



# Il posizionamento di Bologna

La Città metropolitana di Bologna  
si confronta con le altre città  
italiane ed europee





Con l'approvazione della legge nazionale 56/2014 "Disposizioni sulle Città metropolitane, sulle Province, sulle Unioni e fusioni di comuni" (c.d. legge Delrio), dal 1° gennaio 2015 Bologna è diventata una delle 10 Città metropolitane italiane. Con il compito di individuare e coordinare le strategie di sviluppo per il futuro dell'intera area metropolitana, il nuovo Ente costituisce un'opportunità di sviluppo importante e di crescita per il territorio ed i suoi abitanti.

La Città metropolitana di Bologna è oggi una federazione di Comuni che si accinge a raccogliere nuove sfide per l'avvenire dell'intera comunità bolognese: costruire una Visione Strategica condivisa per il futuro di "Bologna Metropolitana", in ambito nazionale ed internazionale.

Il presente rapporto costituisce il punto di partenza verso la definizione delle strategie di sviluppo, focalizzando l'attenzione sul posizionamento di Bologna nel contesto delle Città metropolitane italiane. Da tale confronto emerge come

il territorio metropolitano di Bologna rappresenti una delle aree più avanzate: qui si concentrano, infatti, le principali infrastrutture regionali, un sistema produttivo fatto di imprese altamente competi-

# Premessa

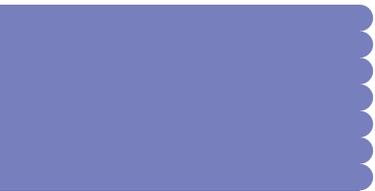
tive, un insieme di strutture di ricerca di rilievo internazionale, una filiera medicale, assistenziale e sanitaria unica in Italia, realtà d'eccellenza nella produzione e per la fruizione culturale. Ma i dati raccolti mettono in luce anche i settori in cui Bologna è meno virtuosa rispetto alle performance delle altre Città metropolitane, dando un'indicazione sugli aspetti da potenziare al fine di cogliere le opportunità per accrescerne attrattività e competitività.

L'analisi è corredata inoltre da una serie di valutazioni di inquadramento internazionale ed indicazioni relative alle opinioni dei cittadini metropolitani bolognesi espresse nell'ultimo decennio.

Parallelamente al presente rapporto che colloca Bologna nel panorama nazionale e internazionale, la Città metropolitana ha avviato un percorso di ascolto delle Unioni di Comuni ed un'indagine on line, assieme ai cittadini e ai protagonisti della città, sui punti di forza e di debolezza del territorio.

Dall'integrazione dei diversi risultati si avvierà un'analisi del contesto dal quale partire al fine di individuare le linee essenziali che guideranno la prossima stagione di pianificazione strategica metropolitana.





**Gruppo di lavoro**

Fabio Boccafogli, Alessandro Delpiano, Lucia Ferroni, Manuela Mattei, Chiara Mazzanti, Valeria Restani, Elena Soverini, Giovanna Trombetti, Paola Varini

progetto grafico Mauro Luccarini

illustrazione Angelo Monne

stampato il 5 aprile 2016

# Indice

<b>Guida alla lettura</b>	7
<b>Qualità della vita</b>	15
<b>Economia</b>	35
<b>Capitale sociale</b>	53
<b>Mobilità</b>	75
<b>Ambiente e territorio</b>	95
<b>Governance</b>	111



1

# Guida alla lettura dei dati

Nel presente rapporto è stato analizzato il posizionamento della Città metropolitana di Bologna rispetto a **6 temi**, ognuno dei quali composto da una serie di sottotemi:

- **Qualità della vita** (Condizione economica, Popolazione, Salute, Sicurezza personale)
- **Economia** (Imprese, Innovazione, Infrastrutture, Lavoro, Turismo)
- **Capitale sociale** (Coesione sociale, Cultura, Istruzione, Partecipazione)
- **Mobilità** (Trasporto pubblico, Servizi di mobilità, Comportamenti di mobilità, Sicurezza stradale, Infrastrutture)
- **Territorio e ambiente** (Acqua ed energia, Territorio, Inquinamento, Rifiuti, Verde)
- **Governance** (Istituzioni, Servizi sociali, Servizi giudiziari)

In particolare, per ognuno di questi temi è stato analizzato il **posizionamento** della Città metropolitana di Bologna rispetto al contesto **nazionale** delle altre Città metropolitane. Secondariamente sono stati presi in considerazione alcuni indicatori che mettessero in relazione Bologna con altre realtà internazionali, mentre a livello locale sono state analizzate le opinioni dei cittadini metropolitani su

specifiche tematiche. Occorre precisare che alcuni di tali indicatori (internazionali e locali) non sono sufficientemente recenti da permettere una rappresentazione attuale del posizionamento di Bologna, nonostante ciò consentono di definire con maggiore chiarezza gli scenari territoriali indagati.

I risultati sono stati raccolti in una scheda di **sintesi per ognuno dei sei temi**, in cui sono riassunti i **fattori di forza** e i **fattori di debolezza** relativi a quell'ambito.

Di seguito si riporta, per ogni contesto, una guida alla lettura dei dati e le note metodologiche relative alle fonti da cui sono state ricavate le informazioni.

La lista dei singoli indicatori utilizzati e le relative fonti sono consultabili alla fine di ciascuna delle sei sezioni tematiche.

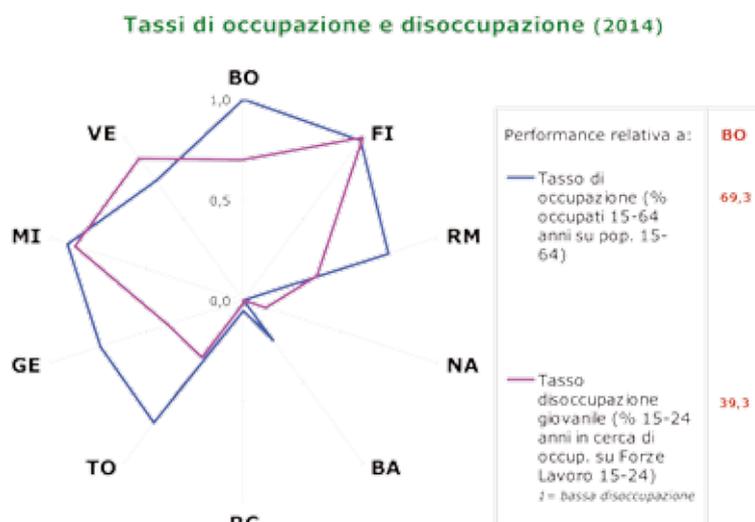
Il rapporto è stato chiuso con le informazioni disponibili al 31 dicembre 2015.

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

La Città metropolitana di Bologna è stata messa a confronto con le altre nove Città metropolitane nazionali, elaborando dati provenienti da un consistente numero di fonti istituzionali e non (Istat, Ministeri, ISPRA, ANCI, Legambiente, ACI, Unioncamere, BES delle Province, Urbes, UIR, Ufi).

I grafici misurano la performance di Bologna rispetto ai diversi aspetti rappresentati dalle variabili in esame. Per fare ciò, i valori effettivi delle Città metropolitane sono stati normalizzati, rapportandoli ad una scala da 1 a 0, dove 1 rappresenta il valore massimo assunto da una delle 10 Città metropolitane, mentre 0 rappresenta il valore minimo. Tanto più (per ogni variabile) la linea di Bologna si avvicina al valore 1, tanto più sarà virtuosa la sua performance rispetto a quella

variabile. Occorre precisare che alcuni indicatori sono correlati negativamente con la prestazione della città, cioè il livello della performance è tanto migliore, quanto più diminuisce il valore della variabile (ad esempio: nel caso del tasso di disoccupazione giovanile, più diminuisce l'indice e più la città risulta virtuosa rispetto a quel parametro); per tali variabili, in legenda, è stata aggiunta un'annotazione (1=basso valore della variabile) che indica la corretta lettura del dato. Infine, a fianco della legenda, sono presenti i dati puntuali (non normalizzati) di Bologna per ciascun indicatore.



## Inquadramento internazionale

L'analisi del contesto internazionale verte prevalentemente su due studi, tra i tanti effettuati in tema, per i quali si sono resi disponibili i dati per singolo indicatore e per area urbana, al fine di elaborare i risultati secondo le esigenze di questo rapporto. Mentre l'indagine Eurobarometro permette un'analisi di posizionamento in quanto utilizza dati recenti (2012), lo studio del Politecnico di Vienna consente di operare una valutazione prevalentemente descrittiva, in quanto presenta spesso dati non attuali e riferiti a tempi diversi.

## Indagine Eurobarometro Flash

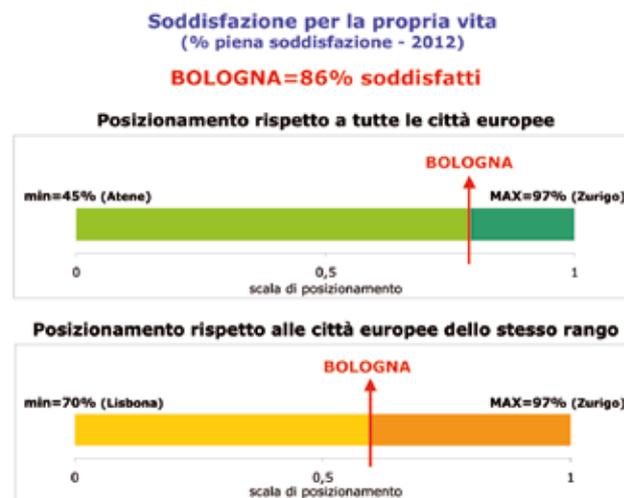
Il sondaggio di opinione "Eurobarometro Flash (n. 366), 2012", condotto dalla Commissione Europea, è finalizzato a rilevare la percezione della qualità della vita nelle città europee. Le aree urbane selezionate includono tutte le capitali europee e un campione ristretto di città di varie dimensioni appartenenti agli Stati Membri più grandi. Nel complesso sono state considerate 79 città e 4 aree suburbane (di Atene, Lisbona, Manchester e Parigi), classificate successivamente

in 6 categorie in base alla classe dimensionale. Bologna, secondo questo schema, appartiene alla classe delle città Large con 250.000-500.000 abitanti. Per ogni area urbana, sono stati intervistati circa 500 cittadini, a cui sono stati posti quesiti relativi al grado di soddisfazione o di accordo nei confronti di diversi aspetti della qualità della vita nella propria città.

L'elaborazione dei risultati ha permesso la realizzazione di grafici a barre, che mettono in evidenza il livello della performance di Bologna rispetto all'intervallo dei valori minimo e massimo riportati dalle città del gruppo di riferimento.

Una volta stilate le singole graduatorie delle percentuali delle 83 città relative a ciascun parametro, i dati di origine sono stati normalizzati, rapportandoli ad una scala da 0 a 1, dove il valore 0 è attribuito alla città che presenta il valore più basso in classifica e il valore 1 alla città con il migliore risultato. Più Bologna si avvicina al valore 1, migliore è l'**intensità della performance** relativa all'aspetto analizzato. Il dato normalizzato di Bologna è stato poi rappresentato graficamente con le due barre colorate, che indicano il posizionamento della

città rispetto a tutte le 83 città indagate e rispetto al sottogruppo di 21 città appartenenti allo stesso rango dimensionale di Bologna; nella figura si riporta anche il dato del capoluogo emiliano effettivamente rilevato in sede di sondaggio (% dei soddisfatti o delle persone pienamente d'accordo rispetto all'item considerato). La colorazione delle barre è indicativa del livello raggiunto dalla performance di Bologna: verde superiore a 0,66; arancione tra 0,34 e 0,65; rosso inferiore a 0,34. Agli estremi delle barre sono riportate le città che presentano i valori di performance minimo (0) e massimo (1) ed il relativo valore del fenomeno osservato.

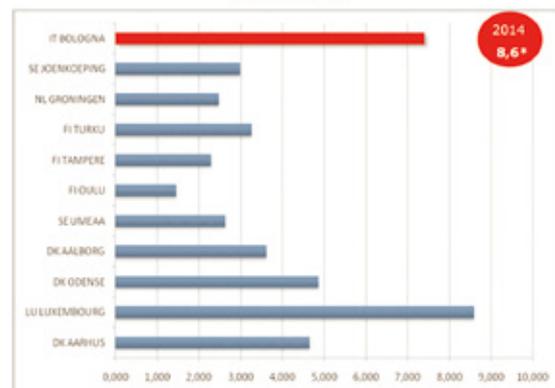


## Studio del Politecnico di Vienna (University of Technology)

La ricerca, eseguita nel 2007 in collaborazione con l'Università di Lubiana e il Politecnico di Delft, ha posto a confronto le città europee di media grandezza (con una popolazione inferiore a 500.000 abitanti) per analizzarne la smartness rispetto a 6 tematiche: economia, popolazione, governance, mobilità, ambiente e qualità della vita. Ciascuna tematica è stata studiata tramite un set di indicatori riferiti al livello "città"; la fonte principale dei dati è Urban Audit, Eurostat.

Per ogni indicatore sono state messe a confronto le 10 città (performer) che hanno ottenuto i punteggi più elevati rispetto al

**Stranieri non europei in % della popolazione totale (2007-2009)**



tema a cui l'indicatore appartiene (e che contribuisce a spiegare). Nei grafici con istogramma vengono illustrati tali confronti.

I valori relativi a Bologna, città non inclusa nello studio originale, sono stati inseriti in un secondo momento in occasione del rapporto relativo al tavolo di lavoro su Innovazione e sviluppo<sup>1</sup> propedeutico ai lavori preparatori del Piano Strategico Metropolitano di Bologna del 2013. In ultimo, per Bologna, quando si è reso possibile, è stato inserito il dato più aggiornato del fenomeno osservato.

## Opinioni dei cittadini metropolitani

I dati derivano da una serie di indagini demoscopiche effettuate negli ultimi dieci anni dal Servizio Studi per la Programmazione della Città metropolitana di Bologna, rivolte sia ai cittadini che a soggetti economici su varie tematiche.

### Lista dei sondaggi

**Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione:** sondaggi telefonici svolti tra il 2006 e il 2011 tesi a monitorare la percezione dei cittadini sull'azione amministrativa locale, la soddisfazione per gli aspetti principali della vita locale (traffico, sicurezza, abitazione, verde pubblico, servizi sociali, trasporto pubblico, tempo libero), la partecipazione civica, sociale e politica, l'identità rispetto al contesto locale. In totale sono stati intervistati circa 15.000 cittadini. Le indagini hanno riguardato i singoli comuni del territorio metropolitano, i quartieri del Comune di Bologna (da cui è stato tratto l'Atlante dei Quartieri) e l'Unione Reno Galliera.

**Condizione occupazionale delle donne:** indagini svolte nel 2008 e nel 2010 per le Consigliere di Parità della Provincia di Bologna, con l'obiettivo di descrivere e analizzare le condizioni del lavoro femminile nel territorio metropolitano, confrontando le percezioni di chi ha un lavoro precario e chi un lavoro sicuro o stabile, e approfondendo l'evoluzione delle condizioni del lavoro precario a distanza di due anni dal primo sondaggio. A tal scopo sono state effettuate due indagini: una rivolta a 700 lavoratrici bolognesi ed una rivolta ad un campione di 1.000 donne lavoratrici, già intervistate nel dicembre del 2008 (panel).

**Percezione della sicurezza in Emilia-Romagna:** indagini demoscopiche relative alla percezione delle varie forme di sicurezza nel territorio regionale e provinciale, nell'ambito del Progetto "Città Sicure", svolte dal 2000 al 2014 per conto del Servizio Politiche per la sicurezza della Regione Emilia Romagna. Il sondaggio, rivolto a 1.200 residenti distribuiti su tutto il territorio regionale, è volto a rilevare: la percezione della sicurezza e della criminalità, la vittimizzazione, le opinioni sulle Forze dell'Ordine, l'atteggiamento nei confronti degli immigrati stranieri, aspetti di contesto (condizioni economiche, qualità della vita ed elementi di capitale sociale).

**I comportamenti di consumo culturale in provincia di Bologna:** indagine demoscopica svolta nel 2006 per conto dell'Assessorato alla cultura della Provincia di Bologna con lo scopo di rilevare i

comportamenti di consumo, la partecipazione, le tipologie di utenti e le valutazioni sulle politiche culturali locali. Sono stati intervistati 1.500 residenti su tutto il territorio provinciale.

**Qualità percepita del servizio di trasporto pubblico nella provincia di Bologna:** indagini di monitoraggio sul trasporto pubblico locale, rivolte a 2.000 utenti potenziali del servizio, residenti nell'area metropolitana di Bologna, realizzate dal 2002 al 2012 per conto di SRM - Reti e Mobilità S.r.l.. Nel dettaglio, i sondaggi hanno rilevato la struttura della mobilità privata, le valutazioni su alcuni servizi, la qualità attesa e percepita nei confronti dei servizi di autobus urbano delle reti di Bologna e di Imola, suburbano ed extraurbano e di treni locali e le opinioni su alcune politiche per la mobilità.

**Il Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e la sua utenza nel territorio della provincia di Bologna:** indagine demoscopica sulla conoscenza, utilizzo e gradimento del Servizio Ferroviario Metropolitano, rivolta a 5.012 cittadini con più di 15 anni residenti nell'area metropolitana di Bologna, realizzata nel 2011 per conto di Rfi-Rete ferroviaria italiana. Nel dettaglio, il sondaggio ha rilevato anche un quadro aggiornato della mobilità del bacino bolognese tramite la ricostruzione della catena degli spostamenti e le opinioni nei confronti delle nuove fermate ferroviarie di SFM, istituite dal 2003.

**I passeggeri del Servizio Ferroviario Regionale dell'Emilia-Romagna:** indagine qualitativa condotta nel 2012 e nel 2014 a bordo dei treni delle linee regionali, con l'obiettivo di misurare il grado di soddisfazione da parte degli utenti e di mettere in relazione i risultati della customer satisfaction con l'analisi dei comportamenti sociali e la valutazione del contesto situazionale del viaggiatore.



## Fattori di forza e fattori di debolezza

La valutazione complessiva dei posizionamenti della Città metropolitana di Bologna operata in funzione degli indicatori analizzati, porta all'identificazione di una serie di caratteri virtuosi che possono essere assunti come veri e propri **fattori di forza** del territorio metropolitano bolognese per ognuno dei sei temi considerati. Tale identificazione avviene trattando i singoli argomenti in maniera trasversale rispetto agli ambiti territoriali utilizzati.

Con la stessa logica vengono individuati gli aspetti sui quali la Città metropolitana di Bologna esprime performance meno virtuose e che possono essere definiti **fattori di debolezza**.

AEROPORTO G. MARCONI



2

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

In termini di **condizioni economiche**, considerando nel complesso i punteggi di tutti gli indicatori (relativi a reddito, difficoltà economiche ed equità di retribuzione), i cittadini bolognesi ottengono la performance migliore rispetto alle altre Città metropolitane, seguiti a breve distanza da milanesi e veneziani. Le altre città del centro-nord registrano comunque risultati non preoccupanti, mentre le aree del sud occupano le posizioni in coda alla classifica, con distacchi consistenti.

L'ottima prestazione di Bologna in termini di tenore di vita è dovuta all'effetto congiunto di una relativamente buona situazione reddituale e di minori difficoltà economiche rispetto alle città analizzate. Il reddito disponibile lordo per famiglia raggiunge quasi i 50.000 euro, posizionando il capoluogo emiliano al 3° posto del ranking, con un indicatore di performance, su una scala da 0 a 1, pari a 0,72 (la città risulta tanto più virtuosa quanto il valore si avvicina a 1), come indicato in **figura 2.1**. Ottiene lo stesso risultato in classifica anche rispetto all'ammontare medio del

patrimonio familiare che, attestandosi sui 445.000 euro, risulta di poco inferiore al valore massimo raggiunto da Milano (che conquista il primato in quasi tutti gli indicatori di reddito) e da Venezia. A Bologna i lavoratori dipendenti ricevono una retribuzione media annua inferiore solo a quella dei lavoratori meneghini (con un punteggio di 0,69); anche l'importo medio annuo delle pensioni, pur piazzando la città alle spalle del podio, assegna un valore di performance assolutamente positivo (0,70).

# Qualità della vita

Condizione economica  
Salute  
Popolazione  
Sicurezza personale

Gli indicatori di disagio economico legati al reddito (**figura 2.2**) confermano e rafforzano la situazione descritta, permettendo a Bologna di conquistare la supremazia in tutte le variabili considerate (ricordando, in tal caso, che valori dei parametri bassi indicano ridotta presenza di difficoltà economiche, determinando quindi performance elevate e tendenti a 1). Solo il 22% dei contribuenti dichiara un reddito IRPEF al di sotto dei 10.000 euro, mentre i pensionati con pensioni inferiori ai 500 euro risultano pari al 6,85% (contro un valore massimo di quasi il 20%, corrispondente alla prestazione peggiore attribuibile a Napoli). Anche la quota di giovani NEET (che non lavorano e non studiano) si ferma solo al 14%, pari a quasi un terzo del valore più elevato fatto registrare dalla città meno virtuosa, ancora Napoli.

Altri indicatori indiretti delle difficoltà economiche delle famiglie evidenziano comportamenti differenziati da parte del territorio bolognese, facendo emergere alcune problematiche locali (**figura 2.3**). Se la bassa incidenza della spesa alimentare familiare sulla spesa totale (indice di una ridotta difficoltà nell'affrontare l'acquisto di beni di prima necessità) è coerente con gli indicatori di reddito e pone il territorio ancora in una posizione di vertice, l'inflazione e il tasso di ingresso in sof-



ferenza dei prestiti bancari delle famiglie fanno arretrare Bologna al quinto posto della classifica, mantenendo comunque livelli di performance assolutamente positivi e pari a 0,79 e 0,81 rispettivamente (dove 1 rappresenta i comportamenti più virtuosi, ovvero bassa inflazione e ridotto tasso di ingresso in sofferenza dei prestiti). Il punto di debolezza più eclatante riguarda l'alto numero di provvedimenti di sfratto emessi (su 1.000 abitanti), che relegano Bologna in coda alla graduatoria, 9° posto, con un punteggio estremamente risicato di 0,03.

Per quanto concerne la distribuzione del reddito tra generi e generazioni, il capoluogo emiliano risulta un po' in affanno e scivola, in entrambi i casi, nelle posizioni medio-basse del ranking (**figura 2.4**). La prestazione meno incoraggiante, rispetto alle altre città, riguarda il gap di genere, nell'ambito del quale le lavoratrici dipendenti bolognesi guadagnano in media quasi 8.700 euro in meno degli uomini, assegnando al capoluogo emiliano-romagnolo il 6° posto e avvicinando la città al livello inferiore della classifica, occupato da tutte le aree del Nord (Venezia, Torino, Genova e Milano, la meno virtuosa). Pur retrocedendo in graduatoria di una posizione, nel caso delle disparità generazionali, il valore espressivo dello svantaggio retributivo dei giovani (rispetto ai lavoratori con più di 40 anni) risulta intermedio, permettendo a Bologna di ottenere un indicatore di performance discreto, pari a 0,52. Milano risulta ancora fanalino di coda, preceduta da Roma e Genova.

Gli indicatori demografici rivelano come la **popolazione** di Bologna, negli ultimi 12 anni, abbia leggermente invertito la tendenza alla stagnazione che l'aveva contraddistinta nell'ultimo ventennio del secolo scorso. Il dato di stock relativo ai residenti 2015 evidenzia una difficoltà del territorio ad avere una massa critica maggiormente in linea con le Città metropolitane più popolate (**figura 2.5**).

Ma i dati di trend di medio periodo risultano più confortanti. Se alcune realtà metropolitane sono caratterizzate, negli anni tra il 2004 e il 2015, da un forte calo dei residenti (in primis Bari e Milano), Bologna presenta invece un tasso di crescita del 7,4% che le permette di conquistare il secondo posto nel ranking, risultato dovuto esclusivamente ad un saldo migratorio positivo (che le avvale ben la terza piazza), costantemente più elevato, negli ultimi anni, in termini assoluti del saldo naturale (la cui riduzione, seppur contenuta, posiziona Bologna al penultimo posto).

Anche gli indicatori strutturali evidenziano il cambio di marcia dei primi anni 2000. Ancora oggi Bologna presenta una popolazione matura, dove gli individui potenzialmente attivi si devono far carico di un elevato contingente di persone anagraficamente impossibilitate a mantenersi in modo autonomo (giovani ed anziani), con risvolti economici e sociali di notevole portata (**figura 2.6**). Ma gli andamenti dinamici dei parametri mostrano, nell'arco di tempo considerato, un cambiamento della struttura demografica in direzione di una maggiore attenuazione dell'invecchiamento rispetto a quanto avviene nelle altre Città metropolitane (**figura 2.7**). Se da un lato, rispetto a tutti gli indicatori strutturali osservati, il capoluogo emiliano si colloca in una posizione estremamente svantaggiosa (ottava, davanti solo a Genova e Firenze), dall'altro, Bologna domina tutte le classifiche relative alle variazioni, nel periodo 2004-2015, degli stessi indicatori strutturali (ad esclusione della variazione dell'indice di dipendenza rispetto alla quale si trova a metà classifica).

Il tema della **salute** viene descritto tramite due set di indicatori relativi allo stato di salute della popolazione e alle prestazioni del sistema sanità locale. I dati sulla mortalità ripropongono gli stessi andamenti demografici già rilevati: avendo Bologna una popolazione tendenzialmente anziana, i decessi presentano un tasso più elevato rispetto a quasi tutte le Città metropolitane (escluso Genova), ma la variazione negli ultimi 12 anni dell'indicatore, pur essendo negativa, si è quasi azzerata, permettendo al capoluogo emiliano di conquistare il terzo posto della classifica, con un altissimo valore di performance dello 0,93 (dove il massimo, detenuto da Roma, è pari a 1) (**figura 2.8**). Gli stessi ottimi risultati si ottengono anche per le variabili relative alle condizioni di

figura 2.1

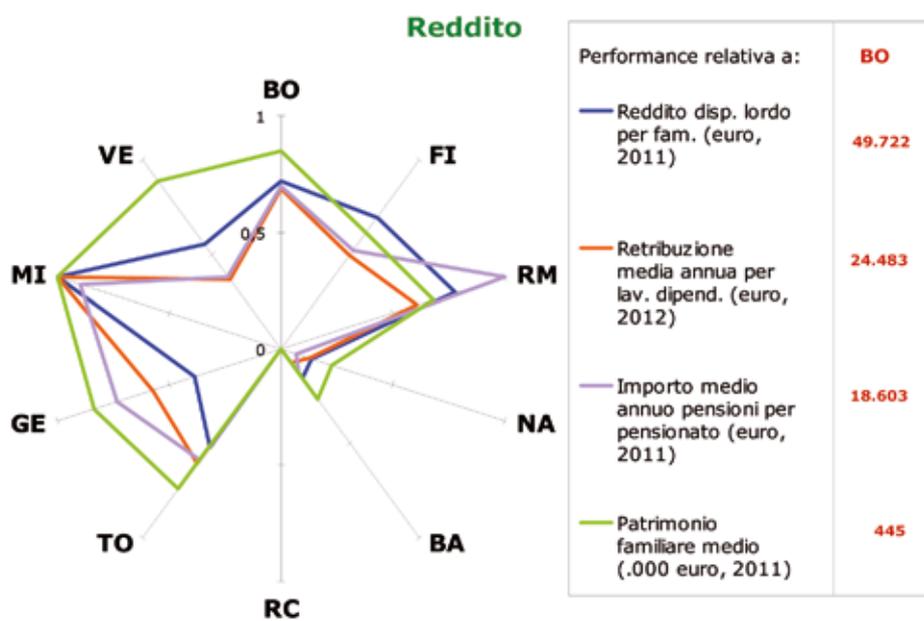


figura 2.2

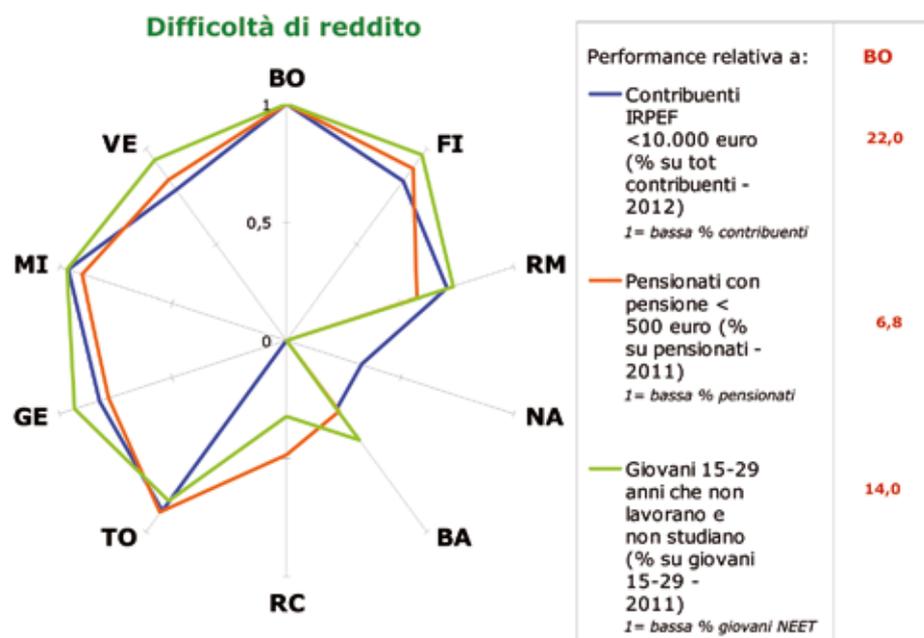


figura 2.3

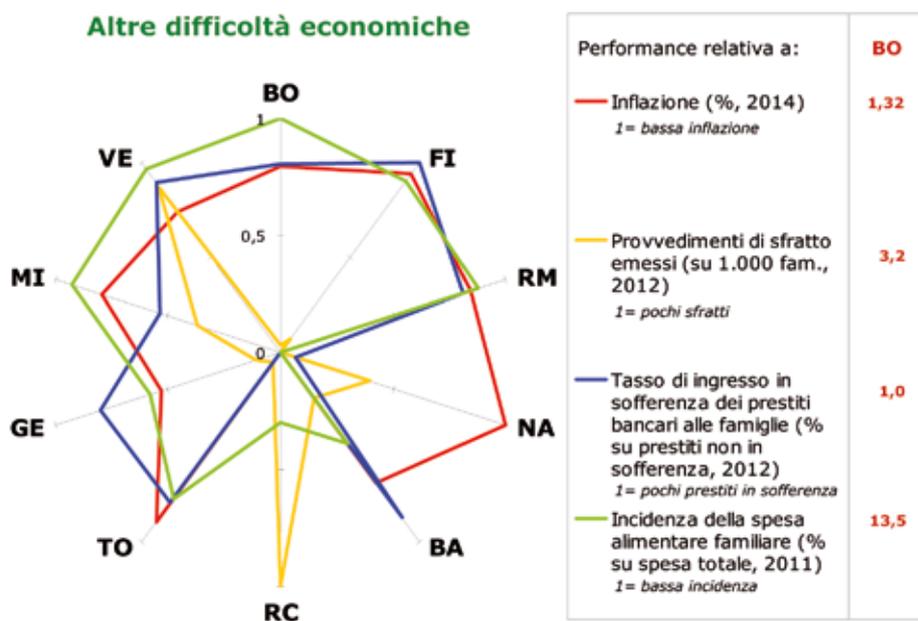


figura 2.4

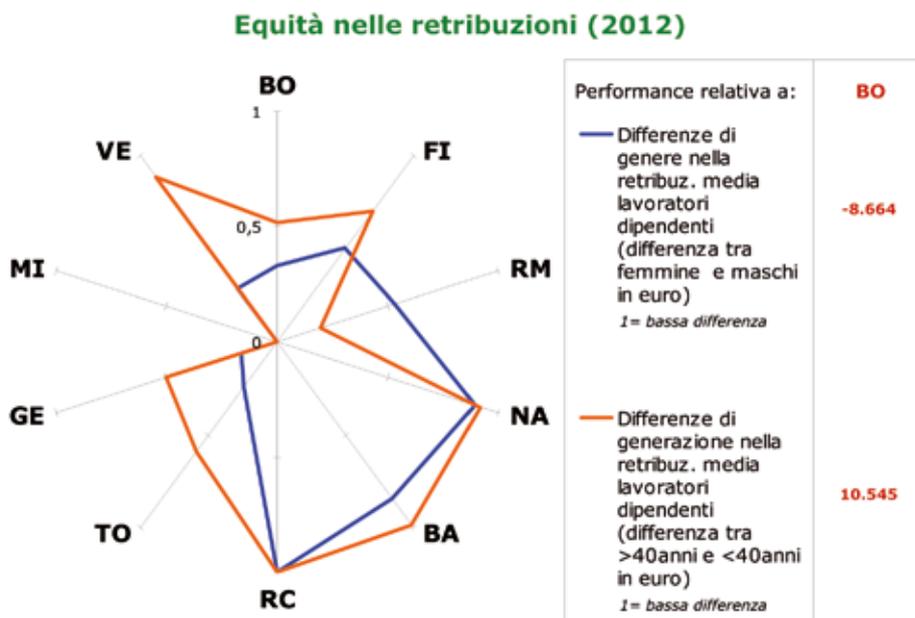


figura 2.5

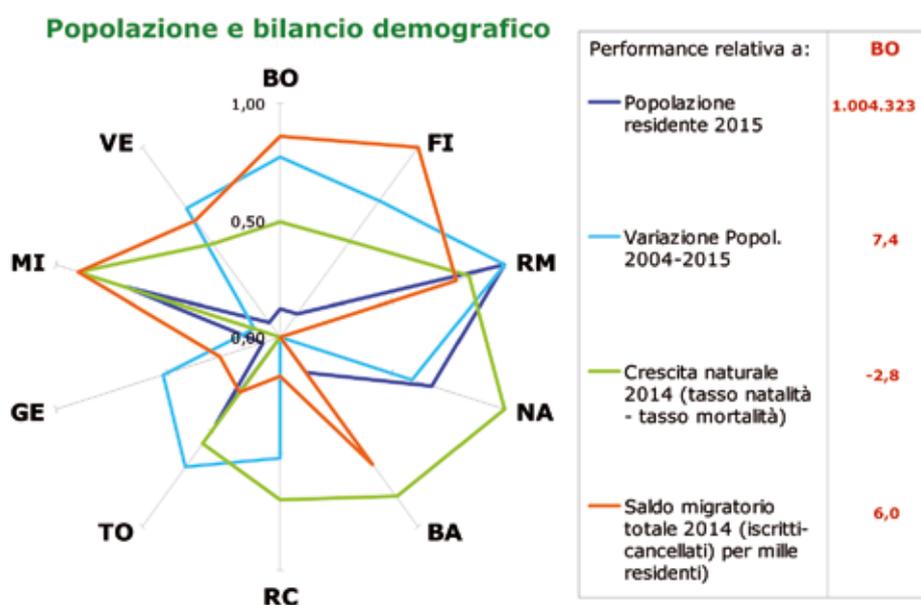


figura 2.6

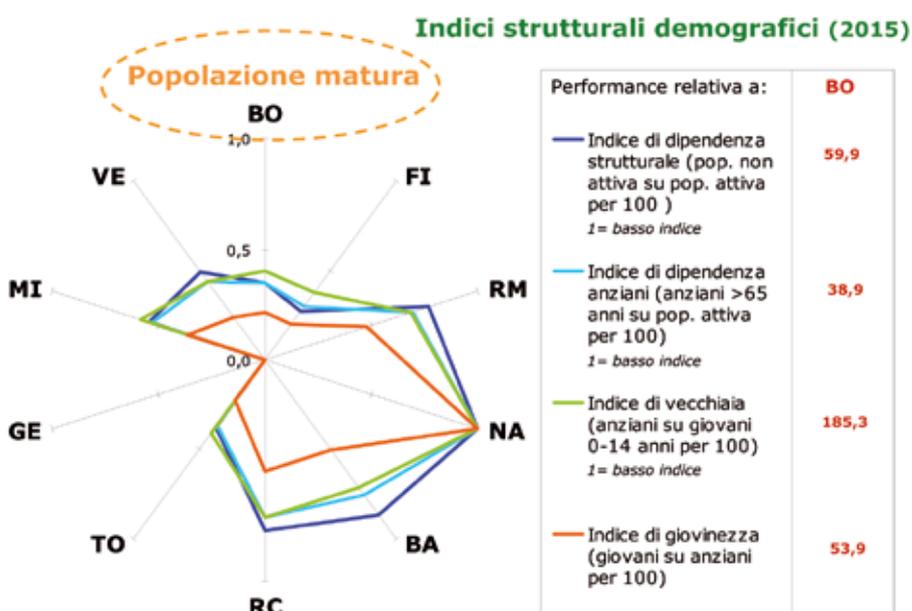


figura 2.7

### Variazioni 2004-2015 degli indici demografici strutturali

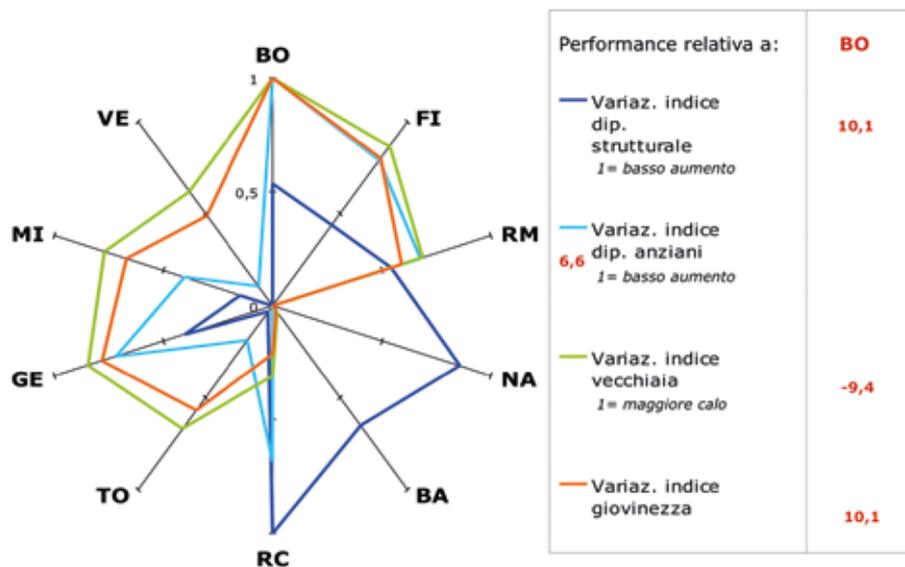


figura 2.8

### Mortalità e speranza di vita

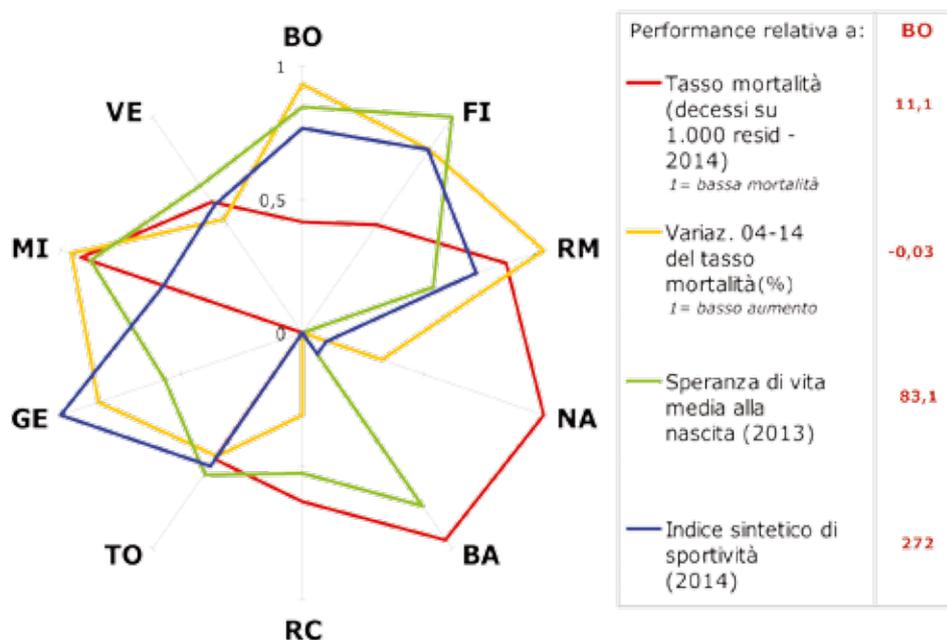


figura 2.9

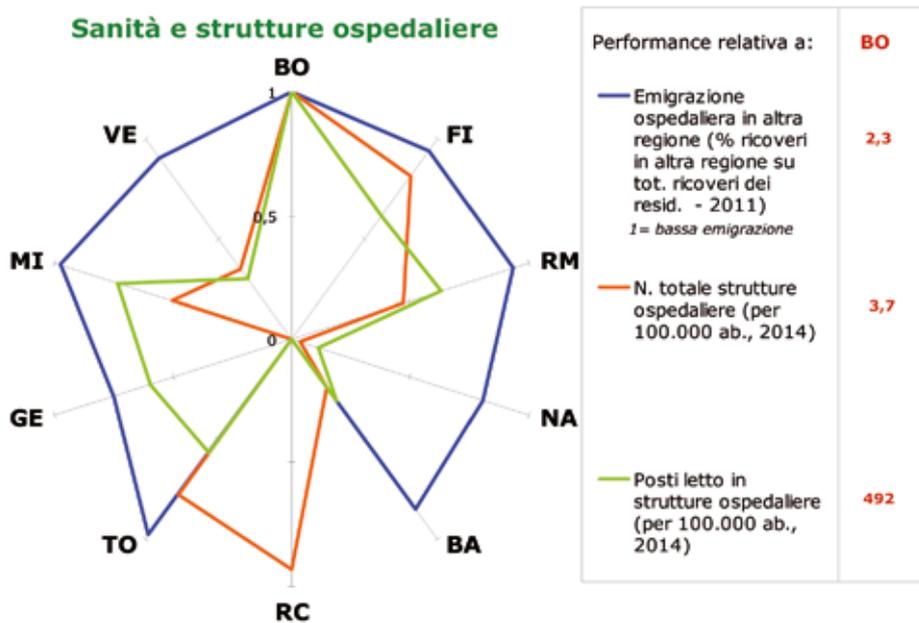
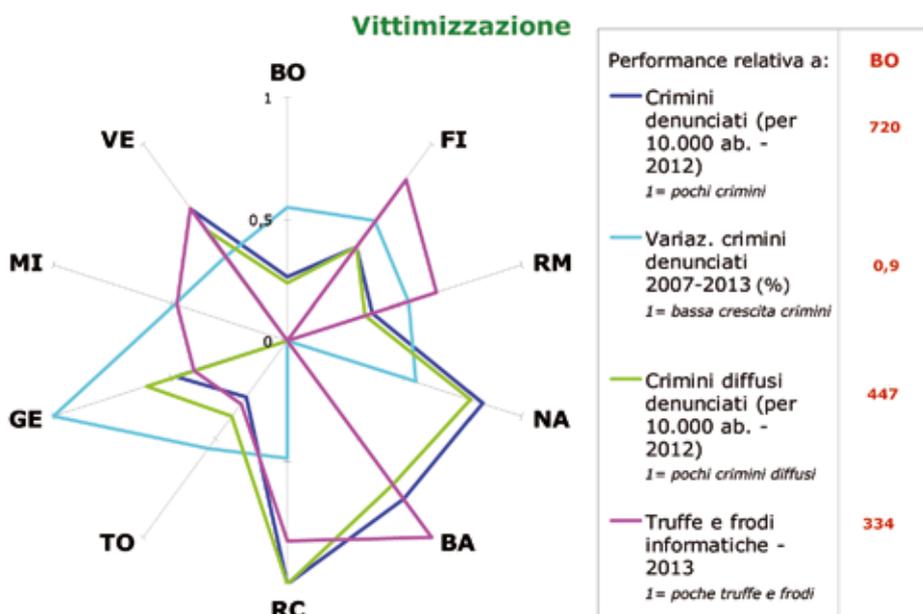


figura 2.10



salute, misurate attraverso la speranza di vita media alla nascita e l'indice sintetico di sportività.

La sanità a Bologna si conferma punto di eccellenza rispetto a tutte le altre aree metropolitane, collezionando tre primati assoluti nelle graduatorie dei diversi indicatori (**figura 2.9**). L'emigrazione ospedaliera in altre regioni da parte dei residenti si riduce al minimo, a fronte di una consistente offerta di strutture ospedaliere e dei relativi posti letto (rapportati alla dimensione demografica), che presentano i livelli più elevati.

Il tema della **sicurezza** pone non poche criticità nel territorio bolognese, che, rispetto al numero dei crimini denunciati totali e diffusi (borseggi, scippi e furti), si colloca nella parte bassa della classifica (9° posto) e presenta la performance peggiore in relazione alle truffe e frodi informatiche (**figura 2.10**). È necessario comunque precisare che il problema della sicurezza caratterizza tutte le grandi aree urbane del Nord e può indicare, non solo un maggior rischio, ma anche una più alta propensione alla denuncia dei reati. Risulta quindi di particolare rilevanza l'indicatore relativo alla variazione 2007- 2013 dei crimini denunciati, che evidenzia per Bologna una crescita comunque limitata, grazie alla quale si posiziona al 3° posto (0,55).

## Inquadramento internazionale

Nel contesto internazionale il tema della **condizione economica** dei cittadini viene analizzato mediante tre indicatori relativi a valutazioni soggettive sulla situazione personale e abitativa. Nel 2012 ben il 70% dei bolognesi interpellati dal sondaggio dell'Eurobarometro ha ritenuto soddisfacente (molto e abbastanza) la condizione finanziaria della propria famiglia, permettendo alla città emiliano-romagnola di raggiungere un punteggio di performance pari a 0,69 (valore che misura, su una scala da 0 a 1, l'intensità della prestazione, che è massima quando è uguale a 1), a dimostrazione di un risultato prossimo ai valori assommati dalle città in vetta alla classifica (delle 83 incluse nello studio). Risultati simili, anche se leggermente meno virtuosi, si ottengono confrontando Bologna con il sottocampione delle 21 città europee appartenenti allo stesso rango dimensionale (**figura 2.11**).

La prestazione di Bologna subisce un netto peggioramento quando i cittadini si esprimono in merito al mercato immobiliare: solo il 13% ritiene sia facile trovare un'abitazione di qualità ad un prezzo ragionevole e tale risultato fa sprofondare la città nella parte bassa della classifica (**figura 2.12**). Situazione comunque poco sorprendente, in quanto i piazzamenti peggiori rispetto a questo parametro sono sempre appannaggio delle aree urbane più popolate o con un tenore di vita più elevato; non a caso, Ginevra e Zurigo, con un risicato 3% e 6% di pieno accordo rispetto all'item, occupano il gradino più basso delle rispettive classifiche (generale e città di dimensione Large, tra i 250.000 e i 500.000 abitanti nel comune capoluogo, classe di appartenenza di Bologna).

Bologna torna ad emergere sul tema **salute**: l'83% degli intervistati concorda nel ritenere i servizi sanitari un punto di eccellenza della città (**figura 2.13**). In termini di performance, il capoluogo emiliano si posiziona nella parte medio-alta della classifica e con valori quasi in linea con i punteggi ottenuti dalle città che detengono il primato (quali Groningen e Zurigo).

Per quanto riguarda la **sicurezza personale**, rispetto al panorama internazionale i bolognesi ottengono prestazioni abbastanza favorevoli nell'esprimere un'opinione sul senso di sicurezza percepito nella propria città. Infatti, pur occupando in classifica una posizione medio-bassa, la percentuale relativamente elevata (69%) di chi esprime pieno accordo con l'affermazione, garantisce a Bologna un buon piazzamento rispetto al range tra il minimo e il massimo dei valori registrati per tutte e 83 le città europee (nella quale sono incluse anche le città di grandi e grandis-

figura 2.11

**Soddisfazione per la condizione finanziaria della propria famiglia (% piena soddisfazione - 2012)**

**BOLOGNA=70% soddisfatti**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**

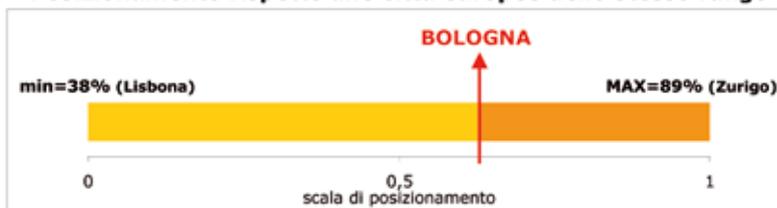


figura 2.12

**Facilità nel trovare un'abitazione di qualità ad un prezzo ragionevole (% totale accordo - 2012)**

**BOLOGNA=13% pienamente d'accordo**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**

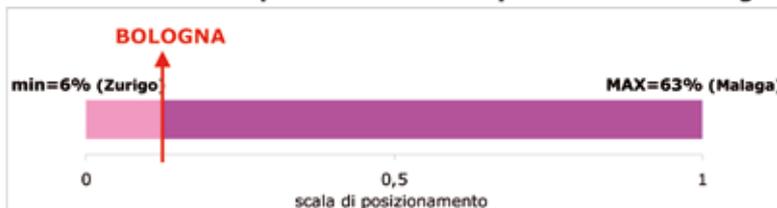


figura 2.13

**Soddisfazione per i servizi sanitari**  
(% piena soddisfazione - 2012)

**BOLOGNA=83% soddisfatti**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**



figura 2.14

**Percezione di sicurezza nella propria città**  
(% pieno accordo - 2012)

**BOLOGNA=69% pienamente d'accordo**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**



figura 2.15

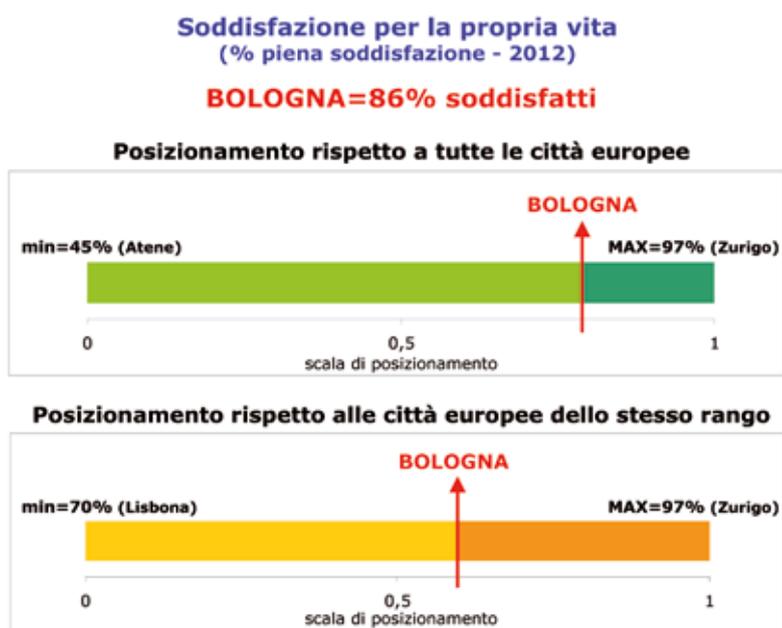
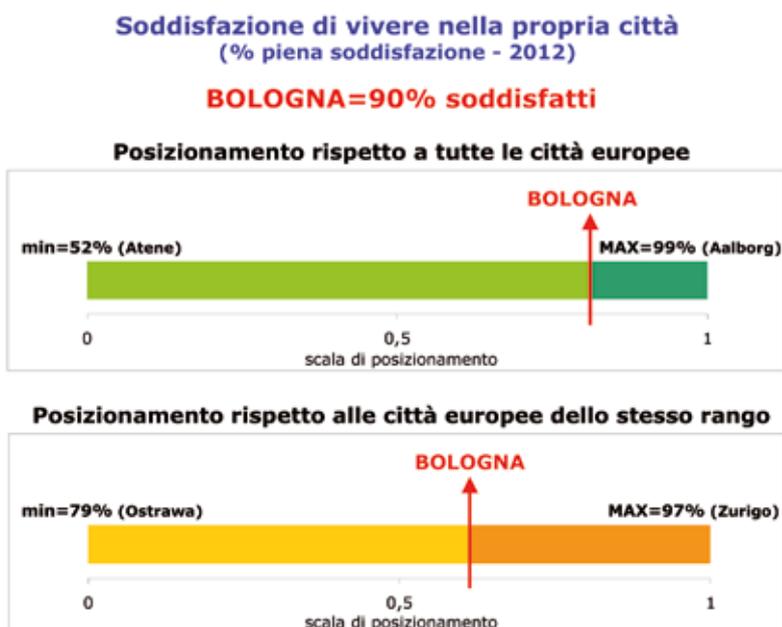


figura 2.16



sime dimensioni dove i problemi di ordine pubblico risultano particolarmente preoccupanti), con un valore della performance pari a 0,65 (figura 2.14). La prestazione risulta invece meno virtuosa (0,43) se si considera la classifica delle sole città medie, rispetto alle quali si suppone che le problematiche legate alla sicurezza siano più omogenee.

Nel complesso, tenendo in considerazione tutti gli aspetti relativi alla **qualità della vita**, i bolognesi mantengono un atteggiamento positivo e si ritengono appagati. Se l'86% infatti è pienamente soddisfatto della propria esistenza (figura 2.15), le valutazioni favorevoli crescono ulteriormente (90%) rispetto al fatto di vivere nella propria città (figura 2.16). Per entrambi gli indicatori, in termini di performance, Bologna si posiziona nella fascia intermedia della classifica generale, ma con alti valori degli indicatori di prestazione (0,79 e 0,81, rispettivamente), prossimi alle città con il gradimento più elevato (i vertici sono occupati da Zurigo con il 97% di cittadini appagati dalla propria vita e da Aalborg con il 99% di cittadini soddisfatti di vivere nella propria città). Rispetto invece alla classifica delle città di rango simile, Bologna arretra leggermente, ottenendo comunque punteggi mai inferiori al punto mediano.

## Opinioni dei cittadini metropolitani

Nelle indagini annuali sulla percezione della sicurezza<sup>1</sup> in Emilia-Romagna e a Bologna è stata rilevata, oltre alle variabili specifiche sul tema, anche l'autovalutazione delle famiglie nei confronti delle proprie **condizioni economiche**. La serie storica degli ultimi sette monitoraggi rivela come le situazioni di disagio e le preoccupazioni seguano, con un certo ritardo, l'andamento della crisi economica (figura 2.17). Se fino al 2010 coloro che denunciano un peggioramento della situazione finanziaria familiare si riduce anche in modo cospicuo, tra il 2010 e il 2012 gli effetti della crisi si sono ormai palesati ed esercitano pressioni reali nonché psicologiche sulle aspettative dei bolognesi, facendo aumentare coloro che accusano una condizione sfavorevole di 18 punti percentuali. Dal 2012, quando le dichiarazioni di una prossima uscita dalla crisi si fanno più insistenti, si inverte nuovamente la tendenza e le famiglie bolognesi che avvertono la propria precarietà economica cominciano a decrescere, passando dal 61,5% al 55% e arrivando a toccare punte pre-crisi.

Per quanto concerne le condizioni di lavoro e le differenze di genere, le lavoratrici bolognesi<sup>2</sup> non denunciano particolari casi di discriminazioni generiche, mentre risultano assolutamente consapevoli, come già avvalorato dai dati istituzionali, delle situazioni di disparità salariale a cui talvolta assistono (figura 2.18). Se il 7% ritiene il gender gap a livello economico estremamente frequente, il 77% ne ha una percezione più saltuaria, ma comunque ben presente.

Dai giudizi espressi dai cittadini (con voti da 1 a 10) sui servizi erogati dalle amministrazioni locali, emerge come i **servizi sanitari** siano considerati di ottimo livello (figura 2.19): i 2/3 dei rispondenti si dichiarano pienamente soddisfatti, a cui si può aggiungere un ulteriore 23% di cittadini che vi attribuiscono comunque la sufficienza (per un totale di voti positivi pari all'88%).

Dal 2011 ad oggi si registra una crescita del senso di insicurezza da parte dei cittadini. Sempre dai monitoraggi sulla sicurezza, alla domanda "quanto i bolognesi si sentono sicuri camminando nelle vicinanze di casa quando è buio", emerge come, nonostante le persone sicure risultino nettamente più numerose di quelle insicure, negli ultimi anni le due categorie seguano una dinamica opposta e sfavorevole: alla crescita dei più timorosi (che dal 2011 al 2014 aumentano di ben 9 punti percentuali) fa riscontro un calo di coloro che si sentono maggiormente tranquilli (figura 2.20). Il trend dell'insicurezza viene confermato anche dalla valutazione sulla maggiore o minore presenza di criminalità nel proprio comune: dal 2010 ad oggi la percentuale di persone che riten-

figura 2.17



figura 2.18

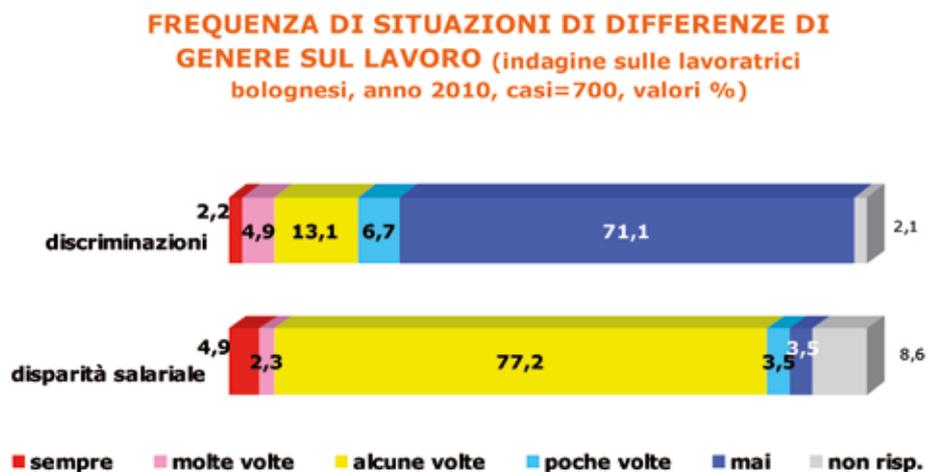


figura 2.19

**GRADO DI SODDISFAZIONE NEI CONFRONTI  
DEI SERVIZI SANITARI** (val. medio 2006-2011 su 5.554 casi tot, %)

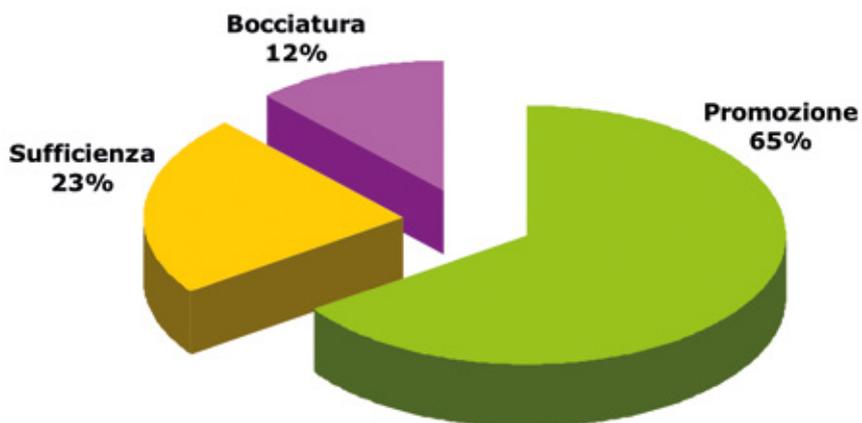
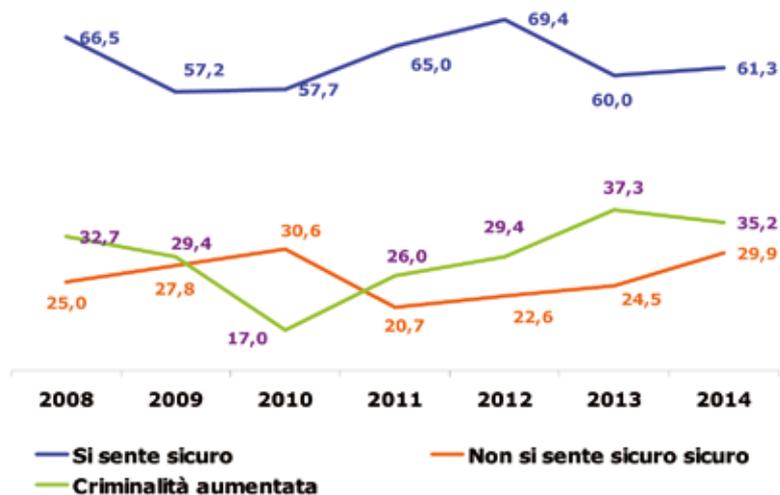


figura 2.20

**AUTOPERCEZIONE DELLA SICUREZZA E  
DELL'ANDAMENTO DELLA CRIMINALITA' A BOLOGNA**  
(valori %, media casi dal 2008 al 2014: 326)



gono la delinquenza aumentata è addirittura raddoppiata. È necessario precisare comunque che nel 2014 i cittadini dell'area bolognese dichiarano una percezione della presenza di criminalità nel proprio territorio inferiore a quella denunciata dagli abitanti del resto della regione (figura 2.21).

Per un'analisi sulla valutazione generale della **qualità della vita** nella propria città, sono state utilizzate sia le indagini sulla sicurezza che i sondaggi territoriali legati alla rilevazione del rendimento istituzionale locale <sup>3</sup> (figura 2.22). Il trend dal 2008 al 2014 di coloro che hanno attribuito la piena promozione (voti dal 7 al 10) al benessere prodotto dell'ecosistema di residenza è tendenzialmente positivo: pur riducendosi negli anni più difficili della crisi economica, torna a crescere in modo netto dal 2012 in poi, per raggiungere, nel 2014, un valore pari al 77%. Combinando voto e dato dinamico sul miglioramento o peggioramento della qualità della vita rispetto all'anno precedente, si ottiene una classificazione dei cittadini bolognesi in quattro categorie, da cui emerge che quasi 2/3 dei bolognesi si dichiarano assolutamente soddisfatti (con voti alti e valutazioni stabili o in miglioramento) della qualità della vita a Bologna. Il restante 37% si suddivide in parti quasi uguali tra preoccupati (che hanno comunque espresso una valutazione positiva ma in peggioramento), disagiati (i più pessimisti) ed amorfi.



<sup>1</sup> Indagini di monitoraggio sulla percezione della sicurezza in Emilia-Romagna, 2008-2014.

<sup>2</sup> Indagine sul lavoro femminile nel territorio metropolitano, 2008 e 2010.

<sup>3</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

figura 2.21

**PERCEZIONE DELLA PRESENZA DI CRIMINALITA' NEL PROPRIO COMUNE**

(valori %, anno 2014, casi: 318)

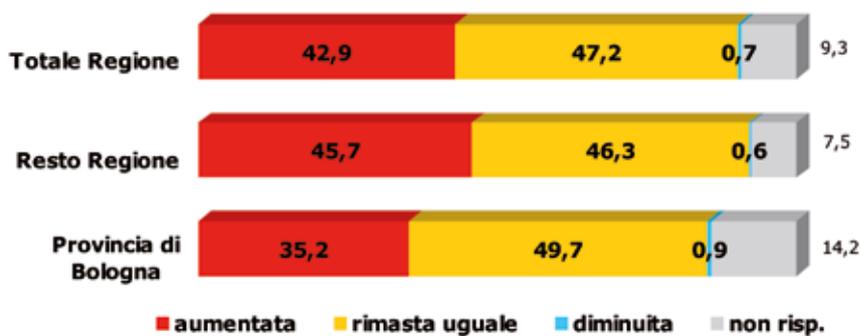
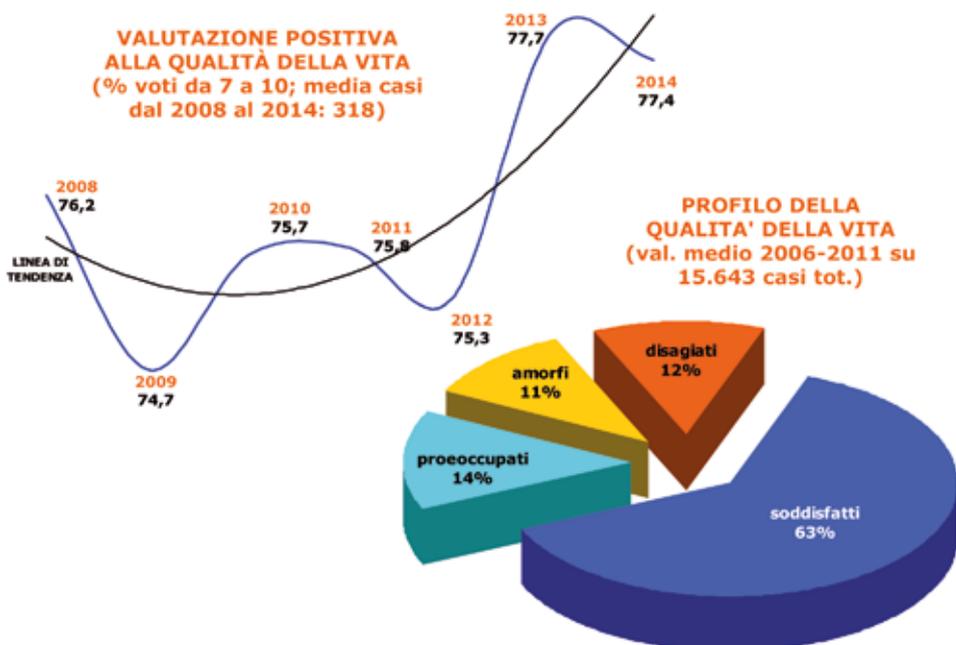


figura 2.22



# Fattori di forza e debolezza della qualità della vita

## Punti di forza

In funzione dei posizionamenti più virtuosi della Città metropolitana di Bologna nei diversi contesti e rispetto alle diverse tematiche relative alla qualità della vita, emergono i seguenti **fattori di forza**:

- Le famiglie bolognesi manifestano una **situazione economica** relativamente positiva, sia in termini di valutazione soggettiva della propria condizione, giudicata favorevolmente nel contesto europeo e locale, che in termini di statistiche ufficiali a livello nazionale, rispetto alle quali Bologna risulta la Città metropolitana con il più alto tenore di vita, grazie agli elevati livelli di reddito e alle ridotte difficoltà economiche in confronto alle altre realtà considerate.
- Nel panorama nazionale, in termini dinamici, Bologna ha dimostrato, negli ultimi anni, di riuscire a contrastare in parte il declino demografico, grazie ai flussi in entrata, che compensando in modo più che proporzionale il saldo naturale, hanno determinato una crescita relativa della **popolazione**. Ciò ha comportato, in questo intervallo temporale, processi di attenuazione dell'invecchiamento e riduzione degli indici di dipendenza dei contingenti demografici inattivi rispetto agli individui in età attiva. Si precisa che, a Bologna, negli ultimi 2 anni, si assiste ad un ridimensionamento dell'intensità dei fenomeni osservati.
- Le buone condizioni di salute dei bolognesi, rispetto al contesto nazionale, si manifestano nel significativo calo di mortalità, che determina un alto livello di speranza di vita alla nascita. Le buone condizioni di **salute** sono ampiamente supportate da una struttura sanitaria di ottima qualità e consistenza, riconosciuta e apprezzata, in termini di performance, a tutti i livelli: europeo, nazionale e locale.
- I bolognesi dimostrano di apprezzare, nel complesso, la **qualità della vita** a Bologna. Notevole soddisfazione sia rispetto al contesto europeo, sia in termini dinamici, con una crescita, negli ultimi 5 anni, del grado di soddisfazione.

## Punti di debolezza

Nel complesso i **fattori di debolezza** non si presentano così rilevanti da incidere in modo determinante sul tenore della qualità della vita dei bolognesi, anche perché, quasi sempre, ampiamente compensati dagli aspetti più virtuosi. L'unico tema che denuncia maggiori carenze, su cui porre particolare attenzione, è quello della sicurezza.

- Nonostante il tenore di vita dei bolognesi risulti positivo, si palesano alcune **difficoltà economiche** legate soprattutto ad ambiti ristretti, quali il mercato immobiliare. Rispetto ad altre realtà europee infatti i cittadini dell'area metropolitana si dimostrano meno soddisfatti della possibilità di trovare alloggi di qualità a prezzi ragionevoli, mentre in ambito nazionale si evidenziano alcune criticità legate alla situazione degli alloggi in locazione per l'elevato numero di sfratti.
- A livello nazionale Bologna sconta una scarsa equità di distribuzione del reddito tra generi e generazioni, particolarmente evidente nelle **disparità salariali tra maschi e femmine**, fenomeno denunciato anche dall'84% delle lavoratrici bolognesi.
- Allo stato attuale, rispetto alle altre Città metropolitane, Bologna eredita dal passato un'immagine di territorio demograficamente maturo, con una **popolazione** di dimensioni ridotte e una crescita naturale ancora negativa. La struttura per età ne viene negativamente influenzata, andando a rendere oneroso il carico sociale ed economico della popolazione non attiva su quella attiva.
- L'alto numero di **crimini denunciati**, rispetto al contesto nazionale, determinano un clima di crescente preoccupazione e allarme, aumentando la **percezione di insicurezza** della cittadinanza. Si registra infatti una crescita sia dei bolognesi che si sentono meno tranquilli, che di coloro che ritengono aumentata la criminalità nella propria zona.



# Indicatori e fonti

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

### Reddito

Reddito disponibile lordo per famiglia (euro) – *Istituto Tagliacarne, 2011*

Retribuzione media annua (al lordo IRPEF) per lavoratore dipendente del settore privato non agricolo assicurato presso l'INPS (euro) – *INPS, 2012*

Importo medio annuo pensioni per pensionato (euro) – *INPS, 2011*

Patrimonio familiare medio (migliaia di euro) – *Istituto Tagliacarne, 2011*

### Difficoltà di reddito

Contribuenti IRPEF con meno di 10.000 euro dichiarati (% su totale contribuenti) – *Ministero dell'Economia e delle Finanze, 2012*

Pensionati con pensione lorda mensile inferiore ai 500 euro (% su pensionati) – *INPS, 2011*

Giovani 15-29 anni che non lavorano e non studiano (% su giovani 15-29) – *ISTAT: Censimento della Popolazione, 2011*

### Altre difficoltà economiche

Inflazione (%) – *ISTAT, Sintesi, 2014*

Provvedimenti di sfratto da abitazioni per morosità e altre cause emessi nell'anno (su 1.000 famiglie residenti) – *Ministero dell'Interno, 2012*

Tasso di ingresso in sofferenza dei prestiti bancari alle famiglie (rapporto % tra la media annua delle consistenze delle nuove sofferenze – prestiti a soggetti dichiarati insolventi – e i prestiti non in sofferenza in essere all'inizio del periodo) – *Banca d'Italia, 2012*

Incidenza della spesa alimentare familiare (% su spesa totale) – *Istituto Tagliacarne, 2011*

### Equità nelle retribuzioni

Differenza di retribuzione media annua tra lavoratori dipendenti femmine e lavoratori dipendenti maschi (euro) – *INPS, 2012*

Differenza di retribuzione media annua tra lavoratori dipendenti di età uguale o maggiore di 40 anni e lavoratori dipendenti di età inferiore ai 40 anni (euro) – *INPS, 2012*

### Popolazione e bilancio demografico

Popolazione residente all'1/1/2015 – *ISTAT, 2015*

Variazione popolazione residente 2004-2015 – *ISTAT*

Tasso di crescita naturale (tasso natalità - tasso mortalità) – *ISTAT, 2014*

Saldo migratorio totale (iscritti-cancellati dai registri anagrafici per trasferimento di residenza) per mille residenti – *ISTAT, 2014*

### Indici strutturali demografici

Indice di dipendenza strutturale (% popolazione in età non attiva, 0-14 anni 65 anni e più, su popolazione attiva, 15-64) – *ISTAT, 2015*

Indice di dipendenza anziani (% anziani di 65 anni e più su popolazione in età attiva 15-64) – *ISTAT, 2015*

Indice di vecchiaia (% anziani di 65 anni e più su giovani 0-14 anni) – *ISTAT, 2015*

Indice di giovinezza (% giovani 0-14 anni su anziani di 65 anni e più) – *ISTAT, 2015*

### Variazioni 2004-2015 degli indici demografici strutturali

Variazione dell'indice di dipendenza strutturale – *ISTAT*

Variazione dell'indice di dipendenza anziani – *ISTAT*

Variazione dell'indice di vecchiaia – *ISTAT*

Variazione dell'indice di giovinezza – *ISTAT*

### Mortalità e speranza di vita

Tasso di mortalità (numero di decessi nell'anno su 1.000 residenti) – *ISTAT, 2014*

Variazione 2004-2014 del tasso mortalità – ISTAT

Speranza di vita media alla nascita (numero medio di anni che restano da vivere ad un neonato) – ISTAT, 2013

Indice sintetico di sportività – Gruppo Clas, 2014

### Sanità e strutture ospedaliere

Emigrazione ospedaliera in altra regione (% residenti ricoverati in altra regione per ricoveri ordinari acuti su totale residenti ricoverati) – ISTAT: *Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo*, 2011

Strutture ospedaliere (istituti di cura pubblici e privati per 100.000 abitanti) – Ministero della Salute, 2014

Posti letto in strutture ospedaliere (per 100.000 abitanti) – Ministero della Salute, 2014

### Vittimizzazione

Crimini denunciati (per 10.000 abitanti) – ISTAT, 2012

Variazione 2007-2013 crimini denunciati – ISTAT, Ministero dell'Interno

Crimini diffusi denunciati (per 10.000 abitanti) – ISTAT, 2012

Truffe e frodi informatiche – ISTAT, Ministero dell'Interno, 2013

## Inquadramento internazionale

Soddisfazione per la condizione finanziaria della propria famiglia – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Facilità nel trovare un’abitazione di qualità ad un prezzo ragionevole – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Soddisfazione per i servizi sanitari – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Percezione di sicurezza nella propria città – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Soddisfazione per la propria vita – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Soddisfazione di vivere nella propria città – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

## Opinioni dei cittadini metropolitani

Famiglie che considerano peggiorata la propria situazione economica

Frequenza di situazioni di differenze di genere sul lavoro

Grado di soddisfazione nei confronti dei servizi sanitari

Autopercezione della sicurezza e dell’andamento della criminalità a Bologna

Percezione della presenza di criminalità nel proprio comune: confronto Bologna con la Regione Emilia-Romagna

Valutazione positiva alla qualità della vita

Profilo della qualità della vita

### Sondaggi di riferimento:

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2006: Casalecchio di Reno (700 casi); Sala Bolognese (400 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2007: Anzola dell’Emilia (600 casi); Argelato (300 casi); Bentivoglio (300 casi); Calderara di Reno (500 casi); Grizzana Morandi (350 casi); Monte San Pietro (600 casi); Pianoro (600 casi); Sant’Agata Bolognese (400 casi); Zola Predosa (500 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2008: Quartieri di Bologna (7.102 casi); Sasso Marconi (700 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a Castel Maggiore, 2009 (700 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a San Giovanni in Persicelo, 2011 (500 casi).

Alta Galliera, 2011: Castello d’Argile, Galliera, Pieve di Cento, San Pietro in Casale (804 casi totali).

Percezione della sicurezza in Emilia-Romagna, 2008-2014 (1.200 casi totali)

Condizione occupazionale delle donne e loro percezioni rispetto al mercato del lavoro in provincia di Bologna, 2008 e 2010 (700 interviste a lavoratrici e 1.000 interviste a donne già contattate nel 2008)



## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

L'analisi competitiva del sistema **imprese** si compone di un bouquet variegato di indicatori che mettono in evidenza sia punti di forza (comunque prevalenti) che di debolezza del sistema produttivo bolognese. Proprio in relazione ai dati sulla demografia delle imprese, la performance di Bologna, nel raffronto con le altre Città metropolitane, presenta alcune perplessità: nel 2015 sia il tasso di crescita delle imprese, che il numero delle aziende attive collocano Bologna in una posizione bassa della classifica, dominata per entrambi i parametri da Città metropolitane di grandi dimensioni, quali Roma, Milano e Napoli (**figura 3.1**). La performance di Bologna la accomuna a quasi tutte le aree metropolitane del centro-nord di dimensioni inferiori.

Migliora decisamente la prestazione di Bologna rispetto agli indicatori di dinamismo economico, permettendole di occupare il podio in tutte e tre le variabili e facendo emergere buone potenzialità di sviluppo del sistema produttivo locale. Nel complesso, rispetto alla sommatoria dei punteggi, la pole position è appannaggio

della capitale lombarda (che si posiziona sempre al primo posto), ma il capoluogo emiliano segue a ruota (**figura 3.2**). Nel dettaglio, Bologna risulta terza per densità imprenditoriale e seconda per densità di addetti (calcolati sui residenti), totalizzando valori delle prestazioni intorno allo 0,80 (su una scala da 0 a 1, dove l'1 corrisponde alla massima prestazione) per entrambi i parametri. Anche rispetto all'indice sintetico di dinamismo economico, ottenuto

come media degli indici relativi alla densità di addetti per singolo comparto economico, Bologna conquista la seconda posizione (0,78).

Per comprendere al meglio le dinamiche economiche risulta importante analizzare anche la vocazione produttiva delle diverse Città metropolitane, in questo caso non in un'ottica di performance, ma di analisi descrittiva (**figura 3.3**). Bologna conferma la sua supremazia nella specializzazione manifatturiera (insieme a Torino). Incidenza poco rilevante (rispetto soprattutto alle città del sud) del commercio, a fronte di una buona specializzazione nel settore dei servizi, che frutta al capoluogo emiliano-romagnolo un piazzamento in quarta posizione, alle spalle delle Città metropolitane di elevate dimensioni, quali Milano, Roma e Torino. Discreta percentuale di Superficie Agricola Utilizzata sulla Superficie Agricola Totale (76,5%), che colloca comunque Bologna in una posizione medio-bassa della classifica (7° posto), visti gli alti livelli dell'indicatore evidenziati dalla maggior parte delle Città.

Entrando nel dettaglio di alcune caratteristiche del sistema produttivo, Bologna evidenzia un buon grado di internazionalizzazione, manifestando una netta supremazia nel commercio estero: la quota di esportazioni sul PIL si attesta al 34%, superando Firenze e Torino (**figura 3.4**). La buona performance risulta confermata dalla presenza di multinazionali estere sul territorio metropolitano rispetto al numero

# Economia

Imprese  
Innovazione  
Infrastrutture  
Lavoro  
Turismo

figura 3.1

**Demografia delle imprese (escluso agricoltura)**

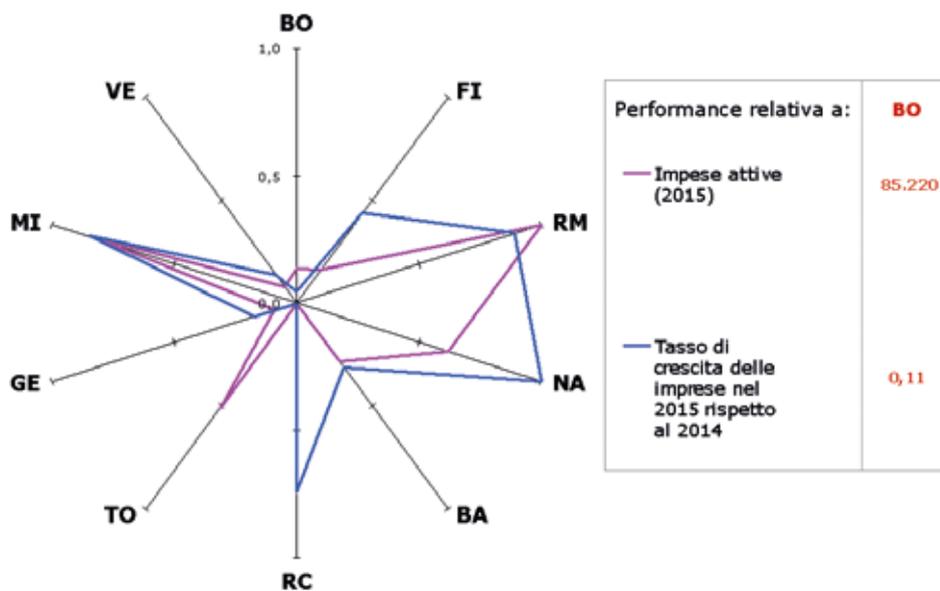


figura 3.2

**Dinamismo economico (2012, escluso agricoltura)**

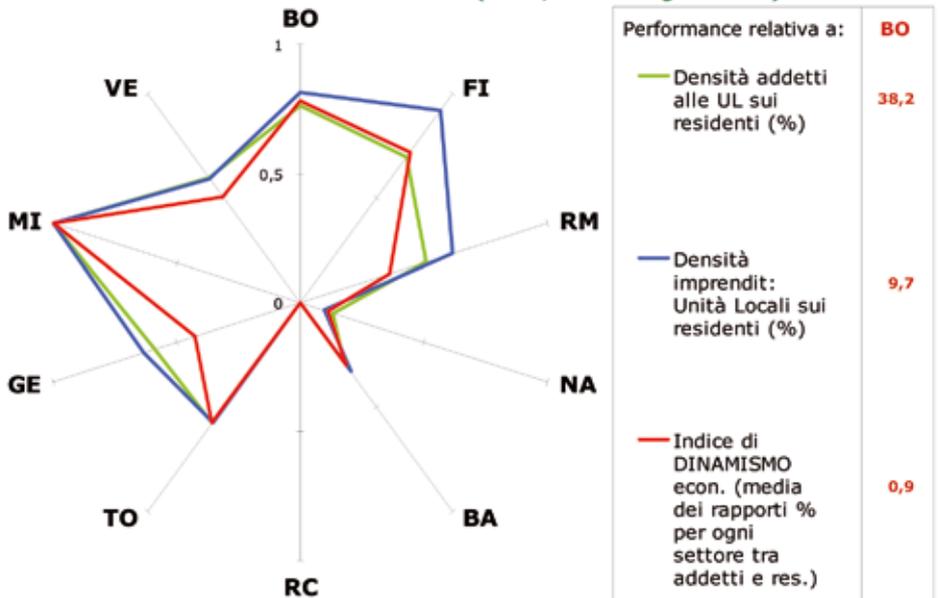


figura 3.3

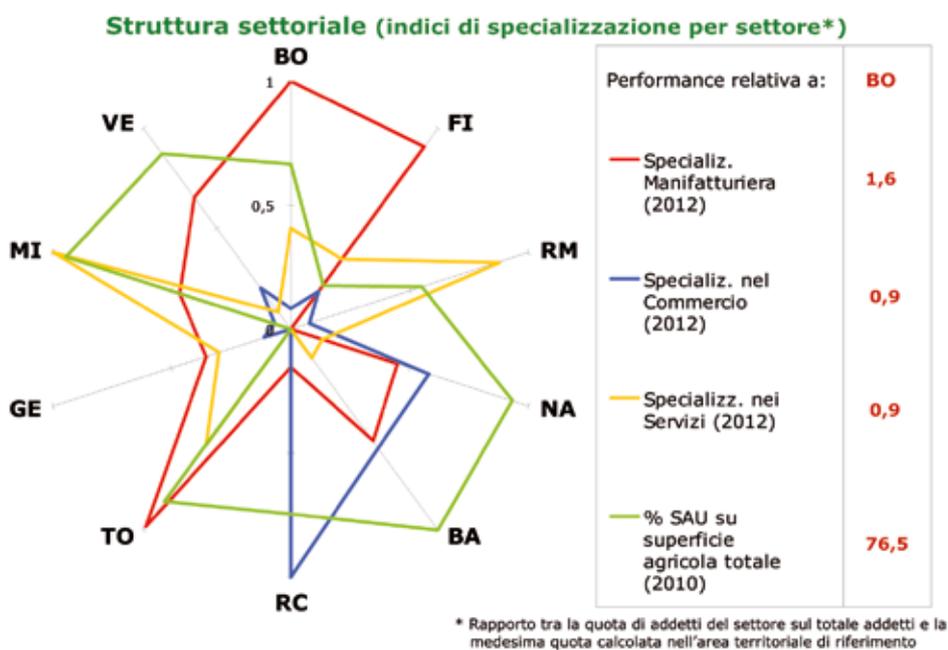
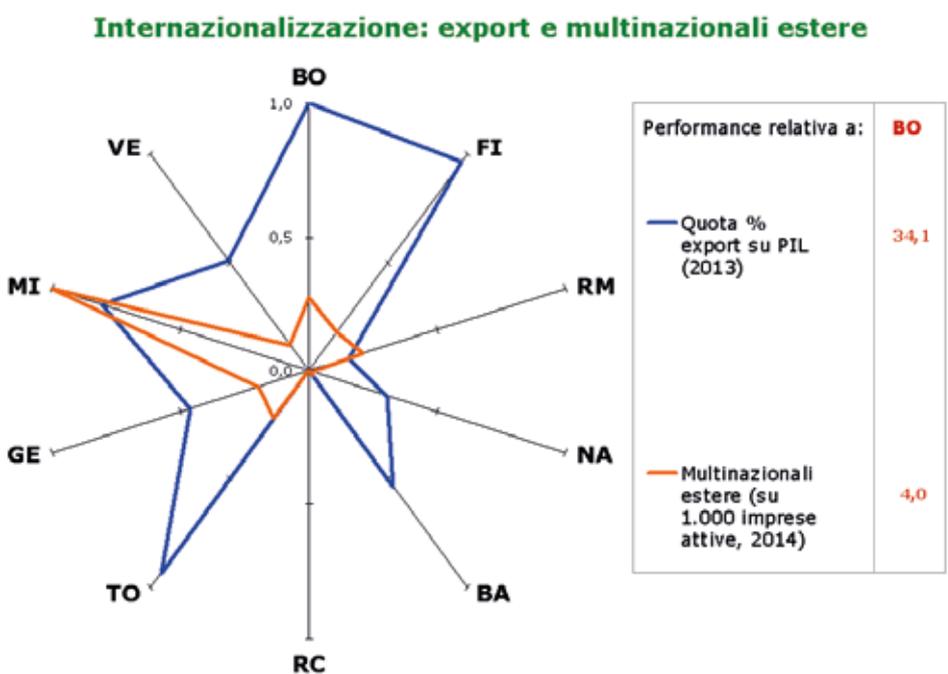


figura 3.4



di aziende attive: Bologna conquista la seconda posizione, dietro solo a Milano che stacca nettamente tutte le altre aree metropolitane.

Buona l'imprenditorialità giovanile: quasi la metà dei giovani bolognesi tra i 18 e i 29 anni ha intrapreso una carriera imprenditoriale o manageriale, permettendo al capoluogo emiliano di posizionarsi alle spalle del podio, dopo Firenze e Torino, ma all'incirca sugli stessi livelli di Milano. Solo la presenza di imprese individuali femminili fa arretrare Bologna in penultima posizione (figura 3.5).

Nonostante la pesante crisi economica, nel complesso risulta clamorosa la performance di Bologna in termini di PIL (figura 3.6). Se tra il 2008 e il 2014 si è verificato addirittura un incremento del parametro, pari all'incirca al 2,5%, sopravanzando tutte le Città metropolitane che hanno fatto registrare tassi di crescita negativi (esclusa Milano il cui aumento è risultato comunque nullo), la previsione di crescita per il periodo 2015-2017 (pur stimando un netto miglioramento per tutte le realtà), mantiene Bologna saldamente al comando, con una stima che si attesta oltre il 5%. Il divario si riduce rispetto alle altre città del centro-nord, esclusa Genova.

Per misurare l'importanza della **ricerca e sviluppo** è stato selezionato un numero consistente di indicatori che mettessero in evidenza diversi aspetti. Dal punto di vista della capacità di produrre innovazione, Bologna si colloca, nel complesso degli indicatori analizzati, in una posizione intermedia della graduatoria (dietro a Milano, Roma, Torino e Genova), compensando prestazioni virtuose nella propensione alla brevettazione e nella specializzazione in settori ad alta tecnologia con risultati meno favorevoli nell'incidenza dei brevetti più innovativi e nell'export in settori dinamici. Infatti, se da un lato Bologna risulta terza per numero di brevetti presentati all'European Patent Office in termini assoluti e addirittura prima rapportando tali domande agli abitanti, dall'altro la capacità innovativa del capoluogo emiliano si ridimensiona in modo consistente rispetto all'incidenza dei brevetti high-tech e ICT sul totale, facendo arretrare Bologna nelle retrovie, al 7° e all'8° posto, con punteggi delle prestazioni pari a 0,18 e 0,10 (figura 3.7).

Fra gli indicatori legati alla ricerca applicata, la quota di imprese manifatturiere ad alta tecnologia e quelle specializzate nei servizi ad alta intensità di conoscenza (che assommano al 33,1% sul totale imprese) permette a Bologna di aggiudicarsi la medaglia di bronzo (con un valore di performance pari a 0,61), subito dietro Milano e Roma (figura 3.8). L'ottimo risultato non viene però avvalorato dalla disponibilità di nuovi laureati residenti che hanno conseguito un diploma in discipline tecnico-scientifiche, che relega la Città metropolitana emiliana al penultimo posto della graduatoria, con un'intensità della prestazione comunque nella media (0,40). Più deludente invece, in termini di performance (0,29, pur recuperando due posizioni) il risultato relativo alla quota di export in settori a domanda mondiale dinamica (quali prodotti chimici e farmaceutici, apparecchi informatici ed elettrici, mezzi di trasporto, attività professionali, scientifiche, tecniche e artistiche). Rispetto a tale parametro comunque anche altre città centro-settentrionali occupano gli ultimi posti della classifica, con Firenze in coda, ad esclusione di Roma e Torino che conquistano i gradini più alti del podio.

In relazione alle start-up innovative (aziende di recente costituzione che hanno come oggetto sociale esclusivo o prevalente lo sviluppo, la produzione e la commercializzazione di prodotti o servizi innovativi ad alto valore tecnologico), nel 2015 nell'area metropolitana di Bologna sono presenti 136 start-up, pari al 27,3% di quelle regionali, valore quasi raddoppiato rispetto ai primi 6 mesi del 2014 (figura 3.9). Se Milano, Roma e, più distanziata, Torino evidenziano una massa critica di start-up innovative consistente (derivante da una dimensione maggiore del sistema produttivo), Bologna si distingue però in termini relativi per l'incidenza delle start-up sul numero delle imprese attive, superata solo da Milano.

Riguardo l'accesso alla rete, nel 2011 oltre la metà delle famiglie bolognesi possiede una connessione a Internet a banda larga (figura 3.10). Il dato locale risulta di poco inferiore ai valori massimi

figura 3.5

### Imprenditorialità giovanile e femminile

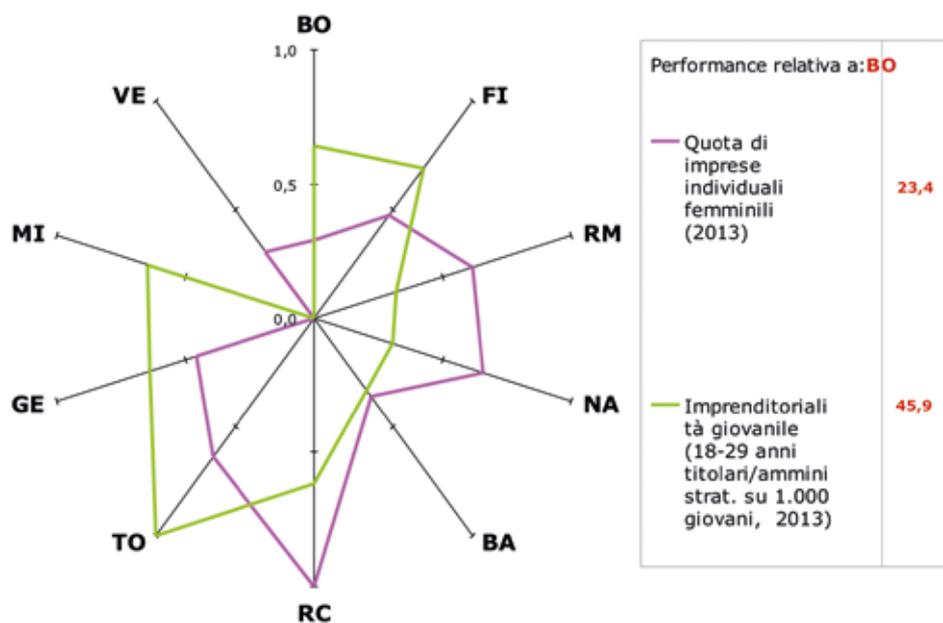


figura 3.6

### Prospettive per l'economia delle Città Metropolitane (2015 - Fonte: Prometeia, Unioncamere Emilia Romagna)

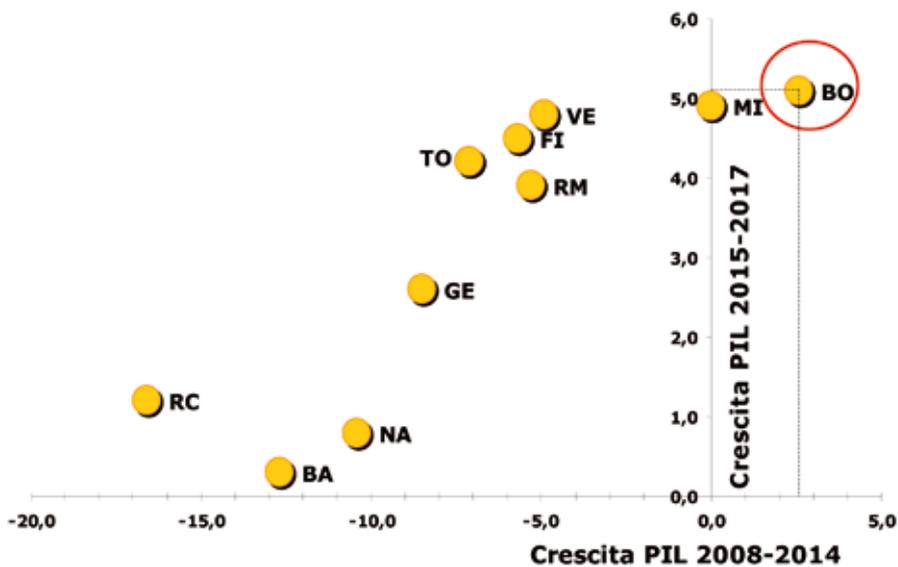


figura 3.7

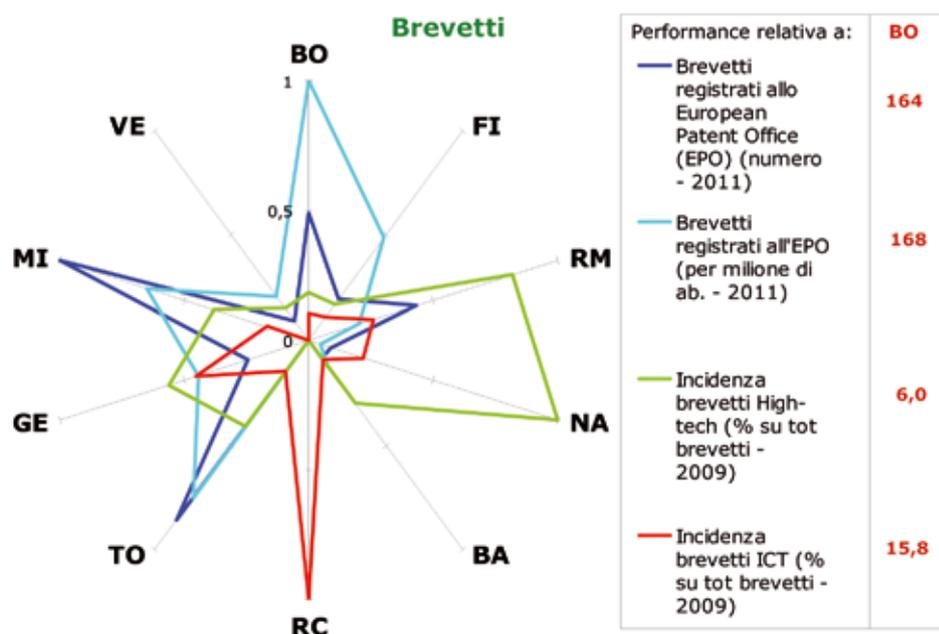


figura 3.8

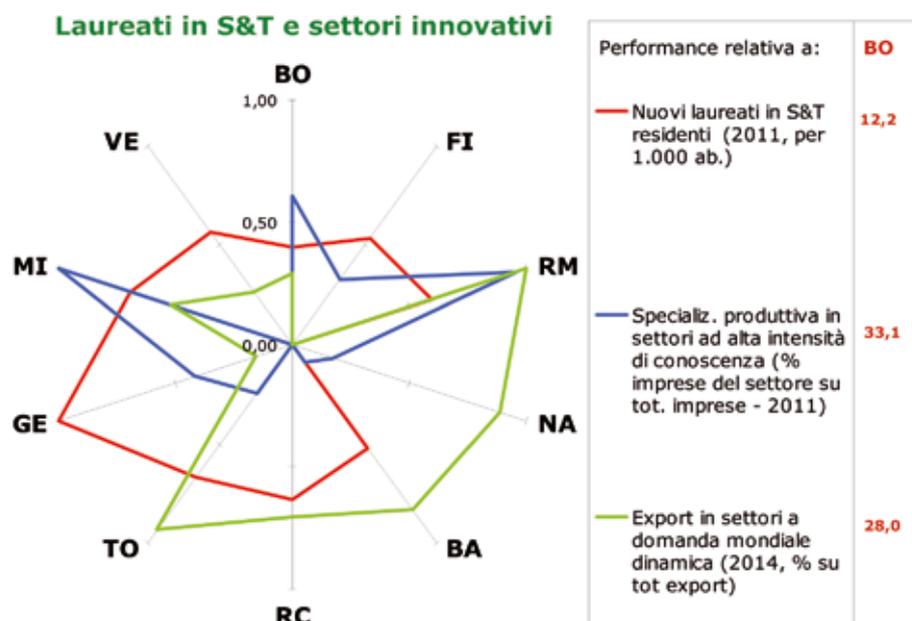


figura 3.9

**Start-up innovative (2015 - Fonte: Infocamere - Registro Imprese )**

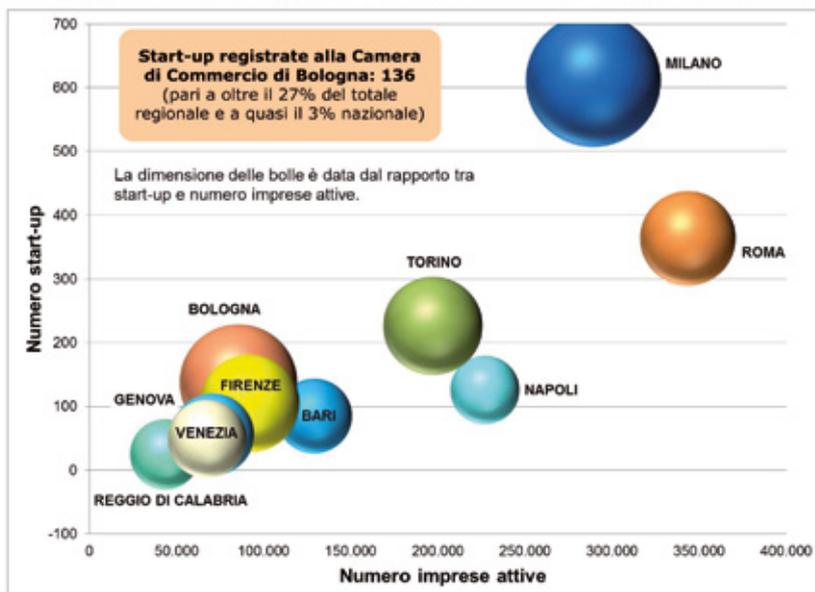
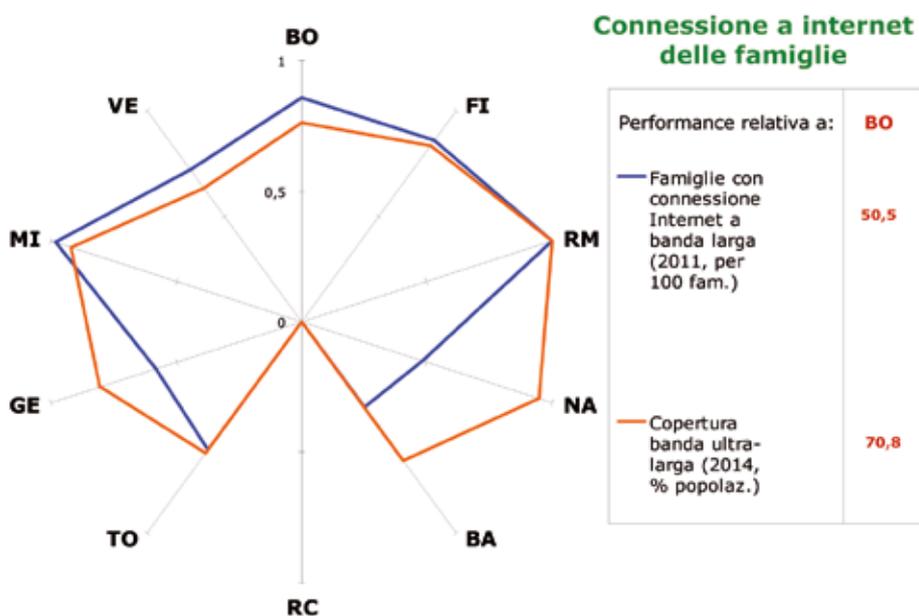


figura 3.10



fatti registrare a Roma e a Milano. Nel 2014 la quota di popolazione con una connessione a banda ultralarga si attesta invece intorno al 71%, un valore sicuramente non trascurabile, che, dati gli ottimi risultati di copertura conseguiti da buona parte delle Città metropolitane, colloca Bologna 'solo' al sesto posto, ma con un ottimo valore della prestazione pari a 0,76.

Nonostante la crisi economica perdurante, in generale la **situazione occupazionale** dell'area bolognese risulta incoraggiante rispetto alle altre Città metropolitane. Nel complesso, risultati positivi si riscontrano in tutte le aree del Centro-Nord, a fronte di territori meridionali ancora in netta sofferenza. In particolare, il livello complessivo degli indicatori attribuisce a Bologna la piazza d'onore, immediatamente alle spalle di Milano (**figura 3.11**). Tale risultato è dovuto soprattutto al tasso di occupazione totale (pari al 69,3%) e al tasso di occupazione relativo agli individui con più di 54 anni, rispetto ai quali Bologna conquista la vetta del ranking. Se gli occupati bolognesi più maturi possono manifestare una certa tranquillità, altre due categorie di soggetti più deboli, i giovani e le donne, potrebbero presentare invece qualche seppur lievissima preoccupazione. Il tasso di disoccupazione giovanile, attestatosi nel 2014 al 39%, posiziona Bologna al 4° posto, con un valore della prestazione comunque prossima a quello delle città più virtuose (0,7). La differenza del tasso di occupazione delle donne rispetto agli uomini conferma in tutto il Paese una minor partecipazione al lavoro da parte del mondo femminile. A Bologna il gap, essendo superiore alle principali città settentrionali (esclusa Venezia), attribuisce al capoluogo emiliano-romagnolo il 5° posto, pur presentando, anche in questo caso, un dato di performance elevato (0,72, dove il valore 1 significa basso divario di genere nei livelli occupazionali).

Nel complesso, i dati relativi al **settore del turismo** evidenziano pregi e lacune del sistema ricettivo bolognese, collocando la città in una posizione mediana della classifica generale, dominata comunque in modo incontrastato da Venezia, i cui valori relativi a tutti gli indicatori determinano distacchi così abissali, da schiacciare le prestazioni delle altre città verso il basso. Dal lato dell'offerta, pur registrando una quota non trascurabile di esercizi alberghieri ed extra-alberghieri (al netto dei bed&breakfast) rispetto ai residenti, che permettono a Bologna di salire sul gradino più basso del podio (dopo Venezia e Firenze), la performance della Città metropolitana subisce un rallentamento rispetto alla capienza degli esercizi (5° posto), misurata in numero di posti letto (**figura 3.12**).

Anche i dati sulla domanda turistica non collocano Bologna nella fascia elitaria della classifica: risulta sesta per numero di clienti degli esercizi ricettivi ogni 100 abitanti e settimana per presenze annuali, calcolate in numero di giorni in esercizi alberghieri ed extra-alberghieri, rapportati alla dimensione demografica della città (**figura 3.13**). Valutando la stagionalità dei flussi turistici, migliora la performance del capoluogo emiliano rispetto alle presenze durante i mesi non estivi (quinta posizione).

## Inquadramento internazionale

In termini di **infrastrutture** espositive, la Fiera di Bologna costituisce un driver primario di competitività della città. Infatti, secondo i dati dell'UFI, nel 2011, con 200.000 mq di superficie espositiva coperta, risulta il 13° polo fieristico nel mondo e il 2° in Italia, dopo Milano (**figura 3.14**).

Per quanto riguarda il settore del **turismo**, Bologna, nel contesto internazionale, dimostra indicativamente (in relazione al periodo di riferimento abbastanza datato) una buona capacità attrattiva, con circa 1,7 milioni di pernottamenti all'anno registrati nel triennio 2007-2009, che

figura 3.11

### Tassi di occupazione e disoccupazione (2014)

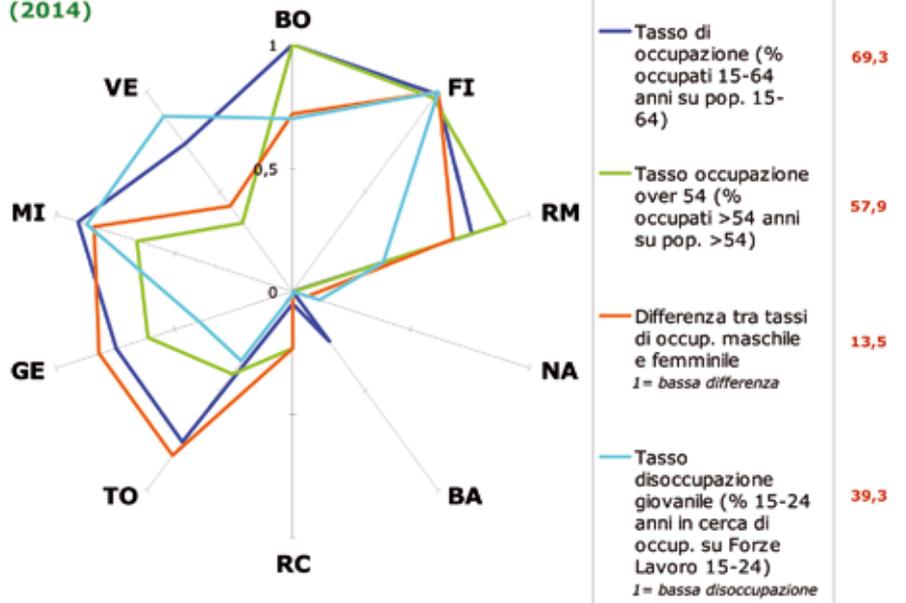


figura 3.12

### Esercizi ricettivi (2013)

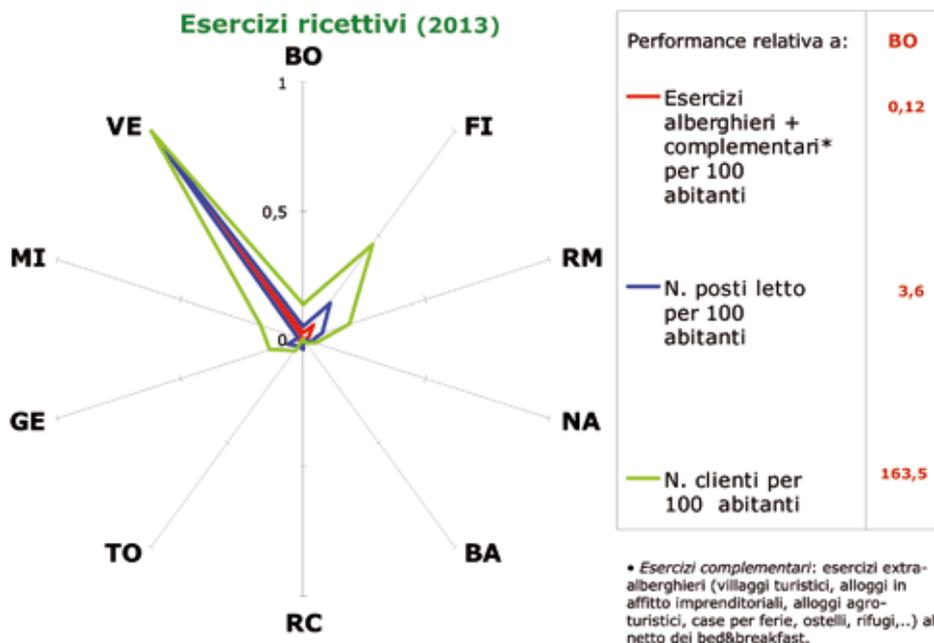


figura 3.13

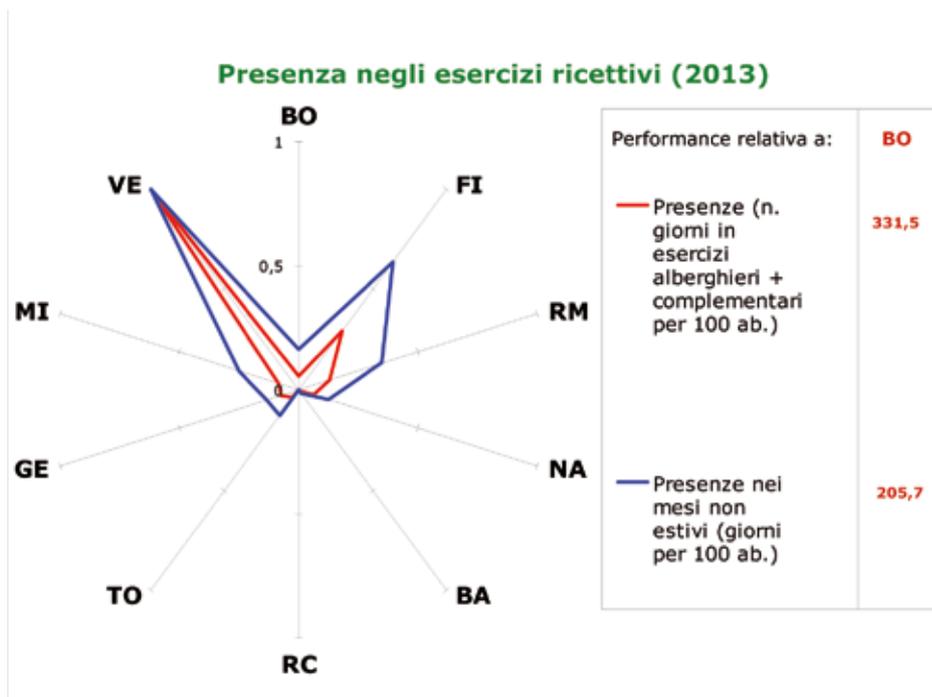


figura 3.14



aumentano di quasi il 30% nel 2014 (figura 3.15). Considerando inoltre che Bologna, negli ultimi anni, ha potenziato gli asset infrastrutturali della logistica che favoriscono il turismo, quali l'alta velocità ferroviaria e l'aeroporto, con uno sviluppo significativo del traffico incoming, si potrebbe supporre che tale aumento delle presenze turistiche possa aver determinato anche un miglioramento del posizionamento di Bologna.

Il tema del **lavoro**, nel contesto internazionale, viene trattato tramite l'espressione soggettiva delle opinioni dei lavoratori rispetto a due item. Il difficile momento congiunturale influenza pesantemente i giudizi dei bolognesi riguardo la facilità di trovare lavoro nella propria città: nel 2012 solo 1/5 dei rispondenti (21%) ritiene accessibile il mercato del lavoro (figura 3.16). Tale percentuale colloca Bologna, rispetto sia alla totalità delle città europee che alle città di uguale rango, in una posizione medio-bassa della graduatoria, ottenendo anche valori di prestazione (0,29 e 0,26 rispettivamente, su una scala da 0 a 1) prossimi ai valori delle città meno virtuose (la cui performance si avvicina allo 0).

Di contro, però, i bolognesi manifestano un più convinto gradimento nei confronti della propria situazione lavorativa: i pienamente soddisfatti (molto e abbastanza) si assestano al 58% (figura 3.17). Tale valore, pur relegando la città nelle retrovie della classifica (a causa soprattutto della scarsa variabilità nella distribuzione delle percentuali che risultano estremamente omogenee), permettono tuttavia a Bologna di ottenere una performance nella media rispetto al range tra il minimo e il massimo dei valori di tutte e 83 le città europee (con un indicatore normalizzato di 0,52 sulla scala da 0 a 1), posizione che si indebolisce però notevolmente nel confronto con le città dello stesso rango (0,23).

figura 3.15

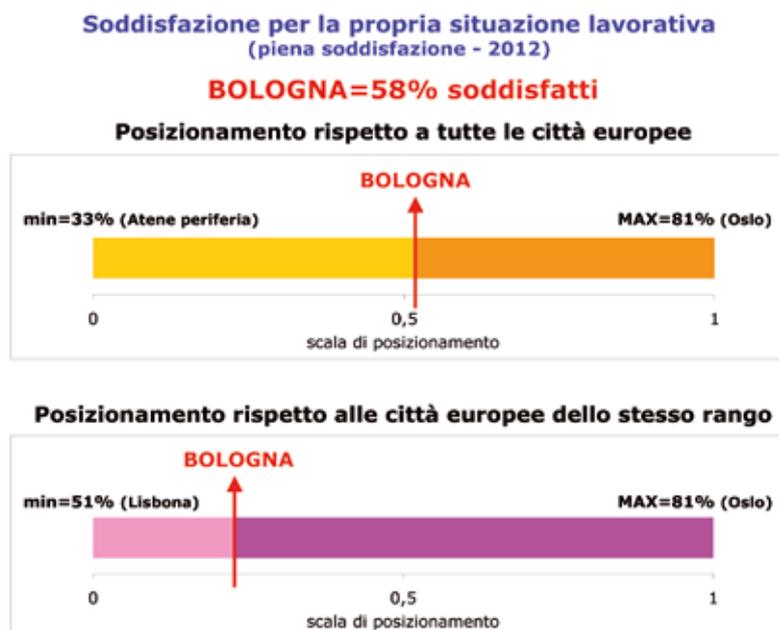


\* Dato Comune Capoluogo, Fonte: Città metropolitana di Bologna - Settore Sviluppo economico - Ufficio Statistica. Il dato relativi a LU Luxembourg è riferito al 2003-2006.

figura 3.16



figura 3.17



# Fattori di forza e debolezza dell'economia

## Punti di forza

Nel complesso il sistema economico Bolognese presenta notevoli **punti di forza**, che le permettono di emergere in diversi ambiti, soprattutto rispetto al contesto nazionale.

- Il **modello produttivo bolognese** è contraddistinto da un elevato dinamismo della propria struttura economica, a seguito della presenza di alcuni fattori di crescita. Si registra infatti in media una maggiore capacità rispetto alle altre Città metropolitane italiane di attrarre imprenditori e occupati dai territori circostanti ed è buona la presenza di giovani nell'imprenditoria locale (necessari all'ammodernamento e sviluppo del tessuto economico). Risultano interessanti le performance rispetto ad alcune caratteristiche del grado di internazionalizzazione del territorio: è alta la propensione all'export da parte delle imprese di Bologna, che manifesta anche una buona attrattività verso le multinazionali estere. Si conferma la vocazione del territorio nell'industria manifatturiera, ma con buoni risultati anche nei servizi. Il quadro lusinghiero del settore produttivo, che ha determinato negli ultimi anni a livello nazionale il più alto tasso di crescita del PIL, prefigura anche ottime prospettive di crescita per i prossimi anni.
- Tra i motori fondamentali della crescita e del progresso economico di un territorio vi è senz'altro l'**innovazione tecnologica** in tutte le sue declinazioni. In tale ambito Bologna può vantare, soprattutto nel contesto nazionale, ottimi risultati sia per quanto riguarda la ricerca, che la sua applicazione e diffusione. Ad una forte intensità brevettuale, si affianca una buona specializzazione del sistema produttivo in settori ad alta intensità di conoscenza. La performance positiva è avvalorata anche dall'ottima incidenza delle start-up innovative sul totale delle imprese (seconda tra le Città metropolitane), fenomeno che può contribuire all'innalzamento della competitività del tessuto produttivo. Per sostenere la crescita economica e, al contempo, l'aumento e la qualificazione dell'occupazione è fondamentale accrescere la cultura digitale e, in tal senso, risulta apprezzabile la copertura sul territorio della banda ultra-larga.
- La **Fiera di Bologna** si conferma come punto di eccellenza nel mondo e in Italia.
- La **situazione occupazionale** bolognese si presenta estremamente positiva e performante rispetto alle altre aree metropolitane italiane, grazie a tassi di occupazione elevati, sia totali, che per classi di età, che nelle differenze di genere.
- In tema di **turismo**, a livello nazionale risulta abbastanza consistente (in termini relativi) la presenza di esercizi alberghieri e complementari (esclusi i bed&breakfat).

## Punti di debolezza

Il sistema economico bolognese presenta alcune **criticità**, soprattutto in alcuni ambiti della ricerca e innovazione e nel turismo.

- Il tasso di crescita delle imprese, nel 2015, pur essendo positivo con iscrizioni al Registro della Camera di Commercio superiori alle cancellazioni, presenta un ritmo inferiore a quello delle altre aree metropolitane nazionali.
- Per quanto riguarda la **ricerca**, a livello nazionale si riscontrano alcune criticità relative alle specificità dei brevetti presentati, in quanto è ridotta l'incidenza di brevetti in settori chiave per l'innovazione quali High-tech e ICT. Anche la disponibilità di nuovi laureati bolognesi in discipline tecnico-scientifiche, risorse essenziali per le attività di ricerca e sviluppo, si dimostra carente rispetto alla maggior parte delle Città metropolitane. Infine, la quota di export in settori a domanda mondiale dinamica (con elevata crescita di produttività e maggiormente competitivi) risulta relativamente poco incisiva rispetto ai settori tradizionali, ostacolando in parte un migliore posizionamento sui mercati internazionali.
- Nel contesto europeo, nonostante gli alti tassi di occupazione, l'atteggiamento dei bolognesi



nei confronti del tema **lavoro** risulta sfavorevole, con un'accentuata preoccupazione relativa alla difficoltà di trovare lavoro nel proprio territorio, affiancata anche da una relativa insoddisfazione nei confronti della propria situazione lavorativa, rispetto soprattutto alle città europee di rango simile.

- Solo a scopo descrittivo si evidenzia, nel contesto nazionale, una bassa specializzazione del tessuto economico nei settori del ricettivo e del commercio. Questo va ad avvalorare comunque le difficoltà del **settore turistico**, che risulta leggermente deficitario dal lato dell'offerta per numero di posti letto negli esercizi ricettivi, a cui fa riscontro una più elevata carenza in termini di domanda, con ridotto numero di clienti e di presenze.

# Indicatori e fonti

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

### Demografia delle imprese

Tasso di crescita delle imprese nel 2015 rispetto al 2014 (rapporto % tra il saldo tra iscrizioni e cancellazioni nel Registro delle imprese nel periodo osservato e lo stock delle imprese registrate all'inizio del periodo) – *Unioncamere-InfoCamere, Movimprese, 2015*

Imprese attive (valore assoluto) – *Unioncamere-InfoCamere, Movimprese, 2015*

### Dinamismo economico

Densità addetti (addetti totali alle Unità Locali su 100 residenti) – *ISTAT, 2012*

Densità imprenditoriale (Unità Locali su 100 residenti) – *ISTAT, 2012*

Indice sintetico di dinamismo economico (media aritmetica dei rapporti % tra addetti e residenti per i settori manifattura, commercio e servizi) – *ISTAT, 2012*

### Struttura settoriale

Specializzazione Manifatturiera (rapporto tra la quota di addetti manifatturieri su totale addetti della CM e la medesima quota calcolata nell'area territoriale di riferimento) – *ISTAT, 2012*

Specializzazione nel Commercio (rapporto tra la quota di addetti nel commercio su totale addetti della CM e la medesima quota calcolata nell'area territoriale di riferimento) – *ISTAT, 2012*

Specializzazione nei Servizi (rapporto tra la quota di addetti nei servizi su totale addetti della CM e la medesima quota calcolata nell'area territoriale di riferimento) – *ISTAT, 2012*

% Superficie Agricola Utilizzata su Superficie Agricola Totale – *ISTAT, 2010*

### Internazionalizzazione: export e multinazionali estere

Quota export su PIL (%) – *Prometeia, 2013*

Imprese multinazionali estere localizzate nelle Città metropolitane per 1.000 imprese attive – *ICE Politecnico di Milano: Banca Dati Reprint, Infocamere, 2014*

### Imprenditorialità giovanile e femminile

Quota % di imprese individuali femminili (% sul totale di imprese individuali) – *ISPRA, 2013*

Imprenditorialità giovanile (giovani di 18-29 anni titolari o amministratori di aziende su 1.000 giovani) – *Datagiovani, 2013*

**Prospettive per l'economia delle Città Metropolitane:** crescita del PIL nei periodi 2008-2014 e 2015-2017 – *Prometeia, Unioncamere Emilia Romagna, 2015*

### Brevetti

Numero brevetti registrati allo European Patent Office (EPO) – *Eurostat, 2011*

Brevetti registrati all'EPO (per milione di abitanti) – *Eurostat, ISTAT, 2011*

Incidenza brevetti High-tech (% di domande di brevetto nel settore High-tech presentate all'EPO sul totale domande presentate) – *Eurostat, 2009*

Incidenza brevetti ICT (% di domande di brevetto nel settore ICT presentate all'EPO sul totale domande presentate) – *Eurostat, 2009*

### Laureati in S&T e settori innovativi

Nuovi laureati in S&T residenti (residenti che nell'anno solare hanno conseguito una laurea in discipline tecnico-scientifiche per 1.000 residenti di età 20-29 anni) – *Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, 2011*

Specializzazione produttiva in settori ad alta intensità di conoscenza (% imprese in settori ad alta tecnologia e nei servizi ad alta intensità di conoscenza su totale imprese) – *ISTAT: Asia, 2011*

Export in settori a domanda mondiale dinamica (% su totale esportazioni) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche per lo sviluppo, 2014*

### **Start-up innovative**

numero imprese attive, numero start-up innovative e rapporto tra start-up e imprese – *Infocamere: Registro Imprese, 2015*

### **Connessione a internet delle famiglie**

Famiglie con connessione Internet a banda larga (su 100 famiglie) – *ISTAT, 2011*

Copertura banda ultra-larga (su 100 abitanti) – *Osservatorio Between, 2014*

### **Tassi di occupazione e disoccupazione**

Tasso di occupazione (% occupati di 15-64 anni su popolazione 15-64) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche per lo sviluppo, 2014*

Tasso occupazione over 54 (% occupati di 54 anni e oltre su popolazione di 54 anni e oltre) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche per lo sviluppo, 2014*

Differenza di genere nel tasso di occupazione 20-64 anni (differenza in punti percentuali tra tasso di occupazione femminile e maschile) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche per lo sviluppo, 2014*

Tasso di disoccupazione giovanile (% di giovani 15-24 anni in cerca di occupazione su Forze Lavoro 15-24 anni) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche per lo sviluppo, 2014*

### **Esercizi ricettivi**

Esercizi alberghieri + complementari (esercizi extra-alberghieri al netto dei bed&breakfast) per 100 abitanti – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

Posti letto di esercizi alberghieri + complementari per 100 abitanti – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

Clienti di esercizi alberghieri + complementari per 100 abitanti – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

### **Presenza negli esercizi ricettivi**

Presenze (giorni in esercizi alberghieri + complementari per 100 abitanti) – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

Presenze nei mesi non estivi (giorni in esercizi alberghieri + complementari per 100 abitanti) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche per lo sviluppo, 2013*

## **Inquadramento internazionale**

Sedi fieristiche con almeno 200.000 mq di superficie espositiva coperta e confronto con le principali Fiere italiane (mq) – *Ufi, The Global Association of the Exhibition Industry, 2011*

Pernottamenti di turisti in strutture accreditate (numero notti/anno, comune capoluogo, 2007-2009) – *Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 'Innovazione e sviluppo'*

Grado di accordo con l'affermazione: è facile trovare lavoro nella propria città – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

Soddisfazione per la propria situazione lavorativa – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*



4

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

In virtù dei punteggi ottenuti dagli indicatori utilizzati, Bologna totalizza complessivamente il più alto livello di **coesione sociale** rispetto alle altre Città metropolitane italiane (**figura 4.1**). La performance relativa a ciascuno dei tre indicatori di integrazione sociale considerati raggiunge livelli sempre importanti a partire dal numero di stranieri residenti regolari (11,3%) per il quale il dato normalizzato (su scala 0-1), che arriva a 0,82 (la performance è tanto migliore quanto il dato si accosta a 1), vale il solo 4° posto. Di rilievo la prestazione dell'indicatore legato alle acquisizioni di cittadinanza, pari a 0,65, in virtù del quale Bologna si posiziona sul podio dopo Torino e Genova, mentre il capoluogo emiliano primeggia nel panorama metropolitano nazionale per quanto riguarda l'indice di incidenza e scolarizzazione dei bambini residenti stranieri.

Il livello complessivo degli indicatori legati alla **dimensione culturale** collocano Bologna in una posizione intermedia (sesta posizione) subito dopo Milano e prima di Genova, in una classifica che vede rispettivamente Firenze, Roma e Venezia spartirsi il podio.

A fronte di una performance mediamente virtuosa dovuta agli indicatori della presenza di luoghi deputati alla cultura (**figura 4.2**), 4° posto per numero di librerie con una prestazione pari a 0,36 e 5° posto per sale cinematografiche con un punteggio di 0,47, Bologna offre una pregevole prestazione (0,52 il dato normalizzato), seconda solo a Firenze, per quanto riguarda le strut-

ture museali fruibili (musei, aree archeologiche e complessi monumentali, statali e non statali, accessibili al pubblico) che non trova però un adeguato riscontro nella rispettiva domanda culturale. Il numero di visitatori paganti e non paganti dei musei/istituti, pari a 9.792 ogni 10mila abitanti, relega Bologna al 7° posto (**figura 4.3**). A prescindere dalla bassa prestazione di Bologna (0,04 sulla scala 0-1), occorre precisare che i valori elevatissimi di Firenze tendono ad appiattire le performance delle altre città, fatte salve Roma e Venezia.

Che Bologna sia poco virtuosa in termini di domanda culturale si rileva dal numero medio di visitatori sia per istituto non statale (16.600), che per istituto statale (10.700). Il punteggio ottenuto dalla performance degli indicatori, 0,08 per istituto non statale, che vale l'ottava posizione, e punteggio zero per istituto statale, equivalente alla decima e ultima posizione, evidenziano una certa carenza di attrattività di tali strutture (**figura 4.4**). Complessivamente in termini di domanda culturale Bologna metropolitana precede solamente Reggio Calabria.

# Capitale sociale

Coesione sociale  
Cultura  
Istruzione  
Partecipazione



figura 4.1

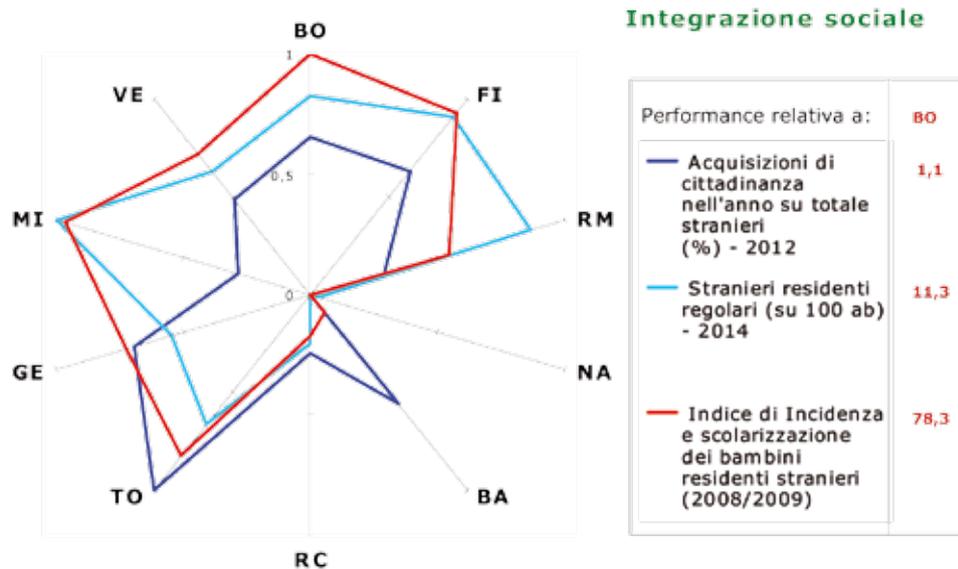


figura 4.2

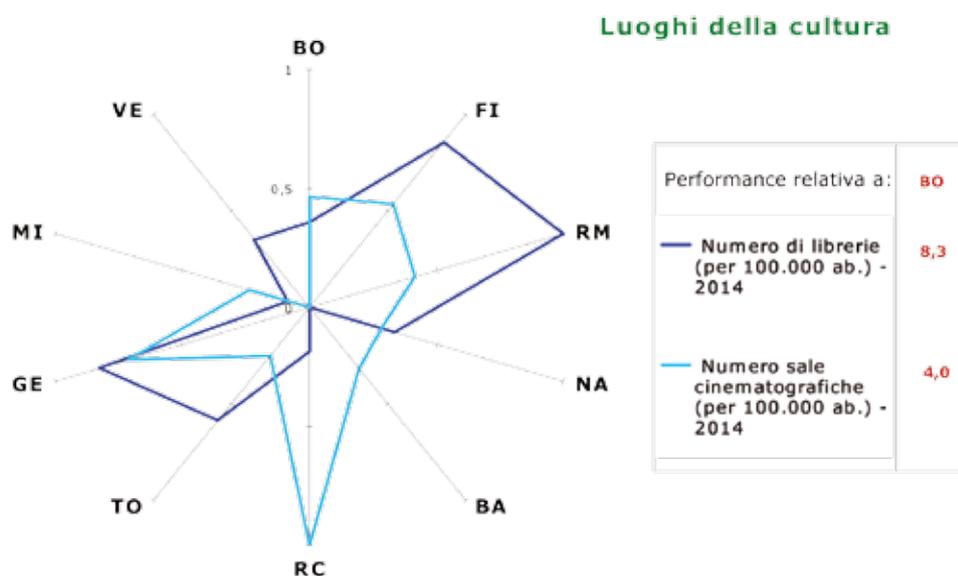


figura 4.3

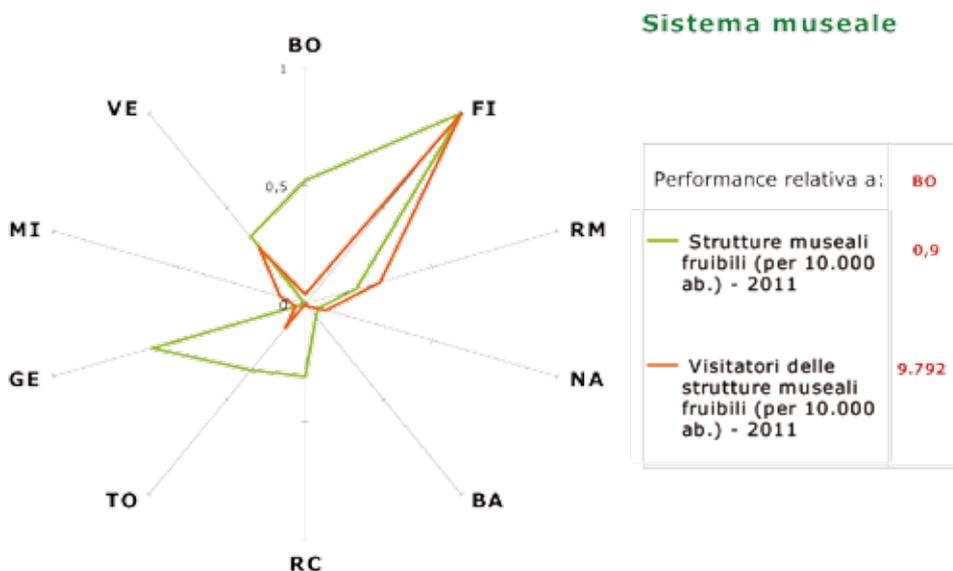
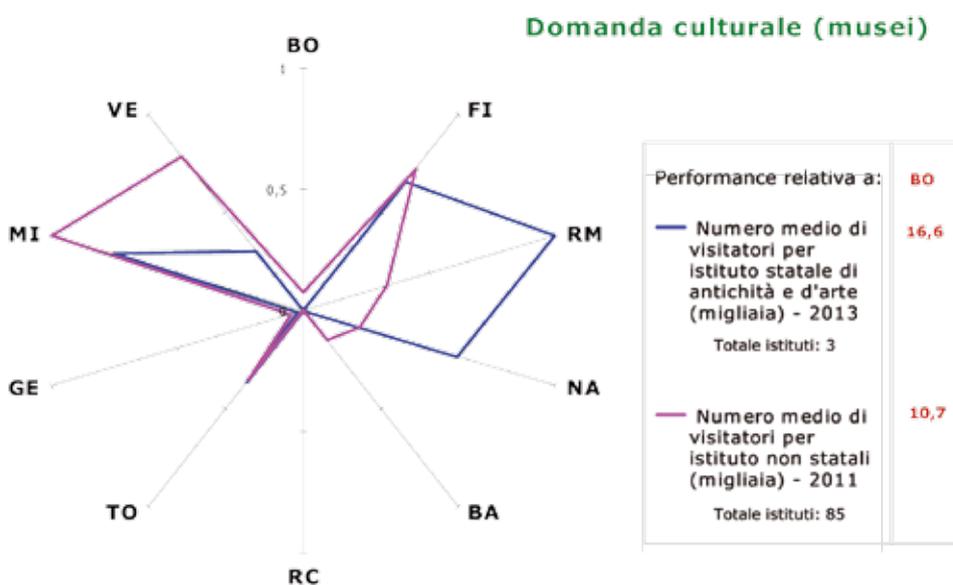


figura 4.4



A migliorare l'offerta culturale è il sistema bibliotecario bolognese che complessivamente presenta la migliore performance tra le 10 Città metropolitane (**figura 4.5**). La misura di ciò deriva dagli indicatori sia del numero di biblioteche pubbliche comunali e provinciali (4,8 per 100mila abitanti), che degli utenti di biblioteche pubbliche comunali e provinciali (112 ogni 100 abitanti); in entrambi i casi Bologna si posiziona in terza posizione dopo Torino e Venezia relativamente alla performance del primo indicatore (0,65) e dopo Firenze e Venezia per quella del secondo (0,51). Non meno importante il risultato della performance dell'indicatore delle opere date in prestito nelle biblioteche statali (0,51), per la quale Bologna, dopo Roma, è la più virtuosa.

La performance degli indicatori relativi al legame tra **istruzione e lavoro** posiziona la Città metropolitana di Bologna esattamente a metà classifica (quinta posizione), al pari di Venezia e davanti a Firenze. Il risultato si esplicita complessivamente nella sommatoria dei posizionamenti degli indicatori selezionati e che singolarmente riflettono prestazioni comunque virtuose (tra 0,5 e 1). Per quanto riguarda il precoce abbandono scolastico dei giovani, Bologna occupa "solamente" il 5° posto (16,7%) ma con una performance che, forte di uno 0,72 (il valore 1 è indicativo di pochi abbandoni), indica un elevato standard rispetto al fenomeno (**figura 4.6**).

Nonostante si rilevi un significativo numero di persone in età lavorativa con istruzione non elevata (31,5%), l'indicatore raggiunge prestazioni virtuose (0,82 dove il valore 1 indica il basso livello del fenomeno misurato) in base al quale Bologna si posiziona al 3° posto della classifica dopo Roma e Milano. L'area metropolitana bolognese offre una prestazione lievemente inferiore (0,61) rispetto alle città più virtuose (Milano, Firenze, Genova, Roma) per quanto riguarda le persone in età lavorativa in condizione di long life learning (7%), andando ad occupare il 7° posto della graduatoria precedendo, con un buon distacco, le tre città del mezzogiorno.

La Città metropolitana di Bologna presenta un'ottima performance d'insieme per quanto riguarda l'**istruzione superiore**, raggiungendo la seconda posizione alle spalle dell'area metropolitana capitolina (**figura 4.7**). Il risultato è frutto della migliore prestazione dell'indicatore relativo alle persone di età 30-34 anni che hanno conseguito il titolo universitario (32,2% del relativo totale) e della buona prestazione (0,68) dell'indicatore del numero medio di anni di studio della popolazione residente, per il quale occupa il terzo posto del podio dopo Roma e Milano. Con una performance di 0,52 Bologna cede posizioni a vantaggio delle città del sud (più Roma ma esclusa Napoli) per quanto attiene ai residenti iscritti a corsi di laurea in discipline tecnico-scientifiche (43% dei residenti di età 19-25 anni). Lo svantaggio nei confronti delle metropoli più popolate (Roma, Milano, Napoli e Torino), emerge anche per quanto riguarda il numero di iscritti ai dottorati di ricerca e master di 1° e 2° livello (2.838 iscritti); la performance di Bologna totalizza infatti un risicato 0,11 (5° posto). Da segnalare, in questo caso, come il valore particolarmente elevato di Roma spinga verso il basso (nessuna sopra lo 0,5) la performance di tutte le altre Città metropolitane.

In termini di **partecipazione**, l'area bolognese si presenta particolarmente virtuosa, assumendo una posizione di primazia (congiuntamente all'area di Firenze) nel contesto metropolitano nazionale. Tale prestazione è frutto degli indicatori legati all'associazionismo, al volontariato e alla partecipazione e rappresentanza elettorale.

Associazionismo e volontariato complessivamente posizionano Bologna subito dopo Firenze e Genova, ed in particolare l'indicatore di diffusione delle istituzioni non profit (58,3 ogni 10mila abitanti), che presenta una performance pari a 0,82 in virtù della quale occupa il 2° posto dopo Firenze, e quello del numero di volontari di 14 anni e più (11,4%) la cui performance (0,63) frutta la

figura 4.5

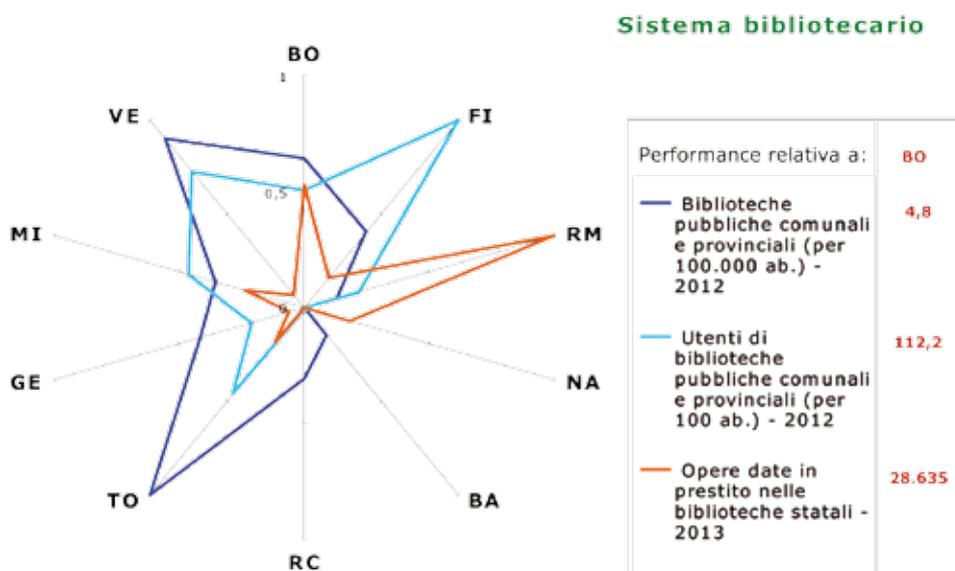


figura 4.6

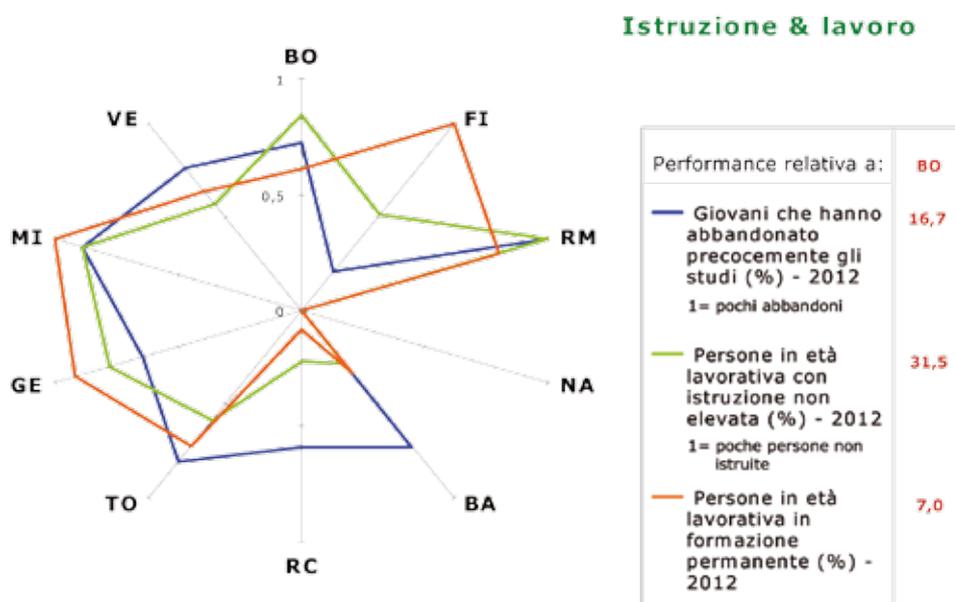


figura 4.7

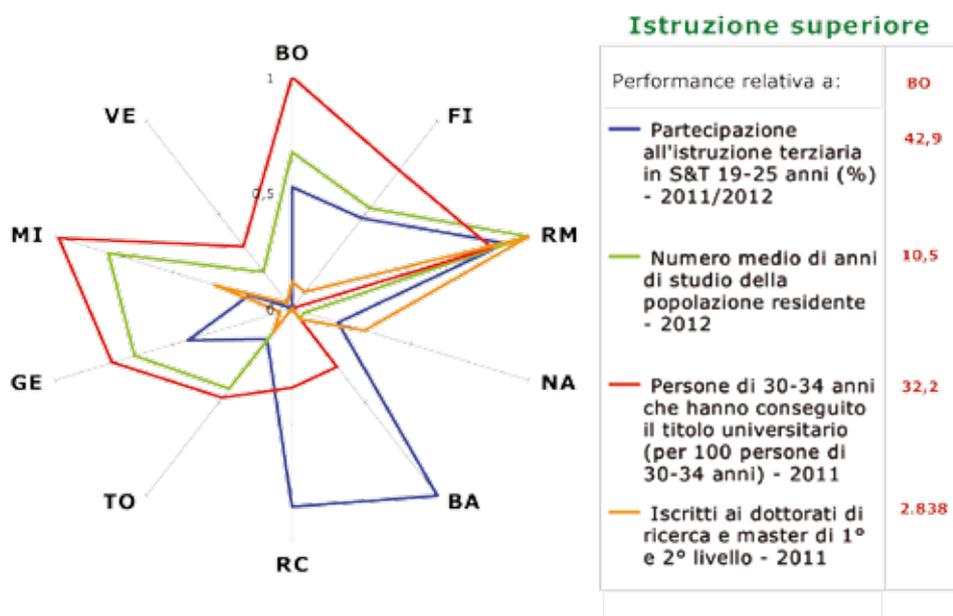


figura 4.8

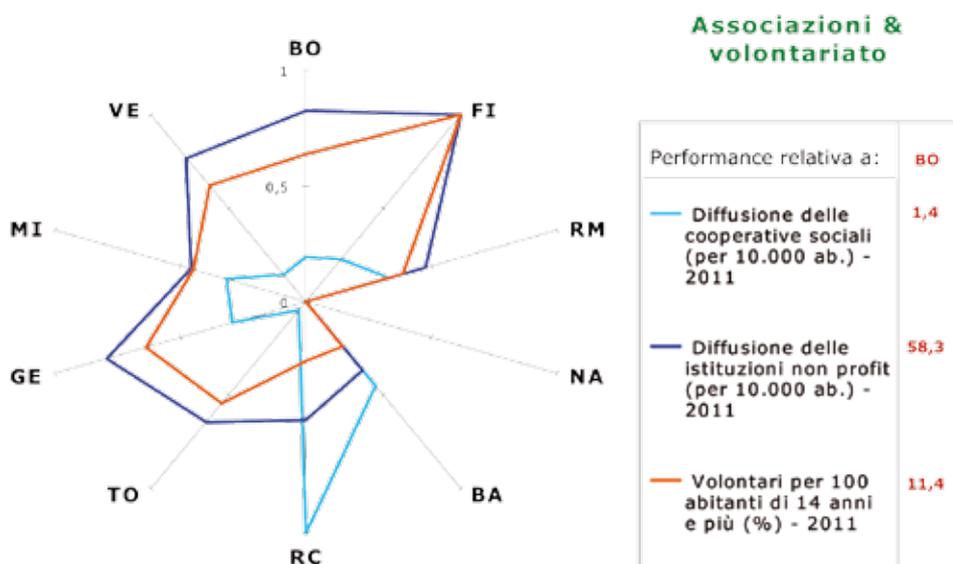
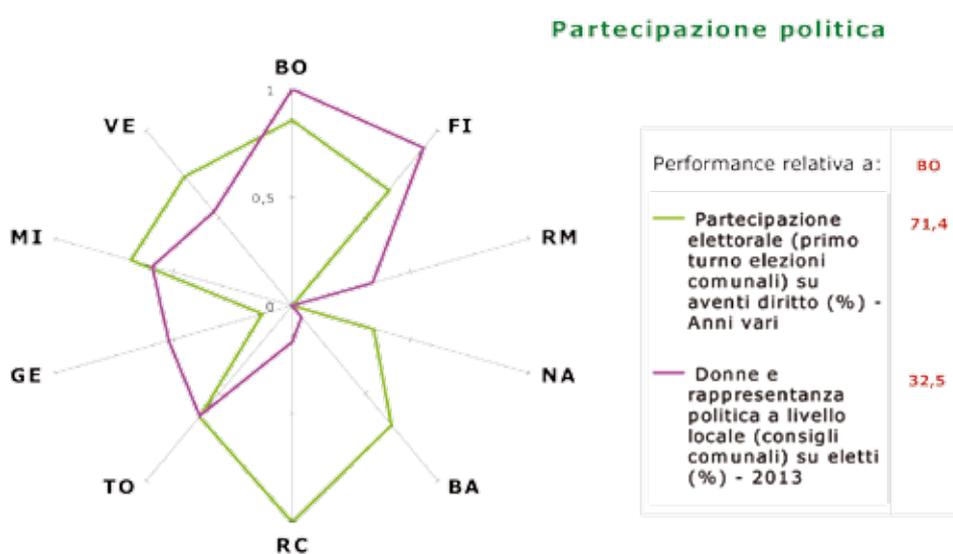


figura 4.9



terza posizione (alle spalle di Firenze e Genova). Bologna è però meno virtuosa rispetto alle altre realtà metropolitane (7° posto) per quanto riguarda la diffusione delle cooperative sociali (1,4 ogni 10mila abitanti), particolarmente attive a Reggio Calabria e Bari (figura 4.8).

Per quanto riguarda la dimensione legata alla partecipazione politica, Bologna è nettamente la migliore in termini di performance congiunta dei due indicatori selezionati, che le assicurano la prima posizione in classifica (figura 4.9). La migliore prestazione si registra per quanto riguarda le donne elette nei consigli comunali (32,5%); un'alta prestazione (0,86 su un massimo di 1) si determina per l'indicatore del numero di votanti al primo turno alle elezioni comunali sul totale degli aventi diritto nel corso di vari anni (71,4%), che la posiziona tra le prime dopo Reggio Calabria e prima di Venezia.

## Inquadramento internazionale

In termini di **coesione sociale**, l'inquadramento internazionale di Bologna deriva da una serie di indicatori legati alle popolazioni straniere.

L'istantanea delle opinioni dei bolognesi circa la valutazione del beneficio della città derivante dalla presenza di stranieri, indica un valore di pieno accordo (molto e abbastanza) pari al 56% (figura 4.10). Tale valore, che risulta tra i più bassi indicati nelle 83 città europee e che colloca Bologna nelle posizioni di fondo della graduatoria, in termini di performance rispetto al valore massimo e minimo dell'indicatore rappresenta un dato pressoché intermedio (pari a 0,46 su una

scala da 0 a 1). Se confrontata con le città appartenenti allo stesso rango dimensionale, Bologna ottiene la peggiore performance, laddove la posizione 1 è assunta da Cluj-*napoca* (RO), il cui valore di accordo al beneficio è pari al 91%.

La comparazione relativa alla presenza di stranieri non europei (in percentuale sulla popolazione totale) viene operata con le 10 città medie europee che presentano i valori più elevati per quanto riguarda la pluralità sociale ed etnica. In tale contesto Bologna, limitatamente al triennio 2007-2009, occupa la seconda posizione con circa il 7,4% di stranieri non europei; l'aggiornamento del solo dato bolognese al 2014 mostra una crescita all'8,6% (**figura 4.11**).

Il 54% dei bolognesi esprime un pieno accordo circa la buona integrazione degli stranieri che vivono in città e in funzione di tale dato Bologna si posiziona a metà della classifica delle 83 città europee coinvolte nel sondaggio di Eurobarometro (**figura 4.12**). La performance dell'indicatore, se rapportato al valore massimo e minimo (su una scala da 0 a 1), indica che il dato bolognese (0,65) si avvicina maggiormente alle realtà europee che godono di un buon livello di integrazione, in quanto più ci si avvicina all'1 (rappresentato da Cluj-*napoca* con il 76% di accordo), migliore è il posizionamento relativo all'aspetto analizzato. Calibrando la performance sul range massimo-minimo delle sole città di pari rango, il dato di Bologna appare perdere consistenza (0,56) laddove è ancora Cluj-*napoca* (RO) a primeggiare.

Il tema della **cultura** nel contesto internazionale viene descritto tramite una serie di indicatori relativi a strutture, materiali e visitatori.

Il livello di soddisfazione delle strutture culturali della propria città, per quanto riguarda Bologna, somma ad un ragguardevole 81%, ma l'elevato numero di città in cui si misurano livelli alti di soddisfazione relega Bologna in una posizione di mezza classifica. La performance dell'indicatore normalizzato (0,75 su una scala da 0 a 1) conferma però la bontà del dato di Bologna che risulta in linea con quelli delle città con i valori più alti (Vienna in testa con il 96% di soddisfazione), come riportato in **figura 4.13**. Tale performance si riduce (0,57) per quanto riguarda il confronto con le città di pari dimensioni, dove il valore 1 è assunto da Zurigo (94%).

Nell'ambito delle 10 migliori realtà medie europee circa la propensione alla formazione permanente, nel triennio 2007-2009, il confronto rispetto al numero di libri dati in prestito e altri media vede Bologna occupare la penultima posizione (dato però riferito solamente al triennio precedente 2003-2006), come evidenziato in **figura 4.14**.

Prestando attenzione alla classifica delle città medie europee più virtuose in termini di servizi culturali, troviamo Bologna in bassa posizione (**figura 4.15**). In particolare, nel periodo 2007-2009, occupa il 9° posto della classifica per quanto riguarda il numero di visitatori annuali di musei, con un valore intorno a 0,9 visitatori per residente. L'aggiornamento del dato al 2013 (ma senza il confronto europeo), pari a 0,96, evidenzia una stagnazione o mancata crescita del numero dei visitatori nel corso degli ultimi anni.

Per quanto riguarda **l'istruzione**, il posizionamento internazionale viene indicato dal livello di soddisfazione dei cittadini per le strutture scolastiche ed educative, che a Bologna raggiunge il 71% (**figura 4.16**). Il dato, lusinghiero e non tanto distante dal valore massimo registrato (89% Groningen), colloca Bologna solamente a metà classifica rispetto alle altre 83 realtà europee. La prestazione comparativa rispetto al range tra il valore massimo e minimo (punteggio 0,64) indica l'accostamento della città emiliana al gruppo delle città europee con valori medio alti.

figura 4.10

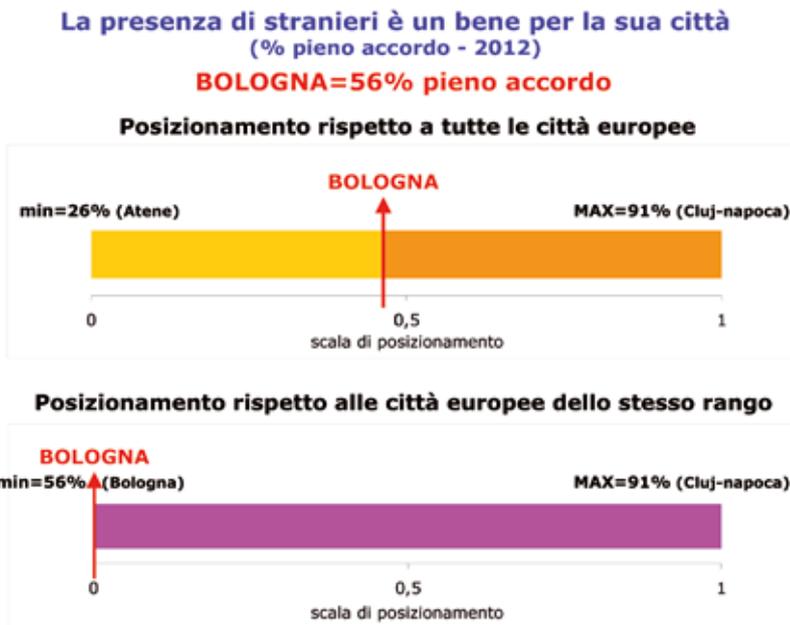
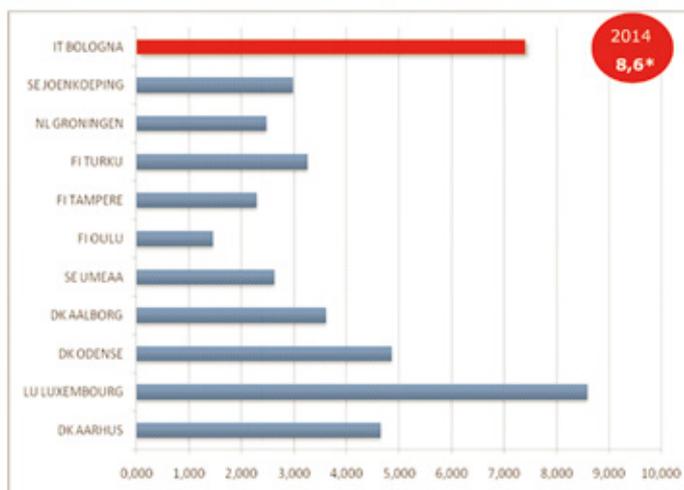


figura 4.11

**Stranieri non europei in % della popolazione totale**  
 (2007-2009)



\* Istat, stranieri non europei (UE) residenti nella Provincia di Bologna

figura 4.12

**Gli stranieri che vivono nella sua città sono bene integrati (% pieno accordo - 2012)**

**BOLOGNA=54% pieno accordo**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**

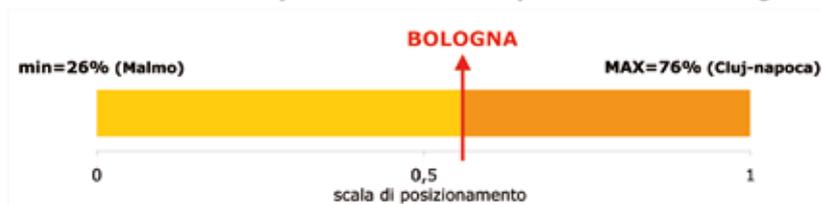


figura 4.13

**Soddisfazione delle strutture culturali (% piena soddisfazione - 2012)**

**BOLOGNA=81% soddisfatti**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**

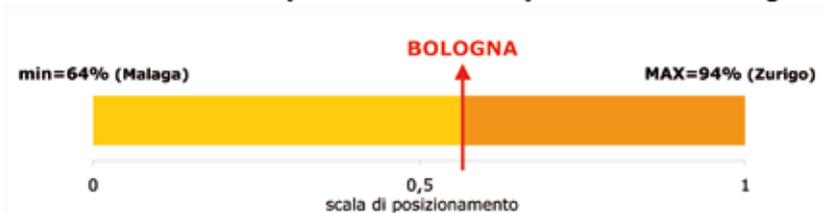


figura 4.14

**Totale libri in prestito e altri media per residente  
(2007-2009)**

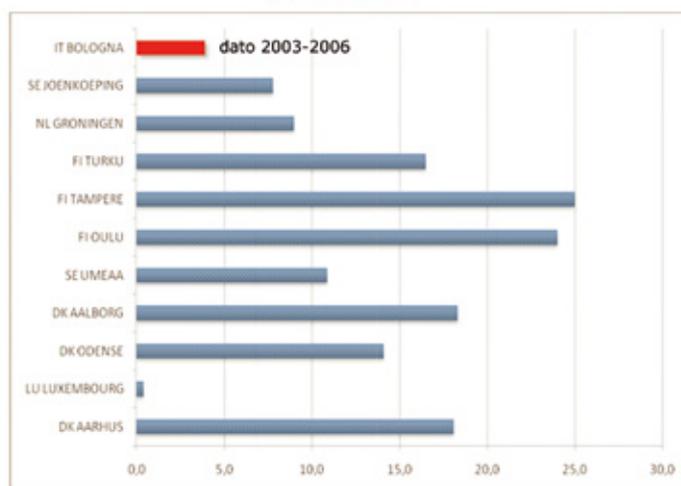


figura 4.15

**Visitatori annuali di musei per residente  
(2007-2009)**



\* Nostre elaborazioni su dati Istat - Atlante Statistico Territoriale delle Infrastrutture



figura 4.16

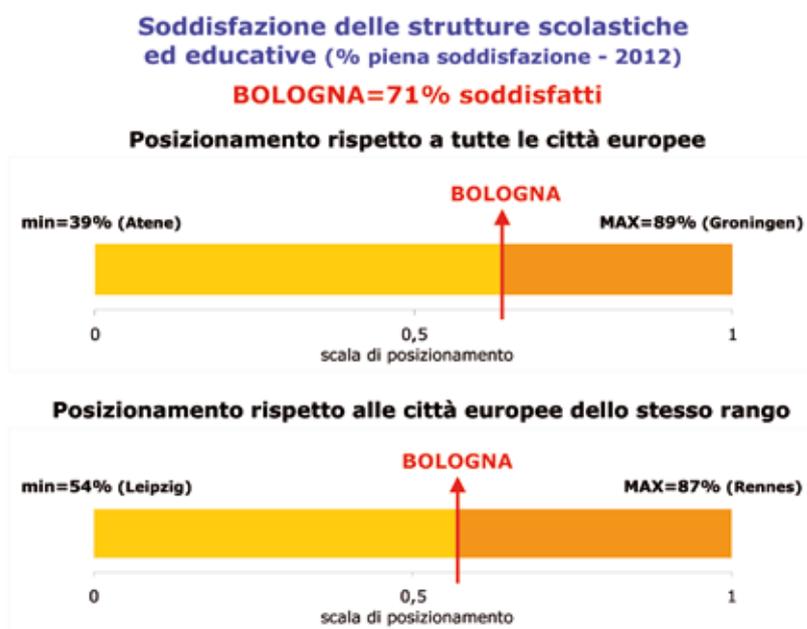
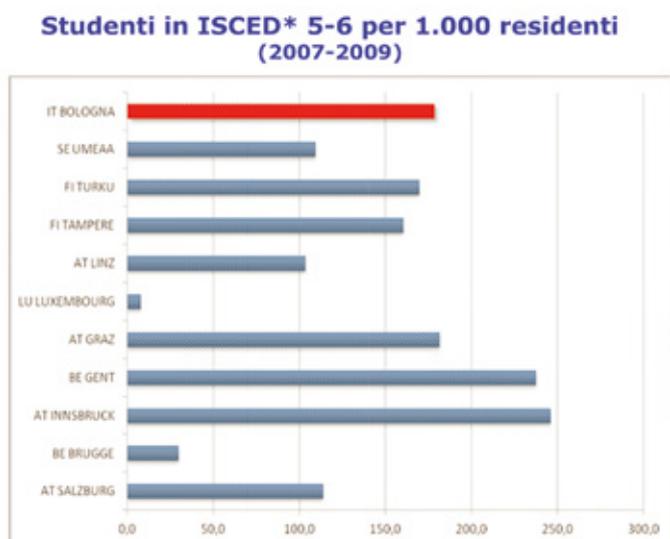


figura 4.17



\* Primo e Secondo stadio dell'educazione terziaria. Nel sistema d'istruzione italiano corrispondono rispettivamente alla laurea e alla laurea magistrale e al dottorato di ricerca

figura 4.18



Nel contesto delle città europee di pari rango, il dato di Bologna perde peso e si allinea a quello delle città mediamente virtuose, dove la performance migliore (il valore 1) appartiene a Rennes (FR) con l'87% di piena soddisfazione.

Con circa 180 studenti in ISCED<sup>1</sup> 5-6 ogni 1.000 residenti, Bologna si colloca al 4° posto della classifica delle 10 città medie europee che presentano i livelli migliori in termini di servizi per l'istruzione nel periodo 2007-2009 (figura 4.17).

Quale indicatore di **partecipazione** viene assunto il tasso di partecipazione elettorale limitatamente alle elezioni nazionali (figura 4.18). Bologna, nel contesto internazionale (città medie), negli anni 2007-2009, presenta i valori più elevati di persone che si recano a votare (85%). Tralasciando il comportamento degli altri cittadini europei, nonostante un lieve calo, il dato presenta un livello alto anche nel 2013 (82,8%).

<sup>1</sup> Primo e Secondo stadio dell'educazione terziaria. Nel sistema d'istruzione italiano corrispondono rispettivamente alla laurea e alla laurea magistrale e al dottorato di ricerca.

## Opinioni dei cittadini metropolitani

La percezione della presenza di immigrati stranieri sul territorio metropolitano bolognese, quale indicatore di **coesione sociale**, monitorata tra il 2006 e il 2011 nel corso di una serie di indagini demoscopiche<sup>2</sup> (su un campione di oltre 12.500 individui), risulta consistente. Il 48,2% di individui indica la presenza sul territorio di molti o tantissimi immigrati, attribuendo quindi al fenomeno osservato un carattere di massificazione (figura 4.19).

Oltre due individui su tre (69%) dei 5.500 intervistati<sup>3</sup> tra il 2006 e il 2009, attribuiscono mediamente al legame con il territorio una valenza importante (molto e abbastanza), sia che ciò attenga a Bologna che a tutta la provincia. Appare quindi forte e diffuso il senso di appartenenza al territorio (figura 4.20).

La **dotazione culturale** dell'area bolognese (dato fermo al 2006<sup>4</sup>) appare adeguata (molto e abbastanza) per il 73,5% dei cittadini metropolitani che indicano il settore cinematografico come il più vivace e dinamico (figura 4.21). La popolazione bolognese non sembra però sfruttare appieno tale dotazione in quanto le dichiarazioni di fruizione delle strutture risultano limitate: il 73% non frequenta biblioteche pubbliche, il 58% non va mai a teatro, il 34% non ha mai visitato un museo dell'area metropolitana (figura 4.22).

Per quanto riguarda **l'istruzione** si rileva la crescita del 6%, tra il 2008 e il 2010, della corrispondenza tra lavoro svolto e studi effettuati dalle lavoratrici bolognesi<sup>5</sup>, che denota un miglioramento di uno degli aspetti qualitativi del lavoro femminile nel territorio metropolitano (figura 4.23). Tale miglioramento connota in particolare le precarie, la cui corrispondenza lavoro-studi passa, nel biennio, dal 36% a quasi il 48%, superando le quote di lavoratrici autonome e stabili.

La **partecipazione** associativa (monitorata nel corso del quinquennio 2007-2011, su 14.500 individui<sup>6</sup>) appare ampia e intensa, in quanto mediamente oltre un individuo su due (57%) dichiara di partecipare o essere iscritto ad una associazione, tra cui anche le cooperative di consumo (figura 4.24).

Del resto il sistema valoriale dei bolognesi, sondato su oltre 6.100 individui<sup>7</sup> nel medesimo periodo, si basa prevalentemente su due pilastri pressoché identici: la giustizia sociale e la solidarietà (per il 26% dei rispondenti); la cultura, il sapere ed il rapporto con il mondo (24%) che totalizzano il 50% delle preferenze (figura 4.25).

<sup>2</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

<sup>3</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

<sup>4</sup> I comportamenti di consumo culturale in provincia di Bologna, 2006.

<sup>5</sup> Indagine sul lavoro femminile nel territorio metropolitano, 2008-2010.

<sup>6</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

<sup>7</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

figura 4.19

**PERCEZIONE DELLA PRESENZA DEGLI IMMIGRATI STRANIERI**  
(valore medio 2006 - 2011 su 12.562 casi totali, valori %)

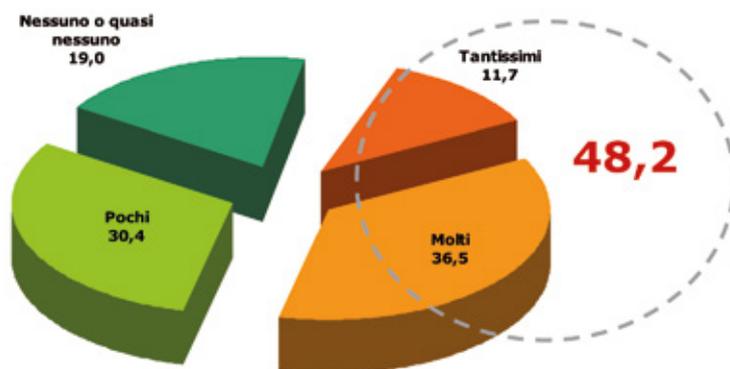


figura 4.20

**LEGAME CON IL TERRITORIO**  
(valore medio 2006 - 2009, valori %)

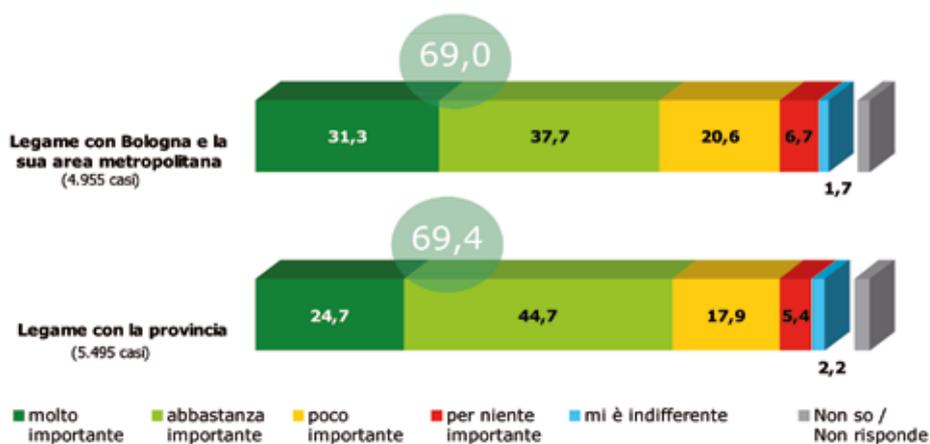
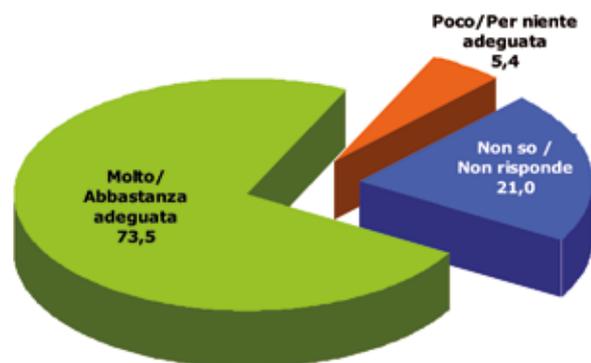


figura 4.21

**DOTAZIONE CULTURALE DELL'AREA BOLOGNESE**  
(dato 2006 su 1.500 casi totali, valori %)



il settore del CINEMA ritenuto il più vivace/dinamico

il settore della LIRICA ritenuto il meno vivace/dinamico

figura 4.22

**FRUIZIONE DELLE STRUTTURE CULTURALI DELL'AREA BOLOGNESE**

(dato 2006 su 1.500 casi totali, valori %)

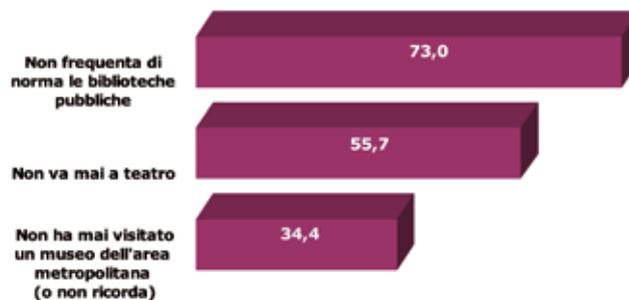
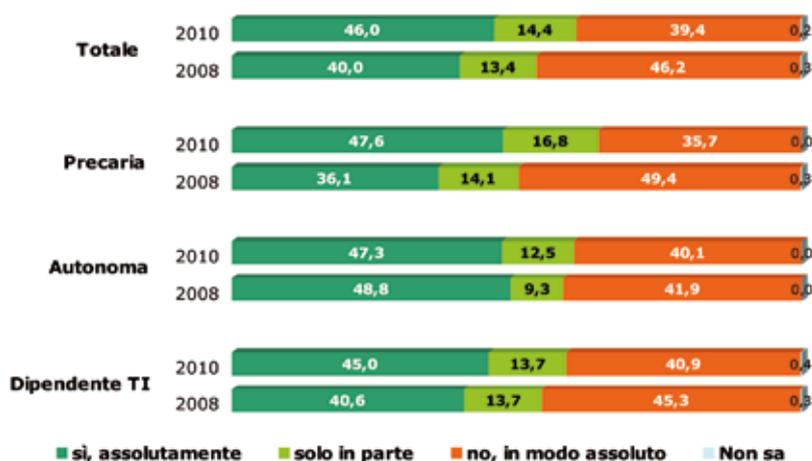


figura 4.23

**CORRISPONDENZA LAVORO-STUDI DELLE LAVORATRICI BOLOGNESI (valori % su 1000 casi nel 2008 e 700 nel 2010)**



■ si, assolutamente ■ solo in parte ■ no, in modo assoluto ■ Non sa

figura 4.24

**PARTECIPAZIONE ASSOCIATIVA (valore medio 2007 al 2011 su 14.563 casi totali, valori %)**

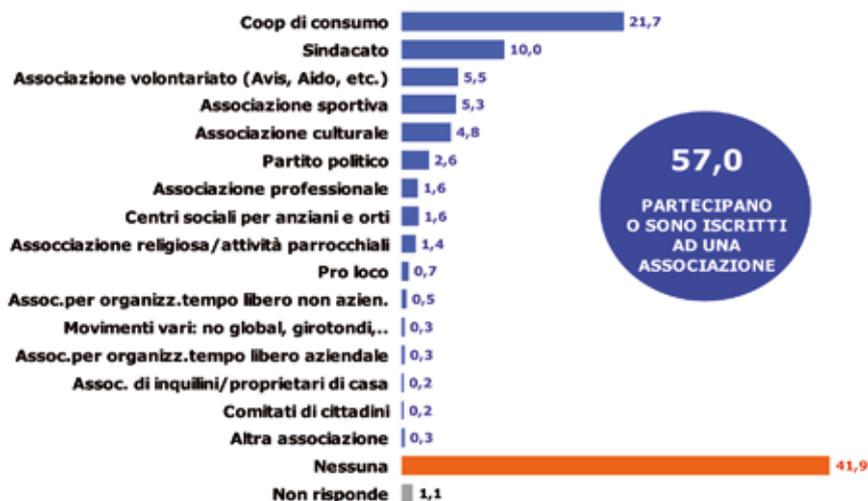
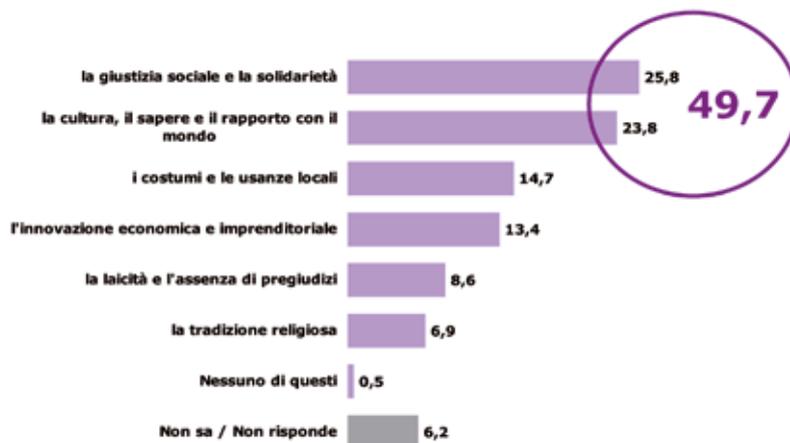


figura 4.25

**I VALORI DELL'IDENTITA' LOCALE**  
(valore medio 2007 - 2011 su 6.160 casi totali, valori %)



# Fattori di forza e debolezza del capitale sociale

## Punti di forza

La valutazione complessiva dei posizionamenti della Città metropolitana di Bologna in termini di **capitale sociale**, operata in funzione degli indicatori analizzati e in maniera trasversale rispetto agli ambiti comparativi indagati, porta all'identificazione dei seguenti **fattori di forza** del territorio metropolitano bolognese.

- Bologna può vantare una buona offerta in termini di strutture adibite alla cultura. La **dotazione culturale** risulta soddisfacente nella valutazione dei cittadini dell'area metropolitana sia paragonata al contesto nazionale che a quello europeo. Elevata, infatti, è la presenza di strutture museali fruibili nonché di biblioteche (e relativi utenti e prestiti).
- L'**attitudine partecipativa** alla vita politica della città da parte della popolazione bolognese è evidente nei tassi elevati di partecipazione elettorale, sia nel contesto nazionale che in quello europeo. Bologna vanta, inoltre, la più elevata rappresentanza politica femminile nel panorama nazionale.
- Bologna presenta elevati livelli di partecipazione dei cittadini alla **vita di comunità**, indicati sia dall'alta diffusione di associazioni no profit che dalla larga diffusione del volontariato. I valori identitari dei bolognesi si posano in maniera equanime su due pilastri: giustizia sociale e solidarietà; cultura, sapere e rapporto con il mondo.
- In **termini di pluralità sociale ed etnica**, Bologna, in ambito europeo, presenta una significativa percentuale di stranieri non europei ma con un buon livello di integrazione, che si rispecchia, in termini nazionali, in un'elevata incidenza e scolarizzazione dei bambini stranieri (residenti).
- Nel panorama nazionale la popolazione bolognese presenta buoni livelli di **istruzione** in generale. Contenuto numero di persone in età lavorativa poco o non istruite; buon tasso di laureati trentenni; un apprezzabile numero medio di anni di studio.
- Bologna presenta a livello europeo un elevato grado di soddisfazione dei cittadini nei confronti delle **strutture scolastiche ed educative**.

## Punti di debolezza

In funzione dei posizionamenti meno virtuosi della Città metropolitana di Bologna nei diversi contesti e rispetto alle diverse tematiche relative al **capitale sociale**, emergono i seguenti **fattori di debolezza**.

- Rispetto alle altre realtà europee, si palesa un senso di insoddisfazione verso la presenza di **stranieri**, che in termini percettivi assume un carattere di massività.
- Bologna sconta una **domanda culturale** globalmente carente. Si registra, infatti, un numero di visitatori nelle strutture museali decisamente limitato, sia nei confronti delle realtà nazionali che di quelle europee. Un'inerzia che coinvolge anche un terzo della popolazione locale che dichiara non avere mai visitato (o non ricorda) un museo metropolitano. Ancora più limitata la frequentazione delle biblioteche pubbliche per le quali si registra un ridotto numero di libri in prestito, in particolare rispetto ai competitor europei.



# Indicatori e fonti

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

### Integrazione sociale

Acquisizioni di cittadinanza nell'anno su totale stranieri (%) – *Ministero dell'Interno, 2012*

Stranieri residenti regolari su 100 abitanti – *ISTAT, 2014*

Indice di Incidenza e scolarizzazione dei bambini residenti stranieri – *Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, 2008/2009*

### Luoghi della cultura

Librerie ogni 100.000 abitanti – *Movimprese Infocamere e ISTAT, 2014*

Sale cinematografiche ogni 100.000 abitanti – *Movimprese Infocamere e ISTAT, 2014*

### Sistema museale

Strutture museali fruibili per 10.000 abitanti – *Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, 2011*

Visitatori delle strutture museali fruibili per 10.000 abitanti – *Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo, 2011*

### Domanda culturale: musei

Numero medio di visitatori per istituto statale di antichità e d'arte (migliaia) – *ISTAT: Sistema di Indicatori Territoriali, 2013*

Numero medio di visitatori per istituto non statali (migliaia) – *ISTAT: Sistema di Indicatori Territoriali, 2011*

### Sistema bibliotecario

Biblioteche pubbliche comunali e provinciali (per 100.000 abitanti) – *Centro per il Libro e la Lettura (Cepell), Istituto autonomo del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, 2012*

Utenti di biblioteche pubbliche comunali e provinciali (per 100 abitanti) – *Centro per il Libro e la Lettura (Cepell), Istituto autonomo del Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, 2012*

Opere date in prestito nelle biblioteche statali – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

### Istruzione e lavoro

Giovani che hanno abbandonato precocemente gli studi (%) – *ISTAT: Sistema di Indicatori Territoriali, 2012*

Persone in età lavorativa con istruzione non elevata (%) – *ISTAT: Sistema di Indicatori Territoriali, 2012*

Persone in età lavorativa in formazione permanente (%) – *ISTAT: Sistema di Indicatori Territoriali, 2012*

### Istruzione superiore

Partecipazione all'istruzione terziaria S&T 19-25 anni (%) – *Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca, ISTAT, 2011/2012*

Numero medio di anni di studio della popolazione residente – *Istituto Tagliacarne su dati ISTAT, 2012*

Persone di 30-34 anni che hanno conseguito il titolo universitario (ISCED 5 o 6) sul totale di persone di 30-34 anni (%) – *ISTAT: Censimento della popolazione, 2011*

Iscritti ai dottorati di ricerca e master di 1° e 2° livello – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2011*

### Associazioni e volontariato

Diffusione delle cooperative sociali (per 10.000 ab.) – *ISTAT: 9° Censimento generale dell'industria e dei servizi e 15° Censimento generale della popolazione, 2011*

Diffusione delle istituzioni non profit (per 10.000 ab.) – ISTAT: 9° Censimento generale dell'industria e dei servizi e 15° Censimento generale della popolazione, 2011

Volontari per 100 abitanti di 14 anni e più (%) – ISTAT: 9° Censimento generale dell'industria e dei servizi e 15° Censimento generale della popolazione, 2011

## Partecipazione

Partecipazione elettorale (primo turno elezioni comunali) su aventi diritto (%) – ISTAT: elaborazione su dati Ministero dell' Interno, Anni vari

Donne e rappresentanza politica a livello locale (consigli comunali) su eletti (%) – ISTAT: elaborazione su dati Ministero dell' Interno, 2013

## Inquadramento internazionale

Valutazione del beneficio della città derivante dalla presenza di stranieri – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Stranieri non europei in % della popolazione totale – Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’

Valutazione della buona integrazione degli stranieri che vivono in città – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Soddisfazione delle strutture culturali – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Totale libri in prestito e altri media per residente – Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’

Visitatori annuali di musei per residente – Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’

Soddisfazione delle strutture scolastiche ed educative – Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012

Studenti in ISCED 5-6 per 1.000 residenti – Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’

Tasso di partecipazione alle elezioni nazionali – Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’

## Opinioni dei cittadini metropolitani

Partecipazione associativa

Percezione della presenza degli immigrati stranieri

Legame con il territorio

I valori dell'identità locale

Dotazione culturale dell'area bolognese

Fruizione delle strutture culturali dell'area bolognese

### Sondaggi di riferimento:

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2006: Casalecchio di Reno (700 casi); Sala Bolognese (400 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2007: Anzola dell'Emilia (600 casi); Calderara di Reno (500 casi); Grizzana Morandi (350 casi); Malalbergo (600 casi); Monte San Pietro (600 casi); Pianoro (600 casi); Sant'Agata Bolognese (400 casi); Zola Predosa (500 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2008: Quartieri di Bologna (7.102 casi); Sasso Marconi (700 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a Castel Maggiore, 2009 (700 casi).

Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a San Giovanni in Persicelo, 2011 (500 casi).

Alta Galliera, 2011: Castello d'Argile, Galliera, Pieve di Cento, San Pietro in Casale (804 casi totali).

I comportamenti di consumo culturale in provincia di Bologna, 2006 (1.500 casi).

5

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

I servizi per la mobilità influenzano notevolmente la vivibilità dei cittadini, in quanto contribuiscono a determinare traffico, situazione ambientale e uso del tempo. Tra questi, la rete di **trasporto pubblico** locale dell'area bolognese, a livello nazionale, presenta qualche carenza da un punto di vista soprattutto strutturale. Gli indicatori utilizzati per misurare la performance relativa all'offerta del servizio, calcolati per capoluogo di provincia, conseguono a Bologna risultati molto simili: rispetto alla densità di linee urbane per 100 kmq di superficie comunale, la Città si colloca al 6° posto della classifica, guidata da Torino e Firenze, con un punteggio di prestazione pari a 0,29 sulla scala da 0 a 1 (**figura 5.1**). Perde una posizione nel caso di posti-km offerti per migliaia di abitanti, rimanendo alle spalle di tutte le città del centro-nord e ottenendo risultati di performance (0,18) prossimi a quelli delle aree meno virtuose.

Di contro, in termini di **servizi** e infrastrutture legate alla mobilità eco-sostenibile,

le prestazioni di Bologna migliorano decisamente, facendo emergere elementi di eccellenza legati in particolare ai servizi di supporto e all'estensione della rete ciclabile (**figura 5.2**). Nello specifico, Bologna risulta la più attrezzata e completa rispetto ai servizi innovativi e informativi a supporto della mobilità<sup>1</sup>, seguita in classifica da tutte le città centro-settentrionali. Anche per quanto riguarda lo sviluppo di infrastrutture per la

# Mobilità

Trasporto pubblico  
e servizi

Comportamenti

Infrastrutture

Sicurezza stradale

mobilità sostenibile, l'area bolognese eccelle, insieme solo a Venezia che la precede, per densità di piste ciclabili, che assommano a 9 metri equivalenti per 100 abitanti. L'ottima performance del capoluogo di provincia emiliano (0,72) mostra un evidente distacco con le restanti otto aree urbane analizzate. La disponibilità di aree pedonali invece vede tutte le Città schiacciate dall'indiscutibile supremazia di Venezia (date le sue peculiarità). A parte questa evidenza, il territorio bolognese non sembra spiccare rispetto alle altre realtà urbane per una particolare attenzione ad una migliore fruibilità sostenibile dei luoghi di aggregazione esterni, ottenendo, sì la 6° posizione in graduatoria, ma con un valore irrisorio della prestazione, pari a 0,04 (dove lo 0, attribuito a Genova e Reggio Calabria, rappresenta le performance peggiori).

Dal punto di vista della domanda, il livello complessivo degli indicatori legati ai **comportamenti di mobilità** collocano i bolognesi in una posizione intermedia del ranking generale, compensando scelte dei cittadini meno virtuose con caratteristiche oggettive degli spostamenti non eccessivamente penalizzanti. Rispetto ai tempi medi giornalieri di percorrenza dei tragitti casa-lavoro o studio (pari a 24,7 minuti), Bologna si colloca alle spalle del podio con un punteggio di performance importante (0,71), dietro a Reggio Calabria e Bari e praticamente in linea con i risultati di Firenze (**figura 5.3**). Di contro, colleziona un 6° e un 7° posto in relazione,



rispettivamente, ai tassi di motorizzazione auto e moto. In particolare però, se la bassa entità dei motocicli circolanti (12 moto ogni 100 abitanti) restituisce una prestazione virtuosa (con un indicatore normalizzato pari a 0,71), dall'altro la maggiore densità automobilistica (58 auto circolanti ogni 100 abitanti, corrispondente ad un valore di performance dello 0,40) desta preoccupazione, in quanto parametro particolarmente problematico sia per le questioni ambientali che per la gestione della circolazione.

La situazione del traffico influenza inevitabilmente anche la **sicurezza stradale** (figura 5.4). Bologna infatti, rispetto alla mortalità per incidenti stradali, risulta leggermente in affanno, collocandosi nella parte medio-bassa della classifica, sia per mortalità totale per incidente (sesta posizione, dove Genova risulta la più virtuosa grazie ad un tasso di mortalità complessivo estremamente basso), che per quella su strade extra-urbane (settima posizione, con Firenze al primo posto).

Tra le componenti del **sistema infrastrutturale** della mobilità sono state prese in considerazione le stazioni ferroviarie, gli aeroporti e gli interporti.

A Bologna sono presenti 46 stazioni ferroviarie, pari a 4,6 stazioni ogni 100.000 abitanti, un dato che permette alla Città metropolitana di raggiungere la quarta posizione in graduatoria (con un punteggio di performance dello 0,59) (figura 5.5). Dalla classificazione di RFI degli impianti ferroviari aperti al pubblico che mira a mettere in evidenza le caratteristiche distintive e le potenzialità della struttura<sup>2</sup>, si evince come il capoluogo emiliano sia connotato soprattutto dalla presenza di stazioni di medio-piccole e piccole dimensioni, rispetto alle quali si eleva la presenza di un'unica importante struttura (la Stazione Centrale di Bologna) appartenente alla categoria top, caratterizzata da altissime frequentazioni e servizi viaggiatori di elevata qualità per tutti i tipi di percorrenza.

Nel complesso gli indicatori sulla funzionalità degli aeroporti evidenziano uno squilibrio territoriale tra Centro-Nord (escluso Genova) e Sud. L'aeroporto Marconi di Bologna appartiene al gruppo di testa della classifica, collocandosi alle spalle di Venezia, Roma e Milano per indice di traffico aereo (aeromobili movimentati) e numero di passeggeri arrivati e partiti, con indicatori di performance che si aggirano in entrambi i casi intorno allo 0,6 (figura 5.6).

Anche rispetto alla quantità di merce caricata e scaricata, Bologna riesce ad ottenere la medesima quarta posizione, ma con un punteggio meno confortante pari a 0,23 (figura 5.7). In termini dinamici, comunque, le prospettive di sviluppo dell'infrastruttura e della sua attività risultano assolutamente incoraggianti, in virtù di una crescita del 4,2% del numero di passeggeri tra il 2012 e il 2013, che permette a Bologna di conquistare la seconda posizione (0,89); anche la quota di passeggeri su voli internazionali, pari circa al 74%, colloca l'aeroporto del capoluogo emiliano sul podio, con valori prestazionali (0,90) prossimi alle strutture più virtuose (Firenze e Venezia).

Per l'analisi della performance relativa agli interporti, ovvero il complesso integrato di infrastrutture logistiche, ferroviarie e stradali per il trasporto merci, non sono state prese in considerazione le dieci Città metropolitane (in quanto solo 6 possiedono tale struttura), ma, per completezza, tutte e 21 le aree interportuali italiane. L'interporto di Bologna si rivela come una delle principali strutture nazionali e con maggiore potenzialità di sviluppo. Per quanto riguarda

---

<sup>1</sup> I servizi di info-mobilità considerati sono: car-sharing, bike-sharing, semafori intelligenti, display informativi in strada, paline elettroniche alle fermate del trasporto pubblico urbano, sistemi elettronici per il pagamento degli accessi alla ZTL, informazioni su traffico, parcheggi e percorsi migliori, ecc. fruibili tramite palmari, siti Internet con informazioni su linee, orari e tempi di attesa, SMS per segnalazioni sul traffico.

<sup>2</sup> Per valutare funzionalità, comfort e sicurezza vengono utilizzati 4 parametri: dimensioni dell'impianto, frequentazione, capacità di interscambio e livello dell'offerta commerciale.

figura 5.1

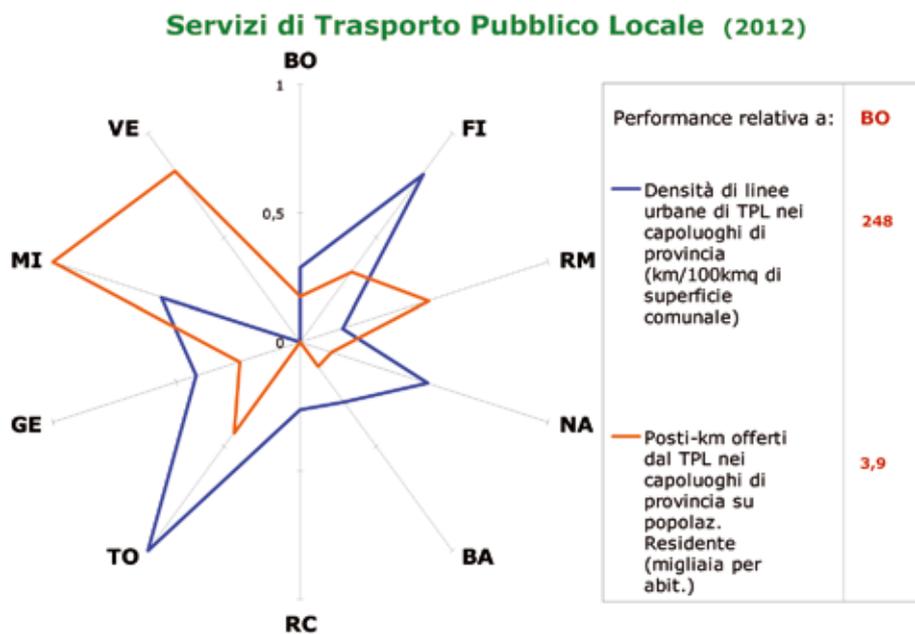


figura 5.2

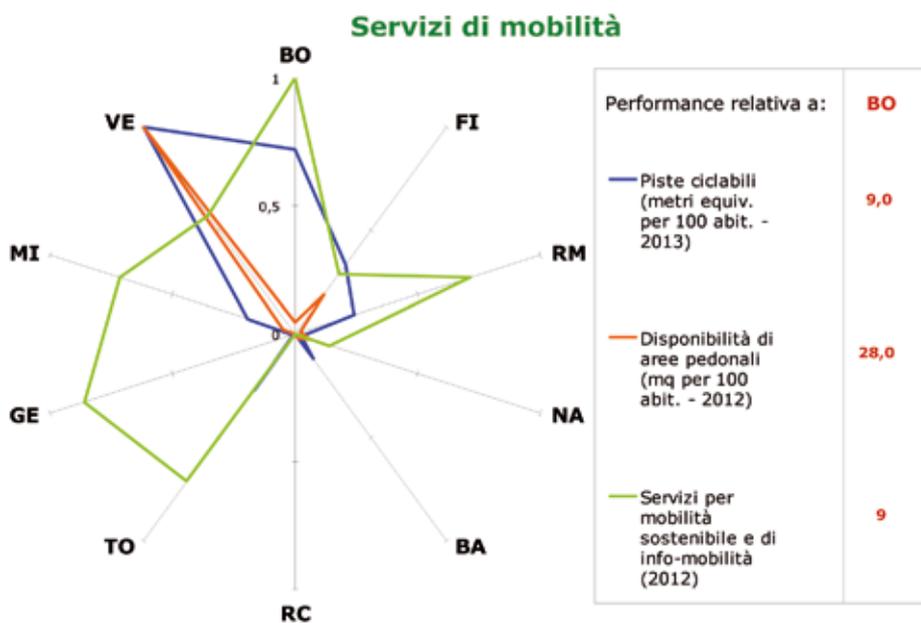


figura 5.3

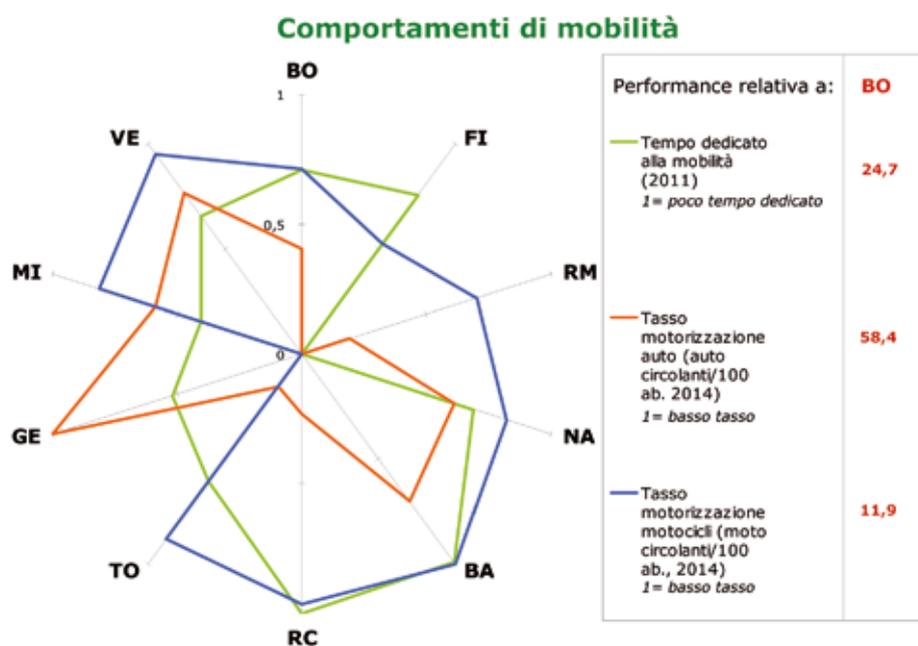


figura 5.4

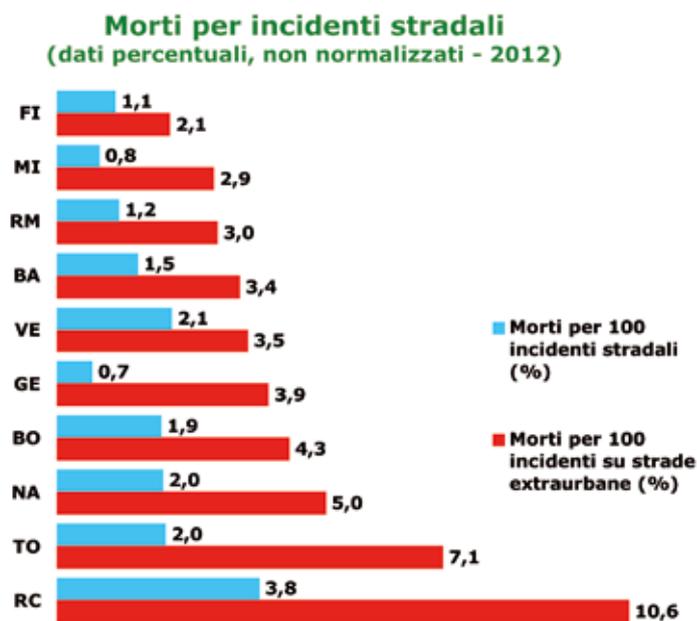


figura 5.5

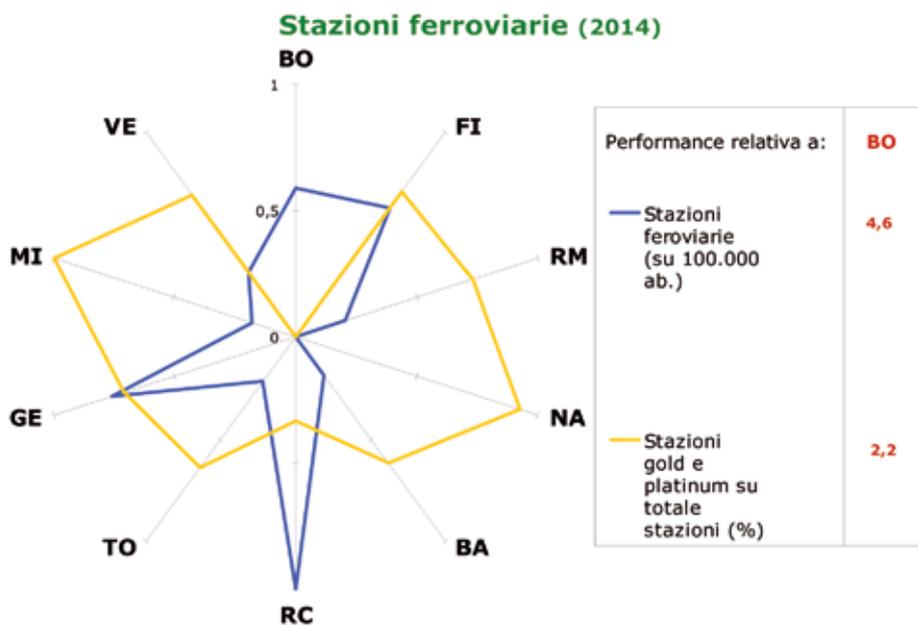


figura 5.6

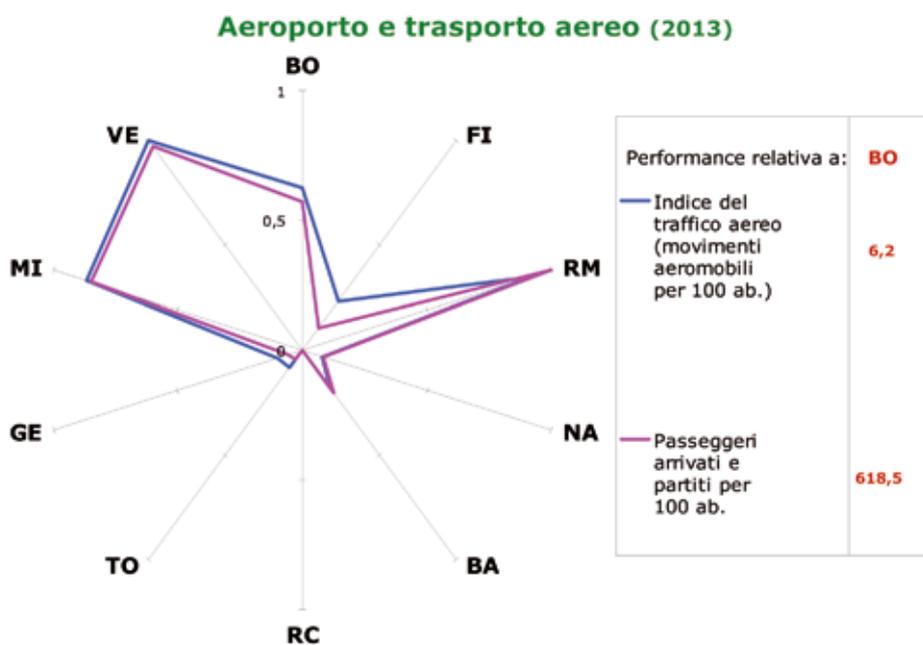


figura 5.7

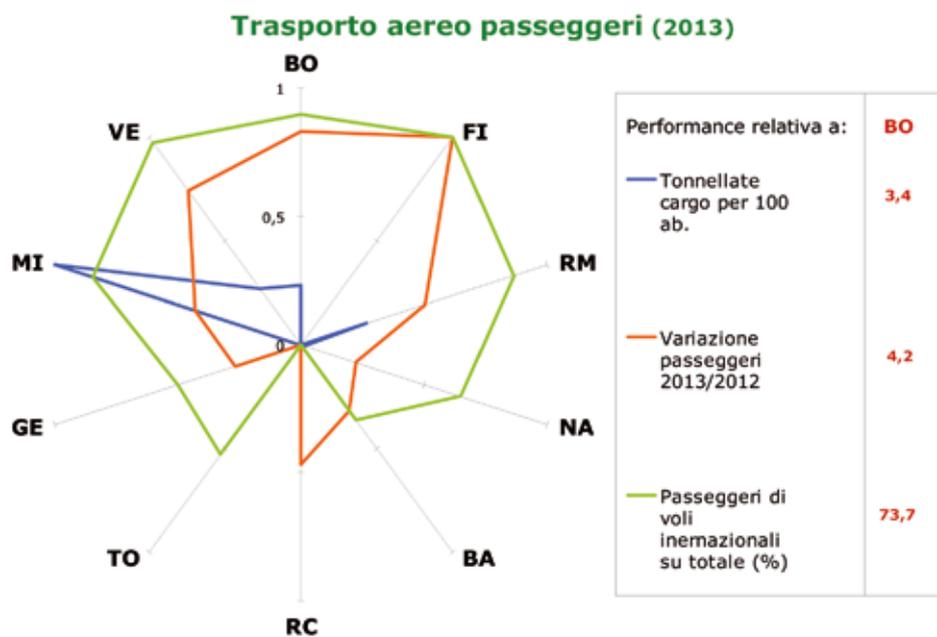


figura 5.8

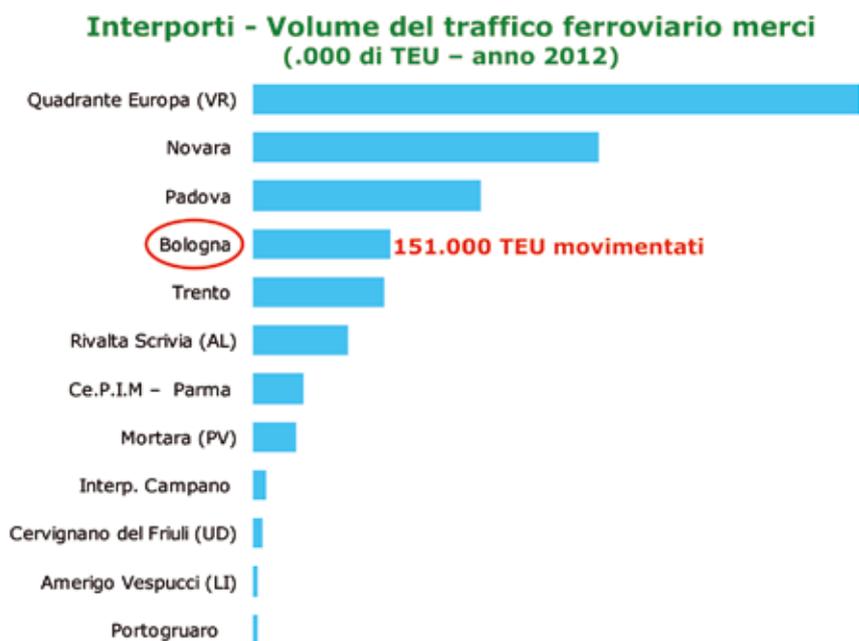


figura 5.9

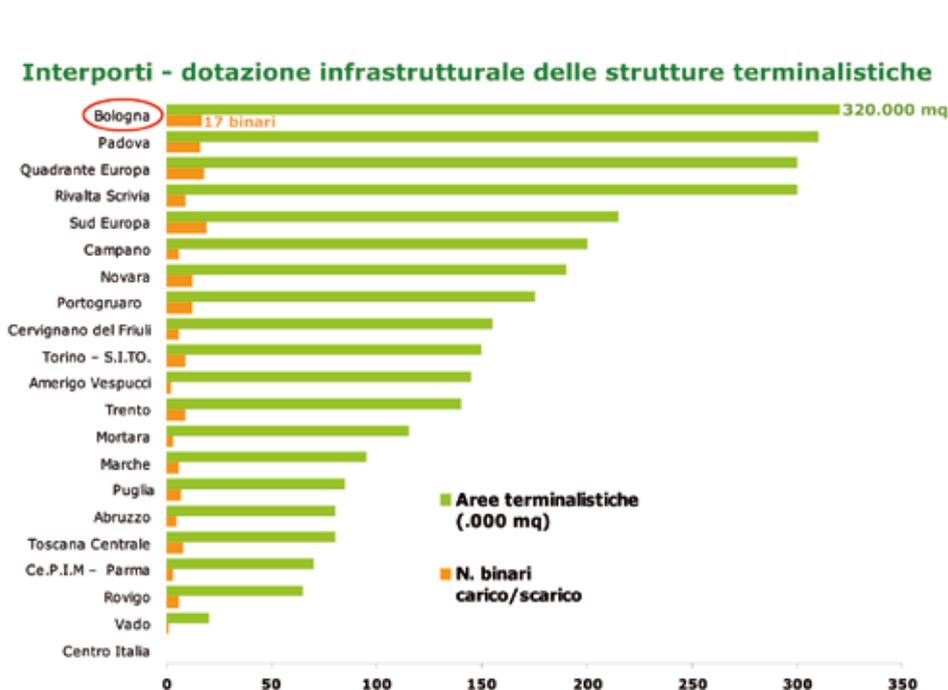
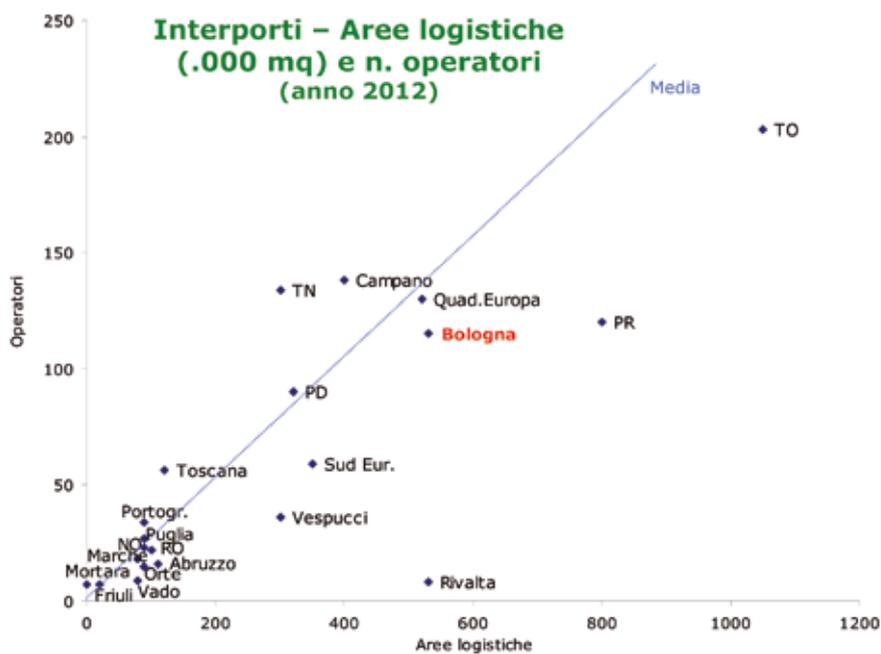


figura 5.10



l'attività, nel 2012 l'interporto, con 151.000 TEU<sup>3</sup> movimentati all'interno dei terminal ferroviari, si posiziona al 4° posto per volume di traffico ferroviario merci, alle spalle di Verona (Quadrante Europa, leader nel settore), Novara e Padova (figura 5.8). Svelta per capacità di fornire servizi intermodali, essendo connotata dalla maggiore estensione di aree terminalistiche, circa 320.000 mq (figura 5.9), e conquista il gradino più basso del podio anche rispetto alle aree logistiche totali (figura 5.10). Ma è confrontando le aree infrastrutturate con le aree disponibili e con quelle destinate dagli strumenti di pianificazione che è possibile evidenziare, per l'interporto di Bologna, le forti potenzialità di espansione, sia nel medio-breve periodo che nel lungo periodo (figura 5.11). Ciò a dimostrazione che la possibilità di ampliare aree e volume di traffico non è solo appannaggio delle strutture minori, ma anche di quelle di grandi dimensioni e pienamente operative come Bologna e Quadrante Europa.

## Inquadramento internazionale

Il tema del **trasporto pubblico** nel contesto internazionale viene descritto tramite due indicatori relativi al gradimento dei cittadini nei confronti del servizio e alle caratteristiche dell'offerta. Il servizio di trasporto pubblico, registrando a Bologna un 73% di pienamente soddisfatti, assegna alla città una posizione di tutto rispetto nella classifica delle 83 città europee selezionate per il sondaggio Eurobarometro, in cui il primato, corrispondente al 95% di soddisfatti, è detenuto da Zurigo (figura 5.12). La performance di Bologna risulta meno convincente se il confronto viene effettuato con le 20 città di uguale dimensione, ma ottiene comunque un valore intermedio dell'indicatore normalizzato, pari a 0,53.

Nonostante le valutazioni positive dei cittadini, nel triennio 2007-2009 Bologna manifesta una certa sofferenza in relazione alle caratteristiche strutturali del trasporto pubblico, in quanto la lunghezza della rete per abitante relega il capoluogo emiliano in posizione abbastanza arretrata rispetto alle città medie europee più performanti in tema di mobilità (figura 5.13).

Dal lato della domanda, l'analisi della **mobilità per motivi di lavoro e studio** (seppur coi limiti già riscontrati per lo studio del Politecnico di Vienna relativi all'utilizzo di dati poco aggiornati) mette in luce una propensione dei bolognesi ad utilizzare mezzi privati a motore (auto e moto) per gli spostamenti sistematici, a scapito soprattutto della bicicletta (figura 5.14). Dall'aggiornamento dei soli dati bolognesi sul pendolarismo tratti dal Censimento popolazione 2011, emerge comunque una tendenza al cambiamento modale in direzione di trasporti più ecologici: a fronte di un aumento di quasi 4 punti percentuali dell'uso del mezzo pubblico, si assiste ad una consistente riduzione del ricorso ai mezzi privati (in particolare si registra un calo di 11 punti per le auto).

Nel 2012 poco più della metà dei bolognesi (55%) si dichiara soddisfatto dello stato di strade ed edifici, un risultato che colloca la città, rispetto all'intervallo tra i valori minimo e massimo delle 83 realtà urbane europee, in una posizione intermedia (con una prestazione pari a 0,47 in una scala da 0 a 1), nonostante in classifica appartenga al gruppo di coda (figura 5.15). Zurigo, ancora una volta, conquista la vetta, mentre Napoli, con solo il 22% di gradimento, chiude la graduatoria. La performance di Bologna peggiora nettamente (0,14) rispetto alle sole città di uguale dimensione.

In termini di sicurezza stradale, il capoluogo emiliano, nel contesto dei centri urbani medi

---

<sup>3</sup> Il TEU (twenty-foot equivalent unit o unità equivalente a venti piedi) è la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

figura 5.11

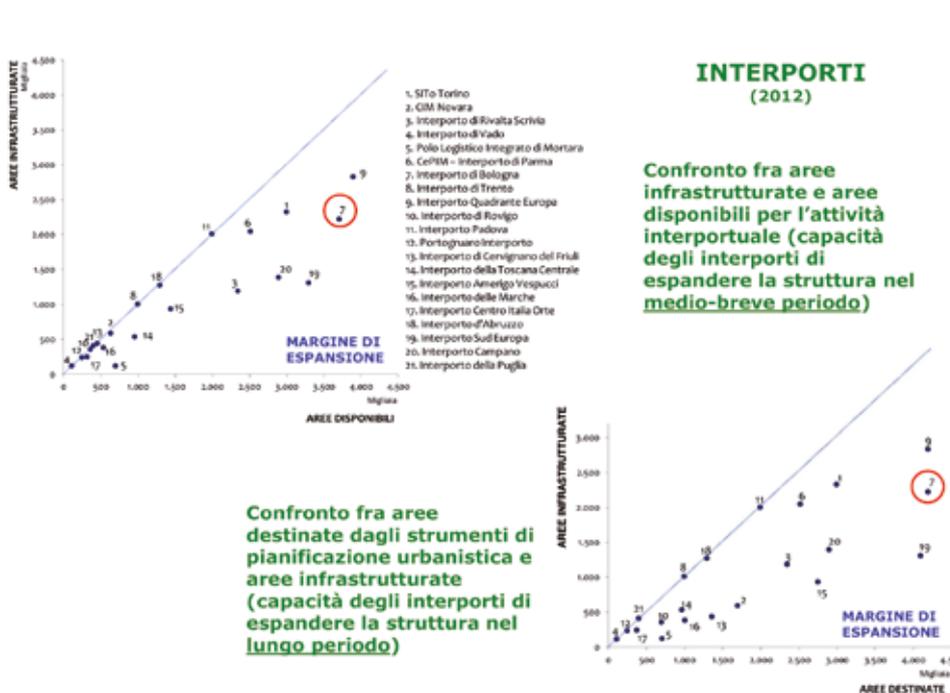


figura 5.12

**Soddisfazione per il trasporto pubblico**  
(% piena soddisfazione - 2012)

**BOLOGNA=73% soddisfatti**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**

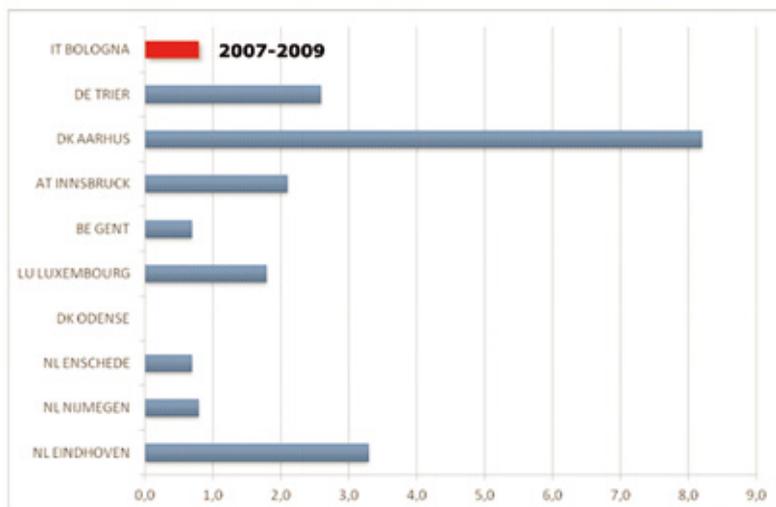


**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**



figura 5.13

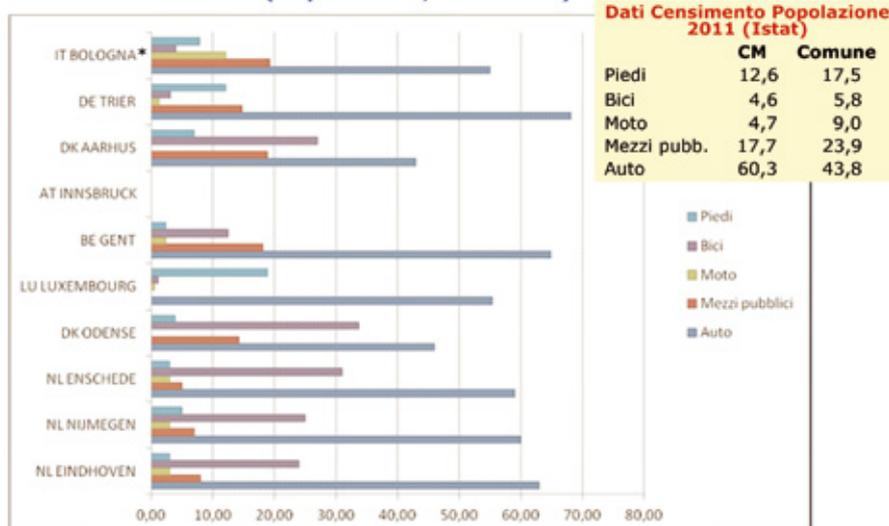
### Lunghezza della rete di trasporto pubblico per abitante (2003-2006)



Il dato relativo a LU Luxembourg è riferito al 1999-2002; quello relativo a BE Gent, AT Innsbruck, DE Trier al 2007-2009.

figura 5.14

### Mobilità per/da il luogo di lavoro e studio (% per mezzo, 2003-2006)



\* Il dato di Bologna è riferito al Comune capoluogo con dati del Censimento 2001. I dati relativi a LU Luxembourg, BE Gent e DE Trier sono riferiti al 2007-2009.

figura 5.15

**Soddisfazione per lo stato delle strade e degli edifici**  
(% piena soddisfazione - 2012)

**BOLOGNA=55% soddisfatti**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**

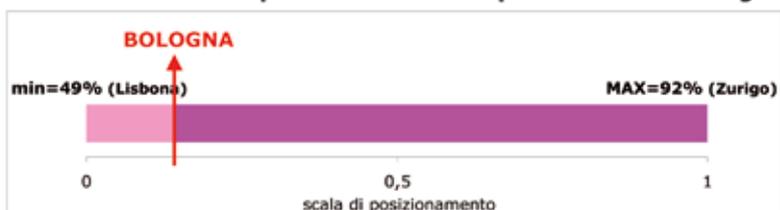
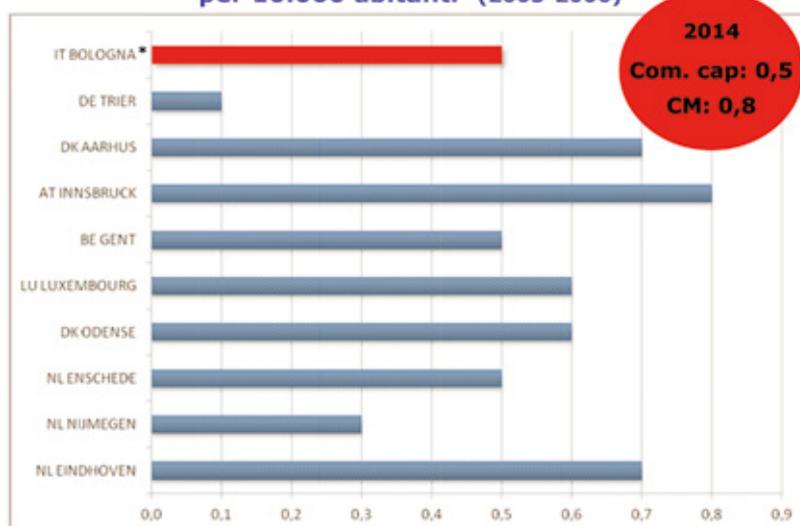


figura 5.16

**Numero di morti in incidenti stradali**  
**per 10.000 abitanti (2003-2006)**



\* Il dato relativo a IT Bologna è riferito al Comune Capoluogo anni 2007-2009.  
I dati relativi a LU Luxembourg, BE Gent, AT Innsbruck, DE Trier sono riferiti al 2007-2009.

europei con una migliore mobilità, non suscita particolari preoccupazioni: Bologna registra un numero contenuto di morti in incidenti stradali, inoltre l'aggiornamento al 2014 del parametro mostra una stabilità del fenomeno (figura 5.16).

## Opinioni dei cittadini metropolitani

In termini di **servizi di mobilità** è possibile effettuare alcune valutazioni tramite il monitoraggio del grado di soddisfazione dei servizi di trasporto urbano e suburbano su gomma e ferro, rilevato nel corso di una serie di sondaggi sul trasporto pubblico locale eseguiti tra il 2009 e il 2012<sup>4</sup>.

Complessivamente il livello di soddisfazione degli utenti dei servizi pubblici di mobilità è ampio e soddisfacente e al 2012 assume valori intorno all'80%. Per quanto riguarda il servizio di autobus urbano e suburbano, si evince come a distanza di tre anni il grado di soddisfazione (limitatamente alla piena promozione, voto da 7 a 10) risulti nettamente in crescita (figura 5.17). In particolare il livello di piena soddisfazione attribuito all'autobus urbano, già indicato da quasi 3/4 degli utenti nel 2009, assume caratteri quasi plebiscitari nel 2012, attestandosi al 79%. La medesima tendenza si registra per l'autobus suburbano, per il quale il 68% di promozioni del 2009 aumenta di 8 punti percentuali nel 2012. Nonostante il livello lievemente inferiore dei valori relativi, in termini dinamici la performance del servizio suburbano risulta migliore, in quanto il tasso di incremento delle promozioni è doppio (12%) rispetto a quello del servizio urbano (6,3%).

Il livello di soddisfazione attribuito al servizio ferroviario locale metropolitano (voti da 6 a 10), misurato in ciascuno degli anni indicati e da un sondaggio specifico relativo a SFM<sup>5</sup>, è ampio e mediamente stabile, aggirandosi intorno all'85% e in un range molto contenuto (figura 5.18). Degli oltre 400 utenti mediamente intervistati, quindi, almeno i 4/5 si dichiarano decisamente soddisfatti.

Nel 2011 si evidenzia una buona riconoscibilità, comunque migliorabile, del servizio ferroviario metropolitano, in quanto il 69% degli utenti abituali dei treni locali attribuisce la corretta natura al servizio (il trasporto ferroviario nel territorio della Provincia di Bologna, ora Città metropolitana); riconoscibilità che si riduce in modo consistente nelle risposte della popolazione totale, la quale comunque, includendo anche i non utenti, rimane al di sopra del 50% (figura 5.19).

Rimanendo in ambito ferroviario, per quanto riguarda i **comportamenti di mobilità** dei non utenti, i limiti maggiori del servizio ferroviario che portano al non utilizzo del treno sono imputabili in larga misura ad aspetti strutturali, legati prevalentemente agli orari delle corse e alla "rigidità" dei percorsi o alla distanza delle stazioni dall'origine o dalla destinazione dello spostamento (figura 5.20). Appaiono residuali le motivazioni relative ai disservizi, come il rispetto degli orari e la comodità a bordo mezzo.

La valutazione delle problematiche attinenti alla mobilità, che si inseriscono nel più vasto argomento delle **infrastrutture**, porta un individuo su tre (33,6%) a reputare il Servizio Ferroviario Metropolitano molto importante e prioritario rispetto ad altri progetti, mentre il 44,5% ne riconosce la rilevanza, ma non in termini prevalenti. Solamente l'8,4% lo giudica poco importante se non dannoso (figura 5.21).

---

<sup>4</sup> Indagini di monitoraggio della qualità attesa percepita del servizio di trasporto pubblico nella provincia di Bologna, 2005-2012.

<sup>5</sup> Indagine sul Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e la sua utenza nel territorio della provincia di Bologna, 2011.

figura 5.17

**GRADO DI SODDISFAZIONE PER IL SERVIZIO DI AUTOBUS URBANO E SUBURBANO (confronto 2009-2012, 2000 casi, valori %)**

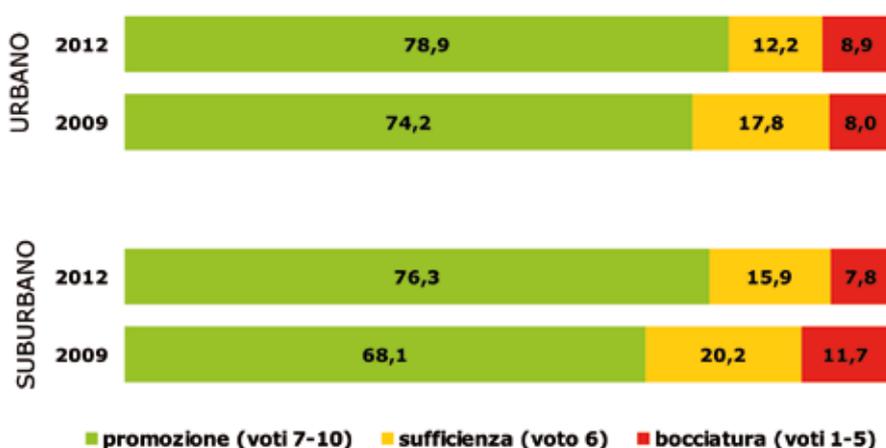


figura 5.18

**GRADIMENTO DI SFM: "Complessivamente, quanto è soddisfatto del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) /Servizio Ferroviario Locale?"**

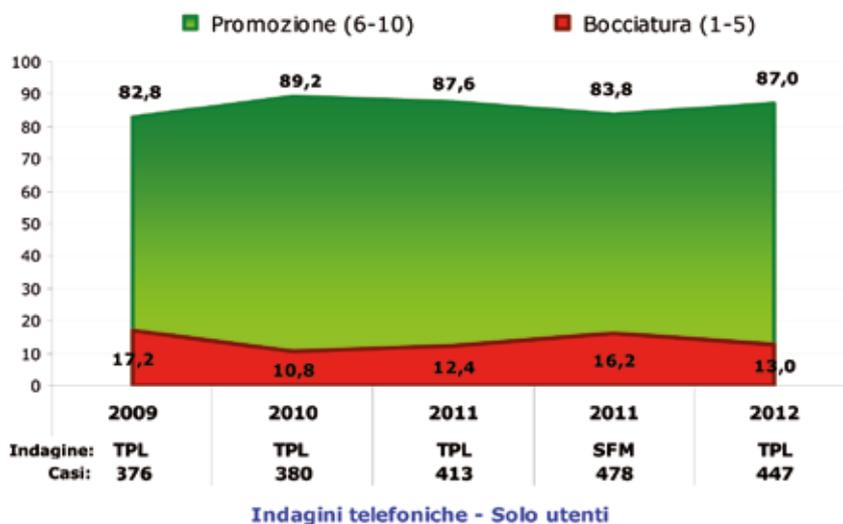


figura 5.19



figura 5.20

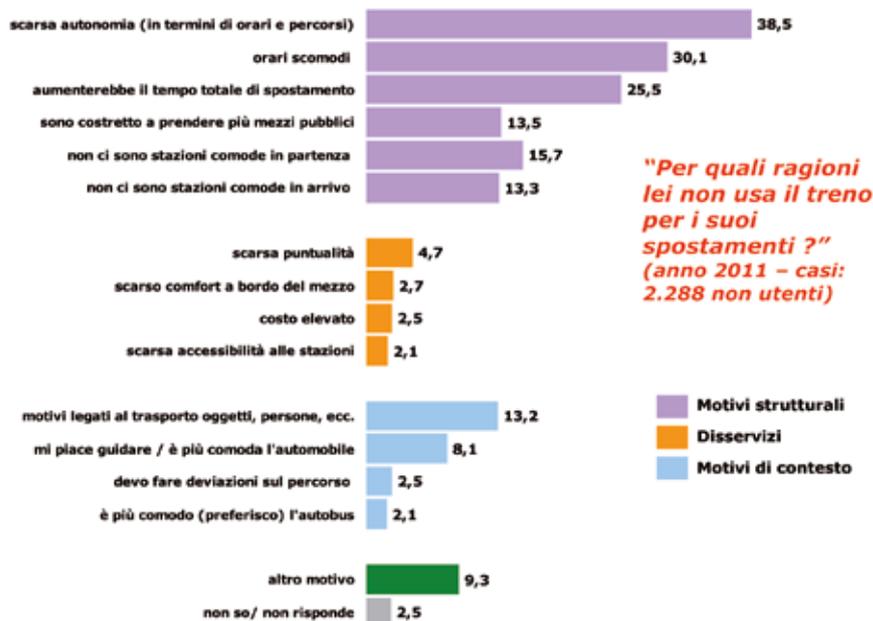


figura 5.21

### IMPORTANZA DEL PROGETTO SFM

"Nell'area bolognese ci sono molti problemi legati alla mobilità. Secondo Lei, per risolvere questi problemi, il Progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano è:"  
(2011 - 5.012 casi)

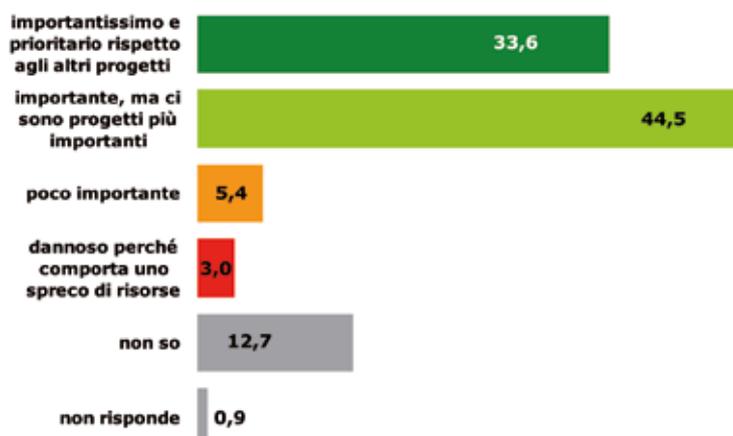
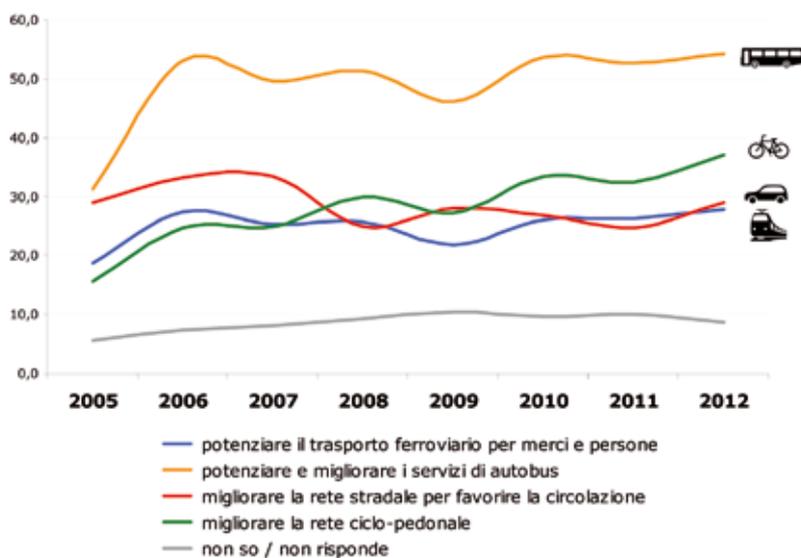


figura 5.22

### POLITICHE PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELLA MOBILITÀ BOLOGNESE (anni 2005-2012, 2.000 casi/anno)

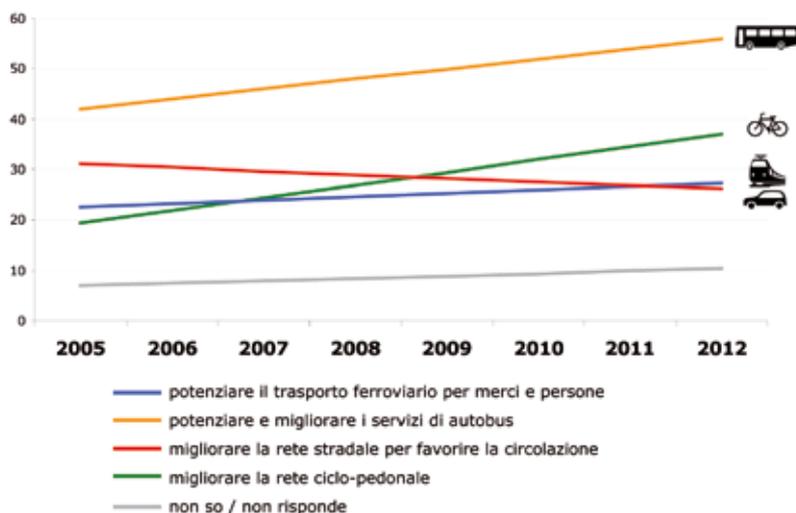


In tema di politiche infrastrutturali, risulta evidente come il problema della mobilità secondo i bolognesi, al 2012, possa trovare soluzione principalmente potenziando e migliorando i servizi di autobus; a seguire, trova maggiore consenso il miglioramento della rete ciclo-pedonale, al fine di limitare la congestione del traffico. In ultima posizione risultano quasi appaiati il miglioramento della rete stradale e il potenziamento del trasporto ferroviario (figura 5.22).

Al di là del dato puntuale, è importante leggere la tendenza misurata nell'arco degli otto anni in cui è stato eseguito il monitoraggio. Da tale lettura si evince nettamente come la popolazione bolognese attribuisca maggiore priorità sia al potenziamento dei servizi pubblici che ai mezzi privati ad impatto zero in termini ambientali, a scapito delle azioni atte a favorire indistintamente la circolazione (figura 5.23). Facendo astrazione dal livello raggiunto delle preferenze, infatti, la soluzione legata alla rete ciclo-pedonale presenta la performance migliore in termini di crescita di consenso. A seguire, mostrano una buona dinamica positiva le soluzioni relative al potenziamento e miglioramento del trasporto pubblico su gomma e ferro. In evidente calo tendenziale il riferimento alle politiche sulla miglioria della rete stradale per favorire la circolazione anche privata.

figura 5.23

**POLITICHE PER RISOLVERE IL PROBLEMA DELLA MOBILITÀ BOLOGNESE (trend lineari, anni 2005-2012, 2.000 casi/anno)**



# Fattori di forza e debolezza della mobilità

## Punti di forza

Dalla valutazione complessiva degli indicatori legati alla mobilità, in virtù delle performance positive ottenute dall'area metropolitana di Bologna nei contesti internazionali, nazionali e locali, emergono i seguenti **fattori di forza**.

- Nel panorama internazionale, i cittadini bolognesi attribuiscono valutazioni positive al **trasporto pubblico locale**. Ottima soddisfazione ribadita anche nei sondaggi sul territorio nei confronti di tutte le tipologie di servizi di trasporto pubblico: autobus urbani ed extraurbani e Servizio Ferroviario Metropolitano.
- I giudizi favorevoli, in particolare degli utenti abituali, vengono avvalorati da una buona **consoscenza del Servizio Ferroviario Metropolitano**, progetto al quale la maggior parte della popolazione bolognese attribuisce estrema importanza, a volte prioritaria, per risolvere il problema della mobilità.
- A livello nazionale, Bologna manifesta una buona sensibilità ambientale attraverso un'offerta consistente di **piste ciclabili** e di **servizi innovativi e informativi** a supporto della mobilità sostenibile.
- In tema di **comportamenti di mobilità** dei bolognesi, rispetto al passato, aumenta l'utilizzo dei mezzi pubblici e si riduce quello dei mezzi privati a motore (soprattutto auto). Inoltre, nel confronto con le altre Città metropolitane italiane, il tempo dedicato alla mobilità sistematica è ridotto. Cresce, infatti, nella cittadinanza la consapevolezza che, per migliorare i problemi legati alla mobilità locale, sia necessario intervenire sui servizi di trasporto pubblico e sulle infrastrutture eco-sostenibili; aumentano quindi le istanze di potenziamento dei servizi di autobus e della rete ciclo-pedonale.
- Nel contesto europeo, **le strade bolognesi** si presentano relativamente **sicure**, con un numero contenuto di morti per incidente.
- In tema di **infrastrutture**, a livello nazionale, Bologna eccelle per le performance legate in particolare all'interporto, che si distingue per volumi di traffico ferroviario merci, per dotazione infrastrutturale e per le possibilità di espansione. Analogamente, l'aeroporto Marconi manifesta buone potenzialità di sviluppo, anche verso l'estero, in virtù di un elevato tasso di crescita negli ultimi anni del traffico passeggeri e di un'alta quota di passeggeri su voli internazionali. Il sistema ferroviario locale è caratterizzato dalla presenza di un discreto numero di stazioni.

## Punti di debolezza

Analogamente, in funzione dei posizionamenti meno virtuosi della Città metropolitana di Bologna, emergono i seguenti **fattori di debolezza**.

- In relazione al **trasporto pubblico**, le principali problematiche riguardano soprattutto l'offerta del servizio, reputata carente sia a livello europeo (in termini di lunghezza della rete), che nazionale (rispetto alla densità delle linee urbane e ai posti-Km offerti).
- Il Servizio Ferroviario Metropolitano presenta, nel 2011, una riconoscibilità non diffusa tra la totalità dei bolognesi (indipendentemente dal loro utilizzo), ma superiore comunque al 50%.
- Nel contesto nazionale Bologna evidenzia una scarsa disponibilità di **aree pedonali**.
- In tema di **comportamenti di mobilità**, storicamente gli abitanti bolognesi manifestano (pur con tendenziali miglioramenti) una limitata attenzione agli spostamenti eco-sostenibili, privilegiando, rispetto al panorama internazionale, l'utilizzo, per gli spostamenti sistematici, di mezzi privati a motore, fenomeno confermato anche dagli elevati tassi di motorizzazione delle auto rispetto alle altre Città metropolitane italiane. Inoltre, sempre a livello europeo, i cittadini si lamentano delle condizioni delle strade.
- In termini di **grandi infrastrutture** per la mobilità, rispetto alle altre Città metropolitane nazionali, Bologna presenta un'unica grande stazione di categoria top e tante piccole stazioni, mentre a livello aeroportuale l'aspetto che richiede maggiori necessità di potenziamento è legato al traffico merci.

# Indicatori e fonti

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

### Servizi di Trasporto Pubblico Locale

Densità di linee urbane di Trasporto Pubblico Locale nei capoluoghi di provincia (km/100kmq di superficie comunale) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo, 2012*

Posti-km offerti dal Trasporto Pubblico Locale nei capoluoghi di provincia su residenti (migliaia per abitanti) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo, 2012*

### Servizi di mobilità

Piste ciclabili nei capoluoghi di provincia (metri equivalenti per 100 abitanti) – *Legambiente, 2013*

Disponibilità di aree pedonali nei capoluoghi di provincia (mq per 100 abitanti) – *ISTAT, 2012*

Servizi attivi a supporto della mobilità sostenibile e di info-mobilità nei capoluoghi di provincia (numero) – *ISTAT, 2012*

### Comportamenti di mobilità

Tempo medio dedicato alla mobilità (minuti dedicati agli spostamenti per lavoro o studio sul totale di individui che si spostano per studio o lavoro) – *ISTAT: Censimento della popolazione, 2011*

Tasso motorizzazione auto (auto circolanti su 100 abitanti) – *ACI, ISTAT, 2014*

Tasso motorizzazione motocicli (moto circolanti su 100 abitanti) – *ACI, ISTAT, 2014*

### Morti per incidenti stradali

Mortalità degli incidente stradale (% su totale incidenti stradali nell'anno) – *ISTAT, 2012*

Mortalità degli incidenti su strade extraurbane (% su totale incidenti avvenuti su strade extraurbane) – *ISTAT, 2012*

### Stazioni ferroviarie

Stazioni ferroviarie (su 100.000 abitanti) – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2014*

Stazioni gold e platinum (classificazione RFI degli impianti ferroviari aperti al pubblico: bronze, silver, gold e platinum) su totale stazioni (%) – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2014*

### Aeroporto e trasporto aereo

Indice del traffico aereo (aeromobili decollati e atterrati negli aeroporti per 100 abitanti) – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

Passeggeri arrivati e partiti negli aeroporti per 100 abitanti – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

### Trasporto aereo passeggeri

Tonnellate di cargo (posta e merci) imbarcate e sbarcate negli aeroporti per 100 abitanti – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

Variazione 2013/2012 passeggeri arrivati e partiti negli aeroporti – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

Passeggeri da voli internazionali negli aeroporti su totale passeggeri (%) – *ISTAT: Atlante statistico delle infrastrutture, 2013*

**Interporti** – Volume del traffico ferroviario merci (.000 di TEU) – *UIR Unione Interporti Riuniti, 2012*

**Interporti** – Dotazione infrastrutturale delle strutture terminalistiche – *UIR Unione Interporti Riuniti, 2012*

**Interporti** – Aree logistiche (.000 mq) e numero operatori – *UIR Unione Interporti Riuniti, 2012*

### **Interporti**

Confronto fra aree infrastrutturate e aree disponibili per l'attività interportuale (capacità degli interporti di espandere la struttura nel medio-breve periodo) – *UIR Unione Interporti Riuniti, 2012*

Confronto fra aree destinate dagli strumenti di pianificazione urbanistica e aree infrastrutturate (capacità degli interporti di espandere la struttura nel lungo periodo) – *UIR Unione Interporti Riuniti, 2012*

## **Inquadramento internazionale**

Soddisfazione per il trasporto pubblico – *Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012*

Lunghezza della rete di trasporto pubblico per abitante – *Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’*

Mobilità per/da il luogo di lavoro e studio – *Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’*

Soddisfazione per lo stato delle strade e degli edifici – *Eurobarometro Flash, “Qualità della vita nelle città europee” (n. 366), 2012*

Numero di morti in incidenti stradali per 10.000 abitanti – *Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 ‘Innovazione e sviluppo’*

## **Opinioni dei cittadini metropolitani**

Grado di soddisfazione per il servizio di autobus urbano e suburbano

Gradimento di SFM: “Complessivamente, quanto è soddisfatto del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) /Servizio Ferroviario Locale?”

Conoscenza di SFM: “A suo parere il Servizio Ferroviario Metropolitano è:”

Per quali ragioni lei non usa il treno per i suoi spostamenti?

Importanza del progetto SFM: “Nell’area bolognese ci sono molti problemi legati alla mobilità. Secondo Lei, per risolvere questi problemi, il Progetto del Servizio Ferroviario Metropolitano é:”

Politiche per risolvere il problema della mobilità bolognese

### **Sondaggi di riferimento:**

*Qualità percepita del servizio di trasporto pubblico nella provincia di Bologna, 2005-2012 (2.000 casi ogni anno)*

*Indagine sul Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e la sua utenza nel territorio della provincia di Bologna, 2011 (5.012 casi totali)*



6

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

La performance complessiva degli indicatori esplicativi dei **consumi energetici**, porta Bologna ad occupare una buona posizione di classifica (dopo Napoli e in condivisione con Bari e Milano). In particolare per quanto riguarda le prestazioni degli indicatori relativi all'acqua, Bologna è prevalente nel contesto nazionale, in quanto, dopo Milano, risulta la più virtuosa (0,67 il valore rapportato al range minimo-massimo) in termini di dispersione di rete di acqua potabile (21%); il medesimo livello di performance (0,66) si raggiunge per i consumi giornalieri pro capite di acqua potabile per uso domestico, che le vale il 4° posto in classifica (figura 6.1). Si riducono le performance passando all'energia: in tale contesto, Bologna appare poco virtuosa in termini di consumi elettrici per uso domestico (0,44 il dato normalizzato) tanto da occupare uno degli ultimi tre posti (8°) della graduatoria. Recupera posizioni (4° posto) per quanto riguarda la percentuale di energia prodotta da fonti rinnovabili (8%), anche se la performance relativamente bassa (0,16) viene compressa dal dato "anomalo" di Bari.

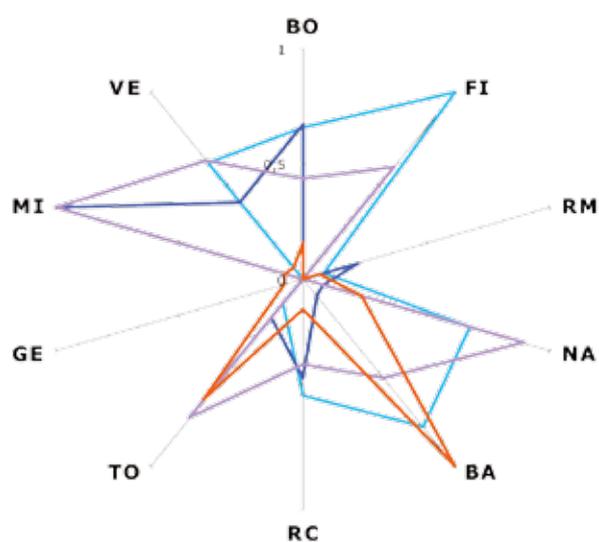
# Ambiente e territorio

Acqua ed energia  
Territorio  
Inquinamento  
Rifiuti  
Verde

(sulla scala normalizzata 0-1 il valore 1 corrisponde al comportamento più virtuoso), che gli vale il 4° posto in classifica, che di quello relativo al superamento dei limiti di inquinamento dell'aria. Per quest'ultimo la performance non è pienamente soddisfacente (0,4) così come la posizione in classifica (6° posto).

Per quanto riguarda gli aspetti collegati alla gestione dei **rifiuti**, appare netta la situazione di medietà dell'area metropolitana bolognese (figura 6.3). La posizione intermedia (la quinta in classifica), generata dalla valutazione complessiva delle performance dei singoli indicatori descrittivi, viene sostanzialmente mantenuta anche per ciascun singolo indicatore. Bologna non appare particolarmente virtuosa (si attarda in quinta posizione) sia per quantità prodotta di rifiuti urbani all'anno, pari a 538 kg pro capite (0,58 sulla scala 0-1), che per quota di rifiuti urbani conferiti in discarica (0,60 il dato di performance). Pur rimanendo inalterata la posizione in classifica per quanto riguarda la quota di raccolta differenziata dei rifiuti urbani (40%), Bologna si allinea alle Città metropolitane più virtuose, così come indicato dalla performance dell'indicatore (0,70).

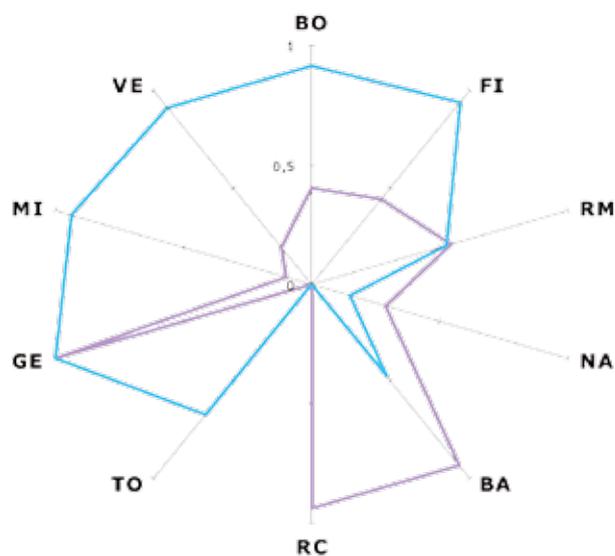
figura 6.1



### Acqua & energia

Performance relativa a:	<b>BO</b>
Consumi idrici domestici giornalieri (litri / ab) - 2013 1= basso consumo	<b>159,2</b>
Dispersione di rete di acqua potabile (%) - 2012 1= bassa dispersione	<b>21,3</b>
Consumo di elettricità per uso domestico (kwh / ab) - 2012 1= basso consumo	<b>1.263</b>
Energia prodotta da fonti rinnovabili (%) - 2011	<b>8,0</b>

figura 6.2



### Inquinamento

Performance relativa a:	<b>BO</b>
Numero di giornate di superamento limiti inquinamento aria (PM10) - 2012 1= basso numero di giorni	<b>73</b>
Numero di autovetture circolanti con standard di emissioni inferiori alla classe Euro 4 (per 1.000 abitanti) - 2013 1= basso numero di auto	<b>235,1</b>

figura 6.3

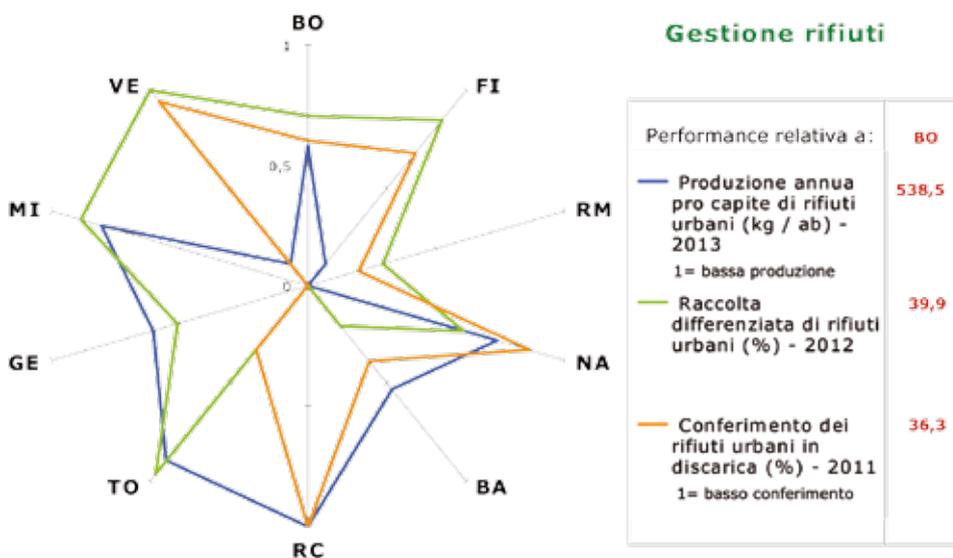
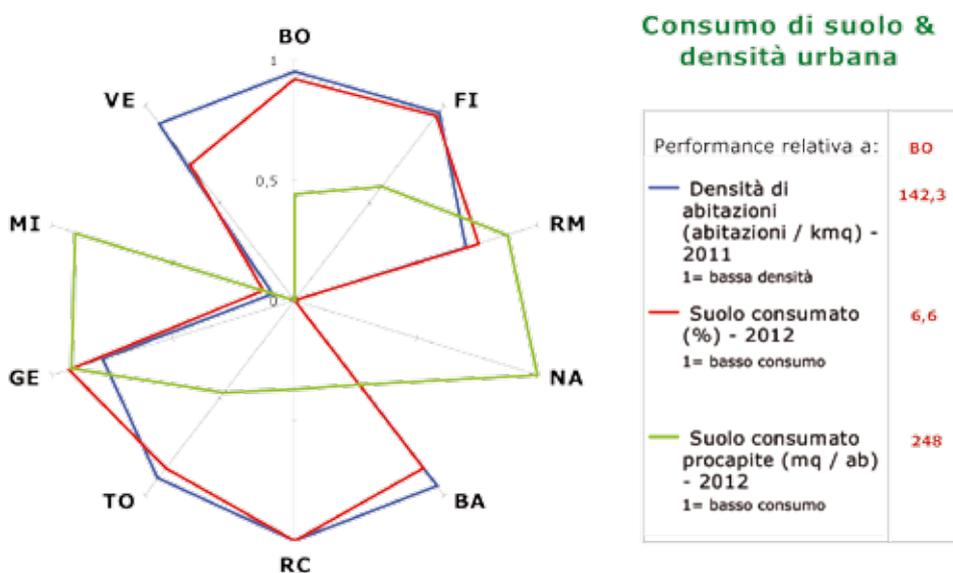


figura 6.4



L'eterogeneità degli indicatori del territorio utilizzati per definire il posizionamento di Bologna nel contesto metropolitano nazionale, non consentono una chiara valutazione della prestazione complessiva. Da una parte si analizzeranno gli indicatori espressivi del consumo di suolo e dall'altra quelli indicativi della forma insediativa.

Quanto al primo aspetto, la performance dell'indicatore legato alla densità urbana offre un'immagine virtuosa del territorio bolognese nel contesto nazionale, che gli permette di posizionarsi subito dopo Reggio Calabria e Firenze per il ridotto numero di abitazioni (142) per Km<sup>2</sup> (**figura 6.4**). Anche il posizionamento legato alla performance sul consumo di suolo (punteggio di 0,92 sulla scala 0-1), che parametrato all'intera superficie metropolitana ammonta al 6,6%, risulta in linea con le aree più virtuose e di pari rango (4° posto dopo Firenze e prima di Bari). Bologna scende di posizione (7° posto) quando si analizza la prestazione dell'indicatore del consumo di suolo pro capite (0,44 su una scala da 0 a 1 dove 1 rappresenta il comportamento più virtuoso, ovvero di minore consumo di suolo), in quanto, nel confronto con realtà urbane decisamente più popolate (Napoli, Milano, Roma, Genova), presenta valori di suolo consumato pro capite maggiori (248 m<sup>2</sup> per abitante).

Quanto al posizionamento nazionale relativo alle forme di urbanizzazione e diffusione insediativa, la valutazione congiunta delle performance degli indicatori traccia per ciascuna realtà metropolitana un profilo caratteristico (**figura 6.5**). In tale contesto la prestazione dell'indicatore normalizzato di dispersione urbana (0,26), che tiene conto della variazione di densità di urbanizzazione, relega Bologna al 7° posto, con Milano, Napoli e Roma in vetta (con valori tendenti a 1, ovvero alla bassa dispersione).

La performance degli indicatori normalizzati di compattezza (Napoli, Milano e Genova le prime) e di diffusione intorno al nucleo centrale, 0,22 e 0,23 rispettivamente, completano la definizione della profilatura del territorio metropolitano bolognese, che risulta, rispetto alle altre realtà nazionali, mediamente disperso, poco compatto e mediamente diffuso (policentrico).

Bologna presenta un'ottima performance per quanto riguarda il **verde** (29,6 metri quadri di verde urbano per abitante), raggiungendo la terza posizione alle spalle di Reggio Calabria e Venezia, nonostante il ridotto valore della prestazione dell'indicatore normalizzato (0,26), determinato dal valore "anomalo" di Reggio Calabria (**figura 6.6**). La performance relativa all'indicatore di Legambiente sulla qualità ambientale dei comuni, limitatamente alle 10 Città metropolitane, posiziona Bologna in seconda posizione dopo Venezia.

## Inquadramento internazionale

Il tema del consumo energetico, in particolare il **consumo di acqua**, viene trattato mediante il confronto con le 10 realtà medie europee più virtuose in ambito ambientale (**figura 6.7**). Nel periodo 2003-2006, Bologna si trova ad occupare la seconda posizione per consumo di acqua con un valore prossimo a 87,5 m<sup>3</sup> pro capite (dopo la slovena Maribor), che negli anni si è ridotto fino a giungere ai 55,2 m<sup>3</sup> del 2014. Nello stesso periodo la posizione in classifica cambia se si analizza la graduatoria del costo (prezzo al m<sup>3</sup> dell'acqua per usi domestici), in funzione del quale Bologna, visto il valore ridotto, occupa la penultima posizione prima di Maribor. La lettura congiunta dei dati presenta una certa correlazione tra consumi e costi: tra il 2003 e il 2006, nelle città che presentano i consumi più elevati si rilevano i costi unitari più bassi.

figura 6.5

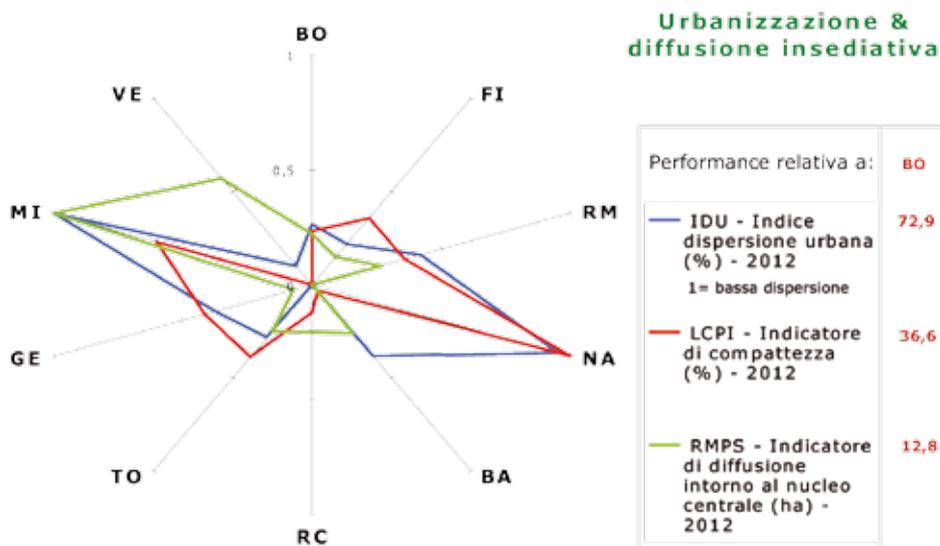
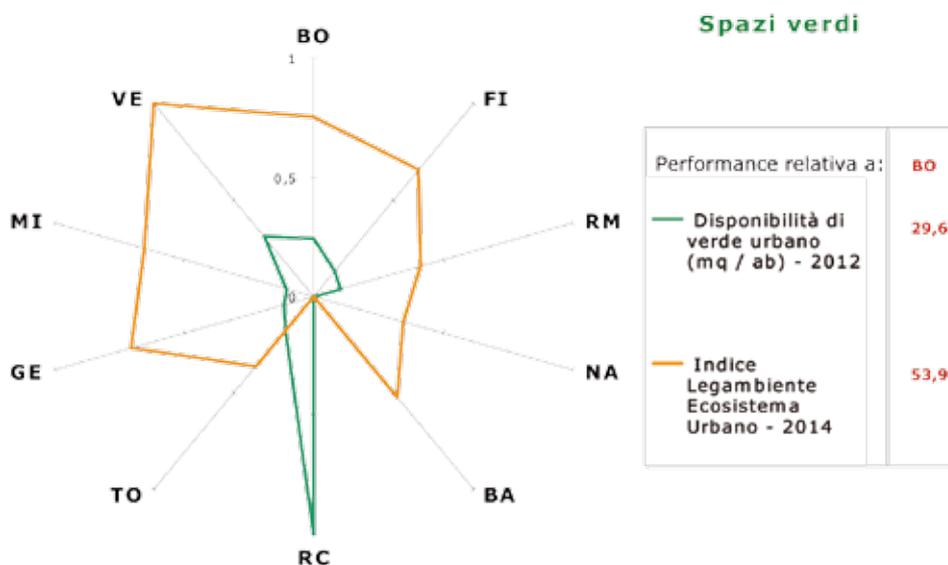


figura 6.6



In termini di **inquinamento**, il posizionamento internazionale è operato sulle valutazioni dei cittadini circa la qualità dell'aria e l'inquinamento acustico, nonché il numero di "sforamenti" delle polveri sottili (PM<sub>10</sub>). Solamente il 40% dei cittadini bolognesi è pienamente soddisfatto (molto e abbastanza) della qualità dell'aria della propria città; il dato, particolarmente negativo, colloca Bologna in una posizione di bassa classifica rispetto a tutte le altre città europee (**figura 6.8**). Anche in termini di performance comparativa rispetto al range massimo-minimo, Bologna si allinea alle città meno virtuose delle 83 considerate (0,38 su una scala da 0 a 1), con un piccolo miglioramento (0,41) rispetto a quelle di pari dimensione demografica, dove prima risulta Bialystok (PL) con l'81% dei soddisfatti.

Analizzando il triennio 2007-2009, il numero di giornate (50) in cui la concentrazione di particolato ha superato la soglia dei 50 µg/m<sup>3</sup>, pone Bologna in una posizione intermedia (5° posto) nella classifica delle 10 città medie europee più virtuose in ambito ambientale. Tra queste, le aree urbane francesi ottengono i punteggi più bassi (**figura 6.9**). Pur non disponendo di un aggiornato inquadramento europeo, i comportamenti e le azioni messe in atto negli anni seguenti nell'area bolognese, hanno portato tale valore a scendere a 35 giornate nel 2014.

Per quanto riguarda l'inquinamento acustico, il 60% di cittadini che dichiara la piena soddisfazione non è sufficiente a garantire un posizionamento di rilievo per Bologna, che si colloca poco oltre un terzo della classifica europea (**figura 6.10**). La performance dell'indicatore normalizzato (sulla scala da 0 a 1) indica il carattere mediano del dato di Bologna rispetto al totale delle 83 città europee, ma meno virtuoso rispetto a quelle di pari rango (0,41 su una scala da 0 a 1 attribuito a Glasgow con l'84% di soddisfatti).

In tema di **rifiuti**, è la valutazione della pulizia della città a definire il posizionamento internazionale. In tal caso il 60% di cittadini pienamente soddisfatti colloca Bologna poco sotto la metà della classifica generale (**figura 6.11**). Contestualizzando il dato al valore massimo e minimo dell'indicatore, si evidenzia come la performance di Bologna sia in linea con le realtà mediamente virtuose, sia che si faccia riferimento a tutte le 83 città (0,58 dove il valore 1 è attribuito a Oviedo con il 95% di soddisfatti), che a quelle di pari rango (0,53, dove il valore 1 è attribuito a Zurigo che presenta l'89% di soddisfatti).

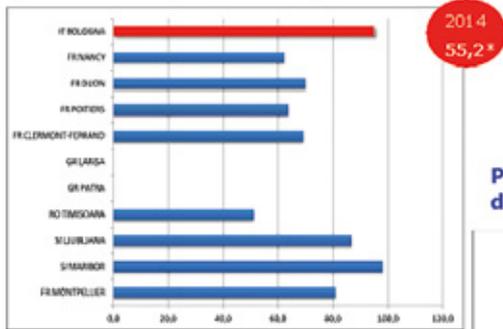
La piena soddisfazione circa l'impegno dell'amministrazione cittadina alla lotta contro il cambiamento climatico, annoverata in questo caso tra gli indicatori del territorio, assomma al 56%, dato che posiziona Bologna esattamente a metà della classifica (**figura 6.12**). Il carattere intermedio del dato risulta anche dalla prestazione dell'indicatore normalizzato e calibrato sul massimo e minimo sia di tutte le 83 città europee (0,53), che di quelle di uguale dimensione (0,50).

Il posizionamento in termini di **verde** urbano avviene in funzione dell'indicatore della soddisfazione degli spazi verdi (intesi come parchi e giardini) della città (**figura 6.13**). Nonostante il livello elevato di piena soddisfazione (77% molto e abbastanza), Bologna non raggiunge la metà della classifica. Il dato registrato si mostra comunque consistente in quanto la prestazione, rispetto ai valori massimo e minimo risultanti, porta Bologna ad essere in linea con le città più virtuose sia nel contesto generale delle 83 realtà europee (0,75), che nel sottogruppo delle città di pari rango (0,67), dove Malmö (SE) assume il valore unitario in funzione del 94% di cittadini soddisfatti.



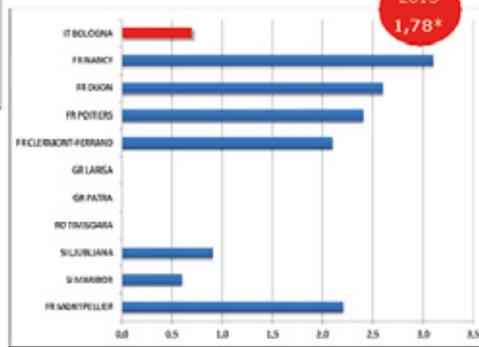
figura 6.7

**Consumo di acqua (metri cubi per anno per abitante (2003-2006))**



\* Comune di Bologna, elaborazione su dati Hera SpA

**Prezzo di un m3 di acqua per usi domestici (2003-2006)**



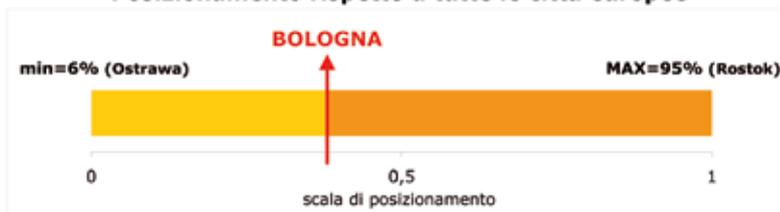
\* Autorità d'Ambito provinciale, tariffe del Servizio Idrico Integrato per il Piano Regolatorio 2011-2015

figura 6.8

**Soddisfazione della qualità dell'aria (piena soddisfazione - 2012)**

**BOLOGNA=40% soddisfatti**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**

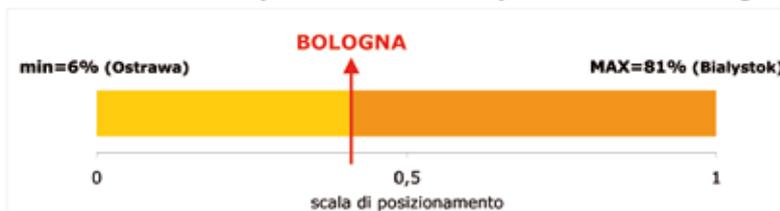


figura 6.9

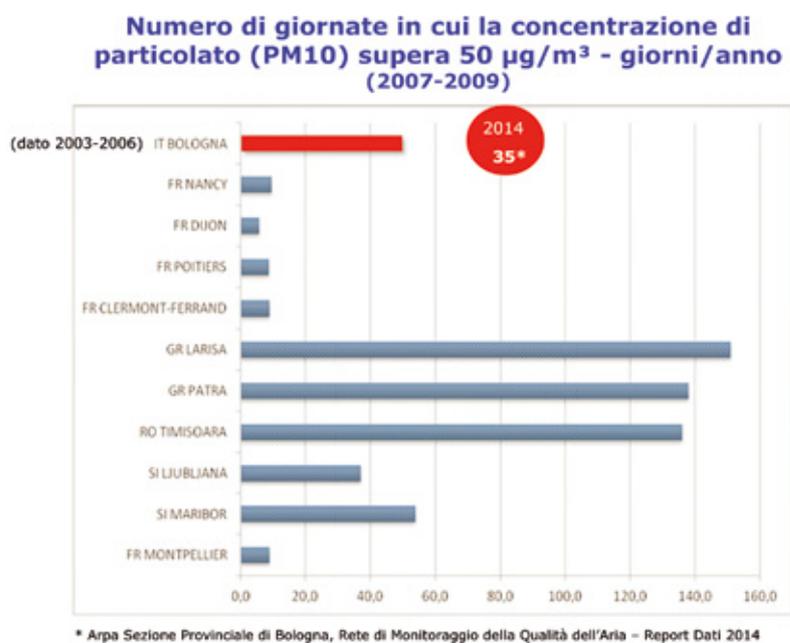
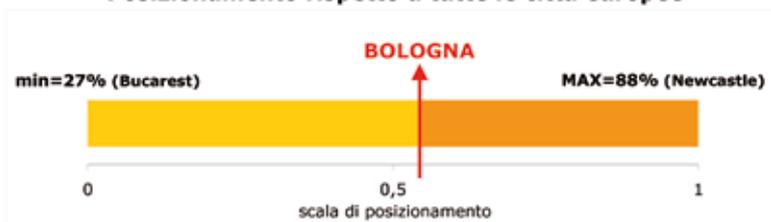


figura 6.10

**Soddisfazione circa l'inquinamento acustico (piena soddisfazione - 2012)**

**BOLOGNA=60% soddisfatti**

**Posizionamento rispetto a tutte le città europee**



**Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango**

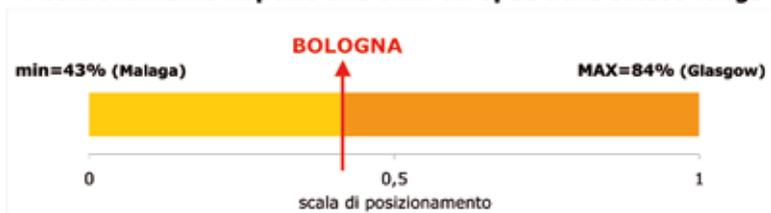
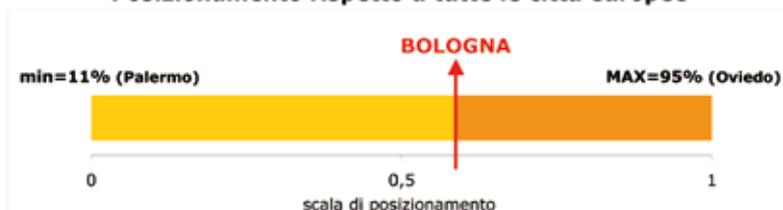


figura 6.11

### Soddisfazione della pulizia (piena soddisfazione - 2012)

**BOLOGNA=60% soddisfatti**

#### Posizionamento rispetto a tutte le città europee



#### Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango

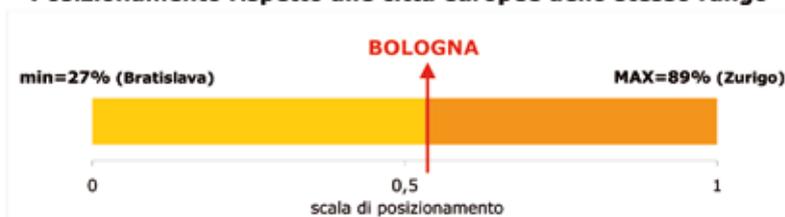
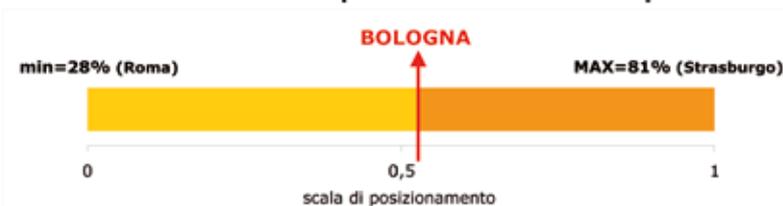


figura 6.12

### Soddisfazione dell'impegno alla lotta contro il cambiamento climatico (piena soddisfazione - 2012)

**BOLOGNA=56% soddisfatti**

#### Posizionamento rispetto a tutte le città europee



#### Posizionamento rispetto alle città europee dello stesso rango

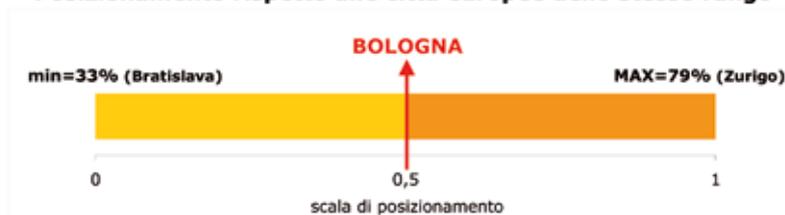


figura 6.13



## Opinioni dei cittadini metropolitani

L'interesse e l'attenzione della popolazione metropolitana bolognese in tema di ambiente, emerge dalla valutazione delle problematiche locali monitorate nel corso di una serie di indagini<sup>1</sup> demoscopiche effettuate tra il 2007 ed il 2011 (figura 6.14). Nell'agenda problematica locale dei bolognesi, dato medio su 15.000 casi, le problematiche ambientali occupano la sesta posizione delle nove disponibili, raccogliendo poco meno del 7% delle preferenze.

Quale che sia il livello di importanza attribuito alle problematiche ambientali dalla popolazione in generale, l'attenzione alle questioni ambientali sembra riattivarsi più ci si avvicina alle consuetudini quotidiane delle persone. Ecco allora che focalizzando l'attenzione su particolari sottopopolazioni emerge un maggiore senso di responsabilità verso l'ambiente. Il caso degli utenti dei treni locali<sup>2</sup> è indicativo: oltre l'87% dichiara importante (molto e abbastanza) la riduzione dell'impatto ambientale dei mezzi di trasporto (figura 6.15). L'importanza del senso di salvaguardia ambientale, legato al mezzo utilizzato (il treno), emerge nella valutazione attenta e critica verso l'impegno e l'attenzione del Servizio Ferroviario Metropolitano all'ambiente: dei circa 1.200 utenti intervistati<sup>3</sup>, in media, il 44% attribuisce al Servizio Ferroviario Metropolitano la piena promozione.

<sup>1</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

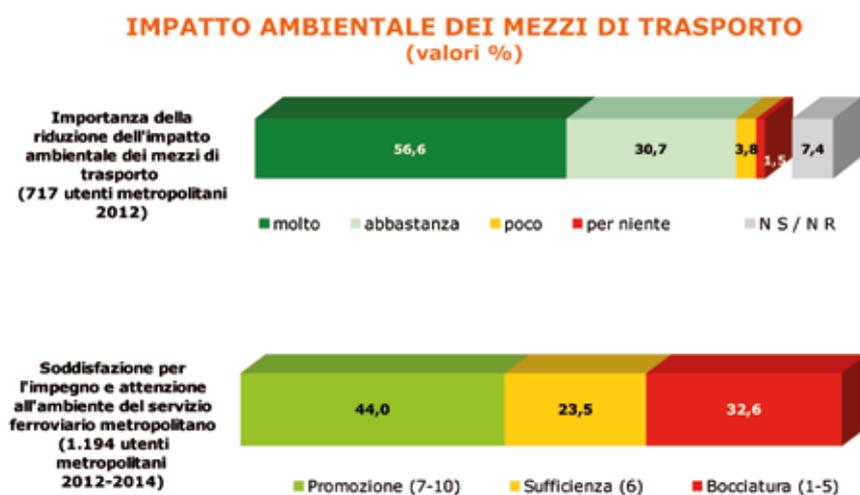
<sup>2</sup> I passeggeri del servizio ferroviario regionale dell'Emilia-Romagna - indagine qualitativa a bordo mezzo, 2012.

<sup>3</sup> I passeggeri del servizio ferroviario regionale dell'Emilia-Romagna - indagine qualitativa a bordo mezzo, 2012 e 2014.

figura 6.14



figura 6.15



# Fattori di forza e debolezza di ambiente e territorio

## Punti di forza

La lettura d'insieme delle migliori performance degli indicatori di **ambiente e territorio**, analizzati nei diversi contesti territoriali, porta alla definizione dei seguenti **fattori di forza** della Città metropolitana di Bologna.

- Bologna presenta un livello ridotto di **consumi idrici** giornalieri soprattutto a livello nazionale, con una ridotta dispersione della rete idrica. Il prezzo dell'acqua per usi domestici rimane sostanzialmente basso nel contesto internazionale.
- Bologna gode di un'alta disponibilità di **verde urbano** rispetto alle altre realtà nazionali, che viene riconosciuta come soddisfacente dalla popolazione bolognese.
- Bologna presenta un ridotto numero di autoveicoli circolanti con standard di emissioni inferiori alla classe Euro 4 che trova riscontro nell'importanza attribuita dai bolognesi alla **riduzione dell'impatto ambientale dei mezzi di trasporto**. In tal senso viene attribuita la promozione all'impegno del Servizio Ferroviario Metropolitano all'attenzione verso l'ambiente.
- Bologna presenta un **ecosistema urbano** di buon livello. La percentuale di suolo consumato è contenuta e la densità abitativa è bassa.

## Punti di debolezza

Specularmene si individuano i **fattori di debolezza** legati agli aspetti sui quali la Città metropolitana di Bologna esprime prestazioni ridotte rispetto ai competitor nazionali e internazionali.

- Nel recente passato Bologna ha presentato **consumi di acqua** elevati nel contesto europeo. Si registra, attualmente, un notevole recupero.
- Bologna e i bolognesi sono insoddisfatti della **qualità dell'aria**. Il numero di giornate di inquinamento dell'aria (polveri sottili) si mantiene elevato sia nel contesto nazionale che europeo.
- Le **problematiche di carattere ambientale** appaiono residuali nell'agenda problematica dei bolognesi.
- Bologna in termini di **diffusione insediativa** si presenta dispersa, poco compatta e mediamente diffusa. Tale tipo di urbanizzazione produce un deterioramento del territorio anche laddove non lo impermeabilizza completamente.

# Indicatori e fonti

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

### Acqua e energia

Consumi giornalieri pro capite di acqua potabile per uso domestico (litri/abitante) – *Dati Comunali, 2013*

Dispersione di rete di acqua potabile (acqua dispersa sul volume di acqua immessa, %) – *ISTAT: Censimento delle acque per uso civile, 2012*

Consumo di elettricità per uso domestico (Kwh per abitante) – *ISTAT: Dati ambientali nelle città, 2012*

Energia prodotta da fonti rinnovabili (rapporto tra produzione lorda di energia elettrica degli impianti da fonti rinnovabili e energia elettrica consumata, %) – *Elaborazione su dati Terna*

### Inquinamento

Superamento limiti inquinamento aria – *PM<sub>10</sub> (numero massimo di superamenti del valore limite giornaliero previsto per il PM<sub>10</sub>, 50mg/m<sup>3</sup>)* – *ISTAT: Dati ambientali nelle città, 2012*

Autovetture circolanti con standard di emissioni inferiori alla classe Euro 4 per 1.000 abitanti – *ISTAT: Dati ambientali nelle città, 2013*

### Rifiuti

Produzione annuale pro capite di rifiuti urbani (kg/abitante) – *Dati Comunali, 2013*

Raccolta differenziata dei rifiuti urbani (rifiuti urbani oggetto di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti raccolti, %) – *ISTAT: Indicatori territoriali per le politiche di sviluppo, 2012*

Conferimento dei rifiuti urbani in discarica (rifiuti urbani conferiti in discarica sul totale dei rifiuti urbani prodotti, %) – *ISTAT: elaborazione su dati ISPRA, 2011*

### Consumo di suolo e densità urbana

Densità di abitazioni (abitazioni/Km<sup>2</sup>) – *ISTAT: Censimento generale della popolazione e delle abitazioni, 2011*

Suolo consumato (suolo consumato sulla superficie amministrativa, %) – *Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2011*

Suolo consumato pro capite (m<sup>2</sup>/abitante) – *Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2012*

### Urbanizzazione e diffusione insediativa

Indice dispersione urbana (IDU) – *Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2012*

Indicatore di compattezza (LCPI - Largest Class Patch Index, %) – *Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2012*

Indicatore di diffusione intorno al nucleo centrale (RMPS - Residual Mean Patch Size, ha) – *Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA), 2012*

### Spazi verdi

Disponibilità di verde urbano (m<sup>2</sup>/abitante) – *ISTAT: Dati ambientali nelle città, 2014.*

Indice Legambiente Ecosistema Urbano – *Legambiente: XXI Rapporto sulla qualità ambientale dei comuni capoluogo di provincia, 2014*

## Inquadramento internazionale

Consumo di acqua (m<sup>3</sup> per anno) per abitante – *Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 'Innovazione e sviluppo'*

Prezzo di un m<sup>3</sup> di acqua per usi domestici – *Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 'Innovazione e sviluppo'*

Soddisfazione della qualità dell'aria della propria città – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

Numero di giornate in cui la concentrazione di particolato (PM<sub>10</sub>) supera 50 µg/m<sup>3</sup> - giorni/anno – *Centre of Regional Science (SRF), Vienna University of Technology, Report PSM 2013 'Innovazione e sviluppo'*

Soddisfazione circa l'inquinamento acustico della propria città – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

Soddisfazione della pulizia della propria città – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

Soddisfazione dell'impegno alla lotta contro il cambiamento climatico – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

Soddisfazione degli spazi verdi (parchi e giardini) della propria città – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

## Opinioni dei cittadini metropolitani

Agenda problematica locale

Impatto ambientale dei mezzi di trasporto

### Sondaggi di riferimento:

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2006: Casalecchio di Reno (700 casi); Sala Bolognese (400 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2007: Anzola dell'Emilia (600 casi); Calderara di Reno (500 casi); Grizzana Morandi (350 casi); Malalbergo (600 casi); Monte San Pietro (600 casi); Pianoro (600 casi); Sant'Agata Bolognese (400 casi); Zola Predosa (500 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2008: Quartieri di Bologna (7.102 casi); Minerbio (400 casi); Sasso Marconi (700 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a Castel Maggiore, 2009 (700 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a San Giovanni in Persicelo, 2011 (500 casi).*

*Alta Galliera, 2011: Castello d'Argile, Galliera, Pieve di Cento, San Pietro in Casale (804 casi totali).*

*I passeggeri del Servizio Ferroviario Regionale dell'Emilia-Romagna - indagine qualitativa a bordo mezzo, 2012 (2.650 casi).*

*I passeggeri del Servizio Ferroviario Regionale dell'Emilia-Romagna - indagine qualitativa a bordo mezzo, 2014 (1.640 casi).*

Università degli Studi di Bologna  
FACOLTÀ DI ECONOMIA



7

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

Gli aspetti legati alla valutazione delle **istituzioni** vertono su indicatori di bilancio e di finanziamento delle amministrazioni delle Città metropolitane; la loro valutazione complessiva porta Bologna ad occupare la seconda posizione (assieme a Venezia) alle spalle di Bari in termini di posizionamento nazionale.

In particolare tale prestazione è veicolata dall'ottima performance degli indicatori di bilancio sia in termini complessivi, in tal caso occupa la prima posizione, che singolarmente (**figura 7.1**). Infatti, a fronte di una media capacità (0,47 il dato normalizzato) di finanziamento interno (ovvero l'ammontare delle entrate extratributarie, riscossioni di crediti e alienazione di beni patrimoniali sulle entrate totali) in base alla quale occupa il 5° posto, Bologna è virtuosa e primeggia a livello nazionale sia per capacità di riscossione (rapporto tra entrate riscosse ed accertate) che per effettuazione del bilancio sociale.

# Governance

## Istituzioni Servizi sociali Servizi giudiziari

Ben più ridimensionata appare la prestazione complessiva legata ai finanziamenti, che pone Bologna in penultima posizione tra le Città metropolitane. Ciò avviene innanzitutto a causa di una bassa performance (0,17) del livello dei finanziamenti comunitari pro-capite (605 euro), che la relega al 5° posto dopo le città del Mezzogiorno (Reggio Calabria, Bari, Napoli), come indicato in **figura 7.2**. A tale proposito occorre sottolineare come la natura stessa dei finanziamenti considerati (finanziamenti di politiche di sviluppo e infrastrutturazione dei territori derivante dalla politica comunitaria di coesione 2007-2013) porti a determinare la netta prevalenza delle realtà del sud Italia, solitamente destinatarie di tali fondi. La bassa prestazione è dovuta soprattutto al più alto sbilanciamento della distribuzione dei finanziamenti della politica comunitaria di coesione a favore del comune centrale rispetto alla sua corona periferica, per il quale Bologna presenta la peggiore performance (decima posizione).

La performance complessiva degli indicatori esplicativi della valutazione dei **servizi sociali**, porta Bologna ad occupare la seconda posizione in classifica, dopo Milano.

In particolare per quanto riguarda la prestazione, sia congiunta che singola, degli indicatori relativi ai servizi per l'infanzia (**figura 7.3**), Bologna prevale nettamente nel contesto nazionale (sopravanzando Firenze e Milano), risultando la più virtuosa sia in termini di quota di fruitori di servizi per l'infanzia (il 33,3% limitatamente all'età 0-2 anni), che di disponibilità di asili rispetto all'utenza potenziale (33 posti ogni 100 bambini).

figura 7.1

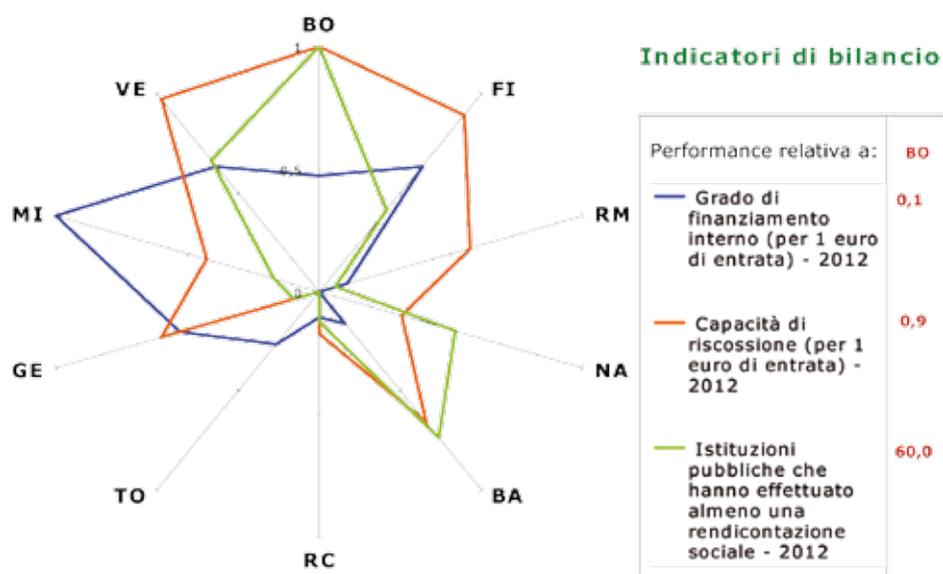


figura 7.2

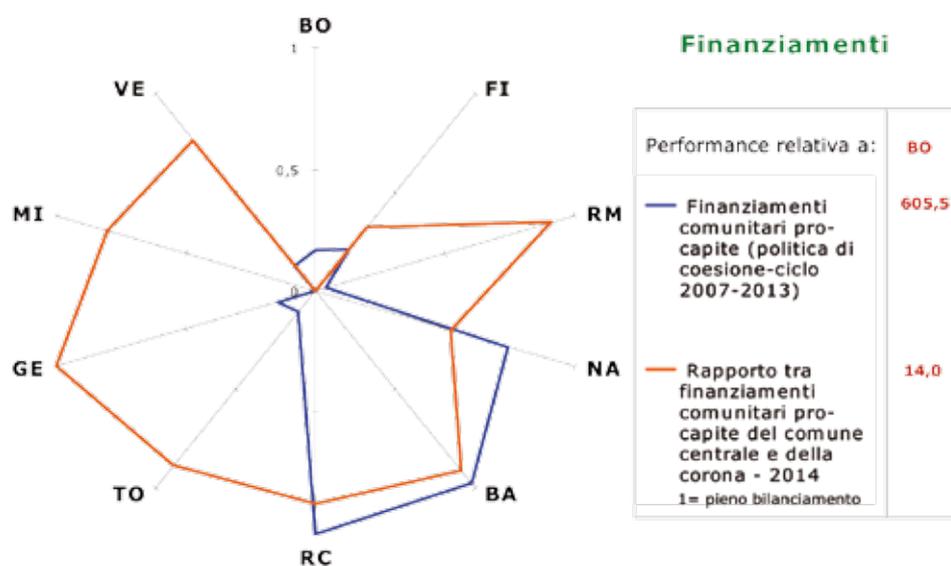


figura 7.3

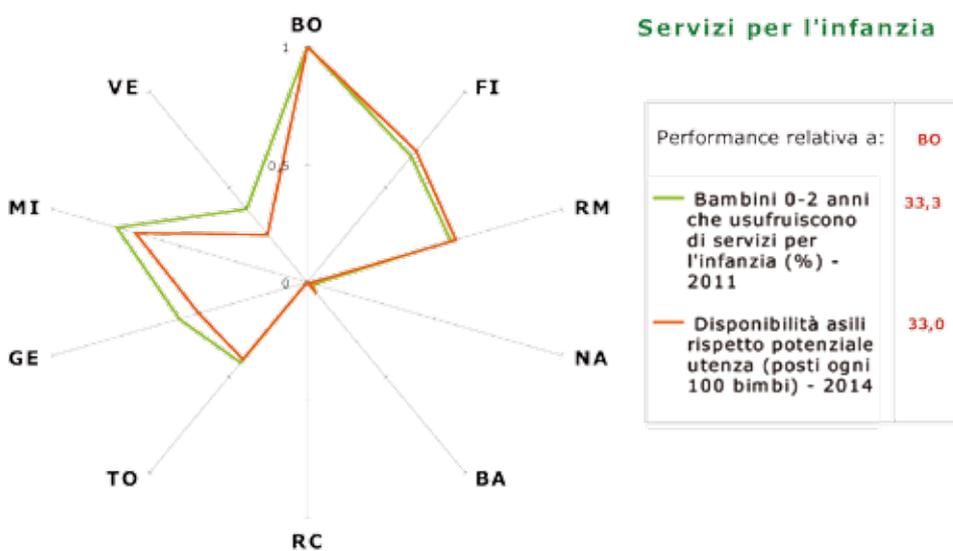
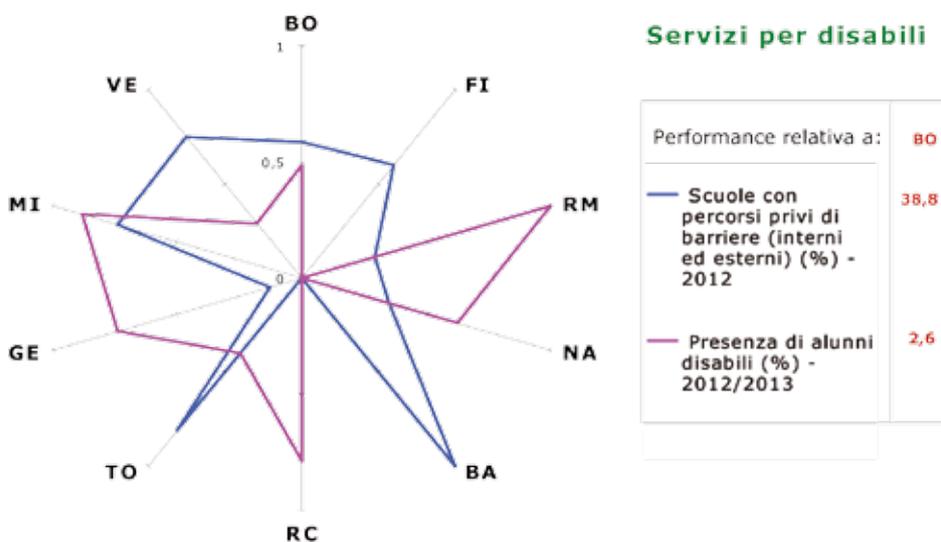


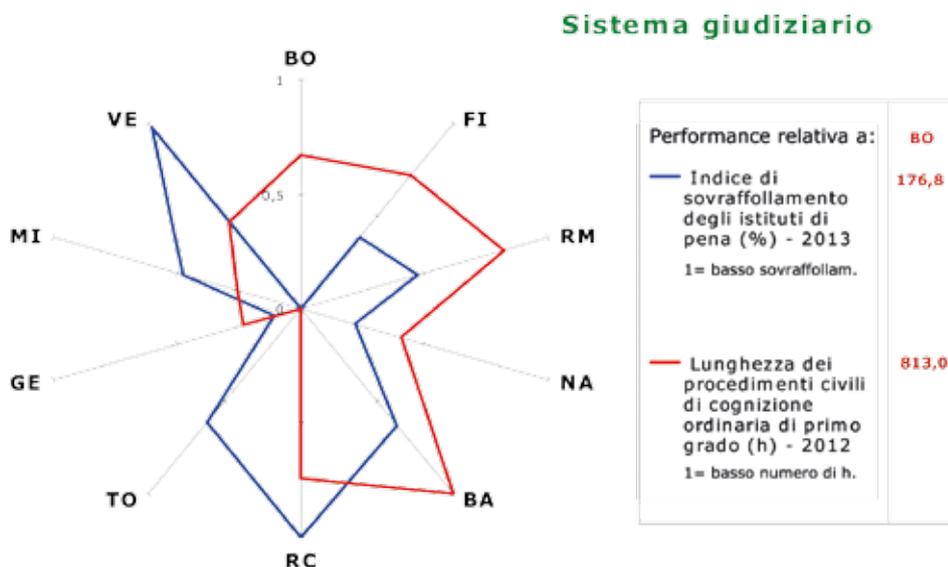
figura 7.4



Spostando l'attenzione sugli indicatori relativi ai servizi alle persone portatrici di disabilità in ambito scolastico (**figura 7.4**), Bologna ottiene una prestazione generale mediamente virtuosa senza alti e bassi, con un livello dell'indicatore del numero di scuole prive di barriere architettoniche (0,59 equivalente al 7° posto) superiore a quello indicativo del numero di alunni con disabilità (0,49 equivalente al 5° posto).

La Città metropolitana di Bologna non appare particolarmente performante per quanto riguarda i **servizi giudiziari** nel loro complesso (**figura 7.5**). In particolare è la peggiore prestazione dell'indice di sovraffollamento degli istituti di pena (con 176 detenuti presenti per 100 posti disponibili definiti secondo la capienza regolamentare) a far figurare Bologna come la meno virtuosa delle 10 realtà indagate. Migliora però per l'aspetto legato alla lunghezza dei procedimenti civili la cui prestazione (0,33 sulla scala 0-1) la pone in una situazione di media classifica.

figura 7.5



## Inquadramento internazionale

Nel contesto internazionale il tema dei **servizi** viene trattato utilizzando l'indicatore del grado di accordo circa l'efficienza dei servizi amministrativi che per i cittadini di Bologna è pari al 63%. Rispetto a tale valore Bologna si posiziona a tre quarti della classifica delle 83 città europee. La performance dell'indicatore normalizzato (0,77 sulla scala da 0 a 1) conferma la consistenza del dato ed allinea Bologna al gruppo delle città più virtuose (con Lussemburgo in testa con il 77%). Una prestazione che migliora (0,80) se il confronto avviene all'interno delle città di pari rango dove il valore massimo (in virtù del 72% di pieno accordo) è attribuito a Zurigo (**figura 7.6**).

Per quanto riguarda le **istituzioni**, l'indicatore del livello di fiducia attribuita alla pubblica amministrazione della propria città (67% di pieno accordo) permette a Bologna di posizionarsi a due terzi della classifica generale (**figura 7.7**). Anche in tal caso la comparazione rispetto al range massimo-minimo produce una buona performance sia generale (0,68), che limitata al solo sottogruppo delle città di pari dimensione (0,66), dove in entrambi i casi il valore massimo è attribuito a Zurigo (87% di pieno accordo).

figura 7.6

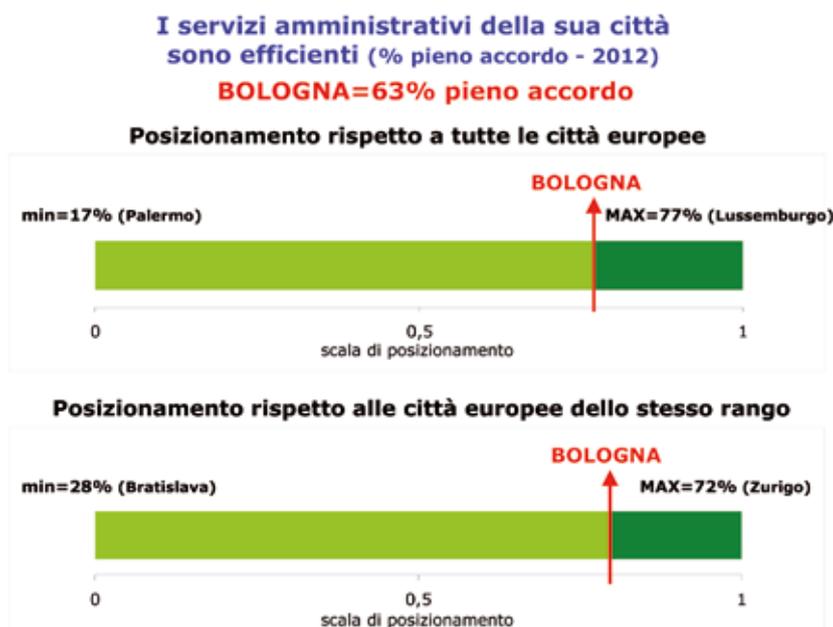
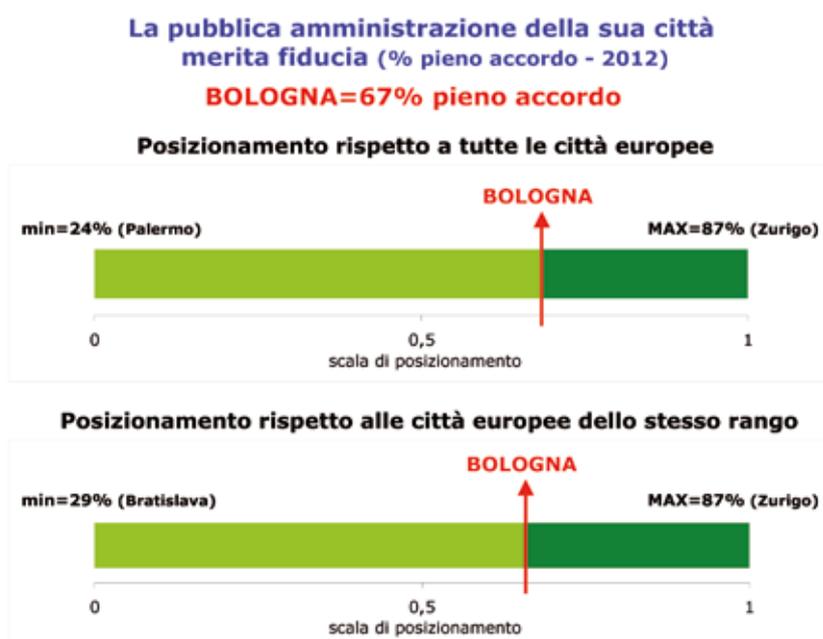


figura 7.7



## Opinioni dei cittadini metropolitani

Il lento iter legislativo e ancora prima il lungo dibattito che ha portato alla costituzione della Città metropolitana di Bologna hanno permesso di monitorare nel corso di alcuni anni la conoscenza e la consapevolezza dei cittadini dell'area bolognese verso il nuovo Ente. La misurazione del grado di accordo circa la costituzione della Città metropolitana di Bologna è stata infatti oggetto di monitoraggio nel corso di alcune delle indagini demoscopiche ed in particolare in due periodi, 2006-2008<sup>1</sup> e 2011<sup>2</sup>, che hanno permesso una valutazione diacronica del fenomeno. In termini medi, degli oltre 6.600 cittadini totali intervistati nel corso triennio 2006-2008, ben oltre la metà (il 58%) aveva consapevolezza della Città metropolitana e di questi, il 37,9% si dichiarava favorevole alla sua costituzione in opposizione al 20,4% di contrari. Ad esaurire la quota a 100, l'11,4% di diffidenti ed il 30,3% di disinformati (figura 7.8). Quattro anni dopo le risposte degli oltre 5.000 intervistati, sempre in termini medi, hanno permesso di operare il confronto. Innanzitutto si registra un aumento complessivo dei consapevoli (+8,9%) ed in particolare dei favorevoli +9,6% (il livello al 2011 si attesta al 41,5%) rispetto ai contrari +7,5% (il livello al 2011 si attesta al 21,9%). Ciò avviene sia a scapito dei diffidenti che si riducono del 23,4% attestandosi nel 2011 all'8,7%, che dei disinformati che calano dell'8,2% scendendo al 27,9% nel 2011.

Rimanendo in tema di **istituzioni**, oltre la metà della popolazione metropolitana bolognese ripone nel proprio comune una buona fiducia fiscale (figura 7.9). La consapevolezza che i soldi versati (tasse, tributi, tariffe) dai cittadini vengano impiegati in modo molto e abbastanza adeguato riguarda in media oltre il 58% degli oltre 7.250 intervistati<sup>3</sup> a fronte del 21% che ne indica un inadeguato utilizzo. Oltre un quinto della popolazione (20,7%) non esprime una valutazione.

figura 7.8

**GRADO DI ACCORDO SULLA COSTITUZIONE DELLA CITTA' METROPOLITANA**

*Lei è d'accordo che venga istituita la Città Metropolitana di Bologna?*

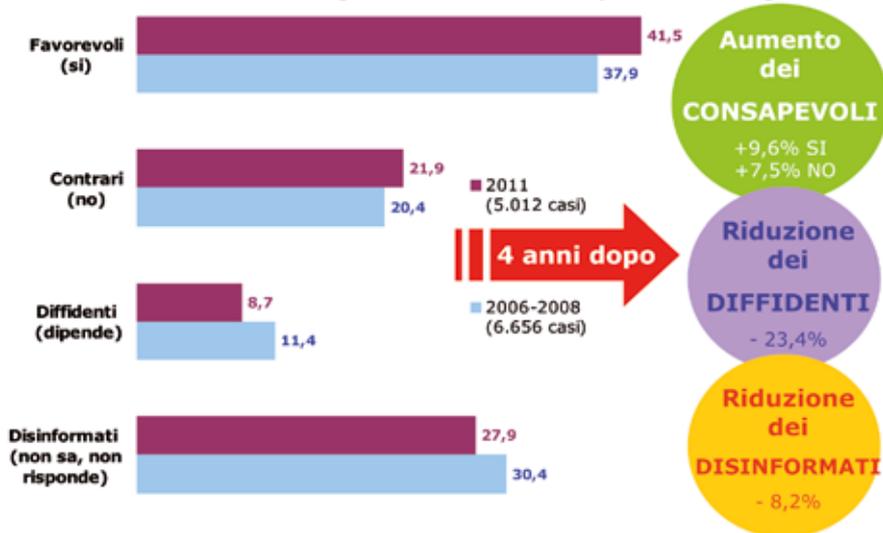
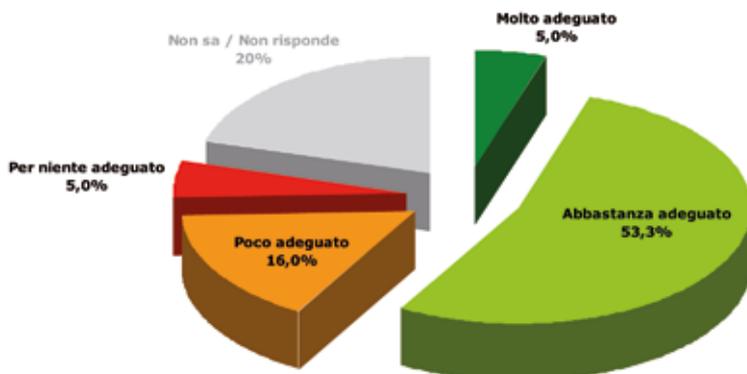


figura 7.9

**FIDUCIA FISCALE**  
(valori %)

*I soldi versati dai cittadini al comune (tasse, tributi, tariffe), sono impiegati in modo:*



La valutazione dei **servizi sociali** da parte della popolazione metropolitana bolognese emerge dal dettaglio dei voti attribuiti alle Amministrazioni Locali in merito alla gestione di alcuni servizi sociali, rilevate nel corso di una serie di indagini demoscopiche<sup>4</sup> effettuate tra il 2007 ed il 2011. Nella riaggregazione dei voti attribuiti (da 1 a 10) si è voluto “isolare” il valore di sufficienza (6) in quanto esplicativo di un limite che il più delle volte risulta sfumato tra una sufficienza risicata o una non piena sufficienza. In virtù di tale definizione, in termini medi, le Giunte ottengono la piena promozione (voti dal 7 a 10) sia per il funzionamento dei servizi per gli anziani (66,3%) che per quello dei servizi per l’infanzia (57,4%), entrambi rilevati su campioni di popolazione che assommano nei cinque anni a valori compresi tra 5.100 e 5.500 individui. Di poco sotto il 50%, ma comunque maggioritaria rispetto alla bocciatura, la promozione per il funzionamento dei servizi per le famiglie. Bocciato (50,7%), e dunque insoddisfacente, l’impegno e l’attenzione delle Amministrazioni Locali verso i giovani e le loro necessità, aspetto fortemente legato alla preoccupazione per i figli sia nella dimensione contemporanea che in una prospettiva temporale futura (figura 7.10).

<sup>1</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

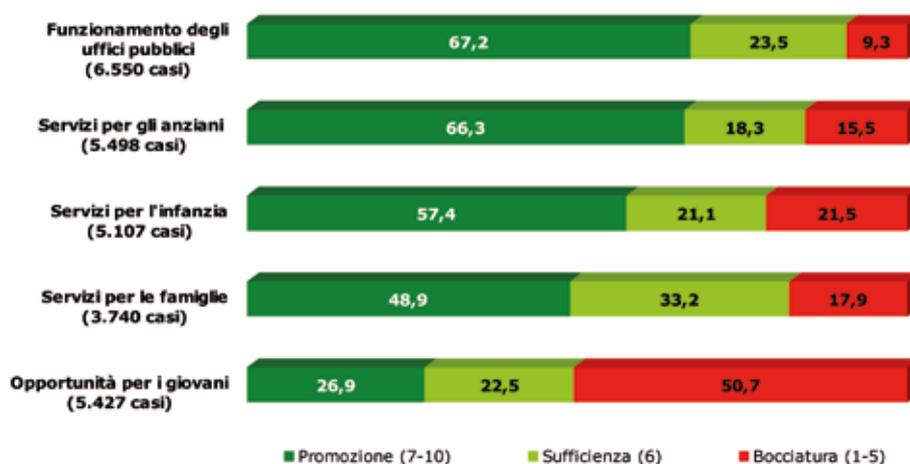
<sup>2</sup> Il Servizio Ferroviario Metropolitano, 2011.

<sup>3</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

<sup>4</sup> Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, sondaggi realizzati in vari comuni della provincia di Bologna.

figura 7.10

**VALUTAZIONI DELLE AMMINISTRAZIONI LOCALI (GIUNTE) RISPETTO AI SERVIZI SOCIALI (dettaglio) - valori %**



# Fattori di forza e debolezza della Governance

## Punti di forza

I posizionamenti complessivi in ambito nazionale della Città metropolitana di Bologna in termini di **governance**, contestualmente agli inquadramenti internazionale e locale, portano all'identificazione dei principali **fattori di forza**, che vertono prevalentemente sulla gestione dell'amministrazione locale e relativi servizi erogati.

- Bologna, nel contesto europeo, presenta standard di **efficienza amministrativa** elevata nella percezione dei suoi cittadini. Efficienza dei servizi che trova sponda nella buona fiducia (attendibilità) attribuita all'amministrazione cittadina.
- Il focus sui servizi nel dettaglio conferma la buona performance delle amministrazioni locali, che ottengono la piena promozione per quanto riguarda il funzionamento sia degli uffici pubblici che dei **servizi sociali** (anziani, infanzia, famiglie). In particolare, a livello nazionale, Bologna spicca per l'elevato rendimento dei **servizi per l'infanzia**.
- Le istituzioni pubbliche bolognesi sono all'avanguardia in termini di **innovazione della pubblica amministrazione** in quanto si rileva la maggiore presenza di istituzioni che hanno effettuato almeno una rendicontazione sociale. In ambito di bilancio, la Provincia di Bologna (ora Città metropolitana) è la più virtuosa nel panorama nazionale per capacità di riscossione.
- L'attenzione e l'interesse della popolazione metropolitana bolognese verso la gestione dell'amministrazione locale è riscontrabile nell'elevato (e crescente) grado di accordo alla **costituzione della Città metropolitana**. Attenzione veicolata anche da un'elevata quota di popolazione coinvolta nella costruzione di nuove forme di gestione amministrativa come le Unioni di comuni.

## Punti di debolezza

Nel complesso i **fattori di debolezza** non si presentano così rilevanti da incidere in modo determinante in tema di **governance**. Gli aspetti che denunciano maggiori carenze, su cui porre particolare attenzione, sono legati ai finanziamenti europei e al sistema carcerario.

- Bologna patisce una scarsa capacità di recuperare **risorse finanziarie** derivanti da fondi comunitari per la politica di coesione. Nel contesto nazionale perde la sfida della riduzione degli squilibri interni ai territori metropolitani in quanto presenta la più alta disuguaglianza della distribuzione dei finanziamenti tra core e cintura.
- Nel contesto nazionale Bologna presenta la situazione più critica per quanto riguarda il sovraccollamento degli **istituti di pena**. A ciò contribuisce una non elevata velocità dei procedimenti giudiziari (di primo grado).



# Indicatori e fonti

## Posizionamento nazionale rispetto alle Città metropolitane

### Istituzioni

Grado di finanziamento interno (per 1 € di entrata) – *ISTAT: Pubblica Amministrazione.Stat, 2012*

Capacità di riscossione (per 1 euro di entrata) – *ISTAT: Pubblica Amministrazione.Stat, 2012*

Istituzioni pubbliche che hanno effettuato almeno una rendicontazione sociale – *ISTAT: Pubblica Amministrazione.Stat, 2011*

### Servizi sociali

Bambini di 0-2 anni che usufruiscono di servizi per l'infanzia (%) – *ISTAT: Indagine sugli interventi e i servizi sociali offerti dai Comuni singoli o associati, 2011*

Disponibilità di asili rispetto alla potenziale utenza (posti ogni 100 bimbi) – *ISTAT, 2014*

Scuole con accessibilità totale sia dei percorsi interni che di quelli esterni (%) – *Elaborazione dati ISTAT: Indagine sull'inserimento degli alunni con disabilità nelle scuole primarie e secondarie di 1° grado, statali e non statali, 2012*

Presenza di alunni disabili (%) – *Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca: L'integrazione scolastica degli alunni con disabilità nel sistema nazionale di istruzione, 2012/2013*

### Servizi giudiziari

Indice di sovraffollamento degli istituti di pena (%) – *Elaborazione su dati Ministero della Giustizia, Dipartimento Amministrazione Penitenziaria, 2013*

Lunghezza dei procedimenti civili di cognizione ordinaria di primo grado (ore) – *Elaborazione su dati del Ministero della Giustizia, 2012*

## Inquadramento internazionale

Soddisfazione circa l'efficienza dei servizi amministrativi della propria città – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

Fiducia attribuita alla pubblica amministrazione della propria città – *Eurobarometro Flash, "Qualità della vita nelle città europee" (n. 366), 2012*

## Opinioni dei cittadini metropolitani

Grado di accordo sulla costituzione della Città metropolitana di Bologna

Valutazione dei servizi sociali

Fiducia fiscale

### Sondaggi di riferimento:

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2006: Casalecchio di Reno (700 casi); Sala Bolognese (400 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2007: Anzola dell'Emilia (600 casi); Calderara di Reno (500 casi); Grizzana Morandi (350 casi); Malalbergo (600 casi); Monte San Pietro (600 casi); Pianoro (600 casi); Sant'Agata Bolognese (400 casi); Zola Predosa (500 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione, 2008: Quartieri di Bologna (7.102 casi); Minerbio (400 casi); Sasso Marconi (700 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a Castel Maggiore, 2009 (700 casi).*

*Rapporto cittadini/Pubblica Amministrazione a San Giovanni in Persicelo, 2011 (500 casi).*

*Alta Galliera, 2011: Castello d'Argile, Galliera, Pieve di Cento, San Pietro in Casale (804 casi totali).*

*Indagine sul Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) e la sua utenza nel territorio della provincia di Bologna, 2011 (5.012 casi totali)*

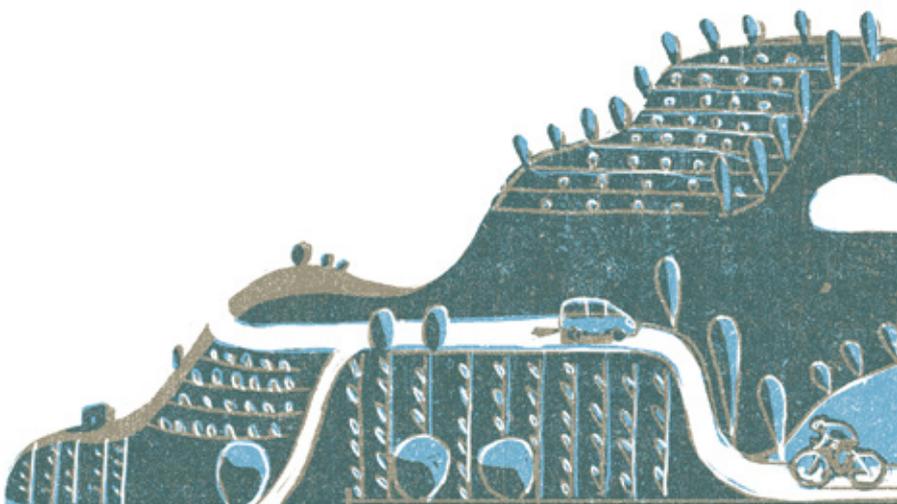






### **Comitato Promotore Bologna 2021:**

Regione Emilia-Romagna,  
Città metropolitana di Bologna,  
Comune di Bologna,  
Alma Mater Studiorum - Università  
di Bologna, Unione dei Comuni  
Savena-Idice, Unione dei comuni  
dell'Appennino bolognese, Nuovo  
Circondario Imolese, Unione dei  
Comuni Valli del Reno, Lavino e  
Samoggia, Unione Reno Galliera,  
Unione dei Comuni Terre di  
Pianura, Unione Terred'Acqua,  
Unione Alto Reno, Comune di  
Castenaso, Comune di Molinella,  
Camera di Commercio Bologna,  
ANCEBOLOGNA - Collegio  
Costruttori Edili, AGCI, ASCOM  
Bologna, CIA Bologna, CISL, CNA  
Bologna, Coldiretti Bologna,  
Confagricoltura Bologna,  
Confartigianato Imprese di Bologna  
e di Imola, Confcooperative,  
Fondazione Unipolis, Forum Terzo  
Settore, Legacoop Bologna, UIL,  
Unindustria Bologna



### **Contatti:**

segreteria@psm.bologna.it  
051.659.8835/9222/9223  
psm.bologna.it  
Facebook Piano Strategico Metropolitan di Bologna  
Twitter #PSMBO2016

Con il contributo di

