

Olbia: una città plurale alla ricerca di nuove identità



Ignazio Vinci, consulente tecnico Avventura Urbana

Le città euro-mediterranee al crocevia dello sviluppo territoriale

Da quasi due decenni ormai nei paesi occidentali le città e le politiche urbane sono entrate nell'agenda politica dei governi nazionali e locali e nei campi di sperimentazione privilegiata nelle politiche sociali, nelle strategie dell'innovazione, nel rapporto tra pubblico e privato.

In una prima fase questa tendenza era dettata dall'emergenza del declino della città in quanto luogo deputato alla produzione industriale, di quel modello di sviluppo che aveva concentrato nelle principali aree urbane buona parte del potenziale produttivo a scapito delle campagne e dei territori marginali. In una seconda fase, coincidente con la rivoluzione digitale e l'apertura dei mercati alla globalizzazione, le città si sono vestite di nuovi ruoli e potenzialità, hanno recuperato il ruolo di motore dello sviluppo, a patto che alcune condizioni vi si determinassero in termini di infrastrutture e servizi adeguati alle nuove economie, di innovazione sociale, di sostenibilità ambientale. Questo ruolo ambivalente delle città, quale concentrato di criticità sociali e ambientali dovuto al loro passato recente, e quali nuovi motori dello sviluppo in funzione di nuove opportunità se ci si rivolge al futuro, ha influenzato fortemente le pratiche nel campo della pianificazione urbana.

La stessa applicazione della pianificazione strategica allo sviluppo urbano nasce proprio per proiettare i vantaggi competitivi delle città in scenari territorialmente allargati alla dimensione regionale e internazionale e più recentemente si evolve per coniugarne gli sviluppi in un'ottica di maggiore **radicamento sociale e sostenibilità ambientale**. La logica della pianificazione strategica urbana, dunque, è intimamente collegata alla **logica delle "reti"**, il che significa che le maggiori opportunità per le economie locali si configurano qualora le città si trovino in corrispondenza di nodi in cui vi sia una concentrazione di funzioni e servizi in grado di catalizzare i multiformi flussi che determinano condizioni di sviluppo al giorno d'oggi.

Non ci si riferisce esclusivamente ai flussi dell'alta finanza o dell'Information technology, le cui opportunità si configurano in contesti già densi di potenzialità o comunque secondo condizioni difficili da determinare nel medio periodo, quanto nelle opportunità date dalla accresciuta propensione della popolazione a muoversi per svariati interessi. La riorganizzazione di intere **economie locali**, magari in **territori geograficamente marginali**, attraverso l'effetto combinato della crescita del turismo culturale e la capillare diffusione dei punti toccati dalle compagnie **low cost** è uno degli esempi più significativi in questi anni, ma non il solo.

In alcune aree del pianeta questo cambiamento di scenario per le politiche urbane si è evoluto con particolare intensità, influenzato da cambiamenti nella dimensione culturale e istituzionale se vogliamo ancora più decisivi del cambiamento nei fattori di contesto economico. L'Europa è uno di questi.

La progressiva crescita di interesse nelle politiche di coesione della Comunità europea per la dimensione urbana e territoriale si è tradotta in una stagione di **investimenti culturali e finanziari** che ha riscosso straordinaria partecipazione da parte dei governi locali delle città europee. Attraverso impegnativi bandi di prova le città e i territori sono tornate ad interrogarsi sul proprio futuro secondo limiti e prospettive stavolta tralasciati a scenari non solo locali. Nuovi saperi e competenze nelle amministrazioni pubbliche sono state plasmate attraverso un comune linguaggio orientato a creare e rafforzare una governance locale adeguata alle nuove domande di cambiamento.

L'Unione europea, in vista delle nuove politiche di coesione che si accingono ad entrare in esercizio dal 2007-2013, sembra avere percepito le potenzialità delle forze che si muovono intorno alla dimensione urbana. Una parte consistente delle risorse contenute nei nuovi fondi strutturali sarà dedicata a rafforzare la capacità delle città di riqualificare la propria dotazione infrastrutturale, di rigenerare le pro-



prie economie, di creare spazi di vita e socializzazione più vivibili dal punto di vista ambientale.

Un secondo importante scenario si riferisce alla **dimensione mediterranea**. La dichiarazione di Barcellona (1995) ha aperto una fase di convergenza tra i paesi e le culture che si dispiegano tra le sponde del Mediterraneo. Se questo processo andrà in porto e il **partenariato euro-mediterraneo** sarà pienamente attuato nelle sue aspirazioni sociali ed economiche dal 2010, verrebbe creata la più grande zona di libero scambio di beni e servizi al mondo, con oltre 600 milioni di potenziali fruitori. Per le regioni al crocevia del Mediterraneo e con particolare evidenza per le **città costiere** che si configurano come “**porte**” dei rispettivi sistemi regionali, si apriranno nuove e imprevedibili opportunità di sviluppo.

Olbia: le tendenze evolutive e le sfide da cogliere

Lo scenario tracciato nel precedente paragrafo, indica in tutta evidenza come alcuni luoghi, piuttosto che altri, si trovano in condizioni privilegiate per cogliere alcune opportunità di sviluppo che si configurano in determinati momenti storici dietro la sollecitazione di particolari variabili esogene. Il saperle cogliere, per i territori e le società locali, dipende da un equilibrato mix di fattori che hanno a che fare con le **condizioni geografiche e posizionali**, con la **dotazione di risorse infrastrutturali ed ambientali** ed in ultimo, non certo per importanza, con la **capacità del tessuto sociale ed economico, politico ed istituzionale** di rispondere a tali sollecitazioni.

Un **equilibrio** tra queste componenti non è un risultato facile da conseguire e la pianificazione strategica, almeno nelle sue esperienze più evolute, cerca di sviluppare una efficace interazione tra le risorse che si possono sprigionare a livello locale, indirizzandole verso un percorso che ne assicuri la loro riproducibilità nel tempo.

Nel corso della sua storia recente, Olbia sembra avere colto alcune potenti sollecitazioni al cambiamento che gli venivano dalla sua posizione geografica. A nostro avviso, ci sono almeno due momenti che costituiscono una sorta di spartiac-

que nei destini della città, momenti che avrebbero potuto conferirle un aspetto profondamente diverso dal presente e che ne connotano le attuali dinamiche di sviluppo.

Il primo, l’**avere respinto la localizzazione di un petrolchimico nel golfo di Olbia negli anni Sessanta**, nella fase in cui lo sviluppo per “poli” ad alta concentrazione industriale veniva indicata come la via da seguire per la modernizzazione economica della regione. Il secondo, l’**arrivo dell’Aga Khan** e la creazione della **Costa Smeralda**, evento che ha consentito alla città di configurarsi nel tempo come “piattaforma logistica” e di servizio per uno dei maggiori distretti turistici europei.

Il percorso di cambiamento intrapreso dalla città a partire dagli Sessanta, dunque, ha innescato un processo di concentrazione di funzioni e servizi di cui il rapido **inurbamento**, l’articolata dotazione infrastrutturale e la attuale **densità imprenditoriale** costituiscono gli effetti più significativi e gli elementi di maggiore differenziazione con le dinamiche di sviluppo del nord della Sardegna.

La **crescita della popolazione**, innanzitutto, che ha seguito trend positivi con valori esponenziali per diversi decenni consecutivi, portando la popolazione della città a triplicarsi dagli anni sessanta ad oggi. Un dato particolarmente significativo è che tale tendenza alla concentrazione prosegue con ritmi sostenuti anche in anni recenti (41.095 abitanti nel 1991, 45.366 nel 2001, 48.200 nel 2005), contraddicendo le tendenze al declino demografico che caratterizzano buona parte delle realtà urbane medio-grandi non solo in Sardegna. Tra il 1991 e il 2001, infatti, la popolazione di Olbia si accresce di oltre il **10%**, a fronte di una popolazione provinciale e regionale che si riduce rispettivamente di 0,3% e 1%.

Un secondo elemento rappresentativo della realtà socio-economica contemporanea riguarda l’entità e la **composizione della struttura produttiva**. Ad Olbia è presente un composito tessuto di **piccole e medie imprese** la cui densità è nettamente superiore alla media regionale, avvicinando la città ai valori medi che si registrano in ambito nazionale: oltre 11 unità locali per chilometro qua-



drato, a fronte di una media regionale di 4,2 e nazionale di 12,78. Il dato è evidente anche in considerazione del numero di addetti per abitante, con 344 addetti ogni 1000 abitanti, ben al di sopra dei 199 a livello regionale ed ai 267 del dato nazionale¹.

In parte tali dinamiche non possono che essere riferite al ruolo di Olbia quale **caposaldo urbano** del sistema turistico della Gallura e della Costa Smeralda. La domanda di servizi e manifatture indotte dalla diffusione degli insediamenti turistici costieri ha determinato la nascita ed il consolidamento nel **capoluogo di attività economiche** particolarmente attive – commercio, nautica e costruzioni su tutti –, tessuti produttivi che più recentemente tendono a riorganizzarsi in più articolate filiere e forme distrettuali.

Se il settore dei **servizi** ormai occupa un posto prioritario nell'economia cittadina e le **attività manifatturiere** in genere mantengono una quota significativa di addetti ed unità locali, quasi del tutto estinta è l'economia legata all'**agricoltura**, soggetta ancor più negativamente, nel caso specifico, ai processi di abbandono delle campagne a favore delle maggiori opportunità offerte dal centro urbano.

Il terzo fattore da porre in evidenza – forse il più significativo anche se operante in stretta interdipendenza con i due precedenti – si riferisce all'imponente **apparato infrastrutturale** che si dispiega in corrispondenza della città. La concentrazione di infrastrutture nelle diverse modalità di trasporto e la loro organica integrazione funzionale in uno

spazio tutto sommato contenuto, costituiscono un fattore di forte differenziazione della realtà locale rispetto a città e sistemi territoriali di analoga dimensione demografica. Le cifre sull'andamento dei traffici attraverso tali infrastrutture segnalano un dinamismo che continua ad accentuarsi anche negli ultimi anni.

L'**aeroporto**, che durante i mesi estivi è il principale scalo italiano ed uno dei maggiori in Europa per mezzi privati, nel 2005 ha visto transitare 1.670.000 passeggeri, mentre nel 2001 erano poco più di un milione². Attraverso il **porto**, nel 2005 sono transitati 4.310.000 passeggeri (oltre il 10% in più rispetto all'anno precedente), circa 300.000 veicoli commerciali, quasi 6 milioni di tonnellate di merci³.

La presenza di questi flussi, ovvero la necessità di accogliere persone (seppure temporaneamente) e movimentare merci, produce in città una domanda crescente di servizi il cui soddisfacimento può costituire una importante chiave per lo sviluppo dell'economia locale. La condizione perché ciò avvenga è che il sistema locale sia in grado di trattenere una quota crescente del valore aggiunto potenziale detenuto dalle merci e le persone che attraversano la città.

È una questione di non facile soluzione, su cui si interrogano da molti anni le città portuali, o più in generale, tutte quelle città di frontiera che come Olbia si trovano al centro di consistenti flussi di traffico, in quanto è noto che i destini di tali città sono influenzate da dinamiche sulle quali non

Piano operativo e metodologico: obiettivi del Piano strategico di Olbia

obiettivi legati al risultato finale del Piano strategico	la promozione e la gestione della competitività e della capacità attrattiva della città in una dimensione internazionale
	la definizione di nuovi scenari e di un quadro di azioni e politiche per lo sviluppo di Olbia e dell'area vasta di riferimento
	la sistematizzazione di iniziative in corso o in fase di pianificazione
	il recupero della progettazione strategica già predisposta dall'Amministrazione Comunale.
obiettivi legati alla gestione del processo di pianificazione: la gestione del consenso e della partecipazione della comunità	la creazione del consenso intorno ad alcune ipotesi di sviluppo, che dia vita ad un patto tra enti locali, attori pubblici e privati e la comunità
	la promozione della collaborazione tra soggetti locali e istituzioni intorno ad alcuni temi strategici
	il favorire l'inserimento di Olbia nella dimensione internazionale dell'economia e della cultura
	la promozione di azioni di integrazione e coordinamento con la nuova Provincia e con la Regione

¹ Dati Istat

² Dati Associazione Italiana Gestori Aeroporti

³ Dati Autorità Portuale di Olbia e Golfo Aranci.



sempre i governi locali sono in grado di esercitare un controllo completo.

L'analisi sopra descritta, che costituisce un primo contributo alla discussione e che sarà oggetto di approfondimento e condivisione nel corso dei momenti di partecipazione programmati, evidenzia alcuni temi rilevanti che, se condivisi, possono rappresentare altrettante sfide che l'Amministrazione Comunale di Olbia potrà affrontare nell'ambito degli obiettivi posti alla base del processo di pianificazione strategica.

Il primo tema pone questioni di tipo organizzativo e riguarda il rafforzamento delle forme di **sinergia** e coordinamento tra le politiche condotte dai diversi attori urbani che governano la gestione e la trasformazione di importanti porzioni della città: le aree portuali, l'aeroporto, la rete della mobilità stradale e ferroviaria, gli insediamenti industriali. La capacità attrattiva di tali infrastrutture è in grado di condizionare fortemente lo sviluppo futuro della città così come la loro natura invasiva di abbassare il grado di qualità e fruibilità del territorio.

I processi di rigenerazione urbana nel lungo periodo, dunque, dovranno essere espressione di una **idea di città condivisa**, in grado di mediare le esigenze di attrattività e funzionalità delle reti cittadine con un desiderio di riappropriazione di spazi pubblici che appare molto sentito presso la cittadinanza.

La seconda sfida, comune ai territori dell'intera Gallura, riguarda l'**offerta turistica** ed il riposizionamento rispetto ai nuovi e complessi **prodotti "di nicchia"** che vengono espressi da mercati ormai globalizzati e sempre più competitivi. Qualsiasi scelta strategica – di diversificazione, di specializzazione, di integrazione territoriale etc. – dovrà comunque tenere conto della necessità di conseguire trasformazioni di tipo strutturale e organizzativo rispetto ad una **"risorsa mare"** che continua a connotare fortemente il territorio dal punto di vista storico, geografico, economico e culturale.

La posizione e la natura urbana di Olbia (i cambiamenti strutturali, in genere, avvengono prima nelle città) investono la città di un ruolo strategico nel-

l'avvio e la diffusione dei processi di rigenerazione economica, esercitando un ruolo propulsivo nei confronti dell'intero sistema locale. Condizione ineludibile è che la città incrementi in maniera significativa la sua **capacità di erogare servizi avanzati e infrastrutture** per lo sviluppo, compresa una qualificata offerta culturale di tipo creativo, cioè non fondata sulla pura attrattività del patrimonio culturale urbano. (peraltro poco consistente).

Un investimento per il futuro dall'alto profilo strategico, in tal senso, appare la creazione del polo universitario di Olbia, che ha avviato la propria attività nel 2001 con l'attivazione del corso di laurea in "Economia e imprese del turismo" della Facoltà di Economia di Sassari. Al pari di altre città medie con spiccati profili di specializzazione, la presenza di strutture formative di livello universitario rappresenta ormai un requisito essenziale per sostenere i processi di innovazione nelle filiere con un particolare radicamento territoriale. Nel caso specifico, la dinamicità del contesto socio-economico in settori in cui si richiede un know how al passo con i processi di innovazione non solo locali, quali il turismo e la logistica, può alimentare il consolidamento di una struttura universitaria multidisciplinare quale quella che si intende supportare dall'amministrazione comunale.

La terza sfida riguarda la **"qualità urbana"** nelle complesse e articolate declinazioni che tale enunciato ha assunto nelle realtà contemporanee più evolute: un equilibrato rapporto con l'ecosistema, una migliore accessibilità ai servizi per le persone e le imprese, la fruibilità dell'ambiente e dello spazio pubblico, migliori e più diffusi spazi per la socializzazione. È forse il tema più complesso e ambizioso perché richiede forme di partecipazione in cui la posta in gioco è meno percepibile nel breve periodo e necessita dell'attivazione di forze sociali molto diversificate. Nel **lungo periodo**, l'aspirazione ad una qualità urbana, in questa accezione totalizzante, tenta di coniugare il controverso rapporto tra sostenibilità e competitività economica e dunque attribuisce proprio ai processi di pianificazione con caratteristiche partecipative e strategiche una decisiva funzione di "miscelatore" delle diverse domande di cambiamento.



Appunti per una agenda urbana

La questione della **qualità urbana**, dunque, appare centrale in un modello di sviluppo che continua a concentrare nelle città una quota significativa del potenziale economico delle società contemporanee. L'importanza della qualità urbana emerge tanto più in un modello di sviluppo urbano in cui i temi della competitività economica – tradizionalmente al centro dei processi di pianificazione strategica – vengono sempre più temperati attraverso la logica della qualità “del vivere” e dell’“abitare”, dell'accessibilità e della coesione sociale, tutti temi che stanno emergendo con grande forza nella agenda urbana di numerose città europee.

Tali obiettivi appaiono ancor più ragionevoli nella realtà urbana di Olbia alla luce di alcune evidenti caratteristiche tendenziali nello sviluppo della città:

- **l'intenso processo di inurbamento**, che ha indotto, in tempi piuttosto contenuti, la formazione di una città estesa ma semi-spontanea, in cui prevalgono la componente abitativa su quella degli spazi e dei servizi pubblici e la difformità morfologica su un “disegno urbano” dotato di una qualche organicità;
- **la densità delle infrastrutture** che avvolgono la città, che rappresentano fattori di sviluppo ma anche condizioni ostative ad uno sviluppo urbano orientato da esigenze anche di natura ambientale.

Negli ultimi anni la città ha avviato un percorso di riqualificazione che tende a rispondere a queste domande, centrando lo sviluppo futuro anche sui temi della qualità urbana ed ambientale. Alcune azioni condotte dall'Amministrazione negli ultimi anni sembrano rispondere più di altre a questi obiettivi, affrontando alcune tematiche trasversali o concentrandosi su alcune aree della città per le quali la soluzione delle attuali criticità mette a disposizione dei cittadini importanti risorse per il futuro. In primo luogo **la politica ecologica ed ambientale**. Tra il 2002 e il 2004 l'Amministrazione cittadina ha avviato, con la sottoscrizione formale della Carta di Aalborg e il sostegno finanziario del Ministero

dell'Ambiente, il processo di attivazione di una **Agenda 21 Locale** denominata **O.R.A. 21** (Olbia Risorsa Ambientale 21).

L'attivazione di un percorso di pianificazione strategica è una grande opportunità per consolidare il percorso ed i risultati sin qui conseguiti dall'Agenda 21 locale. I due processi di pianificazione appaiono destinati a convergere, avvalendosi ognuno dei punti di forza dell'altro: la rete di Agenda 21 di un ambizioso programma per il cambiamento della città nel rispetto dei temi della sostenibilità ecologica; il processo per la costruzione del Piano strategico di un solido quadro conoscitivo sulle dinamiche socio-economiche e ambientali e di una collaudata rete di partecipazione.

I due processi in questione, peraltro, si innestano in un ciclo politico-amministrativo che ha prestato attenzione alla dimensione ambientale dello sviluppo urbano attraverso alcuni significativi interventi:

- la realizzazione del **parco urbano Fausto Noce**;
- gli interventi di **bonifica ambientale** sui siti di discariche abusive o zone di particolare degrado;
- la riorganizzazione dei servizi riguardanti la **raccolta differenziata dei rifiuti e la depurazione**;
- ulteriori attività di pianificazione e caratterizzazione ambientale riguardanti aree a rilevanti caratteristiche naturali del golfo tra le quali le **zone umide di Poltu Quadu**.

Un secondo campo di interesse prioritario per le politiche urbane cittadine è stato il **centro storico**. È opinione condivisa che il nucleo centrale di Olbia presenti caratteristiche funzionali e qualitative non del tutto pertinente al rango urbano attuale di Olbia, né tanto meno al ruolo che la città intende esercitare nel prossimo futuro.

La rarefazione del patrimonio culturale urbano o di “contenitori” architettonici in grado di accogliere funzioni di eccellenza o dall'alto contenuto simbolico, così come anche la presenza di un tessuto

urbanistico minuto e di pochi e ridotti spazi per la socializzazione, sono tutti fattori che hanno finito per limitare il potenziale del centro storico quale principale centralità urbana. D'altro canto, pure in presenza di attrattori funzionali che in anni recenti hanno compresso la capacità attrattiva del centro antico – le aree commerciali e direzionali periferiche e l'aeroporto, in primo luogo –, per motivi prima di tutto posizionali, il centro storico continua ad essere il baricentro dello sviluppo urbanistico della città.

È sulla base di considerazioni analoghe, che l'Amministrazione comunale ha avviato nel 2001 un **Programma di riqualificazione del centro storico** (finanziato attraverso il Progetto Integrato Territoriale PIT SS7 "Olbia porta d'Europa terra d'accoglienza") che prevede un sistema coordinato di interventi infrastrutturali per migliorare la qualità e la funzionalità delle aree centrali: opere di arredo urbano, interventi sulle reti primarie e sull'illuminazione, la riqualificazione di piazze e la realizzazione di nuove aree di parcheggio.

Un terzo ambito tematico che appare tra le priorità nell'agenda urbana degli ultimi anni riguarda il complesso **sistema delle aree portuali e ferroviarie** che circondano e talvolta intersecano il tessuto urbanistico della città. Come è stato osservato nei precedenti paragrafi, il tema è di particolare complessità, stante anche il ruolo cruciale che le reti di trasporto esercitano nell'economia della città e la loro funzione strategica nel suo sviluppo futuro. In generale, si tratta di rendere compatibile la loro efficienza funzionale (anche in prospettiva) con una città che intende ridarsi una identità dal punto di vista della qualità urbana e nel rispetto di un contesto geografico, il golfo di Olbia, di rilevante valore naturalistico e ambientale.

L'intervento di **riorganizzazione della mobilità** veicolare tangente al porto, con l'interramento degli accessi da nord e sud allo scalo commerciale dell'Isola Bianca, elimina una storica barriera tra la città ed il mare, ridefinendo il **water front** della città come spazio privilegiato nel quale localizzare importanti funzioni pubbliche e ricreative. La dimensione spaziale dell'intervento ed il suo impatto sull'organizzazione urbanistica futura della città lo configura come un vero e proprio flagship project, un intervento dall'alto contenuto simbolico in grado di indirizzare, attorno alle sue soluzioni, la progettualità futura della città.

L'interesse dell'Amministrazione sembra ora essere concentrato sul vasto sistema di aree ferroviarie, parzialmente dismesse o sottoutilizzate, che avvolgono il centro storico sul lato occidentale. Insieme a diverse altre città italiane con problemi analoghi, Olbia è stata identificata quale campo di sperimentazione del **Programma Innovativo in Ambito Urbano** del Ministero delle Infrastrutture denominato "Porti e stazioni", volto a promuovere programmi di riqualificazione in cui le esigenze di ricicatura dei tessuti urbani si integrano con la possibilità di innalzare la dotazione di aree e servizi pubblici di cui le città sono spesso carenti.

La riprogettazione di queste aree, nel caso di Olbia, appare particolarmente strategica in ragione della dimensione delle superfici coinvolte – comparabile a quella del

nucleo più antico della città – nonché per la contiguità (non ancora funzionale) con le principali centralità urbane. Il clima collaborativo che si è instaurato tra l'Amministrazione comunale, l'Autorità portuale e gli enti nazionali preposti alla gestione delle reti di trasporto in occasione di altre iniziative fanno auspicare una soluzione progettuale di alto profilo qualitativo e la realizzazione degli interventi in tempi contenuti.

Il quadro che emerge dalla progettualità urbana in itinere, e da altre iniziative che l'amministrazione sta conducendo sul territorio comunale, traccia il profilo di una città in cui l'attivismo pubblico si coniuga con l'evidente ricerca di una identità urbana condivisa e riconoscibile. È un tema, questo, che è stato posto quale mission di diverse iniziative di pianificazione strategica in Italia ed in Europa e che ha condotto, nei casi di maggior successo, alla rigenerazione di ambiti urbani anche molto estesi, se non alla ridefinizione economica e sociale di intere aree urbane.

Il tema centrale e forse la difficoltà maggiore, nel caso specifico, appare la necessità di consolidare un **"effetto città"** che sia adeguato alle traiettorie di sviluppo accelerato che la città sta seguendo negli ultimi decenni; che sia conforme al ruolo di porta della Sardegna e di nodo rilevante del sistema urbano dell'isola. Le sfide di maggior conto sembrano ricadere sui processi di (ri)qualificazione urbana, affrontando in primo luogo gli stessi effetti della crescita accelerata: (a) le **periferie** di edilizia semi-spontanea, caratterizzate nella maggior parte dei casi da scarsa qualità formale ed assenza di servizi; (b) un rapporto non equilibrato tra le **grandi infrastrutture** ed un **ambiente gradevole per abitare** e fruire gli spazi pubblici; (c) un **centro storico** che tende a perdere la sua capacità attrattiva di funzioni "rare" a favore dei nodi trasportistici e commerciali più periferici.

Stante queste considerazioni, si profila l'opportunità di adottare un modello di riqualificazione urbana fondato sulla creazione di **nuove centralità urbane** attraverso interventi di trasformazione urbana caratterizzati da alta unitarietà progettuale e integrazione funzionale. Uno dei temi più promettenti appare la **riqualificazione delle aree marginali al centro storico**, che si configurano come una cintura di aree interstiziali tra lo stesso nucleo centrale e le grandi infrastrutture di trasporto di cui la città è circondata. Il conferimento di qualità formale e funzionale a questi spazi, attraverso nuove azioni di progettazione che si andranno a svolgere, appare un requisito importante per sostenere il centro storico nel ruolo di cardine dello sviluppo urbano futuro.

Nel sostenere queste ipotesi, e riorganizzare gli effetti dei grandi cantieri progettuali che l'amministrazione ha varato in questi anni, il Piano strategico svolge una funzione essenziale, in quanto incrementa il grado di **consapevolezza e partecipazione della comunità**, oltre che degli attori "forti" che hanno inciso nel cambiamento della città nella sua storia recente. Inoltre, proprio l'entità di tali recenti trasformazioni richiede alla pianificazione strategica di incrementare il grado di **coordinamento** tra le numerose azioni urbane in itinere e quelle che l'amministrazione locale andrà a programmare nell'immediato futuro.