il Piano Strategico della Provincia di Forlì-Cesena si inseriva nella definizione del nuovo Piano Territoriale Strategico della Regione Emilia Romagna ed intendeva offrire un contributo “dal basso” verso il raggiungimento degli obiettivi del Piano regionale per una cornice di coerenza in relazione agli strumenti di programmazione. Il Piano territoriale regionale attende di fatto oggi dopo la sua approvazione ufficiale, a febbraio 2010, una sua traduzione operativa.

La presente fase rappresenta dunque un momento cruciale per le scelte rispetto al futuro del modello di sviluppo del territorio. L’idea di un progetto di confronto con gli attori scaturisce da una riflessione sull’attuale fase di sviluppo del territorio di Forlì-Cesena, partendo da una esigenza di fondo di conferire **un’accelerazione convinta** del sistema locale verso nuovi orizzonti di sviluppo, auspicando anche un’uscita dalla crisi economica che sta avendo ancora un impatto pesante sul tessuto economico locale e sul lavoro.



Dopo una lunga stagione di tentativi di creare una convergenza su una agenda di governo del territorio, rimangono oggi alcuni *nodi* da sciogliere che più che opportunità stanno diventando criticità per lo sviluppo locale e che difficilmente, implicando una sfida per tutto il sistema economico e sociale, potranno trovare soluzione se non in sede sovracomunale. Tra questi occorre citare l'aeroporto, le fiere, il futuro dei settori tradizionali, il rapporto tra credito ed imprese, la logistica, il futuro dell'insediamento universitario.

La sfida che si impone a Forlì-Cesena (e per certi versi all'intera Romagna) è quella di definire una propria identità relativamente a due livelli: quello provinciale e quello regionale. Nel primo caso, si tratta dei confini delle tre provincie e delle sinergie attivabili in termini di "area vasta romagnola"; nel secondo caso, l'area appartiene al "Sistema urbano romagnolo" (sulla base dell'analisi demografica insediativa contenuta nel Piano Territoriale Regionale), incentrato sui comuni di Ravenna, Faenza, Forlì, Cesena, Rimini con preponderanza dei comuni centrali sull'hinterland, sviluppo della fascia costiera, schiera di luoghi di media taglia urbana dotata di una gamma di servizi di medio rango, sistema a media polarizzazione urbana.

La sfida al contempo amministrativa e socio-economica che si gioca nei prossimi anni è relativa ai confini di sviluppo e ciò significa per i territori e le aree urbane definire a loro volta un proprio ruolo identitario in termini di funzionalità (collegamenti e reti) e di strategia (obiettivi condivisi). Per identità funzionale si intende il posizionamento del territorio in termini di collegamenti e reti rispetto al livello regionale, nazionale ed europeo. Per identità strategica, la presenza di progetti di sviluppo condivisi che facciano leva su specifiche risorse endogene (latenti o conosciute) attraverso anche azioni collettive promosse dagli attori territoriali<sup>8</sup>.

### 3. Le identità critiche

Vogliamo definire così i quattro ambiti individuati per questo progetto che di fatto rappresentano *assets* importanti del *capitale territoriale*<sup>9</sup>, ma su cui gravano attualmente criticità sia di ordine finanziario, sia di posizionamento competitivo su scala regionale e nazionale. ***Nell'appendice III sono riportate le descrizioni di dettaglio di ciascun ambito.*** Riassumiamo qui di seguito con una tabella le sfide che il presente progetto intende affrontare per ciascun tema. ***Ciascun tema rappresenterà l'oggetto di un gruppo di lavoro del presente percorso.***

---

<sup>8</sup> Il riferimento a identità funzionale e strategica è contenuto in Houtum, H. van, and A. Lagendijk,, "Contextualising regional identity and imagination in the construction of new policy configurations for polycentric urban regions, the cases of the Ruhr area and the Basque Country", *Urban Studies*, vol. 38, No 4., 2001, pp. 743-764.

<sup>9</sup> Il concetto di capitale territoriale è stato introdotto dall'OCSE nel 2001.

	<b>Elementi chiave del sistema</b>	<b>Evoluzioni recenti</b>	<b>Sfide e criticità</b>	<b>Opportunità</b>
<b>Polo tecnologico-formativo aeronautico e aeroporto</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Presenza di uno scalo aeroportuale (800.000 passeggeri attesi nel 2010) su 29 tratte europee), partecipato al 48% dal Comune di Forlì, in pesante perdita finanziaria negli ultimi anni (- 6 milioni nel 2009)</li> <li>- Presenza di un Polo di eccellenza formativo nazionale per la formazione aeronautica;</li> <li>- Presenza del tecnopolo regionale sulla ricerca (Avionica e ICT)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- dichiarazione del Comune di Forlì che il 2010 segna l'ultimo anno in cui sarà ammesso un rosso nel bilancio dell'Aeroporto;</li> <li>- decisione del Comune di Cesena di non partecipare alla ricapitalizzazione dell'aeroporto (attualmente detiene il 2%);</li> <li>- previsione di un investimento complessivo per 57 milioni nei prossimi anni per trasformare il Polo in polo formativo di eccellenza europeo;</li> <li>- business plan per ipotesi privatizzazione aeroporto e progetto di "Cargo City" (si veda appendice III)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sul versante Polo non è chiara la connessione con il tessuto produttivo locale (e se tale connessione sia realizzabile o meno);</li> <li>- Sul versante aeroporto la futura privatizzazione deve passare da una valorizzazione degli <i>assets</i> esistenti e non è scontato che si trovino acquirenti interessati; sembra inoltre mancare ancora un progetto di medio – lungo termine circa la sinergia che l'aeroporto può avere con una politica di posizionamento strategico del territorio in relazione all'individuazione di un proprio bacino di utenza</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Sul versante Polo enorme patrimonio di conoscenza e concentrazione su scala europea di competenze (con relativa visibilità internazionale); da non sottovalutare anche la valorizzazione dell'area in virtù del progetto di investimento;</li> <li>- Sul versante aeroporto opportunità di specializzazione "cargo" e di una politica integrata di Marketing territoriale.</li> </ul>

	<b>Elementi chiave del sistema</b>	<b>Evoluzioni recenti</b>	<b>Sfide e criticità</b>	<b>Opportunità</b>
<b>Sistema turistico integrato</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- un potenziale eccellente (mare-entroterra);</li> <li>- una buona dotazione alberghiera che extra-alberghiera;</li> <li>- buona dotazione di “capitale culturale” (musei, opere d’arte, luoghi di interesse internazionale, ecc.)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Risulta positiva anche l’esperienza dei PIT (Progetti Integrati Turistici) con i quali sono stati sostenuti interventi pubblici di valorizzazione delle risorse territoriali e interventi privati, in campo turistico, complementari ai primi, volti ad incrementare la fruibilità delle risorse culturali e naturali oggetto di intervento pubblico.;</li> <li>La provincia ha colto questo orientamento e, di fatto, insieme a quella di Ravenna e di Ferrara, sta puntando alla valorizzazione del territorio attraverso il marchio “il cuore verde della Romagna”, valorizzando soprattutto gli itinerari specifici per il cicloturismo;</li> <li>- piano congiunto di marketing territoriale tra Forlì-Cesena e Ravenna.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Se la valorizzazione degli assets del turismo, come viene indicato anche nel Por FESR 2007-2013 Regione Emilia-Romagna, non può prescindere dalla progettazione integrata su base territoriale ed intra-provinciale, è oltremodo necessario che si sviluppi un’adeguata rete dei servizi di supporto sia pubblici che privati soprattutto logistici. L’accessibilità e la fruibilità del territorio soprattutto in un’ottica di apertura europea e in una logica di razionale e funzionale utilizzo del territorio sono leve fondamentali per concretizzare le potenzialità.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Integrazione degli assets culturali, paesaggistici, enogastronomici del territorio in termini di valorizzazione è quella di definire i confini e gli obiettivi di questo potenziale “distretto evoluto culturale-ricreativo-turistico” .</li> </ul>

	<b>Elementi chiave del sistema</b>	<b>Evoluzioni recenti</b>	<b>Sfide e criticità</b>	<b>Opportunità</b>
<b>Polo agroalimentare e fiere</b>	<p>- Rilevanza della filiera agroalimentare in provincia di Forlì-Cesena; Il comparto agroalimentare presenta storicamente degli svantaggi competitivi dati da elevati costi fissi ed imprese sotto-capitalizzate. In realtà la crisi globale ha dimostrato la forte “anti-ciclicità” del settore che ha mantenuto nel territorio di Forlì-Cesena una buona performance del ritorno sugli investimenti, grazie ad una specializzazione ed internazionalizzazione crescente delle filiere locali;</p> <p>- due “specializzazioni” territoriali: Forlì per l’avicolo e Cesena per la parte ortofrutticola e la catena del freddo. Questa specializzazione è stata alla base anche della distinzione “competitiva” delle due fiere (quella di Forlì incentrata sull’evento della Fiera avicola e la Fiera di Cesena incentrata sul MAcFruit).</p>	<p>- E’ stato completato il risanamento della Fiera di Forlì. Il 2009 si è chiuso con un utile di 76.600 euro;</p> <p>- si è creata una base di discussione per un’operazione di fusione dei due enti. Anche se è riconosciuto che la fusione delle due fiere di Forlì e di Cesena non è di per sé sufficiente per rilanciare i due enti fieristici provinciali. Proprio poche settimane fa la Camera di commercio ha iniziato un lavoro di "advisor" per studiare tecnicamente le possibilità di collaborazione.</p>	<p>Lo sviluppo di un polo fieristico con elevata identità su scala regionale ed europea attraverso sinergie strategiche e sulla base del capitale relazionale con imprese ed enti locali non è un’azione semplice (sebbene non impossibile), poiché si arriva adesso ad una decisione che avrebbe dovuto essere presa almeno dieci anni fa e che mette il potenziale polo turistico di Forlì-Cesena in competizione con altre azioni di potenziamento (vedi quella delle Marche). Occorre una sapiente azione di identità e coordinamento.</p>	<p>Necessità di definire una linea di sostenibilità finanziaria per entrambe le fiere provinciali; potenziale sinergia con polo agroalimentare e con specializzazione del polo scientifico di Cesena e futuro tecnopolo.</p>



	<b>Elementi chiave del sistema</b>	<b>Evoluzioni recenti</b>	<b>Sfide e criticità</b>	<b>Opportunità</b>
<b>Polo logistico e della mobilità</b>	<p>- A livello di collegamenti (principali strade statali, superstrade, autostrade, ferrovie, porti e aeroporti) la provincia di Forlì-Cesena e la Romagna stessa – sono attraversati da importanti elementi infrastrutturali connessi ai grandi nodi della rete nazionale e transnazionale come ad esempio: l'Autostrada A-14, Autostrada A-13, la Strada di Grande Comunicazione E-45 E-55, la S.S. 16 Adriatica, la S.S. 9 via Emilia, la S.S. 67 via Firenze/via Ravennana e la rete ferroviaria. Ad essi vanno aggiunti i sistemi portuali ed aeroportuali dell'area.</p>	<p>- definizione di un progetto di Sistema a livello romagnolo;  - inserimento dello scalo merci di Villa Selva nella strategia del nuovo Piano trasporti regionale;  - progetto di area vasta per il trasporto pubblico locale</p>	<p>- Fare sistema è la sfida principale, cercando di superare anche obiettivi problemi di collegamento viario (soprattutto tra Forlì e Ravenna).</p>	<p>- La dotazione infrastrutturale del territorio;  - posizionamento strategico a livello nazionale</p>



#### 4. Quali obiettivi operativi per un progetto “Forli-Cesena 2020”?

La sfida complessiva che il presente progetto si pone non è nuova. Come anticipato, nell’arco dell’ultimo decennio si è spesso fatto ricorso a cornici di *governance* su scala provinciale che però in assenza di una vera *leadership* politica condivisa sono spesso state vissute come azioni prive di capacità incisiva rispetto ad investimenti di lungo periodo<sup>10</sup>.

Il presente progetto non ha l’ambizione di sostituire naturali sedi di decisione politica (consigli, giunte, ecc.), né tantomeno di spiazzare altre forme istituzionali e rappresentative del consenso politico.

L’obiettivo del progetto è coadiuvare il processo decisionale istituzionale e politico attuale ponendo obiettivi di medio-lungo termine e incoraggiando gli attori economici, sociali e politici del territorio verso *scenari innovativi, ambiziosi e creativi*.

La struttura del percorso di lavoro (commissioni tematiche partecipate, dirette da una Presidenza istituzionale affiancata da esperti di livello nazionale) vuole rappresentare una opportunità di assorbimento di conoscenza e condivisione di conoscenza rispetto a scelte strategiche per il posizionamento del territorio nei prossimi anni<sup>11</sup>.

Ovviamente è indispensabile una predisposizione delle istituzioni locali ad operare all’interno di un simile dispositivo per la “costruzione di scenari di sviluppo”.

Ecco perché sarà di vitale importanza un raccordo costante tra i presidenti dei quattro gruppi di lavoro individuati da questo progetto e tra questi e gli esperti esterni.

Come sarà altresì vitale però che il lavoro dei gruppi (o commissioni) sia improntato alla produzione di documenti che individuino scenari di posizionamento, per i prossimi dieci anni, per ciascun ambito individuato dal progetto.

In una fase storica globale di elevata instabilità, dove resta intatta la legge di *cumulazione del successo* (per cui a territori già ben posizionati spetta un rendimento crescente dei propri investimenti in capitale

---

<sup>10</sup> Il concetto di leadership a cui facciamo riferimento è quello insito nella letteratura politologica del cambiamento (Policy change). Ovvero leadership non solo come capacità individuali di “imprenditorialità politica”, bensì “leadership collettive” che gestiscano con successo un progetto collettivo di cambiamento di medio-lungo periodo.

<sup>11</sup> Si dà per acquisito che quando parliamo di posizionamento strategico si fa riferimento all’insieme del capitale territoriale (produttivo, cognitivo, infrastrutturale, culturale, ecc.) di cui il territorio dispone.



produttivo, infrastrutture, ecc.)<sup>12</sup>, occorre anche prestare elevata attenzione a come i quattro temi del futuro modello di sviluppo locale possano dialogare tra loro per accrescere le possibilità di innescare dinamiche di sviluppo locale distintive rispetto ad altri territori.

Occorre sapere innestare dosi di innovazione (nella gestione delle infrastrutture locali, nella definizione di una loro nuova mission, nella scelta di nuovo capitale umano, ecc.) su sentieri di storia e di scelta che non possono essere cancellati improvvisamente. Questo sapiente dosaggio di innovazione e consapevolezza della storia del territorio è la sfida allo stesso tempo intellettuale e pragmatica che attende questo progetto.

Per fare questo l'architettura del progetto prevede la costituzione di 4 gruppi tematici presieduti da rappresentanti autorevoli del territorio<sup>13</sup> e affiancati da esperti di livello nazionale<sup>14</sup>.

La cabina di regia dell'intera operazione è rappresentata dalla Provincia e Camera di Commercio di Forlì-Cesena e dai quattro presidenti di Commissione.

I quattro gruppi comprendono rappresentanti dei comuni della provincia, delle associazioni di rappresentanza e dei sindacati<sup>15</sup>.

Il coordinamento tecnico e l'agenda di lavoro dei gruppi è garantito da una segreteria scientifica.

***Gli obiettivi generali*** attesi dai gruppi sono così riassumibili:

- definizione di uno o più scenari alternativi di medio-lungo periodo (5 – 10 anni), motivati da dati ed analisi, per ciascun tema;
- parere di preferenza su uno degli scenari presentati.

***Gli obiettivi particolari*** attesi per ciascun tema sono così riassumibili:

<b>Polo tecnologico-formativo aeronautico e aeroporto</b>	- Definizione di scenari di posizionamento strategico dello scalo forlivese rispetto agli indirizzi
---	---

<sup>12</sup> Ciò che in letteratura va sotto il nome di rendimenti crescenti.

<sup>13</sup> Il Sindaco di Forlì per il gruppo su Polo aeronautico e aeroporto; il Sindaco di Cesena per il gruppo sul Polo fieristico; il Presidente della Provincia per il gruppo sulla logistica; il Presidente della Camera di Commercio per il gruppo sul sistema turistico integrato.

<sup>14</sup> L'architettura del progetto è contenuto nel documento allegato e approvato in sede di assemblea territoriale il 18 febbraio 2010.

<sup>15</sup> Un elenco dei partecipanti per gruppo elaborato dagli uffici della Provincia è disponibile a parte.



ANTARES

	<p>espressi nel piano industriale in via di definizione, rispetto agli indirizzi espressi in sede parlamentare per un possibile piano aeroportuale nazionale ed al possibile coordinamento degli scali a livello regionale;</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Definizione delle sinergie attivabili tra le componenti materiali ed immateriali del Polo tecnologico-formativo</li></ul>
--	---

<b>Sistema turistico integrato</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- definizione di una “road map” dell’integrazione turistico-culturale tenendo conto delle sinergie già attivate sui scala sovracomunale e sovraprovinciale e delle esperienze di successo degli ultimi anni;</li><li>- sviluppo di una idea identitaria di sistema turistico-culturale evoluto</li></ul>
------------------------------------	--

<b>Polo agroalimentare e fiere</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- definizione di una “road map” per l’integrazione degli attuali due poli fieristici;</li><li>- sviluppo di una ipotesi di identità di posizionamento del futuro polo;</li><li>- definizione di possibili sinergie a livello regionale, nazionale ed internazionale</li></ul>
------------------------------------	---

<b>Polo logistico e della mobilità</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>- definizione delle sinergie logistiche indispensabili per attivare un “sistema” a livello provinciale e di area vasta a servizio della mobilità di persone e merci del territorio;</li><li>- creazione di un documento strategico locale che si inserisca negli scenari del nuovo piano dei trasporti regionale</li></ul>
--	--

*Ciascun gruppo di lavoro dovrà produrre un documento che contenga tutti i punti sopra ricordati* e che sarà presentato nel corso di un’assemblea pubblica territoriale nell’autunno del 2010 a cura dei presidenti dei gruppi e degli esperti esterni.

Nella predisposizione del documento i partecipanti ai gruppi di lavoro avranno un ruolo attivo di proposizione e costruzione degli scenari (non saranno in altre parole semplici testimoni di incontri)<sup>16</sup>.

<sup>16</sup> L’ambizione può essere quella di riprodurre il lavoro di vere e proprie “commissioni territoriali”.



## Appendice I

### *Analisi SWOT del territorio*

L'analisi SWOT ha l'indubbio vantaggio di consentire una riduzione della complessità dell'analisi territoriale in 4 fattori (punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce).

Tale semplicità ha reso lo strumento abusato e spesso inefficace.

L'elaborazione di una analisi SWOT ai fini di programmazione strategica e territoriale deve necessariamente partire da una estensiva analisi dei fenomeni che si intende approfondire<sup>17</sup>.

L'analisi qui sintetizzata è stata condotta su più fonti ed è stata finalizzata, in un primo step, all'elaborazione di alcuni obiettivi tematici che, sulla base anche di analisi qualitative già svolte sul territorio, vengono riconosciuti come obiettivi di valutazione o meglio come "punti di snodo" secondo i quali è possibile attribuire un giudizio positivo o negativo alle tendenze individuate.

Si tratta di elementi qualitativi che hanno orientato il successivo passaggio, ovvero la costruzione dei 4 fattori dell'analisi SWOT.

Nella nostra ricostruzione sono stati adottati i seguenti criteri di interpretazione per la matrice SWOT:

Punti di forza = risorsa	Punti di debolezza = limitazione
Minacce = situazione sfavorevole	Opportunità = situazione favorevole

I punti critici riconosciuti per ciascun tema affrontato sono riassunti nella tabella seguente:

Fattore analizzato	Obiettivi di valutazione
POPOLAZIONE	crescita demografica equilibrata (coesione sociale e territoriale) che vada verso il contenimento dell'invecchiamento della popolazione e un mantenimento su valori stabili della popolazione attiva
IMPRESE E SISTEMI DI IMPRESE	crescita delle imprese quantitative, qualitativa e organizzativa (orientata verso settori a medio - alto contenuto tecnologico e di conoscenza e alle pari opportunità).
CAPITALE UMANO	capacità di formazione continua e adattabilità del capitale umano verso l'innovazione costante del territorio
ENERGIA E AMBIENTE	Miglioramento del fabbisogno (riduzione) e dell'autonomia energetica
CULTURA E TURISMO	arricchimento dell'economia locale sia in senso produttivo che in termini di qualità della vita
WELFARE	Equità di accesso; coinvolgimento degli enti territoriali in chiave di governante; funzionamento in termini di area vasta
INFRASTRUTTURE	Collegamento del territorio con assi strategici nazionali; qualità delle infrastrutture, accessibilità delle infrastrutture a livello di territorio

<sup>17</sup> L'analisi SWOT nasce come strumento di valutazione organizzativa e dunque una sua trasposizione a livello territoriale, sebbene ormai di universale applicazione, deve essere attentamente motivata. La ragione dell'adozione di questo tipo di analisi per la preparazione del Piano Strategico della Provincia di Forlì-Cesena è data dal fatto che si stanno ricercando sia elementi interni al territorio che elementi di posizionamento esterno e che dunque la parte di matrice sulle opportunità e minacce è particolarmente indicata in questa fase di predisposizione del piano. Si veda I. Kappi et al., SWOT-analysis as a basis for regional strategies, Nordregio 2001

## POPOLAZIONE

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>• quota 0-14 anni medio alta;</li> <li>• quota over 64 medio bassa;</li> <li>• indice di dipendenza totale inferiore a quello regionale;</li> <li>• saldo migratorio positivo (buon contributo dell'immigrazione alla crescita demografica);</li> <li>• bassa pressione ambientale nelle aree montane e collinari;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• saldo naturale negativo;</li> <li>• forte concentrazione della popolazione nelle aree comunali di pianura;</li> <li>• concentrazione della popolazione anziana nelle aree montane (forte carico sociale aree montane);</li> <li>• utilizzo delle aree montane da parte della popolazione straniera come piattaforma di transizione;</li> </ul>
Minacce	Opportunità
<ul style="list-style-type: none"> <li>• il flusso migratorio può rappresentare un indebolimento della coesione sociale specialmente nelle aree montane;</li> <li>• potenziale aumento del peso della componente anziana;</li> <li>• potenziale diminuzione nel medio-lungo periodo del peso della popolazione potenzialmente attiva;</li> <li>• ulteriore concentrazione della popolazione nelle aree urbane e progressivo spopolamento delle aree montane</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• il flusso migratorio rappresenta un'opportunità in termini di rinnovamento demografico e di bacino forza lavoro;</li> <li>• le aree montane potrebbero rappresentare una buona base di rilancio per la diversificazione territoriale;</li> <li>• buone prospettive di crescita della popolazione giovane</li> </ul>

## IMPRESE E SISTEMI DI IMPRESE

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>• buona propensione degli individui ad intraprendere un'attività autonoma (alto indice di imprenditorialità);</li> <li>• forte incidenza artigiana soprattutto nelle aree collinari e montane (l'artigianato è una realtà forte e rappresenta uno degli strumenti più importanti di diffusione di tradizione, abilità e competenze);</li> <li>• buona presenza di imprenditoria femminile;</li> <li>• si stanno affermando specializzazioni a medio-alto contenuto tecnologico e di innovazione (settore nautico);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• distribuzione delle imprese concentrata in poche aree del territorio;</li> <li>• la polarizzazione fra montagna e pianura non è solo quantitativa (numerosità imprese) ma anche qualitativa (tipo di attività, tipologia giuridica, ecc.);</li> <li>• ridotta imprenditoria extracomunitaria;</li> <li>• il livello di presenza di imprese con forma societaria più complessa segna un ritardo strutturale (ridotta complessità giuridica);</li> <li>• tessuto concentrato sulla manifattura tradizionale e</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• maggior longevità delle imprese high-tech;</li> <li>• buon livello di cooperazione;</li> </ul>	<p>ridotto sviluppo dei settori high-tech;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• prevalenza di servizi a basso contenuto di conoscenza;</li> <li>• ridotta dimensione d'impresa;</li> <li>• processi innovativi non formalizzati;</li> <li>• forte terziarizzazione dell'imprenditoria femminile in servizi a basso contenuto di conoscenza;</li> <li>• basso livello di internazionalizzazione (scarsa attrattività in termini di investimenti esteri e basso livello di investimenti diretti all'estero);</li> </ul>
Minacce	Opportunità
<ul style="list-style-type: none"> <li>• crescita imprenditoriale rallentata;</li> <li>• ulteriore concentrazione delle imprese nelle aree pianeggianti e impoverimento imprenditoriale delle aree collinari e montane;</li> <li>• eccessiva concentrazione nelle attività labour intensive e conseguente vulnerabilità rispetto alla concorrenza internazionale;</li> <li>• la predominanza di imprese di piccole dimensioni pregiudica la partecipazione del territorio a processi di trasferimento tecnologico;</li> <li>• sviluppo imprenditoria immigrata in settori a basso valore aggiunto;</li> <li>• processo di impoverimento del tessuto produttivo artigiano (sproporzionato aumento del settore delle costruzioni)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• il flusso migratorio può rappresentare un'opportunità in termini di ricadute economiche sul territorio di riferimento (nuove attività, contributo alla continuità di imprese già esistenti, ecc.);</li> <li>• contaminazione fra attività tradizionali, legate al made in Italy con elementi ad elevato contenuto innovativo e di conoscenza (come ad esempio il design, i nuovi materiali, ecc.);</li> <li>• nuove potenzialità: consolidamento della meccanica integrata; biotecnologie; polo aeronautico; tecnologie per l'informazione e la comunicazione.</li> <li>• tendenza ad una maggior strutturazione delle attività insediate nelle aree urbane</li> </ul>

## CAPITALE UMANO

<i>Punti di forza</i>	<i>Punti di debolezza</i>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• La più alta quota di diplomati di provenienza tecnica e professionale;</li> <li>• Tra le più alte quote di iscrizioni alla scuola secondaria superiore;</li> <li>• Quota di iscrizioni universitarie (per i residenti) superiore alla media regionale (capacità di attrazione del sistema universitario);</li> <li>• Aumenta maggiormente la richiesta di personale con laurea nelle imprese con meno di 10 addetti;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inferiore alla media regionale come quota di laureti (rispetto alla popolazione con età 24-30)</li> <li>• Diminuiscono le assunzioni stagionali (ad eccezione del settore turistico);</li> <li>• Propensione degli studenti universitari residenti ad uscire fuori regione per gli studi minore rispetto alla media regionale;</li> <li>• Previsioni di crescita dell'occupazione per la prima volta dopo anni inferiori alla media regionale e nazionale;</li> </ul>



<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sono soprattutto i settori di specializzazione territoriale che assorbono la maggior quota di forza lavoro anche con titolo universitario;</li> <li>• La preparazione universitaria è maggiormente richiesta in ambito economico e dell'ingegneria industriale, elettronica e dell'informazione - aree in cui sono presenti maggiormente i laureati provinciali;</li> <li>• Il tasso di occupazione maschile è più alto di quello regionale;</li> <li>• La quota di occupati assorbita dai servizi supera la media regionale e nazionale;</li> <li>• Maggiore propensione all'occupazione indipendente;</li> <li>• Quasi il 70% del valore aggiunto provinciale proviene dai servizi</li> <li>• L'aumento della produttività in provincia è stato maggiore rispetto al dato regionale e nazionale;</li> <li>• Aumenta la produttività agricola;</li> <li>• Maggiore riduzione degli infortuni rispetto alla media regionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La prevalenza di tipologie contrattuali a termine per le nuove assunzioni è più accentuata della media regionale;</li> <li>• Prevalenza della componente femminile nei contratti a tempo determinato;</li> <li>• Perdurante minore assorbimento di personale con titolo universitario rispetto alle medie regionale e nazionale;</li> <li>• Maggiore assorbimento di personale con scuola dell'obbligo dal 2006;</li> <li>• Si ridimensiona la richiesta di personale con titolo secondario o professionale a favore di personale con livello di istruzione medio bassa;</li> <li>• Tasso di disoccupazione superiore a quello regionale;</li> <li>• Tasso di disoccupazione femminile superiore a quello regionale;</li> <li>• Diminuiscono drasticamente gli occupati in agricoltura;</li> <li>• Diminuisce la produttività dei servizi;</li> <li>• Aumentano notevolmente delle ore autorizzate CIGS</li> </ul>
<p><i>Minacce</i></p>	<p><i>Opportunità</i></p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rischio di dispersione del capitale umano formato;</li> <li>• Rischio di de-specializzazione delle attività produttive (aumento della manodopera non qualificata );</li> <li>• Non raggiungimento dei parametri di Lisbona sul tasso di attività (soprattutto a causa del tasso di disoccupazione femminile);</li> <li>• Tendenza ad una scarsa ri-adattabilità della forza lavoro con istruzione medio bassa;</li> <li>• Tendenza ad una maggiore attrattività e assorbimento di manodopera scarsamente qualificata soprattutto a causa di attività di servizio a bassa produttività</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Presenza di poli di alta formazione;</li> <li>• Tendenza allo spostamento nelle piccole imprese di forza lavoro verso mansioni medio-alte</li> <li>• Potenziale bacino di nuova imprenditorialità dei laureati senza un impiego dipendente</li> <li>• Impoverimento del tessuto imprenditoriale agricolo</li> </ul>



## ENERGIA E AMBIENTE

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>La provincia, rispetto alla Regione, ha una maggiore efficienza energetica totale (minor consumo pro-capite del totale di energia e combustibili)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Esigua percentuale di raccolta differenziata (20–23%) legato alla mancata attivazione della raccolta dell'umido domestico e alla raccolta porta a porta dove possibile.</li> <li>Ridotta autonomia nella produzione di energia elettrica (3%) rispetto alla media regionale (30%). (Più elevata dipendenza dell'approvvigionamento di fonti esterne).</li> <li>Elevati tassi di consumi elettrici e in crescita.</li> <li>Taglia medio-piccola degli impianti per la produzione di energia rinnovabile</li> <li>Necessità di ampliare la rete ecologica dei centri urbani (analisi PTCP)</li> <li>Posizione intermedia della città di Forlì negli indicatori dell'ecosistema urbano a livello nazionale (fonte Legambiente)</li> </ul>
Minacce	Opportunità
<ul style="list-style-type: none"> <li>Non raggiungimento dell'autonomia energetica</li> <li>Peggioramento della rete ecologica urbana e in prossimità dei corsi d'acqua</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Sviluppo di biocombustibili (derivati da reflui da allevamento; scarti della silvicoltura e delle attività agricole; fermentazione degli zuccheri) biomasse e fonti di energie alternative (solare, eolico, geotermico, ecc..)</li> <li>Migliorabilità della raccolta differenziata</li> <li>Possibilità di sfruttamento degli impianti per la produzione di compost esistenti e/o previsti.</li> <li>Spazi di migliorabilità per l'auto-produzione attraverso investimenti in efficienza, in risparmio energetico (riqualificazione energetica degli edifici) e nell'impiego delle fonti rinnovabili</li> </ul>

## CULTURA E TURISMO

Punti di forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>patrimonio culturale di assoluta rilevanza;</li> <li>sistema universitario che ha eccellenze nell'area</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>mancanza di una mappatura dei poli culturali<sup>18</sup> sia in termini di luoghi che di attori;</li> </ul>

<sup>18</sup> Ovvero una mappa soprattutto sulle relazioni e sulle sinergie. L'offerta attuale (esempio: è stata fatta dall'Assessorato del turismo provinciale una guida dei Musei) è debole.



<p>umanistica;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ progettualità intelligente nell'ambito della raccolta fondi (fund raising);</li> <li>▪ buon livello associazionismo locale;</li> <li>▪ tessuto imprenditoriale collaborativo;</li> <li>▪ turismo come realtà importante per l'economia ;</li> <li>▪ turisti stranieri interessati alle città d'arte e all'Appennino oltre al tradizionale prodotto costa;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ inefficiente gestione degli spazi utilizzati per iniziative culturali;</li> <li>▪ mancanza di sinergia tra le diverse realtà con medesime finalità;</li> <li>▪ mancanza di una linea guida per l'utilizzo e la programmazione partecipata degli eventi;</li> <li>▪ mancanza di informazione condivisa sulle diverse strategie messe in campo;</li> <li>▪ riduzione della permanenza media dei turisti ;</li> <li>▪ organizzazione dell'offerta poco funzionale alle esigenze di un turista multi-interesse;</li> <li>▪ turismo ancora troppo incentrato sul prodotto mare;</li> </ul>
<p>Minacce</p>	<p>Opportunità</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ immobilismo territoriale: perpetuare una situazione data come buona senza attuare azioni migliorative (effetto lock- in);</li> <li>▪ cultura come sola rendita economica e non come valorizzazione di patrimoni locali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ valorizzazione del turismo in una logica di integrazione fra le varie aree provinciali;</li> <li>▪ valorizzazione delle tipicità;</li> <li>▪ inserimento del polo integrato della cultura in circuiti nazionali e internazionali</li> </ul>

## WELFARE

<p>Punti di Forza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programmazione consolidata su scala distrettuale;</li> <li>▪ Coordinamento delle risorse disponibili a livello regionale, provinciale, comunale e privato;</li> <li>▪ Alto livello di associazionismo e di volontariato</li> <li>▪ Esperienza di programmi pluriennali in tutti settori (casa, famiglia, giovani, anziani, immigrati, ecc.);</li> </ul>	<p>Punti di debolezza</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Scarsa consapevolezza dei problemi del territorio;</li> <li>▪ Aumenta la richiesta di edilizia pubblica residenziale</li> <li>▪ Riduzione degli interventi a mera assistenza</li> </ul>
<p>Minacce</p>	<p>Opportunità</p>
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Casa e politiche abitative (accesso alla casa a costi sostenibili);</li> <li>▪ Aumenta la non autosufficienza;</li> <li>▪ Aumento disagio economico;</li> <li>▪ Aumento soggetti a rischio di emarginazione sociale;</li> <li>▪ Riduzione di risorse pubbliche di emanazione statale e regionale (esempio fondo nazionale per l'affitto).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Welfare multisetoriale (politiche economiche, urbanistiche, abitative)</li> </ul>

## INFRASTRUTTURE

Punti di Forza	Punti di debolezza
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Collocazione su snodo A14-E45 e “corridoio adriatico”;</li> <li>▪ Rete capillare di strade provinciali;</li> <li>▪ Progettazione per nuove infrastrutture (Via Emilia Bis, Scalo Merci Villa selva, casello Rubicone);</li> <li>▪ Presenza di un aeroporto;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Costi di manutenzione della rete provinciale;</li> <li>▪ Decadimento E45;</li> <li>▪ Scarso collegamento con Ravenna;</li> <li>▪ Congestione dell’asse Via Emilia;</li> <li>▪ Posizionamento strategico Aeroporto Forlì</li> </ul>
Minacce	Opportunità
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aumento transito merci;</li> <li>▪ Presidio della fase logistica;</li> <li>▪ Debole risposta sul fronte dell’aggregazione dell’offerta di trasporto;</li> <li>▪ Mancata implementazione di un progetto di logistica integrata;</li> <li>▪ Concorrenza su trasporto aereo di Bologna ed altri scali regionali;</li> <li>▪ Mancanza di una strategia aeroportuale collegata con strategia di marketing del territorio</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Corridoio adriatico offre la possibilità di pensare ad una piattaforma logistica di livello territoriale</li> <li>▪ Presenza del polo aeroportuale</li> </ul>



## Appendice II

### LE PRINCIPALI FILIERE LOCALI

#### Agroalimentare

Rilevanza della filiera agroalimentare in provincia di Forlì-Cesena che attraverso la commercializzazione e la trasformazione di prodotti alimentari porta le imprese più strutturate (sistema Aida – analisi informatizzata delle aziende. Codici Ateco 2002: 15-industrie alimentari e delle bevande, 512-commercio all'ingrosso di materie agricole e di animali vivi, 513-commercio all'ingrosso di prodotti alimentari, bevande e prodotti a base di tabacco) ad un fatturato vicino ai 4 miliardi di euro. Di queste, le prime 15 imprese in termini di ricavi, tra cui troviamo campioni nazionali come Apofuit, Amadori ed Orogel, realizzano più dell'80% del giro d'affari.

#### *Prime 15 aziende per ricavi di Aida*

- 1 **APOFRUIT** ITALIA - SOC. COOP. AGRICOLA
- 2 AVI.COOP SOCIETA' COOPERATIVA AGRICOLA IN BREVE: AVI.COOP S.C.A. OVV
- 3 C.A.F.A.R. SOCIETA' AGRICOLA COOPERATIVA FRA ALLEVATORI ROMAGNOLI
- 4 CANOVA SRL
- 5 CONSORZIO AGRARIO INTERPROVINCIALE DI FORLÌ- CESENA E RIMINI SOCIETA'
- 6 CONSORZIO PRODUTTORI BIONATURE SOCIETA' COOPERATIVA AGRICOLA
- 7 EURO SFIR ITALIA S.P.A.
- 8 **GESCO** CONSORZIO COOPERATIVO SOCIETA' COOPERATIVA AGRICOLA (gruppo Amadori)
- 9 GRAMELLINI F.LLI - S.P.A.
- 10 M.B. MANGIMI S.P.A.
- 11 MANGIMI VALMORI S.R.L.
- 12 OLITALIA S.R.L.
- 13 **OROGEL** FRESCO SOCIETA' COOPERATIVA AGRICOLA
- 14 OROGEL S.P.A. CONSORTILE
- 15 POLLO DEL CAMPO SOCIETA' COOPERATIVA AGRICOLA

*Fonte: AIDA*

Il comparto regionale in termini di fatturato rappresenta, con più di 34 miliardi di euro, il 22% di quello nazionale, mentre Forlì-Cesena, copre l'11% di quello emiliano romagnolo.



## Moda e fashion

La qualità del made in Italy, riconosciuta a livello mondiale vede nei distretti la maggiore estrinsecazione. Queste specializzazioni in Emilia Romagna riguardano anche i leader del fashion soprattutto del sistema moda Abbigliamento e calzature.

Nell'industria della moda abbigliamento in Emilia-Romagna operano circa 10.000 imprese, con un totale di oltre 69.000 addetti. La concentrazione maggiore si trova nelle province di Reggio Emilia, Bologna e soprattutto a Carpi, in provincia di Modena.

L'industria delle calzature si concentra soprattutto nella provincia di Forlì-Cesena, in particolare nel distretto di San Mauro Pascoli (distretto del Rubicone), a Bologna, a Rimini e Ravenna. Il 90% delle aziende ha meno di 50 dipendenti. Circa il 30% della produzione è rivolto ai mercati esteri.

Nel distretto del Rubicone in provincia di Forlì-Cesena, la produzione è orientata verso le calzature femminili di alto livello, con marchi importanti come Sergio Rossi, Pollini, Casadei, Baldinini ecc , che rappresentano in tutto il mondo la scarpa italiana di lusso e di qualità.

Nell'area emiliana, oltre a Parma e Piacenza, l'insediamento più importante e tradizionale è quello di Bologna, dove l'orientamento produttivo prevalente è rappresentato dalle calzature maschili classiche con marchi di antico prestigio come Magli.

Le aziende concentrate nel distretto calzaturiero del Rubicone sono un veicolo globale per la moda e il made in Italy. I principali marchi sono:

- **Sergio rossi** (<http://www.sergiorossi.com/>)
- **Casadei** (<http://www.casadei.com/newindex.html>)
- **Pollini** (<http://www.pollini.com/home.asp>)
- **Baldinini** (<http://www.baldinini.it/>)
- **Vicini** (<http://www.vicinishoes.com/>)

La produzione del Rubicone, con unità produttive ubicate tra i comuni di San Mauro Pascoli (17,3 Km<sup>2</sup>), Savignano sul Rubicone (23,2 Km<sup>2</sup>) e Gatteo (14,2 Km<sup>2</sup>)<sup>19</sup>, si concentra nella manifattura di calzature di fascia medio-alta e top di gamma: si tratta di prodotti caratterizzati dall'impiego di materie prime pregiate, valorizzate da lavorazioni artigianali su misura, effettuate a mano; proprio per queste caratteristiche, il focus produttivo è sui modelli da donna con un alto contenuto fashion. Le aziende di confezioni, accessori per l'abbigliamento e calzature producono in provincia di Forlì-Cesena ricavi per quasi 800 milioni di euro. Tra queste, le prime 10 per giro d'affari, tra cui troviamo griffe come Sergio Rossi, Casadei, Baldinini e Vicini, coprono i 2/3 del fatturato prodotto (più di 500 milioni di euro).

---

<sup>19</sup> Tratto da "I sistemi produttivi locali nell'economia della conoscenza. Il Calzaturiero del Rubicone", a cura di Lalla Golfarelli, Franco Angeli, 2005.

## **Il settore dei mobili**

Il distretto del mobile imbottito è un distretto storico di Forlì con una lunga esperienza di qualità. Nel complesso, si calcola per le imprese più strutturate, un fatturato aggregato di circa 300 milioni di euro. Le prime 10 aziende in provincia per fatturato coprono più della metà del giro d'affari.

### *Prime 10 aziende del settore fabbricazione e riparazione mobili di Forlì-Cesena*

- 1 ATL GROUP S.P.A.
- 2 B & T S.P.A.
- 3 CIERRE IMBOTTITI - S.R.L.
- 4 DIESSE ARREDAMENTI S.P.A.
- 5 GAMMA ARREDAMENTI INTERNATIONAL SOCIETA' PER AZIONI
- 6 INOX -BIM - SOCIETA' A RESPONSABILITA' LIMITATA IN SIGLA ANCHE INOX-B
- 7 POLARIS SNC DI BILLI SILVANO & C.
- 8 STELLA DIFFUSION S.P.A.
- 9 TRE ERRE S.P.A.
- 10 TUMIDEI S.P.A.

*Fonte: AIDA*

A livello regionale i ricavi del comparto, di circa un milione e mezzo di euro, provengono per più del 20% dalla produzione forlivese. Il distretto ha esportato per un valore di 152 milioni di euro nel 2008.



## Appendice III - le criticità in dettaglio

### **Polo tecnologico-formativo aeronautico e aeroporto**

In questi ultimi anni, la Provincia di Forlì-Cesena (soprattutto attraverso la parte forlivese del territorio) sembra particolarmente orientata allo sviluppo di un progetto territoriale nel settore aeronautico. In tal senso, il polo tecnologico aeronautico di Forlì (PTA), fisicamente collocato presso l'aeroporto di Forlì può essere considerato un vero e proprio programma di sviluppo territoriale in cui è prevista l'integrazione fra attività didattico-formative (Itaer, Università di Bologna, ENAV e Scuole di Volo), attività legate ai servizi (SEAF) e attività legate alle imprese e allo start-up. All'interno del polo è presente anche un ente pubblico, ISAERS, che ha compiti di coordinamento e di promozione delle attività del comparto. In particolare, a partire dal 2006, con l'attivazione dell'Academy, si è sviluppata un'intensa e crescente collaborazione tra ENAV e la Seconda Facoltà di Ingegneria dell'Università di Bologna, sia con la sottoscrizione di specifici accordi che con la messa a punto di un progetto per la costituzione, di un "Centro di Eccellenza" per la ricerca scientifica, lo sviluppo tecnologico e l'alta formazione, da realizzarsi in collaborazione fra tutti gli attori del sistema del trasporto aereo.

L'idea che è alla base della creazione del Polo Aeronautico a Forlì, parte "per sottrazione" ossia nell'ottica di intraprendere un'azione verso un ambito estremamente specialistico e di nicchia, non occupato da altri. Questa scelta dovrebbe ricadere sulla formazione e sulla ricerca applicate alle attività operative e in particolare il mondo degli aeroporti che sullo studio/realizzazione di aeromobili senza piloti (UAV). La sostenibilità del Polo, quindi è legata a processi di inserimento nel circuito della domanda internazionale e l'attività di Enav svolta in concertazione con gli altri attori presenti nell'area, sembra indirizzata in tal senso. Il discorso delle competenze per sottrazione da una parte può facilitare il pieno decollo del polo (a livello di ricerca, formazione e servizi), ma dall'altro pone un ulteriore quesito: esistono le condizioni affinché il tessuto produttivo sia in grado di captare queste scelte e farle proprie? E' attualmente in corso una mappatura sulle potenzialità imprenditoriali per dare vita ad un cluster di imprese da collegare alla specializzazione aeronautica.

La presenza del Polo non esaurisce ovviamente il vero punto critico dell'intero scenario: il futuro dell'aeroporto di Forlì<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Il progetto Cargo City (da nove milioni di euro) è il nodo centrale del piano industriale appena presentato da Seaf. A questo si aggiunge un altro punto fondamentale: l'ulteriore arricchimento del Polo aeronautico forlivese con il sorgere di una struttura di eccellenza nazionale per la formazione di piloti di grandi aeromobili. Per le merci, poi, è prevista accanto al Ridolfi un'area scalo da 5.200 metri quadrati a cui se ne aggiungono 6.400 di parcheggi, più gli svincoli esterni per dare diretto accesso alla tangenziale di Forlì.



L'aeroporto di Forlì punta a chiudere il 2010 con 800.000 passeggeri. La perdita dell'Aeroporto nel 2008 è stata di 5,69 milioni di Euro (cifra stimata nella previsione dell'esercizio finanziario 2010). La perdita del 2009 che ha visto una perdita di 1 milione di Euro in più del previsto, è stata di oltre 6,8 milioni.

Il movimento aereo è stato più intenso con un incremento complessivo del traffico commerciale quindi sia dell'attività charter che dei voli di linea. I primi, che rappresentano il 6% del traffico commerciale, sono aumentati del 35%, mentre i secondi che incidono per il 94% sono aumentati del 3,4%

[...] <sup>21</sup>

Secondo i dati elaborati dall'Associazione Italiana Gestori Aeroporti con sede in Roma, l'aeroporto di Forlì ha movimentato nel 2009 lo 0,4% del totale dei passeggeri del traffico commerciale nazionale (poco più di 130 milioni di viaggiatori) e l'8,8% di quello dei quattro aeroporti della Regione (5.931.570): Parma, Bologna, Forlì e Rimini. Gli aeroporti della Regione hanno movimentato nel 2009 il 4,6% del traffico commerciale nazionale.

[...]

Per quanto riguarda il traffico del 2009, va sottolineato che l'abbandono dello scalo forlivese da parte della compagnia Ryan Air si è tradotto in una diminuzione del numero di velivoli e di passeggeri, anche se sono stati fatti accordi con altre compagnie che si sono perfezionati nel corso dell'anno. Nel corso del 2009, da gennaio a dicembre, sono stati movimentati, con voli di linea e charter, 521.244 passeggeri rispetto ai 770.856 del 2008, con una diminuzione del 32,4%. La diminuzione dei passeggeri è da attribuirsi

in prima battuta ai voli charter (-44,7%), e secondariamente ai voli di linea (-31,8%) che rappresentano il 96,4% del totale dei passeggeri movimentati. Analizzando i dati per nazionalità, la diminuzione maggiore si è riscontrata per i voli internazionali all'interno dell'Unione Europea (-62%), mentre i voli extra UE sono diminuiti del 16%; in aumento, invece, i voli nazionali, del +12,2%.

[...]

Per quanto riguarda il futuro dell'aeroporto di Forlì le **linee di sviluppo** nel medio-lungo periodo, secondo le indicazioni del Piano Industriale di SEAF, la società che gestisce l'aeroporto Ridolfi, saranno le seguenti:

- a) consolidamento e sviluppo tendenziale del traffico low cost al servizio del Turismo delle Province romagnole in direzione soprattutto della de-stagionalizzazione (migliore utilizzo delle strutture ricettive): l'obiettivo è di arrivare ad 1.300.000 passeggeri nel 2012 rispetto ai 523.000 passeggeri riscontrati nel 2009 e agli 800.000 previsti per il 2010;
- b) cessione del 60% delle azioni di SEAF, entro il 30/9/2010, a socio privato da ricercarsi con procedura ad evidenza pubblica (a fine 2009 è pervenuto il nulla osta da parte del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture sulle modalità e le caratteristiche della privatizzazione);
- c) la privatizzazione punterà a promuovere 3 nuove linee di attività (formazione piloti di grandi aeromobili, manutenzione velivoli e attività cargo) in grado di garantire l'equilibrio del bilancio entro il 2013; parallelamente alla privatizzazione SEAF conta di ottenere la gestione totale dell'Aeroporto entro il 31/3/2010;
- d) coinvolgimento sempre maggiore del territorio romagnolo attraverso un piano di marketing territoriale coordinato dalle Camere di Commercio di Forlì-Cesena e Ravenna;

---

<sup>21</sup> Tratto dalla sezione "Trasporti" del "Rapporto sull'Economia della provincia di Forlì-Cesena 2009" a cura dell'Ufficio Statistica e Studi della Camera di Commercio di Forlì-Cesena.





e) sviluppo di ricavi non aviation (negozi ed attività economiche varie) favorito da nuovi investimenti connessi sia all'ottenimento della concessione totale sia alla creazione di una nuova area per servizi aeroportuali.

Di seguito sono riportate le tratte di collegamento attive.

**Tabella 1: Voli in arrivo e in partenza dall'Aeroporto Ridolfi di Forlì per luogo di arrivo/destinazione**

1. Amsterdam	11. Kiev	21. Samara
2. Berlino	12. Lampedusa	22. San Pietroburgo
3. Bucarest	13. Londra	23. Sofia
4. Budapest	14. Mosca	24. Tallin
5. Catania	15. Nis	25. Timisoara
6. Cluj	16. Olbia	26. Tirana
7. Copenhagen	17. Palermo	27. Varsavia
8. Ibiza	18. Parigi	28. Wroclaw
9. Ivano - Frankovsk	19. Praga	29. Zante
10. Katowice	20. Riga	

*Elaborazioni Antares su dati sito Aeroporto Ridolfi di Forlì (situazione al 31/03/2010)*

Tra i punti strategici da risolvere c'è l'esplorazione di nuove forme di finanziamento dell'aeroporto, che non gravino più solo sul Comune di Forlì (principale socio di Seaf con 48%). Peraltro è stato fatto notare che l'Aeroporto di Forlì è uno dei pochi che non riceve finanziamenti in conto esercizio (come ad es. l'Aeroporto di Rimini).

Il potenziamento dell'Aeroporto di Forlì potrebbe essere visto anche in chiave formativa, attraverso la costituzione del Polo Tecnologico Aeronautico che già ora, con i 2.000 studenti ENAV, Fac. Di Ingegneria Aerospaziale e ITAer, rappresenta un buon indotto economico per Forlì. Il Polo prevede forti investimenti nell'area (la stima attuale si aggira intorno ai 57 milioni di investimento) e mira a diventare un Polo Formativo d'importanza europea per la sua unicità e che di conseguenza, anche con i miglioramenti strutturali che comporta per lo scalo, potrebbe rendere maggiormente appetibile l'Aeroporto di Forlì per nuovi investitori e nuovi vettori, ampliandone l'attività.

Enav investirà 15 milioni di € per un nuovo palazzo, ci saranno anche investimenti per 30 milioni di € per l'inserimento di nuove aziende, c'è un project financing da 12 milioni di € per servizi di ristorazione, vendita e foresteria. Un polo formativo quasi unico in Europa, si aggiunga che se vanno a compimento i progetti su nuovi hangar e servizi di manutenzione per gli aerei, si potrebbe rendere maggiormente appetibile l'aeroporto anche per nuovi vettori.

Tuttavia, sembra mancare un progetto complessivo di posizionamento logistico del territorio (soprattutto in una fase di ridisegno del Piano Integrato dei Trasporti Regionale, che nel 2008 aggiornerà il precedente del 1998).

In particolare sul nodo del sistema aeroportuale, le opinioni, quando espresse, danno luogo ad una serie di distinzioni che sottolineano la mancanza di una strategia territoriale univoca sul tema.



L'aeroporto di Forlì appare come un investimento il cui recupero sembra "inevitabile" solo attraverso una sua migliore valorizzazione. Non è affatto chiaro però come tale valorizzazione possa avvenire e soprattutto con quali soluzioni finanziarie<sup>22</sup>.

La liberalizzazione del trasporto aereo e la conseguente esplosione del fenomeno low cost hanno consentito ad aeroporti scarsamente considerati e/o utilizzati di crescere molto rapidamente. Lo sviluppo al quale si è assistito in Italia ha coinvolto numerosi aeroporti, determinando un radicale mutamento nell'assetto del sistema di trasporto aereo. Lo scenario attuale vede la presenza di un centinaio di aeroporti dislocati nel territorio in maniera più o meno funzionale. L'aeroporto, da sempre definito come "monopolio naturale", oggi si trova immerso in un contesto caratterizzato da una forte concorrenza. Quando gli aeroporti sono situati in prossimità gli uni dagli altri, si trovano a dover competere nell'erogazione di servizi di trasporto aereo passeggeri. La sovrapposizione delle aree di attrazione dei singoli aeroporti può dar vita a fenomeni di concorrenza con effetti negativi sui bilanci. L'aeroporto, una volta considerato come mera infrastruttura di pubblica utilità, è una ormai una società di gestione concepita come realtà aziendale alla quale si chiede di generare flussi di ricchezza proporzionali ai capitali investiti e crescenti nel tempo, in misura tale da assicurare la propria esistenza ed autonomia, nel pieno rispetto del principio di economicità.

Al fine di garantire un'efficace ed efficiente programmazione del sistema aeroportuale italiano, rispetto agli operatori, sarebbe opportuno procedere con:

- Analisi delle caratteristiche dell'offerta di trasporto aereo attuale in termini di collegamenti, servizi e accessibilità
- Stima e previsione della domanda passeggeri distinta per area geografica
- Individuazione dell'area di attrazione di ogni singolo aeroporto
- Identificazione delle variabili rilevanti che influenzano la domanda
- Implementazione di modelli di scelta dell'aeroporto di partenza

---

<sup>22</sup> Alla fine di dicembre 2008 la Seaf, società di gestione dell'aeroporto "Ridolfi", ha presentato in Provincia il suo progetto di rilancio dello scalo. In quell'occasione il presidente Franco Rusticali ha evidenziato due vie di sviluppo: una più "ordinaria" e quindi di continuità, l'altra di rottura e di ampio respiro. Per la prima si prevede 11 milioni di euro di perdite e 26,3 milioni di euro per i prossimi quattro anni, per la seconda un maxi-investimento di 102 milioni. Questa seconda via nel business plan realizzato dalla Sinloc (società partecipata dalla Fondazione Cassa dei Risparmi di Forlì) rimetterebbe in sesto il bilancio dell'aeroporto di Forlì in 4 anni. Ma il piano prevede l'intervento dei privati, che dovrebbero prendersi il 60% della proprietà. Questo ultimo scenario è peraltro quello auspicato anche negli indirizzi per un riordino degli aeroporti a livello nazionale (in un recente documento della commissione trasporti della Camera si ricorda che gli aeroporti che non raggiungono il milione di passeggeri devono essere privatizzati). Appena un anno fa si parlava di una base d'asta tra i 40 e i 50 milioni di euro, ma ora il valore dell'aeroporto è diminuito, sia perché la concessione Enac sarà trentennale e non quarantennale, sia perché alcuni progetti di sviluppo sono previsti fuori dal sedime aeroportuale (vale a dire fuori dalla porzione di territorio oggetto della concessione).



- Definizione di tecniche di simulazione delle diverse politiche di programmazione territoriale (turismo, marketing territoriale, ecc.).

La realizzazione di un siffatto piano di azione garantisce la definizione della mappatura della competitività degli aeroporti italiani, favorendo tra le altre cose l'individuazione di zone geografiche in cui occorre potenziare il trasporto aereo oppure dove la presenza di aeroporti risulta economicamente poco conveniente.

### **Sistema turistico integrato**

Secondo l'analisi contenuta nel Ptr Emilia Romagna il turismo della provincia di Forlì-Cesena ha:

- un potenziale eccellente (mare-entroterra);
- una buona dotazione alberghiera che extra-alberghiera

E' sufficiente questa caratterizzazione del comparto o al fine di una definizione di un piano strategico provinciale sono necessari altri elementi di contorno che qualificano meglio la situazione e lo stato del comparto?

La provincia di Forlì-Cesena contribuisce per più di un decimo (12,2%), in termini di strutture ricettive (alberghiere e non), alla composizione del sistema regionale del turismo. La rilevanza di questo dato emerge se lo si correla al peso di alcune importanti variabili provinciali (demografia e tessuto imprenditoriale: la provincia di Forlì-Cesena in Regione rappresenta circa un 9% in termini di popolazione ed imprese). Il turismo dunque rappresenta dunque una concentrazione importante di attività economiche a livello provinciale.

Osservando i dati secondo le unioni di prodotto (costa adriatica, l' appennino, le città d'arte e le terme)<sup>23</sup>, si osserva che in riviera si concentrano la maggior parte delle strutture ricettive, in modo rilevante per Forlì-Cesena rispetto alle restanti province, soprattutto per la vocazione marittima dei comuni di Cesenatico, di Savignano sul Rubicone, di San Mauro Pascoli e di Gatteo<sup>24</sup>.

La provincia di Forlì presenta in termini di strutture, rispetto alla media delle altre province emiliano romagnole, una concentrazione minima nelle città di interesse storico artistico mentre una maggiore nelle località termali. Questo ultimo dato probabilmente è legato alla necessità di soddisfare una domanda che riconosce la specificità consolidata del prodotto termale di alcuni comuni della provincia forlivese (Bagno di Romagna, Bertinoro, Castrocaro Terme e Terra del Sole).

---

<sup>23</sup> Aggregazioni previste dalla normativa regionale (L.R. 7/1998 e successive modifiche contenute nella L.R.2/2007) che mettono insieme soggetti pubblici e privati al fine di promuovere le diverse tipologie di turismo della regione.

<sup>24</sup> Nel dato complessivo delle restanti province il prodotto costa preponderante per quella riminese risulta invece mitigato. Infatti nel dato aggregato incide il ruolo delle province di entroterra come Bologna, Modena, Parma e Piacenza.



In sintesi il turismo locale è così caratterizzato:

- turismo volano dell'economia;
- territorio capace di attrarre ma che deve riorganizzare l'offerta in modo più funzionale alle esigenze di un turista multi-interesse;
- turisti italiani interessati al prodotto mare;
- turisti italiani interessati ad un mordi e fuggi nelle città di interesse storico-artistico;
- turisti stranieri interessati alle città d'arte e all'appennino oltre al tradizionale prodotto costa.

La fotografia del turismo forlivese è quello di un sistema produttivo che pur avendo un potenziale eccellente mostra ampi margini di miglioramento. L'idea cardine delle politiche provinciali, ad esempio, è quella di promuovere, valorizzare e sviluppare il territorio e le sue destinazioni attorno all'identità ed allo stile di vita dei residenti, promuovendo forme di turismo attente alle tematiche ambientali.

Dai dati emerge che il territorio è capace di attrarre turisti, ma è necessaria una riorganizzazione dell'offerta in modo più funzionale alle esigenze di un turista "multi-interesse".

Questo implica una trasversalità nella promozione per tipicità di prodotto (unioni di prodotto) soprattutto in una provincia come quella di Forlì-Cesena che difficilmente è identificabile con un solo prodotto, se non nel caso della costa<sup>25</sup>. Inoltre il capitale turistico oltre alle bellezze naturalistiche, paesaggistiche o architettoniche è costituito dallo stesso tessuto "vivente" delle sue popolazioni impegnate in attività, come ad esempio l'agricoltura e l'artigianato, sviluppatasi nel corso dei secoli secondo la cultura e le tradizioni del territorio.

La modifica della normativa regionale sul turismo (L.R.2/2007) sembra recepire in parte questa necessità. Infatti, come previsto dalla normativa nazionale (lg.135/2001), anche la normativa regionale introduce i Sistemi Turistici Locali (STL).

Tra i due livelli (nazionale e regionale), tuttavia, esistono delle differenze non tanto nelle finalità quanto nel ruolo attribuito agli STL. Infatti, pur essendo riconosciuti in entrambi i casi come strumenti adatti a promuovere un'offerta integrata utile per mettere a frutto il capitale turistico di un ampio territorio e per coinvolgere i principali operatori del settore, gli STL regionali differiscono rispetto al nazionale in quanto concepiti solo come luoghi di concertazione.

La Regione Emilia-Romagna punta alla valorizzazione del turismo culturale ed ambientale; orientamento sposato appieno anche dalla provincia di Forlì-Cesena. Risulta positiva anche l'esperienza dei PIT (Progetti Integrati Turistici) con i quali sono stati sostenuti interventi pubblici

---

<sup>25</sup> Il prodotto "Costa" in passato è stato il volano su cui si consolidava il primato turistico e l'intenzione è quella di sviluppare convenientemente questo prodotto così che anche in futuro possa essere ancora caposaldo dell'offerta turistica. Non è però un'impresa facile se si considera la concorrenza internazionale generata oggi dai Paesi che si affacciano sul Mediterraneo e sul Mar Rosso che ci impone ed imporrà un confronto a buoni livelli di qualità e prezzi contenuti. CNEL, "Il turismo come settore produttivo" Assemblea, 25 gennaio 2007.



di valorizzazione delle risorse territoriali e interventi privati, in campo turistico, complementari ai primi, volti ad incrementare la fruibilità delle risorse culturali e naturali oggetto di intervento pubblico.

L'orientamento che la Regione prosegue anche nella nuova fase di programmazione è quello di favorire la valorizzazione delle risorse ambientali e culturali, rafforzando ulteriormente la logica dell'integrazione, individuando circuiti integrati all'interno di aree territoriali ben definite.

La provincia ha colto questo orientamento e, di fatto, insieme a quella di Ravenna e di Ferrara, sta puntando alla valorizzazione del territorio attraverso il marchio "il cuore verde della Romagna", valorizzando soprattutto gli itinerari specifici per il cicloturismo. Diventa inoltre sempre più necessaria una strategia territoriale per assecondare le esigenze di un turista che ha una duplice esigenza: quella di essere soddisfatto dall'attrattiva di base (cultura, natura, avventura, evento, enogastronomia, salute, affari e altro) e quella di trovare appagamento complessivo nell'uso del proprio tempo libero (ricettività, ristorazione, prodotti tipici ecc..)<sup>26</sup>.

Se la valorizzazione degli assets del turismo, come viene indicato anche nel Por FESR 2007-2013 Regione Emilia-Romagna, non può prescindere dalla progettazione integrata su base territoriale ed intra-provinciale, è oltremodo necessario che si sviluppi un'adeguata rete dei servizi di supporto sia pubblici che privati soprattutto logistici. L'accessibilità e la fruibilità del territorio soprattutto in un'ottica di apertura europea e in una logica di razionale e funzionale utilizzo del territorio sono leve fondamentali per concretizzare le potenzialità. Il grado di realizzabilità di questa mobilità richiede la sinergia su area vasta di una logistica integrata ma dipende anche dal grado di concertazione che a più livelli si attiva.

La condivisa integrazione di questi molteplici tasselli permette di pianificare lo sviluppo turistico in un'ottica di sviluppo locale.

La sfida si pone in termini di integrazione degli *assets* culturali, paesaggistici, eno-gastronomici del territorio in termini di valorizzazione è quella di definire i confini e gli obiettivi di questo potenziale "distretto evoluto culturale-ricreativo-turistico".

### **Polo agroalimentare e fiere**

La rilevanza della filiera agroalimentare in provincia di Forlì-Cesena è ampiamente riconosciuta. La filiera, attraverso la commercializzazione e la trasformazione di prodotti alimentari porta le imprese più strutturate (si veda appendice) ad un fatturato vicino ai 4 miliardi di euro<sup>27</sup>. L'assoluta rilevanza

---

<sup>26</sup> E .Zabbini " La certificazione del sistema turistico: dal luogo alla rete" dell'unità locale dell'Università di Bologna cofin2002 "I sistemi locali di offerta turistica e le politiche di sviluppo locale".

<sup>27</sup> Sistema Aida – analisi informatizzata delle aziende. Codici Ateco 2002: 15-industrie alimentari e delle bevande, 512-commercio all'ingrosso di materie agricole e di animali vivi, 513-commercio all'ingrosso di prodotti alimentari,



del comparto economico agroalimentare è stata accompagnata negli ultimi decenni da due “specializzazioni” territoriali: Forlì per l’avicolo e Cesena per la parte ortofrutticola e la catena del freddo. Questa specializzazione è stata alla base anche della distinzione “competitiva” delle due fiere (quella di Forlì incentrata sull’evento della Fiera avicola e la Fiera di Cesena incentrata sul MACFruit).

Nell’arco del primo decennio del 2000 questo modello, sotto l’enorme pressione che la competitività locale del sistema agroalimentare ha vissuto, ha subito dei contraccolpi. Una prima evidenza può essere fatta risalire alla decisione ad esempio di trasformare la fiera avicola di Forlì in evento biennale (da evento annuale che era prima del 2005).

La fiera di Cesena ha potuto beneficiare da questo punto di vista di un evento connotato da una posizione di originalità e competitività, che di fatto ha permesso di consolidare la posizione finanziaria della Fiera stessa. Resta il fatto però che anche per Cesena si pone un problema oggi di posizionamento competitivo su scala regionale e nazionale.

Il comparto agroalimentare presenta storicamente degli svantaggi competitivi dati da elevati costi fissi ed imprese sotto-capitalizzate. In realtà la crisi globale ha dimostrato la forte “anti-ciclicità” del settore che ha mantenuto nel territorio di Forlì-Cesena una buona performance del ritorno sugli investimenti, grazie ad una specializzazione ed internazionalizzazione crescente delle filiere locali (dati desunti da relazione di Bagnara, 2009).

Questa un’analisi del settore contenuta nel Programma Rurale integrato provinciale:

Il settore agrituristico è in continua crescita come dimostra il numero delle concessioni comunali autorizzate, che da 39 del 2000 sono diventate 127 nel 2006, ad oggi se ne contano 130. Come si evince dall’analisi della tipologia dell’offerta agrituristica, si rileva che la maggior parte delle aziende è localizzata nelle aree intermedie e in quelle in ritardo di sviluppo. Un aspetto caratterizzante del settore è dato dalla presenza femminile percentualmente maggiore di quella presente nel mondo agricolo. Sono in ogni modo presenti criticità che, se non affrontate e tempestivamente risolte, possono vanificare gli sforzi ed aumentare il rischio di spopolamento delle aree marginali, con la conseguente ricaduta negativa sulla tutela del paesaggio, del territorio, del patrimonio culturale, archeologico e edilizio. Le aziende agrituristiche incontrano difficoltà nel rispettare la quota di prodotti ottenuti in azienda da utilizzare per pasti e bevande. L’approvvigionamento con prodotti a marchio DOP, IGP, IGT, DOC, DOCG acquistati da aziende agricole della zona potrebbe rappresentare una grande opportunità di sviluppo del territorio. Questo si può concretizzare con la creazione di “consorzi degli Agriturismi” la cui finalità potrebbe essere quella di condividere disciplinari e pratiche codificate. Vanno cercati percorsi autorizzativi semplificati per dare la possibilità della macellazione diretta presso le aziende in particolare sarebbe auspicabile l’allestimento di strutture di tipo consortile gestite direttamente dagli operatori del settore. Il compito delle istituzioni locali è quello di creare le sinergie amministrative e finanziarie per mettere a sistema la ricchezza ambientale e storico culturale. Le opportunità devono essere riconosciute e condivise con l’elaborazione di politiche strategiche che mettano a valore il territorio. Questi presupposti devono perseguire l’obiettivo di incentivare interventi in grado di offrire servizi agrituristiche di qualità e una valorizzazione ambientale paesaggistica del territorio rurale pur rispettando le necessità imprenditoriali degli operatori. Lo sviluppo di un territorio di eccellenza rurale a vocazione turistica presuppone interventi recupero e valorizzazione rispettosi della compagine architettonica locale considerando anche la sostenibilità dei materiali impiegati. La formazione professionale potrebbe qualificare quindi l’agriturismo differenziandolo e rendendolo distintivo sulla base della tipologia dei servizi proposti.

---

bevande e prodotti a base di tabacco) ad un fatturato vicino ai 4 miliardi di euro. Di queste, le prime 15 imprese in termini di ricavi, tra cui troviamo campioni nazionali come Apofuit, Amadori ed Orogel, realizzano più dell’80% del giro d’affari.



In termini di strategie di posizionamento di un complessivo polo fieristico occorre ricordare che:

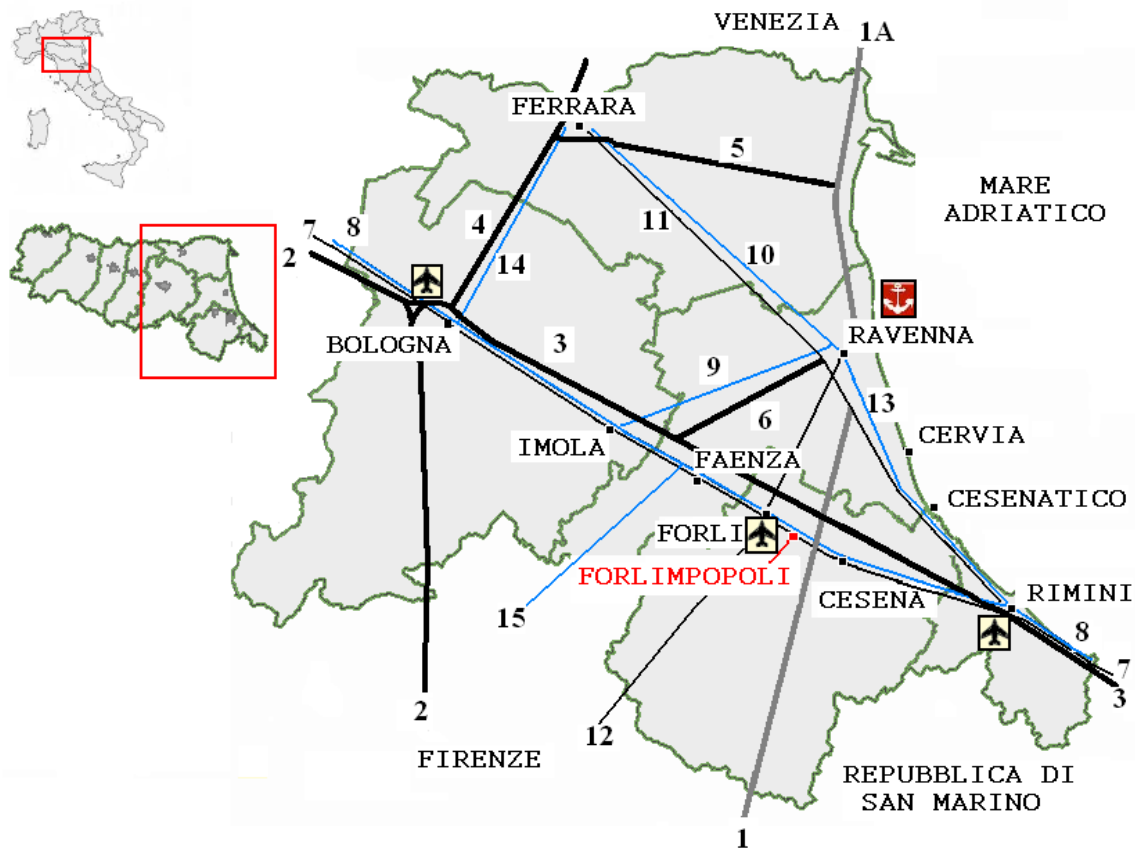
- è stato completato il risanamento della Fiera di Forlì. Il 2009 si è chiuso con un utile di 76.600 euro;
- si è creata una base di discussione per un'operazione di fusione dei due enti. Anche se è riconosciuto che la fusione delle due fiere di Forlì e di Cesena non è di per sé sufficiente per rilanciare i due enti fieristici provinciali. Proprio poche settimane fa la Camera di commercio ha iniziato un lavoro di "advisor" per studiare tecnicamente le possibilità di collaborazione. In particolare l'ente camerale sta effettuando una fotografia delle due fiere, per allineare sugli stessi parametri le due società e verificarne i rispettivi "pesi": è il primo passo formale su quest'ipotesi. Spingere l'acceleratore sull'unificazione delle due fiere di Forlì e di Cesena è del resto l'input forte che arriva dalla Provincia di Forlì-Cesena, socio di minoranza di entrambi gli enti fieristici.

#### **Polo logistico e della mobilità**

A livello di collegamenti (principali strade statali, superstrade, autostrade, ferrovie, porti e aeroporti) il comune di Forlimpopoli, la provincia di Forlì-Cesena e la Romagna stessa – con l'aggiunta delle province di Bologna e Ferrara – sono attraversati da importanti elementi infrastrutturali connessi ai grandi nodi della rete nazionale e transnazionale come ad esempio: l'Autostrada A-14, Autostrada A-13, la Strada di Grande Comunicazione E-45 E-55, la S.S. 16 Adriatica, la S.S. 9 via Emilia, la S.S. 67 via Firenze/via Ravennana e la rete ferroviaria.

Ad essi vanno aggiunti i sistemi portuali ed aeroportuali dell'area: Aeroporto "Ridolfi" di Forlì, Aeroporto "Federico Fellini" di Rimini, Aeroporto "Marconi" di Bologna e Porto di Ravenna.

Figura 1: Principali infrastrutture nell'area compresa fra le province di Ferrara, Bologna, Forlì-Cesena, Ravenna e Rimini.



Elaborazioni Antares

I principali elementi infrastrutturali, mostrati nella cartina della pagina precedente e numerati, per esigenze di comprensione, sono elencati nell'appendice III).

Si è quindi convenuto su di una macro priorità: l'integrazione delle infrastrutture esistenti.

Per infrastrutture esistenti si intende sostanzialmente porto, aeroporto e piattaforme logistiche.

Sulla mobilità viaria le questioni già consolidate e affrontate su tutti i documenti sono: la messa in sicurezza delle E45, la E55, la Via Emilia Bis, la Statale Adriatica, il sistema tangenziale di Forlì e Cesena. L'unica novità progettuale riguarda il tema della logistica, si tratta di fare un sistema integrato di collegamenti tra il cosiddetto "quadrilatero", l'aeroporto di Pievesestina, lo scalo merci di Villa Selva, il porto e l'aeroporto. Unanime è il riconoscimento del "Progetto Sistema" quale punto di arrivo di una buona progettualità di area vasta.

La sfida si pone in termini di vero "sistema logistico".

La situazione logistica a livello regionale resta ancora sostanzialmente insoddisfacente in termini sia di attrezzature che di servizi offerti, nonostante la razionalizzazione dell'offerta ferroviaria merci<sup>6</sup>.





ANTARES

Nella Provincia di Forlì-Cesena l'offerta logistica è soprattutto concentrata nei trasporti di tipo "vezionale" all'interno di uno scenario di forte polverizzazione (1.700 imprese di cui il 75% monoveicolari: i cosiddetti "padroncini")<sup>7</sup>. All'interno del Piano Regionale Integrato dei Trasporti è prevista la costituzione di un nuovo terminale merci che ricomprenda i quattro scali esistenti di Rimini, S.Arcangelo, Forlì e Cesena. Le potenzialità stimate di questo nuovo terminale collocato nel comune di Forlimpopoli (zona industriale di Villa Selva) è di circa 1.200.000 t/anno.

## Appendice IV – il sistema infrastrutturale

### ▪ Strada di Grande Comunicazione E45-E55 (punti sulla cartina: 1 e 1A)

E45 (punto 1) è la superstrada più lunga d'Italia (252 km), che collega Orte (Terni) e Ravenna, realizzata tra la fine degli anni sessanta e la seconda metà degli anni ottanta come percorso alternativo all'autostrada del Sole (autostrada italiana che collega Milano a Napoli). Il suo utilizzo – a differenza dei tratti autostradali dati in gestione ai privati – attualmente è gratuito perché ricompreso nella gestione pubblica competente all'ANAS.

A questa va aggiunto il tratto E55 Mestre - Ravenna (punto 1A) della lunghezza di 134 km attualmente rappresentato dalla Strada Romea (SS309).

Vista la strategicità di questo insieme di infrastrutture, è previsto il suo totale riammodernamento e la **trasformazione in strada con caratteristiche autostradali** al fine di giungere alla realizzazione del Corridoio Autostradale Dorsale Civitavecchia – Orte – Mestre<sup>28</sup>. Tale Corridoio ha la funzione di collegare vaste aree del centro e del sud tirrenico con il nord – est del paese ed il corridoio transeuropeo V.

Il tratto interessato dal Progetto, si sviluppa per circa 400 km e prevede la realizzazione di un'infrastruttura di tipo autostradale tra Orte (con lo svincolo di interconnessione con l'A1) e l'area a sud – ovest di Venezia (con lo svincolo di interconnessione con l'A4 ed il passante di Mestre).

Itinerario E45 – E55. Progetto di riammodernamento.



Fonte: Progetto preliminare di Collegamento Orte – Mestre (Tratta E45 – E55).

La realizzazione dell'opera, che ha come scopo il riequilibrio della distribuzione dei traffici con l'Autostrada A1, il potenziamento e la messa in rete di nodi infrastrutturali esistenti (porti, rete ferroviaria, aeroporti, autoporti), la messa in sicurezza della E45 (con relativo abbattimento dei costi sociali) e il decongestionamento di aree urbane critiche (Mestre, Ravenna e Perugia), si articola in quattro fasi che prevedono interventi di adeguamento della rete infrastrutturale esistente (questo in

<sup>28</sup> Tratto da: *Collegamento Orte – Mestre (Tratta E45 – E55). Progetto preliminare*. Intervento del Presidente Anas Pietro Ciucci. Cesena, 23 Febbraio 2010.

<http://www.lestradedellinformazione.it/acm-on-line/Home/Rubriche/IprotagonistidelleStrade/articolo4889.html>



particolare per il tratto Ravenna – Orte) e la realizzazione di un nuovo itinerario autostradale (Ravenna – Mestre).

▪ **Autostrada A1 (punto sulla cartina: 2)**

L'autostrada A1, o Autostrada del Sole, collega Milano a Napoli passando per Bologna, Firenze e Roma, per una lunghezza complessiva di 761,3 km. Non interessa direttamente la zona presa in esame, ma va comunque annoverata perché all'altezza di Bologna, il traffico autostradale della A1 viene ripartito fra questa, l'A13 (Bologna – Padova) e l'A14 (Bologna – Taranto) che attraversa l'area oggetto della discussione. Inoltre, allo stato attuale questo collegamento è l'unico disponibile per chi dalla Romagna vuole arrivare a Firenze utilizzando la sola rete autostradale.

▪ **Autostrada A14 (punto sulla cartina: 3) e raccordo di Ravenna (punto sulla cartina: 6)**

L'Autostrada A14 detta anche autostrada Adriatica collega Bologna a Taranto ed è lunga oltre 740 km. Nella tratta che interessa l'Emilia-Romagna, ha origine a Bologna e passa per Imola, Forlì, Cesena, Rimini fino a giungere ad Ancona (Regione Marche) per un tragitto di 236 km. Tramite il raccordo situato fra Imola e Faenza, lungo 30 km, serve anche la zona di Ravenna. All'altezza dell'uscita di Cesena Nord l'autostrada si interseca con la E45, che consente di raggiungere Roma attraverso la Val Tiberina

▪ **Autostrada A13 (punto sulla cartina: 4) e raccordo autostradale Ferrara – Porto Garibaldi (punto sulla cartina: 5)**

Il tragitto ha origine a Bologna e si snoda lungo la pianura padana (passando per Ferrara) per una distanza di 127 km fino a giungere a Padova (Regione Veneto). Non interessa direttamente la zona presa in esame, ma va comunque tenuto in considerazione perché permette di considerare Ferrara e la sua provincia in un'ottica integrata, specialmente per quanto riguarda temi inerenti alla cultura e al turismo.

All'altezza di Ferrara Sud è presente uno svincolo autostradale che conduce a Porto Garibaldi lungo 49 km. Attualmente questo raccordo è considerato al pari di una superstrada senza pedaggio, ma è stata manifestata l'intenzione di trasformarla in autostrada a pagamento.

▪ **Strada statale 9 “Via Emilia” (punto sulla cartina: 7), Strada statale 16 “Adriatica” (punto sulla cartina:11), Strada statale 67 “Tosco Romagnola” (punto sulla cartina: 12)**

Quelle appena selezionate sono alcune delle principali arterie di importanza nazionale che interessano la zona oggetto del presente lavoro.

La Strada Statale 9 “Via Emilia” (SS 9) nasce in epoca romana per collegare Rimini con Piacenza. Attualmente il suo tragitto termina a Milano passando per tutti i principali centri abitati della regione (eccezion fatta per Ferrara e Ravenna) e la sua lunghezza complessiva è di circa 330 km. Nelle zone a maggior intensità di traffico (generalmente all'altezza dei principali centri abitati) sono state realizzate nel corso degli anni delle varianti per agevolare lo scorrimento dei veicoli<sup>29</sup>. Il problema del congestionamento di questa importante arteria è alla base di un progetto che prevede la realizzazione della nuova via Emilia bis<sup>30</sup>.

La strada statale 16 Adriatica (SS 16) che ha come estremi Padova (Veneto) e Otranto (Puglia) collega i maggiori capoluoghi della costa adriatica. La sua estensione, che supera i 1.000 km, la rende la più lunga strada statale della rete italiana. Nell'area interessata attraversa – o lambisce - diversi centri quali: Ferrara, Ravenna, Cervia, Cesenatico, Riccione, Misano Adriatico, Cattolica e a Gabicce Mare.

<sup>29</sup> Ad esempio nella zona compresa fra Faenza e Cesena sono state realizzate: la tangenziale di Faenza, la circonvallazione di Forlimpopoli e la Secante di Cesena.

<sup>30</sup> Ulteriori indicazioni sulla Nuova Emilia Bis, verranno inserite più avanti.



La strada statale 67 infine, chiamata Tosco – Romagnola, collega Pisa con Ravenna. La sua lunghezza è di circa 230 km e attraversa in modo trasversale la dorsale appenninica, servendo diversi paesi dell'entroterra romagnolo e toscano. L'intensità del traffico è maggiore nelle aree collinari più vicine alla pianura e tende a ridursi mano a mano che ci si avvicina all'area montana vera e propria, quella che segna il confine con la Regione Toscana.

▪ **Rete ferroviaria (punti 8, 9, 10, 14 della cartina).**

L'insieme delle tratte rappresentate nella cartografia non è esaustivo e comprende:

- a) Linea Bologna – Ancona (punto 8)
- b) Linea Bologna - Castel Bolognese - Russi – Ravenna (punto 9)
- c) Linea Ferrara – Ravenna – Rimini (punto 10)
- d) Linea Bologna – Padova (punto 14)
- e) Linea Faenza - Borgo San Lorenzo – Firenze (punto 15)

Le tratte ferroviarie comprese fra Ravenna, Forlì, Cesena e Rimini, contano all'incirca 46 mila passeggeri al giorno. Di questi, oltre il 60% transita nella linea ferroviaria Bologna-Ancona, mentre il solo segmento di linea Forlì-Cesena ne mobilita 12 mila, valore corrispondente al 26% del totale.

### **Nuova Via Emilia<sup>31</sup>**

L'attuale via Emilia, nel tratto che va da Forlì a Cesena, registra un flusso di traffico che supera ampiamente il limite ammesso per le strade a due corsie. Lungo tale strada si registra inoltre un elevato indice di urbanizzazione, sia residenziale che produttiva, con molte immissioni private e molte intersezioni con vie secondarie che impediscono di potenziare la strada sulla attuale sede.

Infine l'attraversamento di molti centri urbani e di frazioni, che connotano la strada come urbana, determina ulteriori rallentamenti dei flussi di traffico che rendono più difficoltosi i collegamenti e determinano notevoli condizioni di disagio.

Sulla base di queste premesse, sono state cercate soluzioni unitarie finalizzate alla risoluzione di queste problematiche, anche al fine di evitare una logica di interventi frammentati da parte dei singoli comuni che finora ha caratterizzato i lavori lungo questo importante asse viario.

Tali soluzioni - che si concretizzeranno nel "breve-medio" periodo con la realizzazione di un nuovo tracciato in variante, che collegherà fra loro l'asse di "arroccamento" di Forlì, la circonvallazione di Forlimpopoli e la "secante" di Cesena - avranno lo scopo di creare un unico asse di scorrimento. L'asse avrà collegamenti a pettine con l'attuale sede della via Emilia, sarà connessa alla E-45 e al nuovo scalo merci di Villa Selva e permetterà il collegamento fra le aree produttive e commerciali dei comuni di Forlì, Forlimpopoli, Bertinoro e Cesena.

Con questa variante, l'obiettivo è di limitare il livello di saturazione dell'attuale via Emilia, permettendo inoltre collegamenti più rapidi tra Forlì e Cesena con un traffico distribuito su quattro corsie, che permetterà livelli di flusso del traffico più stabili, con modeste emissioni atmosferiche.

### **Tangenziale Ovest Forlimpopoli**

A partire dalla fine del 2008, è stata aperta al transito anche la Tangenziale Ovest di Forlimpopoli, realizzata con lo scopo sia di migliorare il collegamento fra l'asse della Via Emilia e i primi comuni della vallata interna del Bidente (primo fra tutti Meldola) sia di alleggerire dal flusso di traffico intenso l'area urbana di Forlimpopoli.

---

<sup>31</sup> Tratto da: *Conferenza provinciale per le strategie ed il governo del territorio. Documento di preparazione ai lavori del tavolo tematico sulle infrastrutture e la mobilità*, a cura dell'Amministrazione provinciale di Forlì-Cesena e di Antares.

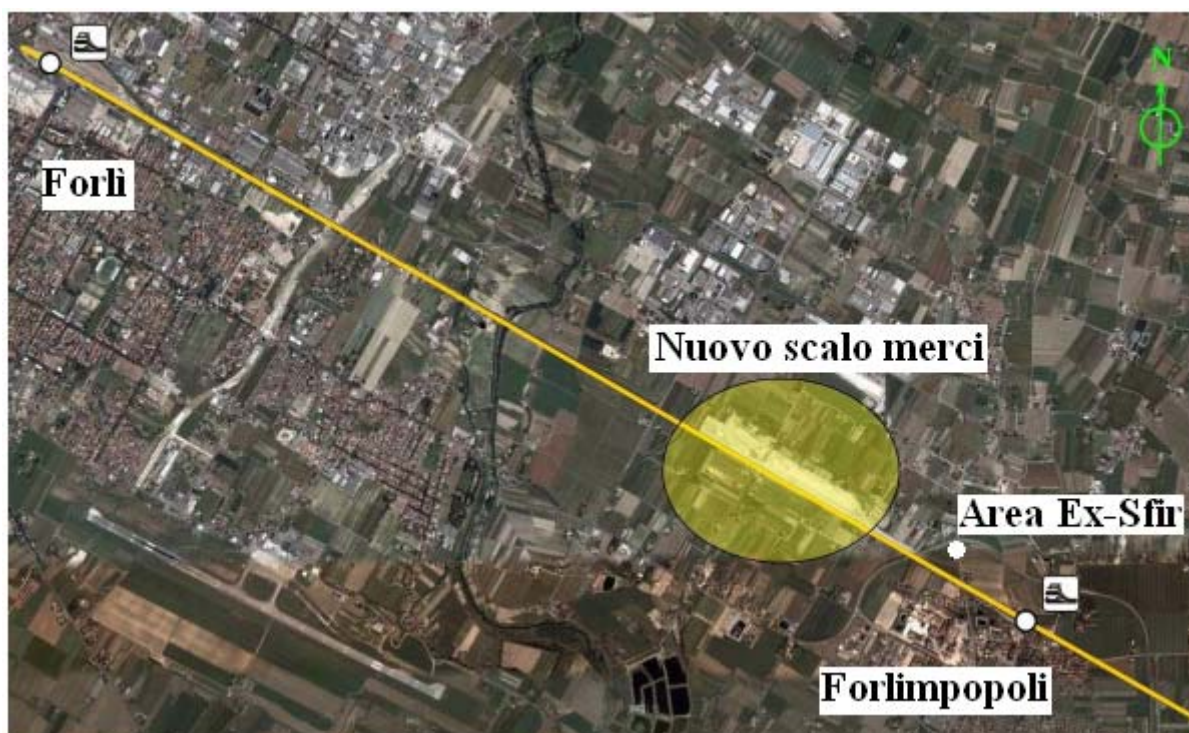
## Nuovo scalo merci ferroviario Forlì - Forlimpopoli (Villa Selva)<sup>32</sup>

Il nuovo scalo merci di Forlimpopoli è localizzato lungo la linea ferroviaria Bologna-Rimini a 4,5 Km da Forlì e a 1,5 Km da Forlimpopoli. A fianco di tale area sorge la Zona industriale di Villa Selva, ben collegata con la viabilità ordinaria ed autostradale (SS9, E45, A14).

Tale area si configura come punto baricentrico ottimale per l'area romagnola delle province di Forlì-Cesena e Rimini. Complessivamente lo scalo interesserà una superficie di 140.000 mq e, a regime, avrà una capacità di oltre 1,2 milioni di tonnellate/anno, con possibilità di ulteriore espansione nella zona industriale a nord dello scalo.

Come accennato, l'ottima posizione dello scalo, dovrebbe facilitarne lo sviluppo grazie all'elevato grado di accessibilità sia per la gomma che per il ferro, sebbene la potenzialità della stradale sia strettamente condizionata all'effettiva realizzazione della variante alla via Emilia (tale variante fungerà da raccordo dagli assi della SS67 ed E45 in adduzione allo scalo). Inoltre la breve distanza con Faenza rende buona la collocazione dello scalo anche per eventuali relazioni con il Tirreno (porto di Livorno) lungo la linea Faenza – Borgo San Lorenzo – Firenze. Infine, grazie al raccordo ferroviario in previsione nel nodo di Faenza, Villa Selva potrebbe anche svolgere funzioni logistiche di appoggio del porto di Ravenna (retroportualità), finalizzate al rilancio dei traffici merci destinati in prevalenza all'Italia meridionale.

### Inquadramento territoriale del nuovo scalo merci di Villa Selva presso Forlimpopoli



Fonte: "Progetto S.I.S.Te.M.A"

<sup>32</sup> Tratto da: "Progetto S.I.S.Te.M.A" Studio di fattibilità riferito alle azioni di sistema e all'azione di contesto, volume primo. Comune di Forlì, Marzo 2008.



### ▪ Porto di Ravenna<sup>33</sup>

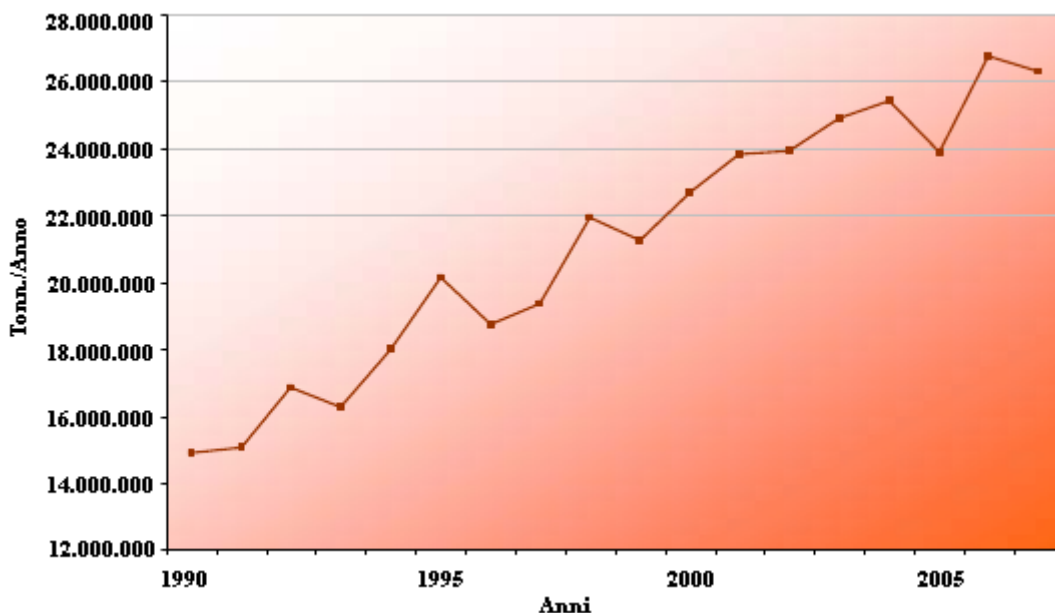
Il porto di Ravenna – che rappresenta uno dei più importanti porti italiani<sup>34</sup> - penetra all'interno della città sviluppandosi per oltre 14 km di lunghezza, è un porto di natura prevalentemente commerciale, anche se al proprio interno sono presenti attività cantieristiche orientate alla realizzazione di navi e di impianti offshore per l'estrazione del gas metano attività estrattive di gas metano.

E' un porto canale con 25 terminal privati, 16 km di banchine operative e fondali da -10,50 m., che in alcuni punti arrivano a -11,50 m.

Il porto è perfettamente integrato nel sistema della grande viabilità ed il collegamento con le principali reti di trasporto ne fanno un nodo accessibile dai principali mercati italiani ed europei.

Nel 2007 nel porto di Ravenna sono state movimentate 26.304.507 tonnellate di merci, valore di poco inferiore al massimo registrato nel 2006 (26.770.176 tonnellate, +5,3% rispetto al precedente massimo, datato 2004), confermando così la propria posizione tra i primi dieci porti italiani per tonnellate di merci movimentate. La crescita si rivela una caratteristica continua. Nel periodo considerato il volume movimentato è venuto quasi a raddoppiare: +77% nel 2007 rispetto al 1990.

Serie storica di traffico merci (tonn. / anno)



Fonte: "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna"

<sup>33</sup> Le informazioni relative al Porto di Ravenna sono state ricavate dal "Rapporto annuale di monitoraggio della mobilità e del trasporto in Emilia-Romagna", Assessorato Mobilità e Trasporti, Direzione Generale Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità Regione Emilia – Romagna, Aprile 2009.

<sup>34</sup> Nell'area costiera romagnola oltre al porto di Ravenna, sono presenti numerosi porti di dimensioni più piccole, legati all'attività turistica. Questi verranno segnalati nella parte del rapporto che tratta in modo più specifico il tema del turismo.



ANTARES

## Appendice V – I risultati delle interviste al panel di attori privilegiati intervistati per lo sviluppo del Piano Strategico della provincia di Forlì-Cesena (2008)

	CCLAA attore 1	Fondaz F attore 2	Fondaz Ce attore 3	Fiera F attore 4	Fiera C attore 5	Polo F attore 6	Polo C attore 7	Sindaco C attore 8	Comune F attore 9
<b>Valutazione Stato attuale</b>									
<i>Qual è la posizione strategica di Fc nel contesto regionale?</i>	importante; ma è essenziale che si giochi su un fronte integrato: cosa che attualmente non sta avvenendo	Forlì come hub culturale	presenza dell'Università; presenza dell'IRST	debolezza culturale e individualismo imprenditoriale;	la Fiera di Cesena ha un ottimo posizionamento grazie all'evento Mac Fruit ed all'investimento costante in termini relazionali	Università ha compiuto qui la sua "terza" funzione di innovazione	è un polo ancora relativamente giovane; si dovrebbe lavorare di più sul collegamento con le imprese	dal punto di vista delle infrastrutture il territorio ha una posizione strategica; le eccellenze dovrebbero essere viste in verso regionale, le nostre manifestazioni di eccellenza vanno internazionalizzate; nel territorio ci sono anche grandi mostre, agriturismi attrezzati, terme di prima qualità	In primo luogo, dobbiamo considerare che, nell'area vasta, esistono enormi potenzialità per insediamenti industriali di rilievo nazionale; sempre di più aziende si interessano al nostro territorio; In secondo luogo, noi abbiamo una sanità di qualità, grazie al polo ospedaliero di Forlì, ed all'apertura dell'IRST di Meldola, che si pone come un punto avanzato a livello nazionale; In terzo luogo, il ruolo dell'Università. Il decentramento avvenuto su Forlì fino ad ora ha pagato. Attrae molti giovani che riescono a spendere il loro titolo di studio nei loro territori di origine.
<i>Nodo sistema aeroportuale</i>	aeroporto da valorizzare	E' difficile pensare a F senza aeroporto; esiste un problema finanziario; la fondazione non ha in programma investimenti				versioni contrastanti; chi può dare una risposta certa sul ruolo strategico dell'aeroporto?		Forlì con l'Aeroporto può fornire un'ulteriore possibilità di sviluppo	Non si deve guardare all'aeroporto slegato dal contesto dove è inserito, che è stato creato intorno e che ormai è diventato il Polo Tecnologico Aeronautico
<i>Nodo sistema fieristico</i>	fiere da razionalizzare	a Forlì non c'è futuro al di là dell'avvicolo; Il ruolo delle fiere si è ridotto; necessità di alleanza con Rimini e Bologna	Credo comunque che sarebbe bene avere un'entità unica di gestione (mettendo insieme gli amministratori) indipendentemente dai luoghi delle fiere e degli aeroporti, col tempo poi nasceranno le soluzioni, che oggi è difficile ipotizzare perché non c'è unità di gestione	possibilità di salvaguardare una vocazione localistica con attenzione a fiere tematiche insieme ad una serie di grandi eventi	Aperiti a soluzioni di razionalizzazione ma salvaguardando il valore patrimoniale di Cesena e il valore dei propri assets materiali ed immateriali		Ho dubbi sull'alleanza Forlì e Cesena che rischiano di essere due debolezze. Occorre ragionare in un'ottica regionale. Bologna e Rimini possono andare avanti, ma Cesena può meritare una fiera a livello di promozione regionale		



	<i>CCIAA attore 1</i>	<i>Fondaz F attore 2</i>	<i>Fondaz Ce attore 3</i>	<i>Fiera F attore 4</i>	<i>Fiera C attore 5</i>	<i>Polo F attore 6</i>	<i>Polo C attore 7</i>	<i>Sindaco C attore 8</i>	<i>Comune F attore 9</i>
<i>Valutazione Stato attuale</i>									
<i>Nodo sistema turistico</i>	necessaria offerta integrata che abbia motore propulsivo dalla costa	L'offerta culturale come motore dell'attrattività						Il turismo oggi è più legato al benessere. In provincia ci sono assessorati che andrebbero coordinati e comunque al turismo vanno date più risorse	Noi abbiamo città e cittadine di grande valore architettonico e culturale ma in questo senso il turismo che non ha avuto sino ad ora una propria caratterizzazione; solo ora con le mostre al complesso del San Domenico si avverte un cambiamento, possono arrivare flussi importanti e si tratta di flussi turistici che in genere hanno una ricaduta sul territorio
<i>Potenzialità</i>									
<i>3 progetti che in questo momento auspicherebbe per il territorio, da realizzare nei prossimi 10 anni</i>	diminuzione burocrazia negli enti locali; aumento reti digitali per privati; valorizzazione aeroporto	centro storico; romagna innovazione; san domenico	tema dell'assistenza soprattutto verso gli anziani; Social Housing; aiutare le nostre imprese ad aggregarsi e fare rete per essere più competitivi a livello internazionale, creando nuove aziende leader			campus universitario	1) Tecnopoli e 2) Romagna Innovazione (RINNOVA); internazionalizzazione	collegamento stradale Forlì e Cesena; polo unico universitario romagnolo	in ambito culturale occorre fare sinergia tra le nostre città; maggiore sinergia tra impresa e università, ad esempio nella ricerca; Polo tecnologico Aeronautico; integrazione logistica Forlì-Cesena-Ravenna





ANTARES

*Quali sono i progetti prioritari  
da inserire nel Piano Strategico?*

realizzazione di ulteriori  
infrastrutture, atte a  
razionalizzare l'insediamento  
ed a  
comprimerne i costi di  
gestione.  
- realizzazione di servizi per  
gli studenti, che garantiscano  
una maggiore attrattività  
della sede,  
anche per gli studenti di altre  
regioni o di diversa  
nazionalità. In tale ambito,  
sarebbe necessario  
prevedere interventi di  
edilizia residenziale  
specificatamente destinati  
agli studenti.  
- realizzazione, con il  
concorso della regione e  
dell'unione europea, di  
strutture e di servizi per  
realizzare una più efficace  
circolazione e diffusione  
delle conoscenze nel tessuto  
locale.

Università; sanità; TPL

in ambito culturale occorre fare  
sinergia tra le nostre città;  
maggiore sinergia tra impresa e  
università, ad esempio nella  
ricerca; Polo tecnologico  
Aeronautico; integrazione  
logistica Forlì-Cesena-Ravenna