

**N**on esiste al mondo un'area dove complessivamente vi sia un sostegno sociale più alto che nell'Unione europea. Certo i suoi ventisette Stati hanno idee diverse su molte cose e in particolare seguono modelli differenti per quello che riguarda il welfare, i sostegni alla disoccupazione e l'assistenza sanitaria. Ma è proprio la comune ossatura di norme europee che fornisce una rete di garanzie minime cui gli Stati non possono derogare. Le norme comuni impediscono così agli Stati membri di innescare fra loro una competizione al ribasso su alcuni aspetti di politica sociale. Molti sono i settori in cui l'azione dell'Ue ha introdotto regole e modelli più avanzati di quelli cui la maggior parte degli Stati membri era abituata. Si tratta di settori legati al mercato interno, in cui le istituzioni europee dispongono del potere di adottare norme vincolanti. Si pensi innanzitutto alla parità sul lavoro fra uomini e donne, prescritta

sin dal primo Trattato comunitario del 1958 e poi attuata attraverso direttive e rafforzata dall'interpretazione della Corte di Giustizia. Oggi il divieto di non discriminazione su base sessuale è divenuto uno dei principi fondamentali dell'Unione europea, codificato dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Ue e la Commissione ha adottato una tabella di marcia per la parità fra uomini e donne (2006-2010). Di grande importanza sono anche le norme sulla sicurezza dei luoghi di lavoro elaborate a livello europeo: poiché esse impongono costi al sistema produttivo, la loro accettazione non sarebbe stata possibile se non vi fosse stata la garanzia che tutte le imprese europee sarebbero state ugualmente obbligate a seguirle. La Commissione promuove poi l'inserimento delle categorie di lavoratori dipendenti che possono essere meglio integrati nel mercato del lavoro (le donne, i disoccupati di lunga durata).

*\* Ordinario di diritto dell'Unione europea - Università di Bologna*

*(Continua a pagina 5)*

**<editoriale> un contenitore ludico, ma importante di lucia serena rossi\***

**europpei**  
l'emilia-romagna comunica l'europa

Regione Emilia Romagna

>2 er\_europa >3\_ europa >4>5\_ attualità >6\_ approfondimento >7>8>9>10>11\_ speciale >12\_ turismo >13>14>15\_ traduzioni >16\_ cultura

■ europeilperiodico bimestrale\_anno 8\_ settembre/ottobre 2009 • Poste Italiane s.p.a.

**circo d'europa  
acrobati, diritti  
e saltimbanchi**

**passante nord  
...eppur si muove**

4344454647

**<settembre/ottobre 2009>**

**postatarget  
magazine**  
Tariffa Pagata  
per contributo pubblicitario  
valida dal 1/1/2009  
Posteitaliane

&lt;er\_europa&gt;

agli open days di quest'anno incontri e seminari su crescita, innovazione e sviluppo

# La creatività contro la crisi le regioni cercano risposte

creativity against the crisis the regions look for answers/open days dedicated to creativity and innovation

di Valentina Polyas\*

**B**en 213 regioni provenienti da 33 paesi europei, per un totale di 125 seminari, 250 eventi locali e circa 7.000 partecipanti. Sono i numeri della settima edizione, appena conclusa a Bruxelles, degli Open Days, la settimana europea delle regioni e delle città d'Europa, promossa dal Comitato delle Regioni e dalla Commissione Europea. Obiettivo dell'iniziativa: cercare risposte locali all'attuale crisi globale. Quattro le tematiche approfondite: il rilancio della crescita e l'innovazione nelle regioni e città europee, il cambiamento climatico e la strada europea per lo sviluppo sostenibile regionale, la cooperazione territoriale, ovvero lavorare insieme oltre i confini e infine la politica di coesione europea. Protagoniste del dibattito le regioni europee, senza dimenticare il ruolo crescente città d'Europa.

Sempre più le istituzioni comunitarie scelgono di rafforzare il dialogo con i livelli regionali e locali al fine di raggiungere efficacemente le reali esigenze dei cittadini europei e cercare insieme risposte concrete alle sfide impegnative che caratterizzano la nostra epoca. La Regione Emilia-Romagna quest'anno ha scelto di partecipare agli Open Days con un consorzio formato da Aquitania,



Bratislava, Bruxelles Capitale, Randstad, West Midlands, Estremadura e Vallonia. Esperti sul tema delle industrie creative provenienti da Emilia-Romagna, West Midlands, Bruxelles Capitale e Randstad hanno partecipato al seminario "Be creative, Creative Industries for restoring growth in Europe's Regions", dedicato al ruolo di questo settore nello sviluppo econo-

mico e sociale delle regioni. Ma perché la scelta delle industrie creative? Secondo uno studio della Commissione Europea, la cultura occupa circa 6 milioni di persone, vale a dire oltre il 3% della popolazione dell'Unione. Contribuisce allo sviluppo delle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione, alla valorizzazione turistica dei territori, come pure alla

rivitalizzazione e coesione della società. Occorre, dunque, incoraggiare la cultura come forza motrice della creatività. Le industrie creative, come cinema, audiovisivi, media, pubblicità, musica, producono insieme più ricchezza del comparto chimico ma, data la loro particolare natura, necessitano di regole differenti rispetto a quelle applicate negli altri settori industriali, soprattutto

per preservare la ricchezza della diversità culturale. In Emilia-Romagna secondo una ricerca presentata a Bruxelles da Aster, il consorzio tra Regione, Università, Cnr, Enea, Inaf, Camere di Commercio e Associazioni imprenditoriali, il 25% delle imprese creative si occupa di moda e design. Segue, con il 18%, il settore letterario, 14% l'architettura e 9% la pubblicità. La ricerca, nata nell'ambito del progetto Interreg IV C "Creative Growth" fa una prima mappatura del territorio in tema di creatività. Scopriamo così che l'87% di queste industrie non occupa più di 4 impiegati. Questa caratteristica si traduce in una flessibilità che si è rivelata una delle carte vincenti per affrontare la crisi. Un punto di forza, ma anche di vulnerabilità, che rende necessari strumenti di tutela ad hoc. L'assessorato alle attività produttive della Regione Emilia-Romagna sta portando avanti una serie di progetti per sostenere l'industria creativa tra cui due centri servizi rivolti al multimediale e al design e il social network "Bloomap". Oltre all'appuntamento di Bruxelles, Open Days è continuata in Aquitania ed Emilia-Romagna. A Bordeaux e a Reggio Emilia si sono svolti due seminari a cui hanno partecipato rappresentanti della Commissione e partner di diverse regioni.

\* Servizio di Collegamento con l'Ue di Bruxelles

## NEWS

### ecolabel vince un'azienda di modena

**Un gruppo ceramico modenese**, il gruppo Concorde, è tra i vincitori del primo concorso del premio Ecolabel Communication award, organizzato dalla Commissione Ue, per incentivare le attività di promozione di prodotti, beni e servizi amici dell'ambiente. L'azienda modenese è stata premiata in particolare per le sue campagne promozionali. Il gruppo - che ha oltre 1.500 prodotti con il marchio Ue Ecolabel - è stato scelto per i suoi materiali di pubblicità, così come per l'efficacia dell'uso del logo. Oltre al gruppo modenese e una società francese di vernici e pitture, la Onip, la Commissione Ue ha premiato anche un albergo irlandese, il Bush Hotel, che ha vinto nella categoria dei servizi. Il marchio Ue Ecolabel è stato lanciato nel 1992 per incoraggiare la produzione e il consumo di prodotti e servizi verdi in Europa. Ad oggi, sono almeno 20 mila i prodotti e i servizi

che possono usare questo marchio. **ecolabel the winner is a company from modena**/A ceramics group from Modena, the Concorde Group, is among the winners of the first Ecolabel Communication award, organized by the EU Commission as an incentive for the promotion of eco-friendly products, goods and services. The Modena based company was awarded, in particular, for its advertising campaigns. The group - which has over 1500 products with the Ecolabel EU trademark - was chosen for its advertising materials, as well as for the effective use of the logo. In addition to the Modena based group and Onip, a French varnish and paint company, the EU Commission also awarded the Irish Bush Hotel, which won in the services category. The Ecolabel EU trademark was introduced in 1992 to encourage the production and consumption of eco-friendly services and products in Europe. To date, there are at least 20 thousand products and services which

can use this trademark.

### vento, piccoli impianti crescono

**Catturare il vento** con impianti di piccola taglia "ad alta sostenibilità ambientale e paesaggistica". Questo l'obiettivo del progetto Wi.Co. (Wind of the Coast) - promosso dalla Provincia di Ravenna e finanziato dal Programma Power con 224mila euro -, una partnership tra rappresentanti dell'Unione Europea, dell'Andalusia e dell'Inghilterra che stanno lavorando per capire le potenzialità di sfruttamento della risorsa eolica sulla costa romagnola. Il vento come fonte di energia usando impianti di piccola taglia (microeolici), ad alta sostenibilità ambientale e paesaggistica. "Il progetto - ha spiegato Andrea Mengozzi, assessore provinciale - ha suscitato l'interesse di altri Paesi e dell'Enel che si è proposta come sponsor di alcune delle attività di misurazione e raccolta dati".

**wind, small plants grow up**/Capturing the wind with small plants of "high environmental and landscape sustainability". This is the objective of the Wi.Co. project (Wind of the Coast) - promoted by the Province of Ravenna and financed by the Power Program with 224 thousand euro -, a partnership between representatives of the European Union, Andalusia and England. The project partners are working to understand the potentials of using eolic resources on the Romagna coast, through the use of the wind as an energy source using small size (micro-eolic) plants which offer high environmental and landscape sustainability. "The project - explained Andrea Mengozzi, province councilman - has caught the interest of other Countries and of Enel, which has offered to sponsor several of the measuring and data collection activities".

### si spengono le luci tradizionali

**L'Ue sta ritirando gradualmente** dal mercato le lampadine tradizionali a favore di una nuova generazione di luci a basso consumo energetico. È una nuova normativa, in vigore dal 1° settembre, che vieta a produttori e importatori di commercializzare nell'Ue lampadine ad incandescenza trasparenti da 100 watt e più. Tuttavia, i negozi possono continuare a vendere le scorte rimaste in magazzino. Finalizzato al risparmio energetico e alla lotta contro i cambiamenti climatici, il divieto sarà esteso nel settembre 2011 e 2012 alle lampadine a incandescenza meno potenti. Saranno gradualmente abolite anche le lampadine opache e quelle alogene ad alto consumo. Entro il 2020 queste misure dovrebbero portare ad un risparmio energetico pari al consumo di 11 milioni di famiglie all'anno, e ad una riduzione delle emissioni di anidride

carbonica di 15 milioni di tonnellate all'anno.

**traditional lights turned off**/The EU is gradually removing traditional light bulbs from the market in favour of a new generation of low energy consumption bulbs. It is a new law, effective since September 1st, which prohibits manufacturers and importers to sell transparent incandescent light bulbs of 100 watt and higher in the EU. Still and all, stores may continue to sell the stock in inventory. With the objective of energy savings and the fight against climatic changes, the prohibition will be extended in September 2011 and 2012 to less powerful light bulbs. Opaque and high consumption halogen lamps will also be gradually eliminated. By 2020 these measures should result in an energy savings equal to the consumption of 11 million families a year and a reduction in 15 tons of carbon dioxide emissions a year.

dopo il sì irlandese si apre la questione della presidenza permanente della ue. slitta il barroso due

# parte il toto presidente, verso un tutti contro tutti?

the presidential polls are off to a start: all vs. all?/after the "yes" to the lisbon treaty, the question is who will be the president of the eu



stato adottato dalla Ue quando lui diventerà prime minister. Di qui la fretta a ratificarlo entro il primo gennaio e cercare di chiudere la partita grazie al fischio dell'arbitro dopo i minuti di recupero.

In questo scenario di rinnovata fiducia (e testarda sfiducia) si inserisce il rinnovo della Commissione: la cosiddetta Barroso Due e la conseguente nomina, delicatissima, della figura politica di Presidente permanente della Ue (prevista per l'appunto dal Trattato di Lisbona). Il più gettonato in questo ruolo è l'ex premier britannico Tony Blair. Lo sostiene Berlusconi (lettera al Foglio) mentre Nicolas Sarkozy ("Fa parte di un paese che non ha adottato l'euro") è più scettico. Altri governi sono invece palesemente riluttanti. Tre in particolare: Belgio, Lussemburgo e Olanda che hanno scritto nero su bianco delle loro perplessità su quel nome. Apriti cielo. S'è subito riaperto il toto nomine. L'Austria s'è subito accodata dicendosi poco convinta ed i tre, l'ex mitico Benelux, hanno avanzato ciascuno una propria candidatura. In mezzo s'è infilata la Spagna promuovendo, sotto traccia, il nome di Felipe Gonzales (ex primo ministro spagnolo socialista). Il tutto in attesa di sapere con chi starà la Germania di Angela Merkel che di sicuro non appoggerà Blair.

Intanto tra novembre e dicembre i parlamentari europei saranno chiamati alle famose audizioni per nominare i futuri commissari Ue. In questa confusione una notizia: i mal di pancia di Klaus hanno prodotto un risultato. La nuova Commissione Barroso non entrerà in carica il 31 ottobre, ma forse a novembre. Addirittura a dicembre. C'è chi dice non oltre il 31 gennaio.

■ di Mauro Curati

Più che un buona notizia è stata una lieta novella. L'annuncio cioè che i patemi, le paure, gli scenari più inquietanti e spaventevoli che gravavano sulla povera Europa, sono stati relegati, per sempre, nei libri dei menagrami. I libri apparsi di recente qua e là nella Ue. Il filone catastrofico - istituzionale che descriveva gli imbarazzi, i fallimenti, le marce indietro, che sarebbero certamente avvenute dopo l'esito infausto del secondo referendum irlandese sul Trattato di Lisbona.

Invece l'Irlanda ha detto di sì. Ha spargliato le Cassandre. Il cielo d'Europa s'è fatto sereno. Anzi azzurro. Di quegli azzurri cantati da Paolo Conte. Come d'incanto, il presidente polacco Lech Kaczynski, che ha palesemente fatto il tifo per il fronte irlandese del no, s'è affrettato a firmare, obtorto collo, il Trattato. Idem il presidente tedesco Horst Köhler (anche se la Germania è

sempre stata favorevole) che ha firmato le quattro leggi di accompagnamento del Trattato richieste dalla Corte del suo paese, la Corte Costituzionale di Karlsruhe diventando così il ventiquattresimo Stato della Ue a ratificarlo. Ora all'appello mancano solo due paesi: la Repubblica Ceca e la Gran Bretagna. Per la prima le cose sembrano complicate più per motivi procedurali, ma non è detto. Pende infatti un ricorso contro l'entrata in vigore del Trattato presentata davanti alla Corte Costituzionale di quel paese da alcuni deputati. Il Parlamento ceco lo ha già approvato e il presidente Vaclav Klaus (anche lui come Kaczynski un vero malpancista nei riguardi della Ue) ha fatto sapere che se la Corte approverà lui "Non si opporrà all'ultimo minuto". Ma poi ha continuato a rimandare la firma. Un tira e molla infinito di cui non si vede la fine.

Diversa la questione targata Gb. I conservatori, da sempre euroscettici, sembrano intenzionati a fare un referendum sul Trattato nel caso vincano le

prossime elezioni (cosa molto probabile). Se così fosse la Gran Bretagna sarebbe l'unico grande paese a rischiare di rimanere per metà dentro e per metà fuori dall'Unione (non dimen-

tichiamo che non ha adottato l'euro ed è tuttora fuori dallo spazio di Schengen). Ma il leader conservatore Cameron ha detto sì al referendum se; se cioè il Trattato non sarà ancora

## croazia e islanda vicine all'ingresso nella ue. stop alla turchia

**"Croazia e Islanda sono le nazioni europee più vicine all'ingresso nella Ue ed è possibile un loro ingresso a partire probabilmente dal 2012". Lo ha detto il Commissario europeo uscente per l'Allargamento Olli Rehn, presentando il rapporto annuale sui progressi dei paesi candidati e aspiranti candidati all'adesione. "La Croazia - ha detto il Commissario - si sta avvicinando alla linea del traguardo, ma deve portare avanti i suoi sforzi prima che i negoziati di adesione possano concludersi. La Croazia ha registrato buoni progressi in termini di conformità con i parametri stabiliti nei negoziati di adesione e i negoziati sono formalmente ripresi dopo l'accordo politico con la Slovenia sulla gestione della questione frontaliere. Se la Croazia soddisferà in tempo tutti i parametri restanti - ha concluso Rehn i negoziati potrebbero concludersi l'anno prossimo". Le riforme che Bruxelles chiede ancora a Zagabria riguardano il riordino del sistema giudiziario e della pubblica amministrazione, la lotta alla corruzione e alla criminalità organizzata e i diritti delle minoranze. Anche per l'Islanda è possibile un ingresso insieme o a distanza di pochi mesi dalla Croazia. "Daremo un parere entro Natale - ha proseguito Rehn - ma dovrà accelerare sulle riforme necessarie per presentarsi pronta a tagliare il traguardo". Stop invece alla Turchia che dovrà fare ancora diversi passi avanti. Da segnalare infine le candidature di Macedonia, per la quale la Commissione ha deciso di raccomandare l'apertura di negoziati, Albania e Montenegro.**

&lt;attualità&gt;

a bologna e ravenna uno spettacolo da circo, con clown, giocolieri e saltimbanchi, per spiegare cos'è l'e

# “venghino signori

“step right up to the greatest show on earth!”/a circus in the main squares of b



■ di Alessandro Alvisi

Europa sociale. Europa dei diritti. Europa delle pari opportunità. Europa della lotta alle discriminazioni. A spiegare alla gente quanto la Ue abbia fatto e continui a fare per realizzare norme moderne e avanzate in materia di protezione dei cittadini, ci ha pensato un circo. Avete capito bene: un circo! Un tendone con tanto di clowns, trapezisti, saltimbanchi e quant'altro, necessario per far divertire la gente. Un circo che dal 29 al 31 ottobre è approdato in Piazza Maggiore a Bologna e in Piazza del Popolo a Ravenna (dal 5 al 6 novembre) dopo avere girato tutta Europa (Marsiglia, Parigi, Lisbona, Salonico, Praga e molte altre capitali) con la funzione di descrivere, con il riso ed il sorriso, in modo semplice, ma efficace, cosa rappresenti la Ue. Quanto faccia ed abbia fatto per migliorare la nostra vita quotidiana.

L'idea è nata a Bruxelles e si ispira al "Circo Sociale" (movimento di indirizzo pedagogico che utilizza le arti circensi come strumento per aiutare i giovani con problemi sociali). L'ha fortemente patrocinata la Commissione europea e nella fattispecie la "Direzione Generale

Occupazione, Affari Sociali e Pari Opportunità" con il titolo: "Cosa può fare l'Europa per voi". Il pezzo forte sta nell'accostamento, un po' desueto, di immagini buffe e argomenti seri.

Questo perché si vorrebbe spiegare a

tutti, bambini, adulti e anziani, quali siano le strategie della Commissione per risolvere i problemi di tutti i giorni. Problemi tanto più gravi da quando siamo stati investiti da questa crisi economica. Un dato è certo: il proces-

so di integrazione, ha portato negli anni a una lenta ma costante armonizzazione legislativa tra i 27 paesi che fanno parte dell'Unione. Un fenomeno ahinoi purtroppo sconosciuto ai più. Molti cittadini non conoscono appieno

i propri diritti. Molti non conoscono le leggi. Altri non sanno dell'Europa e delle sue politiche. Va da sé, ad esempio, che in Italia le donne continuano a guadagnare il 15% in meno rispetto agli uomini ed hanno maggiori difficoltà

## storie, figure e dibattiti sotto il tendone

Sono stati tre giorni davvero intensi: si è partiti il 29 con il Circo in città. A seguire, negli spazi animati, "L'Europa delle storie e delle figure" in collaborazione con la libreria Giannino Stoppani (per i più piccoli). Poi "L'angolo di Perry Mason" e il gioco "L'Europa è un gioco da ragazzi". A seguire la presentazione dell'iniziativa (hanno partecipato il sindaco di Bologna Flavio Delbono, la vice presidente della Regione Emilia-Romagna Maria Giuseppina Muzzarelli, la presidente dell'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna Monica Donini, la presidente della Provincia di Bologna Beatrice Draghetti e Carlo Corazza direttore dell'Ufficio della Commissione europea di Milano. Ha presentato Patrizio Roversi. Nel pomeriggio tardi un convegno: "Oltre la crisi - Europa sociale. Europa del domani" con il presidente dell'Emilia-Romagna Vasco Errani, Ivan Malavasi presidente nazionale Cna, Pietro Cerrito segretario Cisl, Nicoletta Rocchi segretaria Cgil, Nirvana Nisi segretaria Uil e Maurizio Marchesini presidente Unindustria di Bologna, modera Aldo Balzanelli, caporedattore di "Repubblica" Bologna.

Il giorno dopo presso l'Auditorium Enzo Biagi della Biblioteca Sala Borsa altro incontro su "L'Europa ama i giovani e l'Emilia-Romagna anche" con Diego Marani della Commissione europea (Dg educazione e cultura) Stefania Fenati direttore del Centro Europe Direct; Annalisa Martini, ufficio scolastico regionale; Roberto Grandi docente universitario, Orsola Patrizia Ghedini dell'assessorato alla Cultura della Regione e Jader Cané funzionario commissione Ue Dg politiche sociali. Ha concluso Giovanni Sedioli assessore regionale Scuola e

Formazione professionale. In contemporanea, presso la Cappella Farnese del Comune, altro dibattito: "Le sfide per l'energia e il clima: la metafora di Prometeo" con Lino Zanichelli assessore regionale all'Ambiente e allo Sviluppo Sostenibile, Carlo Corazza dell'Ufficio Ue di Milano, Stefano Tibaldi direttore regionale dell'Arpa dell'Emilia-Romagna, Gianfranco Bologna direttore scientifico del Wwf Italia. Oltre ad un pomeriggio pieno di laboratori, alle 17,30 sempre alla Sala Borsa dibattito: "L'Europa si racconta" con interviste di Lorenza Badiello (responsabile ufficio di Bruxelles della Regione) a Sonia Masini e ai parlamentari europei Salvatore Caronna, Vittorio Prodi e Paolo De Castro. L'ultimo giorno, il 31 ottobre, incontro dal titolo: "Ho l'età per ..." con Luisa Lazzaroni assessore politiche per gli anziani del Comune di Bologna, Giuliano Barigazzi assessore alla sanità della Provincia, Anna Maria Dapporto assessore regionale alle politiche sociali ed educative e don Giovanni Niccolini. Modera l'incontro Matteo Fornara responsabile Media rappresentanza C.E. Milano. Infine l'incontro dal titolo: "Donne d'Europa - esperienze a confronto" con Anna Maria Corazza europarlamentare, Anna Maria Tagliavini del Centro Donne di Bologna, Samia Kouider, Azeb Gebrewahid imprenditrice, Lucia Serena Rossi direttore Circede di Bologna. Modera Virgilio Dastoli consigliere Commissione europea e conclude Maria Giuseppina Muzzarelli vice presidente della Regione Emilia-Romagna. Il programma è sul sito della Regione Emilia-Romagna [www.spazioeuropa.it](http://www.spazioeuropa.it)

europa dei diritti e la voglia d'europa che c'è in noi

# venghino”

Bologna and ravenna to talk about a europe of rights



la città. Hanno improvvisato. Hanno fatto aprire la bocca per lo stupore ai bambini. Tutto questo illustrando con video, fotografie, poster e incontri con esperti, temi dedicati e delicati come la ricchezza delle proposte europee e l'importanza dell'Europa.

In particolare (per gli incontri, gli spettacoli ed i convegni che si sono tenuti vedere il box qui a fianco) hanno riscosso attenzione il gioco "Diritti si nasce" organizzato dal Centro Europe Direct basato sulla Carta dei Diritti fondamentali; "Scommettiamo sull'Europa" gioco a gruppi sul processo di integrazione europea; "In viaggio per l'Europa" che simula un viaggio attraverso l'Europa; la "Biblioteca Vivente" "L'angolo di Perry Mason" (in collaborazione col Circo dell'Università di Bologna) che non è proprio un gioco per ragazzi in quanto presenta alcuni casi giurisprudenziali in tema di diritti sociali per sottolineare il ruolo dei giudici comunitari come motore dell'integrazione sociale ed infine, organizzato dalla Giannino Stoppani di Bologna l'incontro "L'Europa delle storie e delle figure" per conoscere storie di viaggi e di immigrazione. Per i più piccini ricordiamo "Il Circo in città" organizzato dall'Associazione Gelsomina; lo spettacolo di apertura Vanjuska Moi con Ferdinando d'Andria e Mara Sparapani, l'Europa in musica (Jakarè), la Partot Parade dell'associazione culturale Oltre, lo spettacolo "Il viaggio della ricerca" a cura di Workin' Theater e lo spettacolo "L'elefantino" a cura del Teatro Testoni.

a fare carriera. Oppure che chi va a vivere per studio o lavoro in un altro paese europeo, non sa a chi rivolgersi per avere aiuto ed assistenza.

Voluto dalla Regione Emilia-Romagna (Assessorato all'Europa, Cooperazione internazionale e pari opportunità) dalla Provincia e dai Comuni di Bologna e Ravenna, il Circo ha inteso sensibilizzare in materia di protezione sociale; illustrare le norme europee; ricordare alla gente che l'Europa c'è e che non è solo un organismo altro, lontano e astratto nelle sue complesse dinamiche politiche, ma un'istituzione viva, che incide nella nostra vita e che, come tale, va conosciuta, valutata (col voto) ed usata. Un Circo d'Europa, dunque. Uno spettacolo che ha stupito il pubblico su nove temi in particolare: la lotta alla disoccupazione, la formazione professionale, le opportunità lavorative per tutte le età, l'equilibrio tra vita privata e lavorativa, le pari opportunità per uomini e donne, la lotta alle discriminazioni e la promozione della diversità, la mobilità lavorativa, l'abbattimento di esclusione sociale e povertà e, infine, il miglioramento della sicurezza e delle condizioni lavorative. Questa campagna, che ha accompagnato i saltimbanchi, non è stata però solo la messa a dimora di un tendone. Clowns e trapezisti hanno infatti girato

intervista alla vice presidente della regione maria giuseppina muzzarelli

## “è necessario aprirsi alla ue”

>Il Circo e l'Europa. Un'idea inusuale, forse un po' bizzarra, certo molto spiazzante.

Ha ragione. Ma è legata al problema della partecipazione. Vede, ho insegnato trent'anni all'Università. La dimensione europea è molto diffusa tra i ragazzi. Tutti sanno cos'è l'Europa, molti ci pensano, parecchi ci vanno a studiare. Approfittano di un'opportunità didattica per fare un'esperienza che è anche un diritto. Insomma le scuole sull'Europa fanno. Parlano. I ragazzi sono informati. Casomai c'è da lavorare per rendergli la pesca ancora più sugosa. Per aumentare cioè l'attrazione. Per creare occasioni più godibili: come i campi estivi, incontri vacanze etc. L'idea del Circo, in questo senso, è bella. Aiuta l'Europa ad entrare ancora di più nella loro testa. Diverso il caso di chi studente non è. Tra la gente comune l'Europa, è spesso vista come un peso. Un laccio. Non la si guarda come a un'opportunità. Si fatica a capire che le normative europee sono sinonimo di ampliamento d'orizzonte. Di scambio culturale, economico e sociale. Si fatica a capire che il fatto di avere regole comuni, aiuta ad ampliare il proprio pensiero.

>È un problema solo di comunicazione? Margot Wallström, vice presidente uscente della Commissione Europa, ha parlato di impossibilità di comunicare l'Europa. Di difficoltà oggettive.

Non lo dubito. Ma qui ritorna il tema delle radici e delle identità. Mi chiedo: chi l'ha detto che le radici devono per forza essere a forma di carota? Le radici sono larghe, diffuse, a ventaglio e sono sinonimo di pianta sana. Se si parte da qui, il problema delle identità cambia prospettiva. Fa capire quanto sia necessario aprirsi. I bambini e l'educazione che daremo loro sull'Europa, giocano un ruolo strategico. Certo occorrono tempi lunghi. Ma l'investimento vale. Penso ad

esempio a un'esperienza, a cui ho partecipato di recente, di scambio di studi tra ragazzi di Rimini e di Belgrado. Si è iniziato con qualche timore: la lingua soprattutto. Ma alla fine il lavoro che ne è uscito è stato ottimo. Insomma l'Europa ha bisogno di prove. Il linguaggio del Circo va in questa direzione. È un linguaggio internazionale. Si basa su presupposti come il grande evento, la festa, la novità che un tempo richiamava tutto il paese o tutta la città a viverlo in allegria. Credo insomma che l'esperienza che porteremo a Bologna e a Ravenna sarà proficua. Un'idea felice. In fondo, se ci pensiamo bene, cose importanti l'Europa ne ha fatte negli ultimi vent'anni. A partire dall'euro, senza dimenticarci dell'allargamento a 27 stati e senza scordare che il Muro di Berlino è caduto solo nel 1989. Se la guardiamo sotto questa prospettiva l'Europa a suo modo, è un evento. Un grosso evento politico ed istituzionale. Un evento che va misurato però nei tempi lunghi. Anche il Circo è un evento. Un evento che diverte, fa spettacolo, ma non dimentica di parlare di diritti. I diritti che misurano la vita della gente. I diritti che ci ha portato l'Europa. Un'istituzione ben presente nella nostra vita. Andare a studiare o a lavorare in un altro paese oggi è facile. E non può essere visto come una deportazione. Ma oltre che a mandarli, i ragazzi, li dobbiamo anche ospitare. Lo scambio si fa in due. Credo che si debba lavorare anche per attrarre i giovani stranieri. Questa è un'altra sfida.

M.C.



<editoriale> un contenitore ludico, ma importante

di lucia serena rossi\*

(Segue da pagina 1)

Meno incisiva è stata sin qui invece l'azione europea nei settori in cui gli Stati hanno conferito alle istituzioni europee non un vero e proprio potere legislativo, ma solo un compito di coordinare, attraverso il cosiddetto "metodo di coordinamento aperto", l'azione degli Stati membri. Questo metodo consiste nel monitoraggio e nella pubblicizzazione dei risultati raggiunti dai singoli Stati membri rispetto agli obiettivi concordati (una sorta di "pagella") e mira ad innescare un circolo virtuoso attraverso una competizione per conseguire i migliori risultati. Non vi sono però sanzioni per chi non raggiunge gli obiettivi, il che rende alquanto spuntate le armi in possesso dell'Unione europea. È quanto avviene in materia di occupazione e di lotta all'esclusione sociale, prevista dalla "Strategia di Lisbona", approvata dal Consiglio europeo nel 2000 e poi modificata nel 2005.

Anche in questi settori è però cresciuta la consapevolezza che l'azione dei singoli Stati non è sufficiente e che occorre affidare maggiori poteri all'Unione europea. Nella strategia di Lisbona modificata, l'occupazione è una priorità assoluta. Di conseguenza è stata adottata un'agenda sociale (2006-2010) ed è stato inserito nella programmazione finanziaria 2007-2013 un programma comunitario per l'occupazione e la solidarietà sociale. Certo la crisi economica acuisce la necessità di sviluppare efficaci politiche sociali. L'Unione europea ha raccolto la sfida elaborando il concetto di "flessicurezza", un modello sociale che consenta di combinare la flessibilità e la sicurezza dell'occupazione. La Commissione consente inoltre agli Stati membri di far ricorso agli aiuti di stato e di diminuire l'Iva come strumenti per promuovere l'occupazione.

I diritti sociali sono stati "costituzionalizzati" dalla Carta dei diritti fondamentali dell'Ue, destinata ad acquisire pieno valore giuridico con l'entrata in vigore (si spera imminente) del Trattato di Lisbona. Questo significa che in tutte le sue politiche l'Unione dovrà rispettare e promuovere i diritti contenuti nella Carta ed in particolare nel capo IV della stessa: diritto dei lavoratori all'informazione e alla consultazione nell'ambito dell'impresa, diritto di negoziazione e di azioni collettive, diritto di accesso ai servizi di collocamento, tutela in caso di licenziamento ingiustificato, condizioni di lavoro giuste ed eque, divieto del lavoro minorile e protezione dei giovani sul luogo di lavoro, vita familiare e vita professionale, sicurezza sociale e assistenza sociale, protezione della salute, accesso ai servizi d'interesse economico generale, tutela dell'ambiente, protezione dei consumatori. L'Europa è dunque intenzionata a preservare e a rafforzare il proprio modello sociale. L'iniziativa di Bologna e Ravenna per promuovere la conoscenza dell'azione europea nel campo sociale, è importante e originale in quanto viene presentata in un contenitore dal carattere ludico (un circo) e si svolge attraverso workshop, conferenze, dibattiti ed intrattenimenti. Un'occasione per richiamare l'attenzione anche dei cittadini più distratti sull'importanza dell'azione europea in questa materia.

\* Ordinario di diritto dell'Unione europea - Università di Bologna

&lt;approfondimento&gt;

è la prima volta. consolida anche la sua presenza nell'ipa - adriatico

# programma italia-slovenia entra l'emilia-romagna

italy-slovenia programme emilia-romagna enters into play/emilia-romagna enters the italy-slovenia cross-border program

**D**al mare come ostacolo da attraversare al mare come unione tra paesi chiamati a condividere priorità e strategie da realizzare nell'area adriatica.

È questa la filosofia dei programmi transfrontalieri adriatici ai quali, con la nuova programmazione 2007-2013, l'Emilia-Romagna partecipa a pieno titolo.

La Regione entra infatti per la prima volta nella cooperazione transfrontaliera Italia - Slovenia e consolida la presenza su Ipa-Adriatico. Attività che fanno ora parte del nuovo "Obiettivo 3 - Cooperazione Territoriale" dei fondi strutturali dell'Unione Europea.

Al mare Adriatico viene riconosciuta la funzione di elemento di condivisione tra territori e popoli in una comunanza di capacità, competenze ed abitudini. Al mare viene dunque finalmente attribuita la portata di elemento di vicinanza ed unione di comunità, usanze e tradizioni che nel corso dei secoli ha consentito notevoli scambi dal punto di vista commerciale, culturale e sociale. Entrambi i programmi si propongono di condividere, esplorare e capitalizzare esperienze, proposte e criticità dei territori costieri dello bacino adriatico finalizzate al rafforzamento dell'attrattività e della competitività dell'area.

Il Programma Italia-Slovenia prevede interventi nei settori dell'ambiente, dei trasporti e dell'integrazione territoriale-sociale, della competitività e società basata sulla conoscenza. Ipa-Adriatico, ha come obiettivo il rafforzamento e la cooperazione e lo sviluppo sostenibile della regione costiera realizzando iniziative riferite a tre temi principali: cooperazione economica, sociale e istituzionale; risorse naturali, culturali e prevenzione dei rischi; accessibilità e reti.



Il Programma, che copre una superficie di 115.714 km quadrati di cui il 47% è rappresentato dal territorio italiano ed ha una popolazione di 15 milioni di abitanti (pari al 69% della popolazione residente in Italia) presenta alcune novità rispetto al precedente: vale a dire l'ingresso di due nuovi Stati membri (Slovenia e Grecia) oltre alla partecipazione dell'Italia con la presenza delle regioni di livello Nuts 3 (tutte le

Regioni Adriatiche dal Friuli Venezia Giulia alla Puglia, con la Regione Abruzzo - Autorità di Gestione del Programma), nonché la partecipazione della Serbia in regime di phasing-out (stante l'assenza di zone costiere) che potrà beneficiare dei fondi fino al 2012. Gli altri paesi partecipanti al programma sono: la Croazia (paese candidato ad entrare nella Ue) l'Albania la Bosnia-Erzegovina e il Montenegro

(paesi per ora potenzialmente candidati). L'impegno finanziario previsto per entrambi i programmi ammonta a circa 436 milioni di euro ripartiti tra risorse europee 85% e risorse nazionali 15%. I Programmi transfrontalieri prevedono la realizzazione di due tipologie di progetti; quelli ordinari - tra cui il primo bando Ipa che si è chiuso il 29 ottobre 2009 per un totale di 75.000 euro - ideati per incoraggiare le azioni promosse dagli attori locali e caratterizzati da una durata temporale massima di tre anni e quelli strategici, cioè progetti prioritari che richiedono un ampio partenariato istituzionale e la cui durata è generalmente a medio lungo termine. Il Programma Italia-Slovenia prevede inoltre la realizzazione di piccoli interventi per il rafforzamento della cooperazione transfrontaliera e per contribuire al superamento delle barriere a livello locale.

I bandi per progetti strategici e standard per un totale disponibile di 101 milioni di euro si sono appena conclusi anche con una partecipazione attiva del nostro territorio emiliano-romagnolo. L'interesse, complice anche la purtroppo perdurante crisi finanziaria, ha riguardato enti territoriali locali, università, consorzi di ricerca, musei ma

anche soggetti privati quali grandi, piccole e medie imprese.

Le Autorità del Programma presso la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia sono ora al lavoro per l'istruttoria e valutazione di tali progetti, i cui primi esiti sono previsti alla fine dell'anno. L'Emilia-Romagna, con le sue Province costiere è una delle Regioni adriatiche italiane da sempre coinvolte nel programma di cooperazione territoriale transfrontaliero ed entra a pieno titolo anche nel Programma Italia-Slovenia (insieme a Veneto e Friuli Venezia Giulia). Da anni, ha instaurato un rapporto di stretta collaborazione con le altre sei regioni italiane e con i Paesi adriatici orientali realizzando importanti progetti e costruendo insieme un sistema di relazioni e di reciproca fiducia che costituiscono ora il vero patrimonio e che deve costituire la base per investire risorse ed energie per crescere insieme, coesi, per affrontare le sfide di un Europa che guarda il dopo 2020 e che osserva con attenzione l'Adriatico ed i Balcani come un'unica vasta regione ricca di opportunità.

*In collaborazione con Stefania Leoni*

## assemblea di euroregione istituita la commissione welfare

Si è svolto a Spalato, in Croazia, la quinta Assemblea dell'Euroregione Adriatica (Ea). Si tratta di uno dei progetti più interessanti della politica europea della nostra Regione, pensata per promuovere la cooperazione transfrontaliera. Nata nel 2006, questa Associazione ha infatti raccolto l'adesione e l'interesse di più di venti Regioni appartenenti a diversi Paesi che si affacciano sul mar Adriatico.

In questa sede è stata ufficialmente istituita la commissione Welfare. Una commissione richiesta e fortemente voluta dalla Regione Emilia-Romagna. All'incontro hanno partecipato la Vice Presidente Maria Giuseppina Muzzarelli e il Direttore Generale alla programmazione territoriale e negoziata, intese e relazioni europee e internazionali Enrico Cocchi.

L'Euroregione, nata come strumento giuridico del Consiglio d'Europa, nella realtà Adriatica si è trasformata in un'opportunità per favorire relazioni tra gli stati, trasferire conoscenze, programmi e progetti operativi; mettere in contatto realtà economicamente e strutturalmente avanzate (come l'Emilia-Romagna, il Veneto, il Friuli - Venezia - Giulia) con realtà molto più complesse come quelle di certe zone dell'Albania o del Montenegro.

# >passante nord Dossier

**L'approvazione da parte della commissione della ue del passante nord è un importante passo per risolvere alla radice il delicato passaggio della tangenziale di bologna**

## una bretella che ci sostenga

**a link road to support us** / the eu says "yes" to the north link road which should streamline the through traffic at the bologna highway junction



Emilia verso Modena) ed ad ovest Ponte Rizzoli, frazione di Ozzano dell'Emilia.

Dopo molti progetti e molto parlare, finalmente la Commissione europea ha sbloccato il Passante, dando il suo parere favorevole alla sua realizzazione con l'affidamento diretto della gestione ad Autostrade per l'Italia, purché vengano apportati alcuni cambiamenti al progetto che gli enti locali sono disponibili a prendere in considerazione. Il Governo italiano, dal canto suo, ha ribadito che l'opera è tra quelle prioritarie in agenda.

Ce ne parla con dovizia di particolari alle pagine 8 e 9 Marco Falangi che alle pagine 10 e 11 ha anche intervistato l'assessore alla Mobilità e Trasporti Alfredo Peri che dà il suo parere sull'importanza dal punto di vista della viabilità di questo progetto. Sempre alle pagine 10 e 11 c'è poi un altro articolo interessante sui trasporti. Stavolta via ferro. Si riferisce al finanziamento per 9 milioni di euro di una legge regionale per riequilibrare il sistema di trasporto delle merci in Emilia-Romagna così da ridurre l'inquinamento ambientale e aumentare la sicurezza della nostra circolazione. Progetto anch'esso autorizzato dalla Commissione europea.

La notizia era attesa. Da molto tempo imprenditori bolognesi, politici regionali e nazionali l'aspettavano per risolvere uno dei nodi viari più complessi della nostra area territoriale: quello dell'attraversamento dello snodo viario di Bologna. Quello, per intenderci, che quasi tutti hanno conosciuto andando al mare o, per chi veniva in senso inverso, a Milano o in qualche località dell'Italia del nord. La famosa tangenziale. Un asse risalente agli anni '60 a quattro corsie di marcia per versante, al centro della quale corre l'autostrada e ai cui lati scivola il traffico urbano della città.

Scivola ... Si fa per dire. Perché da anni, nonostante lavori straordinari anche economicamente costosi, quel tratto è un imbuto. Un luogo dove ogni giorno, soprattutto nelle ore di punta, la fiumana di auto si ferma, dilaga nelle parti laterali. Ferma lo scorrimento cittadino. Né va dimenticato quello che accadde qualche anno fa, quando un incidente, nella parte autostradale,

chiuse completamente, per diverse ore, la tangenziale. Il risultato fu l'Italia divisa in due. Il nord e il sud bloccati. E bloccata fu soprattutto Bologna, le sue strade interne, le piccole viuzze. Si creò un gigantesco ingorgo che durò

ore. Tanto più grave se si pensa che colpì la gente di sera, al rientro dal lavoro. L'idea quindi era di trovare un'alternativa nei collegamenti nord sud che potesse bypassare questo snodo. Alternativa che è appunto il

Passante nord, immaginata come una bretella autostradale nella pianura di Bologna di una lunghezza media sui 40 chilometri, avente come estremi ad ovest Lavino di Mezzo (frazione di Anzola dell'Emilia sulla vecchia via



## via libera al collegamento tirreno - brennero

**Altro importante progetto "promosso" dalla Commissione europea è il collegamento autostradale Tirreno - Brennero (TiBre) vale a dire fra la A15 della Cisa e l'A22 del Brennero. Piena soddisfazione per il via libera definitivo alla realizzazione del collegamento l'ha espressa l'assessore alla Mobilità e Trasporti della Regione Emilia-Romagna Alfredo Peri: "Si tratta di un altro corridoio strategico per l'Emilia-Romagna e l'intero Paese".**

**L'opera, bloccata da tempo, ha ottenuto il via libera dalla Ue. "Il lavoro compiuto dal Governo, d'intesa con la Regione e gli enti locali - ha infatti aggiunto l'assessore Peri - ha dato buoni frutti, sbloccando il progetto per un intervento che rientra in un asse di comunicazione privilegiata tra l'Europa centro-settentrionale e il Tirreno". Il raccordo tra l'A15, Parma-La Spezia, e l'A22 del Brennero è un corridoio plurimodale, inserito nelle piattaforme territoriali strategiche transnazionali individuate come parti del territorio dove è ipotizzabile si possano concentrare le funzioni di eccellenza dell'economia, della conoscenza e dell'innovazione. Aree cioè capaci di raggiungere i più alti livelli di competitività e di eccellenza nell'offerta territoriale e nella produzione di ricchezza, creando un diretto collegamento tra tre importanti territori - snodo (La Spezia, Parma, Verona) aventi capacità di fungere da commutatori tra i grandi flussi europei e internazionali ed i territori locali.**

il parere favorevole della commissione per la realizzazione con l'affidamento diretto ad autostrade per l'Italia

# la ue dice di sì al p

the eu says "yes" to the north link road/it will be a roadway about 7 or 8 kilomet

■ di Marco Falangi

## L'Unione Europea

ha sbloccato il Passante Nord di Bologna, dando parere favorevole alla sua realizzazione con l'affidamento diretto della gestione ad Autostrade per l'Italia, purché vengano apportati alcuni cambiamenti al progetto che gli enti locali sono già disponibili a prendere in considerazione. Il Governo italiano, dal canto suo, ha ribadito che l'opera è tra quelle prioritarie in agenda. Sembra quindi essere più vicino l'avvio dei lavori per la costruzione di un'infrastruttura molto importante non solo per la città di Bologna, ma per l'intera Emilia-Romagna e per il sistema viario del nord Italia. L'Ue, concedendo l'ok all'affidamento diretto della gestione, auspicato dagli enti locali, ha però sottolineato che esso è legato a condizioni di realizzazione del progetto in linea con il diritto comunitario, da concordare con la Commissione Europea e le parti interessate. Una volta fissati questi paletti, che comunque non dovrebbero stravolgere più di tanto il progetto iniziale frutto di un lavoro congiunto delle istituzioni durato anni, Autostrade per l'Italia potrà realizzare l'infrastruttura indicendo una gara europea.

Grande è la soddisfazione innanzitutto delle Amministrazioni, che già in questi giorni si stanno mettendo al lavoro per definire le modifiche necessarie, ma anche delle associazioni di categoria che vedono nel Passante Nord un volano per lo sviluppo del territorio bolognese, e non solo. "L'intenso lavoro fatto in questi mesi da Governo, Regione ed enti locali ha prodotto un'ottima notizia - hanno commentato il presidente della Regione Vasco Errani, il sindaco di Bologna Flavio Delbono e la presidente della Provincia Beatrice Draghetti -. Sulle procedure per la realizzazione del Passante - ha precisato la Regione - non era aperta alcuna procedura d'infrazione, ma si trattava di acquisire un parere preventivo. Ora l'orientamento della Commissione è definire le condizioni progettuali per rendere possibile la procedura richiesta da Governo e Regione per la costruzione e gestione dell'opera". Errani, Delbono e Draghetti hanno poi auspicato che, una volta ultimata questa procedura, si possano aprire quanto prima i cantieri. Maurizio Marchesini, presidente di Unindustria Bologna ha sottolineato il fatto che "tutti i soggetti in campo hanno dimostrato grande capacità di svolgere il

proprio ruolo. Il sistema economico del nostro territorio si è impegnato in maniera omogenea e compatta per giungere alla realizzazione di questa infrastruttura fondamentale".

"Finalmente una luce sul Passante Nord la priorità numero uno per la mobilità sul nostro territorio e per la crescita della competitività", ha commentato invece Tiziano Girotti, presidente di Cna Bologna. mentre Gianpiero Calzolari, presidente di Legacoop, ha espresso soddisfazione "per il risultato raggiunto grazie anche a una collaborazione di tutti gli attori istituzionali coinvolti, a dimostrazione che quando si mette davanti l'interesse del nostro territorio possiamo vincere tutti".

La scelta di realizzare una bretella autostradale nella pianura a nord di Bologna è stata fatta dagli enti locali bolognesi dopo un lungo dibattito che si è avvalso dell'apporto di numerose valutazioni tecniche. L'obiettivo, infatti, era di arrivare a una soluzione valida per un lungo periodo di anni per decongestionare il traffico sul nodo costituito dall'autostrada e dalla tangenziale a ridosso del capoluogo emiliano-romagnolo. Il sistema autostrada-



tangenziale di Bologna, che comprende al suo interno due carreggiate autostradali "a pedaggio" ed ai lati due carreggiate "libere" della tangenziale, risale agli anni '60 e fu costruito di comune accordo tra Anas, Società Autostrade e Comune di Bologna. In quegli anni la città non si era ancora espansa verso la pianura come nei decenni successivi e l'autostrada-tangenziale fu quindi concepita immediatamente all'esterno della "cintura ferroviaria", collegata alla viabilità urbana con 13 svincoli, ipotizzando poi più a nord i nuovi insediamenti urbani. Dopo 30 anni di servizio questo sistema ha però mostrato la corda, manifestando già dagli anni '90 crescenti fenomeni di congestione, in

particolare nelle due carreggiate laterali della tangenziale. Questo ha comportato un aggravarsi dell'inquinamento atmosferico, non solo a causa del traffico sulla tangenziale, ma anche per il traffico deviato, per la impraticabilità dell'arteria principale, sulla viabilità interna cittadina. Ma non è solo il livello delle polveri sottili nell'aria ad aver destato allarme: a preoccupare è anche l'inquinamento acustico, con ampie aree densamente popolate in cui i valori superano i 70 decibel, un livello di significativa criticità acustica. Allo stesso tempo è cresciuto anche il traffico sul nodo autostradale di Bologna, che si trova in una posizione centrale nel sistema autostradale del

centro-nord. Tra il 1990 e il 2000 il traffico di veicoli sui tronchi autostradali che convergono su Bologna (A1, A13, A14) sono saliti del 3,5% annuo per i veicoli leggeri e del 4,1% annuo per quelli pesanti. Per la Società Autostrade (i dati sono quelli del 2007) il nodo autostradale di Bologna è interessato da un traffico che supera i 79 milioni di veicoli annui: il traffico di scambio è pari al 52% mentre quello di attraversamento è al 35%, ma per i veicoli pesanti si nota una prevalenza di traffico di attraversamento, mentre i veicoli leggeri effettuano in prevalenza traffici di scambio. In tangenziale (l'indagine è del 2003) si contano, in corrispondenza degli svincoli centrali, un

**L'Italia sblocca finalmente l'empasse viario alle porte di Bologna**

# Passante nord

res from the current city ring road, and about 40 kilometres long



produttive di rilievo sovra-comunale che possono essere ulteriormente sviluppate; portare più lontano dal centro città il traffico di attraversamento del nodo bolognese e liberare le due carreggiate dell'attuale autostrada a vantaggio della tangenziale, che in questo modo verrebbe potenziata (4 corsie per senso di marcia a Passante ultima) al servizio del traffico locale. Verrebbe poi ridotto drasticamente l'inquinamento dell'aria e il rumore. Gli attuali caselli autostradali di Casalecchio e Borgo Panigale sulla A1 e di San Lazzaro sulla A14, insieme a un nuovo casello Interporto sulla A13, verrebbero trasformati in barriere di ingresso a Bologna: il Passante non avrà quindi alcuna soluzione di continuità con i tronchi autostradali che convergono sulla città. I caselli di Bologna-Arcoveggio e Bologna-Fiera

potranno essere eliminati o serviranno da svincoli con la rete viaria urbana. Per gli automobilisti o autotrasportatori che utilizzano l'attuale sistema autostradale si tratterà di allungare un po' il percorso, magari migliorando la velocità di crociera, sicuramente a tutto vantaggio della città di Bologna, che potrà respirare meglio. Chi percorrerà la A1 da Milano in direzione A14 per Ancona, o viceversa, dovrà percorrere circa 12 km in più rispetto ad oggi; chi percorrerà la A1 da Firenze in direzione A13 per Padova, o viceversa, dovrà deviare allungando di circa 11 km rispetto all'attuale situazione. Il problema dell'eventuale traffico improprio di attraversamento che potrebbe utilizzare la tangenziale bolognese per accorciare il percorso si potrebbe risolvere prevedendo il pagamento di un pedaggio per chi utilizza due barriere terminali

delle autostrade, in entrata e in uscita. Gli introiti potrebbero poi andare alla manutenzione della tangenziale, finalizzati quindi ad un uso locale. Il Passante nord può diventare insomma l'asse portante della rete primaria regionale, assicurando collegamenti nazionali e interregionali e connettendo tutte le autostrade che convergono su Bologna. La sua realizzazione non comporterà nessuna interruzione del traffico autostradale e di attraversamento, permettendo il trasferimento delle corsie autostradali alla tangenziale di Bologna contemporaneamente all'apertura del nuovo percorso dell'autostrada più a nord. Essendo poi un tracciato in pianura non prevede difficoltà nella sua costruzione e può essere suddiviso in lotti di dimensioni ridotte per ridurre i tempi di esecuzione dei lavori.

flusso veicolare di 47mila veicoli al giorno in direzione Imola e di 40mila in direzione Modena. Inoltre in autostrada nel 2006 si sono rilevati 102 incidenti con morti o feriti e sulla tangenziale 190 incidenti.

Questo sistema è da anni in condizioni critiche ed è ormai prossimo alla saturazione: il grado elevato di sofferenza trasportistica e la criticità ambientale del corridoio hanno portato quindi gli enti locali ad elaborare una soluzione in grado di alleggerire le pressioni sulla città di Bologna e di poter servire anche la domanda di trasporto futura, tenendo separato il traffico locale e di scambio da quello di attraversamento. Il progetto del Passante autostradale

nord, i cui dettagli verranno ora definiti insieme alla Commissione Europea, prevede un semianello esterno ad una distanza media di 7-8 km dall'attuale sistema autostrada-tangenziale bolognese. La sua lunghezza complessiva dovrebbe essere attorno ai 40 km (probabile che l'Ue richieda qualche chilometro in meno) ed avrebbe come estremi ad ovest Lavino di Mezzo, una frazione del Comune di Anzola dell'Emilia, e ad est Ponte Rizzoli, una frazione di Ozzano Emilia. Questa scelta permette di migliorare la raggiungibilità dei principali poli logistici del territorio bolognese (Interporto, Centro Agro-Alimentare, Center Gross); migliorare l'accessibilità a tutte le principali aree

## mobility tech, al comune di parma una menzione speciale

**In occasione del MobilityTech, che si è tenuto a Milano nei giorni scorsi, si è svolta la cerimonia di premiazione del Premio Nazionale Mobility Manager, indetto da Euromobility - Associazione Mobility Manager, patrocinato dal Ministero dell'Ambiente, giunto quest'anno alla terza edizione. Il concorso, volto a premiare le buone pratiche di mobility management maturate in Italia, ha come scopo quello di incentivare la mobilità sostenibile in ambito urbano e suburbano, mettere a confronto e pubblicizzare i migliori risultati e diffondere le buone pratiche presso Enti pubblici e aziende private italiane.**

**La Giuria ha assegnato una menzione speciale al Comune di Parma che con la propria attività da tempo ha intrapreso un percorso virtuoso verso un modello di città ideale lavorando per ritrovare le condizioni migliori per il benessere dei cittadini.**

parla l'assessore regionale ai trasporti alfredo peri: "si tratta di un'opera di alto valore nazionale. una fo

# "convinti dalla bo

"convinced of the project's worth"/the regional councilman for transportation, alfre

## Il via libera della Ue,

che di fatto sblocca la realizzazione del Passante autostradale a nord di Bologna è un importante passo in avanti per la mobilità dell'intera Emilia-Romagna.

**>Lei assessore ha espresso soddisfazione. È una decisione che premia il lavoro svolto dagli enti locali?**

Sicuramente. La decisione viene al termine di un lungo lavoro degli enti locali e della Regione che hanno portato avanti il progetto di concerto con i ministri dei vari governi che si sono succeduti in questi anni. Era stato chiesto un circostanziato parere preventivo e dalla Commissione è arrivata la disponibilità a valutare nel merito il nostro progetto che prevede l'affidamento diretto della gestione ad Autostrade per l'Italia. Si tratta quindi di uno snodo fondamentale per un'opera che ha un alto valore nazionale per il punto nevralgico in cui deve essere realizzata. Credo che la Commissione sia stata convinta della bontà del nostro progetto anche dalla forte unità d'intenti, dalla determinazione e dalla compattezza mostrate da schieramenti di diversa parte politica.



■ Alfredo Peri

**>Quali saranno i prossimi passaggi che attendono il progetto?**

Ora siamo chiamati a lavorare sul progetto con la Provincia e il Comune di Bologna per definire come dovrà essere sviluppato e per consentire alla Ue

di dargli la via libera definitivo. La stazione appaltante diventerà quindi l'attuale gestore del tratto autostradale presente ora all'interno della tangenziale bolognese. Il progetto dovrà inoltre essere validato da Anas, dopodiché Autostrade per l'Italia dovrà bandire una



gara europea per la costruzione del Passante. Una volta realizzata l'opera Autostrade per l'Italia potrà gestirla.

**>Si possono già ipotizzare i tempi della realizzazione del Passante Nord?**

Dobbiamo innanzitutto trovare, sulla

base delle richieste della Commissione, un equilibrio dal punto di vista tecnico e trasportistico e di impatto sul territorio. È presto per parlare di date certe, ma questa è stata senza dubbio una fortissima accelerazione verso l'avvio dei cantieri. Se si

sbloccano rapidamente i quesiti e i dubbi procedurali, potremmo davvero essere a una svolta.

**>Dalla Ue è arrivato contemporaneamente il via libera definitivo per la realizzazione del collegamento autostradale Tirreno-Brennero, fra l'autostrada A15 della Cisa e la A22 del Brennero, altro corridoio strategico per la nostra Regione e il Paese. Cosa significa questa decisione?**

Per la Tl-Bre siamo molto più avanti rispetto al Passante Nord. Il Commissario europeo alla concorrenza ha stabilito che l'attuale concessionario, AutoCisa Parma-La Spezia, può procedere a realizzare il collegamento con la A22. Lo sblocco, in questo caso, fa sì che si possa subito partire con i lavori. Quello tra il Tirreno e il Brennero è un collegamento fondamentale, di interesse europeo visto che sta dentro al Corridoio Berlino, che ha un grande valore anche per l'economia e lo sviluppo di quell'area dell'Emilia-Romagna e del nostro Paese.

**>Altra buona notizia è l'ok della Commissione al finanziamento della Regione a favore del trasporto ferro-**

## in 14 si alleano sul corridoio baltico-adriatico

Un'"alleanza" di 14 Regioni per sostenere l'immediata realizzazione del corridoio ferroviario Baltico-Adriatico. Per l'Emilia-Romagna l'ha sottoscritta nei giorni scorsi l'assessore regionale ai Trasporti Alfredo Peri. L'obiettivo dell'intesa è l'estensione del progetto prioritario numero 23 - chiamato Bac, (Baltic-Adriatic Corridor) da Gdansk/Gdynia via Vienna fino a Ravenna/Bologna (e non solo o non più fino a Trieste/Venezia).

Alla cerimonia erano presenti, in rappresentanza delle regioni italiane interessate i rappresentanti di Friuli Venezia-Giulia, Veneto ed Emilia-Romagna. Secondo l'assessore Peri: "La Regione ha promosso attivamente quest'iniziativa perché ritiene che il corridoio di trasporto Baltico-Adriatico e la sua estensione fino all'Emilia-Romagna rappresenti una fondamentale opportunità per il rafforzamento della coesione, della sostenibilità ambientale e della competitività dell'Unione Europea. Le intense relazioni economiche tra Emilia-Romagna ed Europa centrale - ha proseguito nella sua dichiarazione -, richiamano con forza la necessità di sviluppare il sistema infrastrutturale e dei servizi del corridoio.

Secondo tutti i rappresentanti delle regioni, i moderni collegamenti ferroviari tra Nord e Sud dell'Europa accelerano il recupero e lo sviluppo dell'economia,

vanno a favore dell'ambiente, riducendo le emissioni nocive in atmosfera e favorendo nella rinnovata strategia di Lisbona, l'integrazione tra le aree baltica, danubiana e adriatica.

Il corridoio - ha aggiunto il vicepresidente della Commissione, con delega ai Trasporti Antonio Tajani, - sarà valutato con attenzione dall'Ue per rafforzare la rete dei collegamenti. Si tratta - ha aggiunto - di un'iniziativa importante, in particolare, alla vigilia della riunione che si terrà a Napoli in ottobre per fare il punto sulle reti transeuropee e per i progetti futuri con ministri Ue dei Trasporti, ma anche con i rappresentanti dell'Unione Africana".

Il corridoio non è inserito tra le priorità europee dei collegamenti transeuropei, ma l'intesa di Bruxelles segna un primo passo importante per mettere in moto il meccanismo dei finanziamenti. Con le tre regioni italiane, hanno firmato la dichiarazione anche i rappresentanti di altri 11 territori di Polonia, Repubblica Ceca e Austria.

Erano presenti alla firma, oltre al vice presidente e commissario europeo per i trasporti Antonio Tajani, il presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo Brian Simpson.

nte accelerazione per il via ai cantieri”

# ontà del progetto”

edo peri, is happy with the eu decision



## viario in Emilia-Romagna.

Si, si tratta di 9 milioni di euro che sono nel bilancio della Regione e che avevamo chiesto alla Commissione di poter spendere per potenziare il servizio ferroviario merci. Ci è stato riconosciuto che non si tratta di aiuti di Stato

e quindi ora i 9 milioni verranno investiti in 3 anni per abbassare il costo del servizio merci promuovendo il trasporto intermodale e ferroviario nell'ambito delle iniziative prese per far fronte alla crisi economica. La Commissione ha anche riconosciuto che questo

aiuto servirà anche a ridurre l'inquinamento e la congestione, migliorando la sicurezza stradale nelle regioni industriali. Questo, tra l'altro, è perfettamente in linea con la politica promossa dalla Commissione.

(M.F)

dalla regione 9 milioni di euro

## più ferro meno gomma

**P**iù ferro, meno gomma. Overo, riequilibrare il sistema di trasporto delle merci in Emilia-Romagna sviluppando quello ferroviario, in

modo da ridurre l'inquinamento ambientale e aumentare la sicurezza della circolazione. È, in sintesi, quanto prevede un progetto di legge regionale che stanziava 9 milioni di euro.

Il progetto ("Interventi per il riequilibrio del sistema di trasporto delle merci") approvato dalla giunta è già all'attenzione della Commissione territorio, ambiente e mobilità dell'Assemblea legislativa. Per incentivare il trasporto su ferro, la Regione metterà a disposizione di tutte le imprese logistiche e ferroviarie complessivamente nove milioni di euro di contributi in tre anni (tre milioni per ogni anno), a partire dal 2010. La condizione è che queste ultime "scontino" il contributo dallo schema tariffario applicato ai clienti.

"Purtroppo, in assenza di un provvedimento nazionale, ogni realtà si muove in base alle proprie sensibilità - ha dichiarato l'assessore Peri - Noi riteniamo che in un momento di crisi, dove sul tema del trasporto merci si rischia di perdere il lavoro di anni, occorre sostenere chi ancora è convinto che i servizi ferroviari debbano aumentare e non calare. La Commissione europea - ha concluso - ha autorizzato il nostro progetto di legge, che consentirà di spendere risorse del bilancio regionale destinate agli operatori che trasportano merci su ferro".

A livello europeo, il calo del traffico ferroviario si è attestato intorno al 25%. Per contrastare questa tendenza la Regione concederà contributi per la realizzazione di servizi di trasporto intermodale a treno completo (che utilizza, cioè, più modalità in una sola operazione di spedizione) e servizi di trasporto tradizionale a treno completo (con carri tradizionali). I contributi sono finalizzati a compensare la differenza dei costi esterni aggiuntivi del trasporto su strada rispetto a quello su rotaia, in particolare per il trasporto ferroviario di corto raggio. Sono destinatarie dei contributi tutte le imprese logistiche e le imprese ferroviarie, regolarmente costituite e con sede legale in uno degli Stati membri dell'Unione europea, che organizzano il trasporto su ferro. I contributi sono concessi, a fondo perduto, per ogni servizio ferroviario



"aggiuntivo" (cioè nuovi servizi di trasporto ferroviario su nuovi tragitti e nuovi servizi su tragitti esistenti) rispetto all'anno precedente. L'impresa beneficiaria dovrà scontare il contributo dallo schema tariffario applicato agli utenti. Si impegna, inoltre, a garantire la continuità dei servizi aggiuntivi - oggetto del contributo - almeno per i due anni successivi alla conclusione del periodo di incentivazione e a non aumentare, sempre per i servizi aggiuntivi, il prezzo di listino di una quota superiore al tasso di inflazione calcolato su base Istat. La giunta regionale fissa entro il mese di febbraio di ogni anno i termini e le modalità per la presentazione delle domande.

I volumi di traffico ferroviario merci movimentati dai nodi intermodali dell'Emilia-Romagna si aggirano intorno ai 15 milioni di tonnellate all'anno (dati 2007). Secondo l'Iit (Istituto sui Trasporti e la Logistica) questa quota rappresenta circa il 40% del totale delle merci che potrebbero andare su ferrovia (escluso il nodo di Ravenna, in quanto porto funzionale alla distribuzione di materie prime prevalentemente in import verso tutto il nord Italia). Dei cinque macro-bacini di domanda di servizi ferroviari individuati (Piacenza, Parma, Modena/Reggio-Emilia, Bologna/Ferrara e la Romagna), la maggior consistenza di flussi potenzialmente intercettabili dalla modalità ferro si trova da un lato nell'area di Modena/Reggio-Emilia, dall'altra in Romagna: sono le aree dove nasceranno i due futuri scali attualmente in costruzione (Marzaglia in provincia di Modena e Villaselve in provincia di Forlì-Cesena).

siamo al terzo posto a livello nazionale per presenze di ospiti stranieri e quinti per presenze italiane

# otto milioni di euro per far crescere il turismo

eight million euros to increase tourism/eight million euros for projects dedicated to tourism



di Giovanni Stefanelli

Opportunità è il turismo. Lo si dice sempre. È una delle frasi fatte di chi deve descrivere la struttura economica della Regione. Altri dicono che il turismo sta all'Emilia-Romagna come la Fiat all'Italia degli anni '60. Luoghi comuni. Banalizzazioni che non tengono nel dovuto conto lo sviluppo industriale, i distretti, l'economia ad altissima innovazione che caratterizza il nostro territorio. Ma è pur vero che il nostro patrimonio culturale e naturalistico è una grande risorsa. Da tutelare e implementare. Da far crescere perché trainante nell'economia. La Regione, con il contributo dell'Europa, ha quindi messo in campo 8 milioni di euro per qualificare le strutture turistico-ricettive. In questi giorni sono arrivate le domande. Ma quaranta milioni di euro (provenienti dai Fondi comunitari di sviluppo regionale) sono invece già disponibili per progetti curati dalle amministrazioni provinciali con l'obiettivo della valorizzazione di luoghi di interesse storico, di complessi museali e di parchi archeologici. I numeri, del resto (aggiornati al 2008-vedi scheda), stanno testimoniare la centralità del settore. Siamo al terzo posto, a livello nazionale, per presenze di ospiti stranieri e al quinto per gli italiani. Abbiamo oltre ottomila strutture ricettive (il 13% dell'offerta complessiva nazionale) che propongono al mercato 160 000 camere e 400 000 posti letto. Sulla costa è ovviamente localiz-

zata la maggior parte delle strutture ricettive (oltre il 76%) e dei posti letto (il 70%), ma nel corso degli ultimi anni si sono registrati significativi investimenti nella fascia appenninica e nelle città d'arte. E proprio grazie a questa diversificazione dell'offerta, probabilmente, il turismo in Emilia-Romagna è stato sino ad ora capace di resistere alla crisi e all'agguerrita concorrenza che viene da altre regioni italiane o dai paesi che si affacciano sul Mediterraneo. Dei fondi progetti pubblici, che si divideranno i 40 milioni di euro messi a disposizione grazie al Fondo europeo di sviluppo regionale, segnaliamo per Piacenza la tutela del patrimonio archeologico della Val D'Arda, per Parma i castelli del ducato (Bardi e Colomo) e la valorizzazione del Liberty a Salsomaggiore. E

poi Modena con il recupero del circuito dei castelli, ma anche (e non poteva essere altrimenti!) la nascita di una "MotorValley" tra la città e Maranello che farà la gioia dei tifosi della Ferrari. L'idea è stata ripresa anche da Bologna, dove la "MotorValley" si espanderà sino a Imola e verrà realizzato un museo vicino al celebre circuito. A Ferrara i progetti finanziati riguardano in prevalenza le zone della foce del Po (percorsi d'acqua a Comacchio e a Goro), mentre altri percorsi naturalistici nei pressi del Po saranno realizzati in provincia di Ravenna (che ha puntato anche sull'archeologia). Realizzazione di sale da concerti e per convegni sono tra le priorità della provincia di Forlì, che vuole costruire anche un museo della marineria a

Cesenatico. Rimini, infine, ha scelto di recuperare un teatro storico, di creare un parco del mare a Misano e di realizzare percorsi ciclo-turistici e fluviali nelle valli del Marecchia e del Conca. Presentando alla stampa gli interventi finanziati, il presidente della Regione Vasco Errani ha riaffermato il valore strategico che il turismo come un dei sistemi economici del territorio. "È per questo - ha aggiunto - che ci siamo mossi con la maggiore rapidità possibile per mettere a disposizione le risorse e per aumentare il numero dei bandi. Destinare complessivamente, in sinergia con l'Europa, una cifra di poco inferiore ai 50 milioni di euro al turismo rappresenta il miglior segnale per gli operatori del settore". Dei progetti privati non è ancora dato

sapere molto (ma le domande, arrivate entro il 30 settembre scorso, ammontano a circa un migliaio).

Il bando, sempre previsto dal Programma operativo Por-Fesr 2007-2013, mette a disposizione in Emilia-Romagna 24 milioni di euro tra risorse europee e regionali per piccole imprese singole o associate del settore turistico, imprese del commercio, botteghe e mercati storici, tabaccherie e giornali. Gli interventi ammessi al finanziamento sono, ad esempio, quelli di riqualificazione, introduzione di innovazioni, servizi on line di commercio elettronico. Tra le province si segnalano Rimini, dove sono state presentate 114 domande, Ravenna con 148, Forlì-Cesena 80, Bologna 205, Reggio Emilia 114, Modena 71, Parma 119, Piacenza 76, Ferrara 62.

## europei

L'Emilia-Romagna comunica l'Europa

Bimestrale di informazione della Regione Emilia-Romagna

A cura di:

**Agenzia informazione e ufficio stampa della Giunta Servizio politiche europee e relazioni internazionali** in collaborazione con **Servizio di collegamento con la Ue**

Direttore responsabile: **Roberto Franchini**

Coordinamento editoriale: **Olga Cavina**

Redazione: **Buriburi**  
tel. e fax 051-266165  
email: [europei@regione.emilia-romagna.it](mailto:europei@regione.emilia-romagna.it)

Progetto grafico e impaginazione: **Jack Blutharsky**

Traduzioni: **Studio Asci**

Foto: **© European Commission, Médiathèque de la Commission européenne, Agenzia Informazione e Ufficio stampa della Giunta dell'Emilia-Romagna, Meridiana Immagini**

Hanno collaborato a questo numero: **Alessandro Alvisi, Olga Cavina, Mauro Curati, Marco Falangi, Stefania Leoni, Valentina Polyas Giovanni Stefanelli**

Stampa: **Sab Litografia, Trebbo di Budrio (Bo)**

Per ricevere la rivista mandare una mail a [europei@regione.emilia-romagna.it](mailto:europei@regione.emilia-romagna.it)

n.43 - anno 8 - settembre-ottobre 2009  
Registrazione Tribunale di Bologna  
n. 7249 del 26 agosto 2002

## tutte le cifre del sistema vacanze

**Il nostro turismo regionale è caratterizzato da cifre di assoluto rispetto: 4568 alberghi, 3089 strutture extra alberghiere, 12000 esercizi pubblici, 1800 stabilimenti balneari, 7 quartieri fieristici, 2 parchi nazionali, 13 parchi regionali, 14 riserve naturali, 19 parchi tematici, 23 stazioni termali, 17 stazioni sciistiche, 20 campi da golf, 10 città d'arte, 3 siti dell'Unesco ed infine 44 teatri. Senza dimenticarci dei 120 chilometri di costa fatta di bellissime città, porti turistici e via elencando. A tutto il 2007 gli arrivi internazionali, in termini assoluti, sono stati pari a 95 milioni e 870 mila, mentre le presenze sono state pari a 374 milioni e 627 mila. Un trend in crescita rispetto ai dati 2006 del più 2,1%. Rispetto all'Italia, l'Emilia-Romagna ha intercettato (sempre dati 2007) il 10% delle presenze a livello nazionale. Un turismo in movimento, che segue le caratteristiche del mercato e che sa innovare. Prendendo ad esempio l'offerta alberghiera i dati dicono che la qualità tende ad alzarsi. Calano drasticamente negli ultimi anni gli alberghi a uno e due stelle; aumentano in modo significativo quelli a tre stelle. Compiono quelli a cinque stelle. Un andamento, tra l'altro, comparabile con tutte le nove province regionali. Infine i dati del trend turistico: tra il 1997 e il 2007 gli arrivi sulla Costa Adriatica sono cresciuti del 32% (le presenze del 10,2%); per le città d'arte del 20,7% (presenze 23%); Terme dell'8,2% (presenze - 5,7%); Appennino del 3,2% (- 6,3%). In totale la Regione ha avuto un incremento degli arrivi nei dieci anni presi in esame del più 26,7% con una crescita delle presenze del 9,6%. In questo lasso di tempo gli stranieri sono cresciuti del 38% con presenze pari a più 13,3%.**



**<editorial>  
an entertaining,  
but important formula  
by lucia serena rossi\***

Nowhere in the world is there an area in which, on the whole, there exists greater social support than in the European Union. Of course the twenty-seven member States have different ideas on many things and, in particular, they follow different models as regards welfare, unemployment compensation and health assistance. But it is the common framework of the European laws that provides a network of minimum guarantees from which the States may not depart. The common laws thus prevent the member States from competing with each other, downsizing several aspects of social policy. There are many sectors in which the actions of the UE have introduced rules and models more advanced than the ones that most of the member States were used to. These sectors are linked to the internal market, in which the European institutions have the power to adopt binding laws. First and foremost, take for example equal employment opportunities for men and women, prescribed in the first EU Treaty in 1958 and then implemented through directives and reinforced by the interpretation of the Courte de Justice. Today the ban against discrimination on the basis of sex has become one of the fundamental principles of the European Union, codified by the EU Charter of fundamental rights, and the Commission has adopted a timetable for equality between men and women (2006-2010). Also of great importance are the laws on safety in the work place developed on a European level: as they impose costs on the production system, their acceptance would not have been possible if there had not been the guarantee that all of the European enterprises would have been equally obligated to follow them. Then, the Commission promotes the insertion of the categories of subordinate employees who may be better integrated into the labour market (women, the long term unemployed). Instead, to date European action has had less impact in the sectors in which the States have not granted the European institutions real legislative power, but only the task of coordinating the actions of the member States through the so-called "open coordination method". This method consists in monitoring and publicizing the results reached by the single member States in terms of the agreed upon objectives (a sort of "report card") and aims at triggering a virtuous circle through a competition to reach the best results. However, there are not sanctions for those who do not reach the objectives, placing the European Union in a rather powerless situation. This is what happens in terms of

employment and the fight against social exclusion, envisioned by the "Lisbon Strategy" approved by the European Council in 2000 and then modified in 2005. However, the awareness that the action of the single States is not sufficient and that greater power must be granted to the European Union has also grown in these sectors. In the modified Lisbon strategy, employment is an absolute priority. Consequently, a social agenda has been adopted (2006-2010) and an EU program for employment and social solidarity has been inserted in the 2007-2013 financial plan. Certainly the economic crisis sharpens the need to develop effective social policies. The European Union has accepted the challenge by developing the concept of "flexisecurity", a social model which combines job flexibility and security. The Commission also permits the member States to use state aid and to decrease IVA as tools for promoting employment. The social rights have been "constitutionalised" by the UE Charter of fundamental rights, destined to acquire full juridical value with the entering into effect (hopefully imminent) of the Lisbon Treaty. This means that in all of its policies the Union must respect and promote the rights contained in the Charter, in particular in chapter IV: workers' right to information and consultation within the undertaking, right to bargaining and collective action, right of access to placement services, protection in the event of unjustified dismissal, fair and just working conditions, prohibition of child labour and protection of young people at work, family and professional life, social security and social assistance, health care, access to services of general economic interest, environmental protection, consumer protection. Europe, therefore, intends to preserve and strengthen its social model. The initiative held in Bologna and Ravenna to promote the knowledge of European action in the social sector is important and original because it is presented in a playful container (a Circus) and is developed through workshops, conferences, debates and entertainment: a good occasion to call the attention of even the most distracted citizens to European action in this area. \*Professor of EU Law - University of Bologna



**at this year's open days,  
meetings and seminars on  
growth, innovation and  
development  
creativity against the crisis/  
the regions look for answers/  
by valentina polylas**

213 regions from 33 European countries, a total of 125 seminars, 250 local events

and about 7,000 participants: these are the numbers for the seventh edition of Open Days, the European week of the regions and cities of Europe, just held in Brussels and promoted by the Committee of Regions and by the European Commission. The objective of the event: finding local answers to the current global crisis. Four themes were studied: restoring growth and innovation in Europe's regions and cities, climatic change and the European road to sustainable regional development, territorial cooperation, or working together across borders and, finally, Europe's cohesion policy. The European regions were at the core of the debate, without forgetting the growing role of the cities of Europe. More and more, the EU institutions are choosing to increase the dialogue at regional and local levels in order to effectively uncover the real needs of European citizens and together look for concrete answers to the arduous challenges that characterise our age. This year, the Emilia-Romagna region chose to participate in Open Days with a consortium comprised of Aquitaine, Bratislava Region, Brussels Capital Region, Randstad, West Midlands, Extremadura and Wallonia Region. Experts on the topic of creative industries from Emilia-Romagna, West Midlands, Brussels Capital Region and Randstad participated in the "Be creative, Creative Industries for restoring growth in Europe's Regions" seminar, dedicated to the role of this sector in the economic and social development of the regions. But why the choice of creative industries? According to a European Commission study, culture occupies about 6 million workers, i.e. over 3% of the population of the EU. It contributes to the development of new information and communication technologies, to the improvement of the territories through tourism, as well as to the revitalization and cohesion of the society. Therefore, we must encourage culture as the moving force behind creativity. The creative industries like cinema, audiovisuals, media, advertising, music, together produce more wealth than the chemical sector but, given their particular nature, they need different rules than those applied in other industrial sectors, especially to conserve the wealth of cultural diversity. According to a study presented in Brussels by Aster (consortium between Region, Universities, CNR, ENEA, INAF, Chamber of Commerce and Entrepreneurial Associations), 25% of the creative enterprises in Emilia-Romagna work in the field of fashion and design, followed by the literary sector with 18%, architecture with 14% and advertising with 9%. The study, born in the context of the Interreg IV C "Creative Growth" project, makes a preliminary map of the territory in terms of creativity. Thus, we discover that 87% of these industries do not employ more than 4 workers. This characteristic translates into flexibility that turns out to be one of the winning cards for dealing with the crisis: a strong point, but also a weak point which requires ad hoc safeguards. The Emilia-Romagna Regional Department for Productive Activities is working on a series of projects to support the creative industries, including two service centres designed for the multimedia and design sectors, and the "Bloomap" social network. In addition to the Brussels event, Open Days continued in Aquitaine and Emilia-

Romagna. Two seminars were held in Bordeaux and Reggio Emilia with the participation of representatives from the Commission and partners from different regions.



**after ireland's "yes",  
the question of the permanent  
presidency of the eu. the  
barroso two is postponed  
the presidential poll/ are off  
to a start: all vs. all?  
by mauro curati**

More than good news it was a great relief! We are talking about the announcement that the anxiety, the fears, the most unsettling and scary scenarios that were hanging over poor Europe, have been definitively relegated to the books of the harbingers of doom. The books which appeared recently here and there in the EU. The catastrophic-institutional vein that described the embarrassment, the failures, the regression which would have certainly followed the ill-omened outcome of the second Irish referendum on the Lisbon Treaty. Instead, Ireland has said yes, smiting the Cassandras. The skies over Europe have cleared, in fact they are blue. One of those blues sung by Paolo Conte. As if by magic, the Polish president Lech Kaczynski, who clearly backed the Irish nays, rushed to unwillingly sign the Treaty. The same goes for the German president Horst Köhler (although Germany has always been favourable), who signed the four laws accompanying the treaty requested by the Court of his country, the Constitutional Court of Karlsruhe, thus becoming the twenty-fourth EU State to ratify the Treaty. Now only two States out of 27 are missing: The Czech Republic and Great Britain. For the first, things seem complicated more because of procedure than anything else. In fact, an appeal is pending against the coming into force of the Treaty presented before the Constitutional Court of that country by several members of parliament. The Czech Parliament has already approved it and the president Vaclav Klaus (who, like Kaczynski, has always been begrudging about the EU) has stated that if the Court approves he "will not oppose it at the last minute". But then he continued to postpone the signing. An unending tug-of-war. The question concerning Great Britain is different. The conservatives, historically euro-sceptics, seem bent on a referendum on the Treaty if they win the upcoming elections (which is probable). If this were the case, Great Britain would be the only State to risk being half in and half out of the EU (let's not forget that they have not adopted the Euro). But the conservative

leader, Cameron, has said yes to the referendum; that is, if the Treaty has not yet been adopted by the EU when he becomes prime minister. Hence the hurry to ratify by January 1st and to try and end the game thanks to the referee's whistle after overtime. The new Commission is inserted into this scenario of renewed trust (and stubborn mistrust): the so-called Barroso Two and the consequent, highly delicate, nomination of the political figure of permanent President of the EU (envisioned by the Treaty of Lisbon). The most popular candidate for this role is the ex British premier, Tony Blair. He is supported by Berlusconi (letter to the "Foglio" newspaper), while Nicolas Sarkozy is more sceptical ("He is part of a country that has not adopted the Euro"). Instead, other governments are clearly reluctant. Three in particular: Belgium, Luxemburg and Holland which have clearly noted their perplexities regarding this candidate. That was all it took for the nominations to be re-opened. Austria immediately followed suit saying it was not convinced and the three countries of the legendary ex-Benelux each advanced a nomination. Spain got into the act with an in-house player, Felipe Gonzales (ex Spanish socialist prime minister). Everyone is waiting to see who Angela Merkel's Germany will back. In the meantime, between November and December the European parliament will be called to the famous auditions to nominate the future EU commissaries. In this total state of confusion, some news: Klaus' complaints have produced results. The new Barroso Commission will not take office on October 31st, but perhaps in November, or even December. Some say it won't be after January 31st.



**bologna and ravenna: a circus  
show with clowns, jugglers and tumblers to  
explain what a europe of  
rights entails and our desire  
for europe  
"step right up to the greatest  
show on earth!"  
by alessandro alvisi**

A social Europe. A Europe of rights. A Europe of equal opportunities. A Europe that fights discrimination. A Circus came up with a way to explain to people how much Europe has done and continues to do to create modern, advanced laws to protect its citizens. That's right: a Circus! A big top with lots of clowns, trapeze artists, acrobats and everything else necessary for entertaining the crowds. From October 29th to 31st, a Circus is coming to Piazza Maggiore in Bologna and Piazza del Popolo in Ravenna, after having toured all of Europe (Marseilles, Paris, Lisbon, Salonika, Prague and many other capitals)

and with laughter and smiles will simply and clearly explain what the EU represents, how much it does and how much it has done to improve our daily lives. The idea was born in Brussels and was inspired by the "Social Circus" (a pedagogic movement that uses the Circus arts as a tool to help young people with social problems). It is strongly sponsored by the European Commission, specifically by the "Directorate General for Employment, Social Affairs and Equal Opportunities" with the title: "What Europe can do for you". The key lies in the combination, a bit unusual, of silly images with serious topics. This approach was chosen because the idea was to explain to everyone - children, adults and the elderly - what strategies the Commission uses to solve everyday problems. Problems which have become much more serious since we have been hit by this economic crisis. One thing is certain: over the years, the process of integration has brought about a slow but constant legislative harmonisation between the 27 states that are part of the Union. A phenomenon which, alas, is unknown to most people. Many citizens do not fully know their rights. Many do not know the laws. Others do not know about Europe and its policies. For example, it goes without saying that women, in Italy, earn 15% less than men and have greater difficulty in moving ahead in their careers. Or that those who go to live in another country for study or work do not know who to turn to when they need help. The Circus - strongly desired by the Emilia-Romagna Region (Europe, International Cooperation and Equal opportunities department), by the Province and by the City of Bologna - aims to sensitise the population in terms of social protection, to illustrate the European laws, to remind the people that Europe exists and that it is not just another body, far away and abstract in its complex political dynamics, but that it is a vibrant institution that impacts our lives and that, as such, must be known, assessed (through the polls) and used. In short, a European Circus. A show that has astounded the public on nine themes in particular: the fight against unemployment, professional training, employment opportunities for every age, the balance between private life and the work place, equal opportunities for men and women, the fight against discrimination and the promotion of diversity, employment mobility, the elimination of social exclusion and poverty and, finally, the improvement of work safety and conditions. This campaign, which has accompanied the acrobats, has not merely set up the big top. Clowns and trapeze artists have toured the city. They have improvised, astounding children, as they illustrate - with videos, photographs, posters and meetings with the experts - dedicated and delicate topics like the richness of Europe's proposals and the importance of Europe. Of particular interest (for the meetings, the shows and the conventions held, see the box to the side): the game "Born with Rights" organised by the Europe Direct Centre, based on the Charter of Fundamental Rights; "Betting on Europe", a team game on the European integration process; "Travelling through Europe", which simulates a trip through Europe; the "Living Library", "Perry Mason's Corner" (in collaboration with CIRDC of the University of Bologna), which is not exactly child's play because it presents several judicial cases regarding social rights to emphasise

the role of the EU judges as a social integration engine and, finally, organised by the Giannino Stoppani of Bologna, the meeting "The Europe of Stories and Figures" to learn about stories of journeys and immigration. For the little ones, we call to your attention "The Circus in the City", organized by the Gelsomina Association; the opening show Vanjuska Moi with Ferdinando d'Andria and Mara Sparapani, Europe through music (Jakarè), the Partot Parade (Oltre Cultural Association), the show "The Discovery Journey" by the Workin' Theatre and the show "The Little Elephant" by the Testoni Theatre.



**interview with the vice president of the region, maria giuseppina muzzarelli "we must open up to the eu"**

**>The Circus and Europe. An unusual idea, perhaps a bit bizarre, certainly disorienting.**  
You're right. But it is linked to the problem of participation. You see, I taught for thirty years at the university level. The European dimension is highly diffused among young people. They all know what Europe is, many think about it, lots of them study abroad. They take advantage of a study opportunity to have an experience which is also a right. In short, the schools on Europe are active. They communicate. Young people are informed. If anything, we must work to make the draw even more appealing. In other words, we must increase the attraction; create more enjoyable opportunities: summer camps, vacation work/study trips, etc. Amongst the common people Europe is frequently seen as a weight, a tie. They do not look at it as an opportunity. It is difficult for them to understand that the European laws are synonymous with widening horizons, with cultural, economic and social exchange. They struggle to understand that the fact of having common rules helps to broaden their minds.

**>Is it just a problem of communications? Margot Wallström, outgoing vice president of the European Commission, spoke about the impossibility of communicating "Europe"; of objective difficulties.**  
I have no doubt. But here, the theme of roots and identity comes back into play. I wonder: who said that roots must be in the form of a carrot? Roots are broad, wide-spread, fan-shaped and they are synonymous of a healthy plant. If we start from here, the problem of identities changes perspective. It demonstrates how much we need to be open minded. Children and the education we give them on Europe play a strategic role. Of course, it will take a long time. But it is worth the investment. I think, for example, of an experience I recently participated in, involving study exchanges between students from Rimini and Belgrade. It began with some fear, especially as concerns language. But in the end, the work which came out of it was excellent. In short, Europe needs tests. The language of the Circus takes this direction. It is an international language. It is based on presuppositions like the big event, the festival, the novelty which used to gather the entire town or city together to have fun sharing the experience. In short, I believe

that the experience we bring to bologna and Ravenna will be profitable. A happy idea. After all, if we think about it, Europe has done important things in the last twenty years. Starting with the Euro, and without forgetting the extension to 27 states, and that the Berlin wall only fell in 1989. If we look at it from this perspective, Europe - in its own way - is an event. A huge political and institutional event. An event, however, which must be measured in the long run. And the Circus is also an event. A fun event, a show, but it does not forget to speak about rights. The rights that measure the lives of the people. The rights which have led to Europe. An institution which is very present in our lives. Today it is easy to go and study or work in another country. And it cannot be seen as a deportation, but as a larger opportunity. A great opportunity. But in addition to sending our young people abroad, we must also host them. An exchange involves two parts. I believe we must also work to attract young people from abroad. This is another challenge.

M.C.



**it's our first time. emilia-romagna consolidates its presence in the ipa-adriatic italy-slovenia programme emilia-romagna enters into play**

From the sea as an obstacle to overcome to the sea as the joining element between countries called upon to share priorities and strategies for the Adriatic area. This is the philosophy of the Adriatic cross-border programmes in which Emilia-Romagna will rightfully participate under the new 2007-2013 programming. In fact, the Region will be entering the Italy-Slovenia cross-border cooperation for the first time and consolidate its presence in the IPA Adriatic programme, part of the new "Programme 3 - Territorial Cooperation" of the structural EU funds. The Adriatic Sea as a shared element between territories and populations, a common denominator in terms of skills, competence and customs. Therefore, the Sea is finally attributed its importance in bringing together and joining communities, customs and traditions which, in the course of the centuries, enabled significant trade, cultural and social exchange. Both programmes involve sharing, exploring and capitalising on the experience, proposals and criticalities of the coastal territories of the Adriatic, with the aim of reinforcing the appeal and competitiveness of the area. The Italy-Slovenia Programme will involve the sectors dedicated to environment, transportation and territorial-social integration, competitiveness and knowledge-based society. The IPA-Adriatic aims to achieve reinforcement, cooperation and the sustainable development of the coastal region through initiatives built around three main themes: economic, social and institutional cooperation; natural, cultural and risk prevention resources; accessibility and networks. The Programme, which covers an area of 115,714 square km, of which 47% is Italian territory, with a population of 15 million (of which 69% resident in Italy), offers several new features with respect to the previous programme: the entry of two new member States (Slovenia and Greece) as well as the participation of Italy with the

presence of NUTS 3 level regions (all of the Adriatic Regions from Friuli Venezia Giulia to Puglia, with the Abruzzi Region - Managing Authority of the Programme), as well as the participation of Serbia in a phasing-out regime (given the absence of coastal zones) which may benefit from the funds up to 2012. The other countries participating in the programme are: Croatia (candidate for entry into the EU), Albania, Bosnia-Herzegovina and Montenegro (countries which are currently potential candidates). The financial commitment envisioned for both programmes amounts to about 436 million Euros, divided between European resources (85%) and national resources (15%).

The cross-border programmes envision two types of projects: standard - among which the first IPA call for programs, closed on October 29th, 2009 for a total of 75,000 Euro, designed to encourage the actions promoted by the local actors and characterised by a maximum duration of three years, and strategic - priority projects which require significant institutional partnership and generally characterised by medium to long term duration.

The Italy-Slovenia Programme also envisions small projects to reinforce cross-border cooperation and to contribute to overcoming the barriers on a local level. The calls for the strategic and standard projects, for a total availability of 101 million Euros, have just closed, with an active participation of Emilia-Romagna. Interest, unfortunately also fuelled by the continuing financial crisis, was high from local territorial bodies, universities, research consortiums, museums as well as private subjects, namely large, small and medium enterprises. The Programme authorities at the Autonomous Region of Friuli Venezia Giulia are now working on the preliminary investigation and assessment of these projects, the first results of which will be available at the end of the year. Emilia-Romagna, with its coastal Provinces, is one of the Italian Adriatic Regions which have always been involved in the cross-border territorial cooperation program and also rightfully enters into the Italy-Slovenia Programme (together with Veneto and Friuli Venezia Giulia). For years it has fostered a relationship based on close collaboration with the other six Italian regions and with the eastern Adriatic Countries, resulting in important projects and the joint construction of a system of relations and mutual trust which now constitute a real heritage and which must constitute the basis for investing resources and energy to grow together, cohesively, in order to face the challenges of a Europe which sets its sights beyond 2020 and which is watchfully observing the Adriatic and the Balkans as a single vast region, rich in opportunities.



**Dossier >north link road ... and yet it does move the eu commission's approval of the north link road is an important step in getting to the root of the delicate passage of the bologna ring road a link road to support us**

The news was expected. It was long awaited by businessmen in Bologna, regional

and national politicians to resolve one of the most complex roadways in our territory: the Bologna highway junction crossing. So that we all understand what we are talking about: the road that almost all of us have used to go to the seaside or, for those coming from the other direction, to Milan or to some other city in northern Italy. The famous ring road. A roadway dating back to the sixties, with four lanes of traffic on each side, with the highway in between and to the sides of which the urban city traffic slips away.

Slips away... in a manner of speaking. Because for years, despite the costly extraordinary works, that stretch has been a bottle neck. A place where, every day, especially at rush hour, the flow of cars stops and overflows to the sides. The city flow stops. Nor should we forget what happened a few years ago, when an accident on the highway completely closed the ring road for several hours. The result? Italy was divided in two with the north and the south blocked. And above all, Bologna with its internal roads and small alleyways was blocked. An incredible traffic jam resulted which lasted for several hours. And it was even more serious when we think that it inconvenienced people in the evening, as they were returning home from work. Therefore, the idea was to find an alternative in the north south connections which would bypass this junction. An alternative which is the North link road, imagined as a highway junction on the Bologna plain, with an average length of 40 km, ending to the west at Lavino di Mezzo (in Anzola dell'Emilia on the old Via Emilia in the direction of Modena) and to the east at Ponte Rizzoli, near Ozzano dell'Emilia. After many projects and much talk, finally the European Commission has given the go ahead for the link road, with its favourable view on its construction with direct assignment of the management to Autostrade per l'Italia, as long as several changes, which the local institutions are willing to take into consideration, are made to the project. The Italian Government has reaffirmed that the link road is one of the priorities on its agenda. Marco Falangi tells us about it in detail on pages 8 and 9, and on pages 10 and 11 you will also find his interview with the councilman for Mobility and Transportation, Alfredo Peri, who gives his view on its importance in terms of the viability of this project. Also on pages 10 and 11, there is another interesting article on transportation; this time railways. It discusses the 9 million Euros of financing in a regional law to bring the freight transportation system in Emilia-Romagna back into balance, thus reducing environmental pollution and increasing traffic safety. This project has also been authorised by the European Commission.



**the favourable view of the commission for the construction with direct management to autostrade per l'italia, finally clears the impasse at the gates of bologna the eu says "yes" to the north link road by marco falangi**

The European Union has given the go ahead for the North link road of Bologna, giving its favourable opinion on its construction with direct assignment of the

management to Autostrade per l'Italia, as long as several changes, which the local bodies are already willing to take into consideration, are made to the project. The Italian government that the link road is one of the priorities on its agenda. Therefore the start of the construction works of this infrastructure, which is equally very important for the city of Bologna, the entire Emilia-Romagna region and the road system of northern Italy, seems close at hand. However, in giving its okay to the direct assignment of the management, hoped for by the local bodies, the EU emphasized that this is linked to conditions for the realisation of the project in line with EU law, to be agreed upon with the European Commission and the involved parties. Once these limits have been set, which in any case should not drastically change the initial project, the result of years of joint work on the part of the institutions, Autostrade per l'Italia will be able to construct the infrastructure through a European call for tenders. Administrations, which have already gotten to work on defining the necessary modifications, are very pleased, as are the trade associations which see the North link road as an opportunity for the development of the Bologna territory. "The intense work carried out in recent months by the Government, the Region and the local institutions has produced excellent results" - commented the president of the Region, Vasco Errani, the Mayor of Bologna, Flavio Delbono, and the president of the Province, Beatrice Draghetti. As for the procedures for the realization of the link road - specified the Region - no infringement proceedings had been opened, but the acquisition of a preventative opinion was required. Now the Commission is orientated towards defining the project conditions to make possible the procedure requested by the Government and the Region for the construction and management of the work." Errani, Delbono and Draghetti then prospect that, once this procedure is completed, the work sites can be immediately opened. Maurizio Marchesini, president of Unindustria Bologna, underlined that "all of the involved subjects have shown great skill in performing their roles. The economic system of our territory worked together and in unison to reach the realisation of this fundamental infrastructure." "Finally, there is hope for the North link road, the number one priority for mobility in our territory and for the growth of competitiveness", was instead the comment of Tiziano Girotti, president of CNA Bologna, while Gianpiero Calzolari, president of Legacoop, expressed satisfaction "for the results obtained thanks also to the collaboration of all of the institutional actors involved, demonstrating that when we put the interest of our territory first, we



can all win." The choice to construct a highway link road in the plains north of Bologna was made by the local institutions of Bologna after a long debate which considered the contributions of numerous technical assessments. The objective, in fact, was to reach a solution valid for a long number of years to decongest the traffic on the junction constituted by the highway and the ring road close to the capital city of Emilia-Romagna. The Bologna highway-ring road system, which includes two "toll" lanes inside and two "free" lanes of the ring road to the sides,

dates back to the sixties and was constructed by common accord between Anas, Società Autostrade and the City of Bologna. In those years, the city had not yet expanded to the plain as in the following decades and the highway-ring road was therefore planned immediately outside of the "railway belt" and connected to the city roadways with 13 junctions, thinking that the new urban settlements would develop to the north. However, after 30 years of service, this system started to show its age, with increasing congestion already in the nineties, especially in the two lateral lanes of the ring road. This led to a worsening of the atmospheric pollution, not only because of the traffic on the ring road, but also because of the traffic detoured to the internal city roadways, due to the impracticability of the main road. But the levels of thin dust suspended in the air alone were not the only cause for alarm: the noise pollution is also a problem, with large densely populated areas in which the values exceed 70 decibels, a level of significant noise criticality.

At the same time, the traffic also increased on the Bologna highway junction, located in a central position of the highway system of the centre-north. Between 1990 and 2000 the vehicular traffic on the highway sections that converge on Bologna (A1, A13 and A14) grew at a yearly rate of 3.5% for lightweight vehicles and 4.1% for heavy vehicles. For Società Autostrade (the data is referred to 2007) the traffic on the Bologna highway junction exceeds 79 million vehicles yearly: the exchange traffic accounts for 52% and through traffic for 35%; heavy vehicles create a prevalence of through traffic, while lightweight vehicles account mostly for exchange traffic. On the ring road (data from a 2003 study), on the main junctions, there is a flow of 47 thousand vehicles a day in the direction of Imola and 40 thousand in the direction of Modena. Moreover, in 2006, there were 102 accidents with fatalities or injuries on the highway and 190 on the ring road. For years this system has been in critical condition and it is now close to the saturation point: the elevated degree of transportation related distress and the environmental criticality of the corridor have therefore led the local institutions to develop a solution capable of lightening the pressure on the city of Bologna and of meeting future transportation demands, by keeping local and exchange traffic separate from through traffic. The project for the north link road, the details of which will now be defined together with the European Commission, envisions an external semi-ring at an average distance of 7-8 km from the current Bologna highway-ring road system. Its total length should be about 40 km (the EU will probably request it to be a few kilometres shorter) and it should end to the west at Lavino di Mezzo, a town in the Municipality of Anzola dell'Emilia, and to the east at Ponte Rizzoli, a town near Ozzano Emilia. This choice makes it possible to improve access to the main logistic centres on the Bologna territory (Interport, Agricultural-Food Centre, Centre Gross); to improve accessibility to all of the principal production areas of super-municipal importance which may be further developed; to take the through traffic of the Bologna junction farther away from the centre of the city and free up the two lanes of the current highway to the advantage of the ring road, which in this way would be developed (4 lanes in each direction when the beltway is completed) for the service of local traffic. Air and noise pollution would be drastically reduced. The current highway exits at Casalecchio and Borgo Panigale on the A1 and at San Lazzaro on the A14, together with a new interport exit on the A13, would be transformed into entrance barriers at Bologna: the link road therefore will not have points of continuity with the highway sections that converge on the city. The Bologna-Arcoveglio and Bologna-Fiera exits may be eliminated or may serve as junctions with the urban road system. The car and truck drivers who use the current highway system will have to cover a few more kilo-

metres, perhaps improving cruising speed, to the full advantage of the city of Bologna, which will breathe easier. For those travelling on the A1 from Milan in the direction of A14 to Ancona or vice versa, it will mean 12 km more than now; for those travelling on the A1 from Florence in the direction of A13 to Padua or vice versa, it will mean a detour, adding about 11 km as compared to the current situation. The problem of possible through traffic which might use the Bologna ring road to shorten the route may be resolved by instituting a toll for those who use the two terminal barriers of the highway, entering and exiting. The profits could then be used for the maintenance of the ring road, which will be then used for local traffic. The North link road may become the foundation of the primary regional road network, ensuring national and interregional connections and joining all of the highways which converge on Bologna. Its construction would not cause any interruption in the highway and through traffic, allowing the transfer of the highway lanes to the Bologna ring road simultaneously with the opening of the new stretch of highway further to the north. Then, because it is a flat section of road, no difficulties are envisioned for its construction and it can be divided into reduced dimension lots to shorten the work execution times.

**>Can we already estimate the construction times for the North link road?**

First of all, on the basis of the Commission requirements, we must find a balance from a technical and transportation standpoint and consider the impact on the territory. It is early to talk about definite dates, but this has, without doubt, strongly accelerated the start of the work sites. If the questions and procedural uncertainties are resolved rapidly, we could very well be at a turning point.

**>The EU simultaneously gave the final go-ahead for the realisation of the Ti-Bre highway connection between the A15 Cisa Highway and the A22 Brenner Highway, another strategic corridor for our Region and the Country. What does this decision mean?**

For the Ti-Bre we are much further ahead as compared to the North link road. The European Commissioner for competition has established that the current concessionary, AutoCisa Parma-La Spezia, may proceed with the construction of the connection with the A22. In this case, the release makes it possible for the works to begin immediately. That between the Tyrrhenian and the Brenner is a fundamental connection of European interest given

condition is that these enterprises "discount" the contribution on the tariff schedule applied to their clients. "Unfortunately, in the absence of a national disposition, every sector moves on the basis of its own sensibilities - declared councilman Peri - We believe that in a moment of crisis, where you risk losing years of work on the subject of freight transportation, we must support those still convinced that rail services must increase and not decrease. The European Commission - he concluded - has authorized our bill, which will make it possible to spend resources from the regional budget destined to the operators who transport freight on rail." On a European level, the decrease in railway traffic has reached 25%. To contrast this trend, the Region will grant contributions for the realization of full train intermodal freight transport (using several modes of transport in a single shipping operation) and traditional full train transportation (with traditional cars). The contributions will serve to compensate the difference in additional external costs of the road transportation as compared to rail, particularly for short range railway transportation. The contributions are destined to all of the logistics and railway enterprises, regularly constituted and headquartered in one of the member States of the European Union that organize rail transport. The contributions are granted out right for every "additional" railway service (that is new railway transportation services on new routes and new services on existing routes) as compared to the year before. The beneficiary enterprise must discount the contribution from the tariff schedule applied to the clients. Moreover, the beneficiary enterprise undertakes to guarantee the continuity of the additional services - for which it receives the contribution - for at least the two years following the conclusion of the incentive period and to not increase, again for the additional services, the list price by an amount greater than the inflation rate calculated based on ISTAT. The regional council sets by the end of February of each year the terms and procedures for the presentation of the applications. The volumes of railway traffic for goods transported from the intermodal junctions of Emilia-Romagna amount to about 15 million tons per year (2007 data). According to the ITL (Istituto sui Trasporti e la Logistica - Transportation and Logistics Institute) this share represents about 40% of the total amount of freight which could be transported by rail (excluding the Ravenna junction, because it is port for the distribution of raw materials prevalently in imports to all of north Italy). Of the five identified macro-areas of railway services demand (Piacenza, Parma, Modena/Reggio-Emilia, Bologna/Ferrara and Romagna), the largest flow which can potentially be intercepted by rail service is found, on one side in the area of Modena/Reggio-Emilia, and on the other in Romagna: these are the areas where the two future stops currently in construction (Marzaglia in the province of Modena and Villaselva in the province of Forlì-Cesena) will be located.

Tourism is opportunity. We always say it. It is one of those clichés used to describe the economic structure of the Region. Others say that Tourism is to Emilia-Romagna like Fiat is to the Italy of the sixties. Clichés. Banalities that do not take into proper consideration industrial development, the districts, the highly innovative economy that characterizes our territory. But it is also true that our cultural heritage is a great resource, to be protected and implemented, to be nurtured because it drives the economy.

The Region, with Europe's contribution, has therefore allocated 8 million Euros to qualify the tourist-accommodation structures. In the last few days the applications have arrived... But forty thousand Euros (from regional development EU funds) are already available for projects managed by the provincial administrations for the development of places of historic interest, museum complexes and archaeological parks.

The numbers (as of 2008 - see chart) are testimony to the importance of the sector. We are number three, nationally, for the presence of foreign guests and number five in terms of Italian vacationers. We have over eight thousand guest facilities (13% of the total national offer) which translate into 160,000 rooms and 400,000 beds. Obviously most of the guest structures (over 76%) and beds (70%) are located on the coast, but in recent years there have been significant investments in the Apennine area and in the cities of art. And it is probably thanks to this diversification of the offer that tourism in Emilia-Romagna has been able to resist the crisis and the fierce competition from other Italian regions and other countries along the Mediterranean coast. As concerns public project funds amongst which the 40 million Euro made available thanks to the European fund for regional development will be divided, we note for Piacenza the protection of the archaeological heritage in the Val D'Arda, for Parma the castles of the Duchy (Bardi and Colorno) and the development of Liberty architecture in Salsomaggiore. For Modena, we note the restoration of the castles circuit, but also (and it could have not been otherwise) the birth of a "MotorValley" between the cities and Maranello for the joy of the Ferrari fans. This idea was also taken up by Bologna, where the "MotorValley" will expand as far as Imola and where a museum will be created near the famous track. In Ferrara the financed projects regard mostly the Po mouth area (waterways in Comacchio and Goro), while other naturalistic trails in the vicinity of the Po River will be created in the province of Ravenna (which has also concentrated on archaeology). The realization of concert and convention halls is among the priorities of the province of Forlì, which also intends to build a marine museum in Cesenatico. Finally, Rimini has chosen to restore a historic theatre, to create a sea park in Misano and to create bike-tourist and river trails in the Marecchia and Conca valleys.

In presenting the financing projects to the press, the President of the Region, Vasco Errani, reconfirmed the strategic role that tourism has as one of the territory's economic systems. He added, "This is why we have tried to make the resources available as quickly as possible and to increase the number of projects. Allocating, in collaboration with Europe, slightly less than 50 million Euros to tourism represents the best signal for the operators in this sector". As concerns private projects, we still do not have much information (but about a thousand applications had arrived by September 30th).

The call for projects, again as envisioned by the ROP-FESR 2007-2013 Operational Program, allocates 24 million Euros in Emilia-Romagna between European and Regional resources for small single or associate enterprises in the tourism sector, trade enterprises, shops and historic markets, tobacconists and newsstands. The projects admitted for financing are,

for example, those for revamping, innovating, online electronic commerce services. Divided by province, we note Rimini with 114 applications, Ravenna with 148, Forlì-Cesena with 80, Bologna with 205, Reggio Emilia with 114, Modena with 71, Parma with 119, Piacenza with 76 and Ferrara with 62.

**the number of tourism**

Our regional tourism can count on excellent numbers: 4568 hotels, 3089 other types of guest facilities, 12000 public businesses, 1800 bathing establishments, 7 fairgrounds, 2 national parks, 13 regional parks, 14 natural reserves, 19 theme parks, 23 thermal spring spas, 17 ski resorts, 20 golf courses, 10 cities of art, 3 UNESCO sites and, last but not least, 44 theatres. Also not to be forgotten, 120 kilometres of coastlines made of beautiful cities, marinas and more. The international arrivals in 2007 reached a maximum of 95,870,000 with 374,627,000 presences, an increase of 2.1% with respect to 2006. As compared to Italy, Emilia-Romagna (again in 2007) intercepted 10% of the presences on a National level. A mobile tourism which follows the market and which knows how to innovate: for example, in terms of hotels, the data show that quality is on the rise. In recent years there has been a drastic reduction in one and two star hotels, while the number of three star hotels has increased significantly, and five star hotels have started to appear. Among other things, this trend is comparable in all of the nine provinces of the region. Finally, the data on trends in tourism: between 1997 and 2007, the arrivals to the Adriatic Coast increased by 32% (a 10.2% increase in presences); for cities of art the increase was 20.7% (23% increase in presences); Thermal spring spas, 8.2% (presences down by 5.7%); Apennine mountains, 3.2% increase (-6.3% in presences). Globally, the Region enjoyed an increase in arrivals in the 10 year period considered of more than 26.7% with an increase in presences of 9.6%. In this period of time, foreign visitors increased by 38% with a rise in presences equal to 13.3%.

Colombia, Mexico, Cuba and the Caribbean Islands" - is the proud display of our genius around the world. A genius which cannot but be measured against our painful fate in the 1900s: that of being, above all, a population of migrants. People forced to leave their own land and who, always because of necessity, were capable of interpreting an original and creative role in their new countries.

Unappreciated masters from Ferrara, Bologna, Reggio Emilia and Forlimpopoli (many who left a century or two before the twentieth), skilled men with high and precise qualities and sensibilities who, in far-away places and in difficult times, had the know-how to create palaces, churches, fortresses, monuments. Constructions frequently protected by UNESCO today. The work of our cult of the beautiful, the result of our being born in full renaissance. John Kenneth Galbraith, an American economist of great fame, formerly president of the prestigious American Economic Association, once said that the reason why Italians created works of great beauty in every field was because, from birth, they were raised to appreciate beauty, having being born in the midst of the Michelangelos, the Raphaels, the Mantegnas. An idea that here finds confirmation in the extraordinary skills possessed by these men from Emilia-Romagna who, with natural and splendid talent, brought, for example, to Havana Battista Antonelli's Morro Castle, Antonio Landi's Sé Cathedral in Belém, Boari's Palace of Fine Arts in Mexico City, Carlo Zucchi's Solis Theatre in Montevideo, or Gandolfi's Petrobras Tower in Rio de Janeiro.

"This makes it clear - writes Silvia Bartolini, president of the Council of Italians from Emilia-Romagna in the world, in the introduction to the catalogue - that the essence and the quality of the emigration from Emilia-Romagna is [in words] entrepreneurship, creativity, long-sightedness, ability to adapt and genius. In fact, we immediately note how the fifteen figures we have chosen (in the future others may enrich this exhibition, which we consider to be a "work in progress") succeed in adapting to the reality in their new Countries, without renouncing to the cultural features from their home country."

Through the scientific coordination of Paolo Ceccarelli, Silvia Bartolini, Claudio Bacilieri and Bruno di Bernardo, the preparation of the exhibition by di Bernardo and a list, too long to be published here, of institutions, associations, mayors, university professors, librarians, genius loci and so forth, this exhibition has brought us pleasure and pride in our land, in our culture, in our people. The pleasure and the pride of having brought to the world not only the striking individuality, but also the know-how and the wisdom of an extraordinary land that goes from the Po to the Apennines.



**a beautiful exhibition on the magnificent constructions built by our emigrants and their children globetrotting architects and geniuses from emilia-romagna by rita de buono**

An exhibition to do justice. To remind us of how narrow (and at times paltry) our view of the world is with those clichés induced by television. Clichés about history. The perception that only coverage on our TV news, or in the Corriere della Sera, or in Repubblica is tantamount to success and glory. With the height being a brief mention in a foreign daily. Instead, the exhibition - which just closed in Bologna and which will now be on display in São Paulo, Brazil, until December 6th, and then in Montevideo, Uruguay, until April 2010, entitled: "Architects and Engineers from Emilia-Romagna in the World - Life and Works of several masters active in the last few centuries in England, Spain, Morocco, Argentina, Brazil, Uruguay, Venezuela,



**the regional transportation councilman, alfredo peri, says: "it is a work of great national value. a strong acceleration for the go ahead to opening the work sites" "convinced of the project's worth"**

The go-ahead from the EU, which in fact permits the realisation of the North link road of Bologna, is an important step forward for mobility in all of Emilia-Romagna.

**>You expressed your satisfaction. Is this a decision that rewards the work carried out by local bodies?**

Definitely. The decision comes at the end of extensive work on the part of the local bodies and the Region, which collaborated on the project together with various ministers in recent years. A circumstantial preventative view had been requested, and the Commission responded with its availability to assess our project, which calls for the direct appointment of the management to Autostrade per l'Italia. It is therefore a fundamental result for a work with great National value because of the critical point in which it is to be built. I believe that the Commission is convinced of the quality of our project as well as of the strong joint intent, the determination and the solidarity shown by the different political parties.

**What are the next steps for this project?**

Now we must work on the project with the Province and the City of Bologna to define how it must be developed and to allow the EU to give the final go-ahead. The client will therefore become the current provider of the stretch of highway which now exists within the Bologna ring road. The project must also be validated by ANAS, after which Autostrade per l'Italia must publish a European call for tenders for the construction of the link road. Once completed, Autostrade per l'Italia can manage it.



that it is inside the Berlin Corridor, which has great value also for the economy and development in that area of Emilia-Romagna and of our Country.

**>More good news is the okay from the Commission on the financing of the Region in favour of railway transportation in Emilia-Romagna.**

Yes, financing for 9 million Euros which are in the Region's budget and which we had requested from the Commission in order to be able to spend in improving railway freight service. It has been recognised that this is not public aid and now the 9 million Euros will be invested over 3 years to lower the cost of freight service, promoting intermodal and railway transportation in the context of the initiatives for dealing with the economic crisis. The Commission has also recognised that this aid will also serve to reduce pollution and congestion, improving road safety in the industrial zone. This, among other things, is exactly in line with the policy promoted by the Commission. (M.F.)

**9 million euros from the region more rail, less rubber**

More rail, less rubber. Or, bring freight transportation in Emilia-Romagna back into balance by developing rail transportation to reduce environmental pollution and increase road safety. This, in short, is what a project provides for under a regional law which allocates 9 million Euros. The project approved by the council ("Measures to restore the balance of the freight transportation system") is already under the scrutiny of the Territory, Environment and Mobility Commission of the Legislative Assembly. To motivate rail transportation, the Region will make available to all of the logistics and railway enterprises a total of 9 million Euros in contributions over a three year period (three million Euros each year), starting in 2010. The



**we are number three in the nation for the presence of foreign visitors and fifth for italian visitors eight million euros to increase tourism by giovanni stefanelli**



una mostra sulle cose magnifiche costruite dai nostri migranti e dai loro figli

# architetti giramondo e geni emiliano-romagnoli

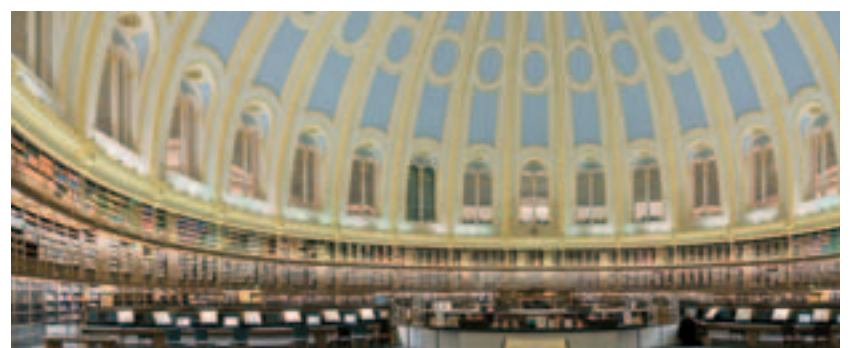
globetrotting architects and geniuses from emilia-romagna/a beautiful exhibition on the art of engineers and architects from emilia-romagna in the world

■ di Rita De Buono

Una mostra per rendere giustizia. Per ricordarci quanto piccolo (e a volte misero) sia il nostro punto di vista sul mondo con quei luoghi comuni indotti dalla televisione. Le frasi fatte sulla storia. La percezione di raggiungere il successo e la gloria solo se si va sul Tiggì nostrano. O sul Corriere. O su Repubblica. O, al massimo, una breve su un quotidiano estero. Invece questa mostra, appena conclusasi a Bologna, che ora sarà fino al 6 dicembre a San Paolo del Brasile per poi spostarsi a Montevideo in Uruguay fino ad aprile del 2010 dal titolo: "Architetti ed ingegneri emiliano - romagnoli nel mondo - Vita e opere di alcuni maestri attivi negli ultimi cinque secoli in Inghilterra, Spagna, Marocco, Argentina, Brasile, Uruguay, Venezuela, Columbia, Messico, Cuba ed Isola Caraibiche" è l'orgogliosa messa in

scena del nostro genio in giro per il mondo. Un genio che non può non misurarsi col doloroso destino che ha caratterizzato il '900: quello di essere noi soprattutto un popolo di migranti. Gente costretta ad andarsene dalla propria terra per necessità e che, sempre per necessità, hanno saputo interpretare un ruolo originale e creativo nella loro nuova patria. Maestri misconosciuti quindi di Ferrara, Bologna, Reggio Emilia, Forlimpopoli (molti partiti qualche secolo prima del Novecento) uomini di ingegno con qualità e sensibilità alte e precise, che in posti lontani e in tempi difficili, hanno saputo creare palazzi, chiese, fortezze, monumenti. Costruzioni spesso protette dall'Unesco. Griffate dal nostro culto del bello. Dal nostro essere nati dentro al Rinascimento. John Kenneth Galbraith, economista americano di grande fama, già presidente della prestigiosa American Economic Association una volta ebbe

a dire che il motivo per cui gli italiani realizzavano opere, in tutti i campi, di grande bellezza era perché sin da piccoli erano educati al bello per essere nati con intorno a sé i Michelangelo, i Raffaello, i Mantegna. Pensiero di grande suggestione che qui trova conferma nella straordinaria capacità avuta da questi uomini dell'Emilia-Romagna che con naturale e splendida capacità hanno portato a L'Avana, ad esempio, il Castello del Morro di Battista Antonelli, a Belém la Cattedrale da Sé di Antonio Landi, a Città del Messico il palazzo delle Belle Arti di Boari e, ancora, il Teatro Solis di Carlo Zucchi a Montevideo o la Torre Petrobras di Gandolfi a Rio de Janeiro. "Questo ci fa capire - scrive nella sua introduzione al catalogo Silvia Bartolini, presidente della Consulta degli emiliano romagnoli nel mondo - che l'essenza e la qualità dell'emigrazione emiliano-romagnola è [nelle parole] intraprendenza, creatività, lungimiranza e



capacità di adattamento e di genio. Salta agli occhi, infatti, come i quindici personaggi che abbiamo scelto di considerare (altre figure potranno in futuro arricchire questa esposizione da noi concepita come "work in progress") siano riusciti a calarsi nelle realtà dei Paesi d'accoglienza, senza rinunciare ai tratti culturali appresi nella terra d'origine. Con il coordinamento scientifico di Paolo Ceccarelli, Silvia Bartolini, Claudio Bacilieri, e Bruno di Bernardo,

la cura della mostra dello stesso di Bernardo e un elenco lunghissimo di enti, associazioni, sindaci, docenti universitari, bibliotecari, la mostra ha saputo riportarci il piacere e l'orgoglio per la nostra terra. Per la nostra cultura. Per la nostra gente. Il piacere e l'orgoglio di aver portato in giro per il mondo non solo la geniale individualità di grandi artisti e architetti, ma anche la sapienza e la saggezza di un luogo straordinario che va dal Po all'Appennino.