



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Giovanni Vetrutto ha concepito e curato i Dossier delle Città Metropolitane  
E' l'autore del capitolo 1 ed ha effettuato il *redraft* definitivo del testo.

Fabio Guglielmi ha coordinato il gruppo di lavoro degli autori che hanno realizzato il dossier curando inoltre la supervisione dei testi, il layout e le tabelle ivi contenute.  
E' inoltre autore dei paragrafi 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 2.6 (escluso il par. 2.6.1), 2.8 e della Sintesi finale.

Gabriella Reale è l'autrice del paragrafo 2.3.1.

Alessio Canzonetti è l'autore del paragrafo 2.7 e del capitolo 3.

Walter Paternes Meloni è l'autore del capitolo 4 con la supervisione di Manfredi De Leo.

Sara Gualtieri è l'autrice dei paragrafi 2.5 e 2.6.1.

Sara Gualtieri e Massimo La Nave hanno realizzato le figure contenute nel testo ad eccezione di quelle dei paragrafi 2.3.1 ,2.3.2, del capitolo 4 e tutte quelle la cui origine è indicata.

La redazione del Dossier non sarebbe stata possibile senza il contributo alla concezione e alla realizzazione dell'ISTAT, di Invitalia e del Consorzio MIPA.

© 2017 DARA. Dipartimento per gli Affari Regionali e le Autonomie  
Presidenza del Consiglio dei Ministri

I dossier delle Città Metropolitane. Città metropolitana di Bologna  
I edizione, marzo 2017

ISBN 978-88-99919-06-1

### Nota editoriale

*L'entrata in vigore della Legge 7 aprile 2014, n. 56 (c.d. Riforma Delrio) apre la strada a profondi cambiamenti sul piano del governo territoriale.*

*La legge, infatti, individua e regola le città metropolitane come nuovo soggetto amministrativo, trasforma le province in enti di secondo livello, incentiva l'unione e la fusione delle amministrazioni comunali come strumento di semplificazione del governo locale.*

*Si tratta di una legge che, per molti aspetti, è unica nel suo genere, per ispirazione e tecnica di redazione, offrendo una pluralità di soluzioni e interpretazione alle amministrazioni stesse, che diventano i soggetti responsabili delle scelte e, appunto, dei risultati perseguiti in base ad esse. Si creano, così, nuove occasioni di sviluppo del sistema locale, attraverso azioni di innovazione e differenziazione da perseguire in ragione delle diverse ambizioni di ogni territorio.*

*Il Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie della Presidenza del consiglio dei Ministri, per facilitare questi processi di cambiamento sul territorio nazionale, inaugura con questi dossier una serie di azioni di accompagnamento, che supporteranno le amministrazioni impegnate nell'attuazione del disegno di riforma.*

*Al riguardo il presente lavoro, frutto della collaborazione del Dipartimento per gli affari regionali e le autonomie con l'ISTAT e con il Consorzio Interuniversitario MIPA, costituisce il primo anello di una catena realizzativa di un impianto informativo in linea con le esigenze delle autonomie regionali e locali. L'idea è di costruire per ciascun territorio un contenitore analitico che, partendo da alcune informazioni del contesto analizzato, sia in grado di fornire una rappresentazione della coesione territoriale.*

*A tali fini verranno analizzati alcuni fenomeni relativi al territorio:*

- *La dimensione fisica urbana.*
- *Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.*
- *Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici.*
- *I sistemi locali del lavoro*
- *Le connessioni tra i luoghi (e la loro eventuale dipendenza)*
- *Il tessuto industriale.*

*L'intento è di costruire un sistema di indicatori che consenta di pervenire a una possibile fotografia, per i diversi territori considerati, delle dinamiche socio-economiche reali da governare, cui sovrapporre le fotografie (non sempre coincidenti) della attuale geografia amministrativa, per trarne un quadro problematico che sia di supporto alle decisioni di riordino territoriale.*

*L'obiettivo è quello di verificare la praticabilità di un lavoro da ripetere poi su larga scala, per offrire a tutti gli ambiti non solo metropolitani ma anche provinciali una lettura analitica del territorio di riferimento, che orienti i processi aggregativi che la legge implica.*

**I dossier delle Città Metropolitane**  
**Città metropolitana di Bologna**

## Sommario

Nota editoriale.....	3
1. Introduzione .....	7
1.1. Quali metropoli?.....	7
1.2. Quale Bologna?.....	12
2. L'area metropolitana di Bologna .....	14
2.1. La dimensione fisica e urbana .....	14
2.2. Gli aspetti di composizione del tessuto sociale.....	18
2.3. Un focus sul comune di Bologna .....	23
2.3.1. Lo sviluppo urbanistico della Città metropolitana di Bologna .....	23
2.3.2. L'assetto funzionale e territoriale .....	29
2.4. Le infrastrutture .....	31
2.5. Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici .....	34
2.6. I Sistemi locali del lavoro e le connessioni tra i luoghi .....	40
2.6.1. Le connessioni tra i luoghi .....	44
2.7. La delimitazione dei ring metropolitani .....	51
2.8. Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale .....	57
3. Omogeneità territoriali funzionali.....	59
4. L'economia dell'area metropolitana di Bologna .....	62
4.1. Il contesto economico nazionale .....	62
4.2. La vitalità dei distretti industriali.....	65
4.3. L'economia dell'area metropolitana di Bologna .....	72
4.4. La competitività internazionale del sistema bolognese .....	79
4.5. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana di Bologna.....	81
4.6. Politiche industriali e rilancio dei sistemi produttivi locali.....	90
4.7. Ricerca, reti di imprese, localizzazione e accesso al credito .....	91
Sintesi finale .....	94

**I dossier delle Città Metropolitane**  
**Città metropolitana di Bologna**

# I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

## 1. Introduzione

### 1.1. Quali metropoli?

La nascita delle nuove autorità metropolitane in Italia si colloca in una fase storica segnata da una inedita centralità dei fenomeni urbani nella postmodernità<sup>1</sup>.

Il processo di creazione e messa in opera del nuovo livello di governo metropolitano assume nei diversi contesti urbani caratteristiche differenti, in ragione di una accentuata variabilità in termini di conurbazione fisica, potenziale economico, problematiche socio-assistenziali, demografia, altimetria, omogeneità dell'area circostante.

Due dati però, all'interno di questa variabilità, accomunano tutte le aree metropolitane italiane.

Il primo è di natura istituzionale. Le trasformazioni novecentesche e la relativamente recente ripresa di forti dinamiche di urbanizzazione hanno reso largamente obsoleto il disegno amministrativo dei diversi Comuni delle conurbazioni, i cui confini e le cui interdipendenze sono largamente mutati, con un ritmo ulteriormente accelerato negli anni più recenti<sup>2</sup>. Detta in parole semplici, la geografia amministrativa dei Comuni di queste aree è del tutto superata, in quanto dà per scontata una ripartizione del potere politico-amministrativo divenuta obsoleta già decenni fa, a causa di evidentissimi fenomeni di spostamento degli insediamenti, di congiungimento fisico di centri abitati un tempo distinti, di cambiamento delle attività di studio e lavoro e dei ritmi circadiani delle persone, in ragione di caratteri di contiguità che sono ormai del tutto cambiati<sup>3</sup>.

Il secondo dato è dalla letteratura largamente ricondotto a questo primo: le città italiane, in un contesto economico in cui le città sono ridiventate i poli di traino dei sistemi economici nazionali, i loro principali *hub* di sviluppo (nel duplice senso della crescita economica e del mantenimento di sostenibili sistemi di inclusione sociale) stanno in larga misura mancando l'appuntamento con il nuovo ruolo che la modernità assegna loro. I fenomeni di sradicamento/ricollocazione dei diversi segmenti produttivi delle grandi aziende internazionalizzate che operano su base mondo tendono a reinsediare nelle grandi città dei Paesi più sviluppate proprio i segmenti più pregiati delle loro catene produttive: ricerca e sviluppo, finanza, programmazione e controllo, sistemi di conoscenza e sviluppo del *know how*, creatività, design. Di modo che le "città globali"<sup>4</sup> producono ormai la gran parte del valore aggiunto e dunque della ricchezza.

---

<sup>1</sup> In una sterminata letteratura occorre riferirsi almeno a S. Sassen, *Le città nell'economia globale*, Bologna, il Mulino 1994; G. De Matteis (cur.), *Le grandi città italiane. Società e territori da ricomporre*, Venezia, Marsilio 2011; P. Le Gales, *Le città europee. Società urbane, globalizzazione, governo locale*, Bologna, il Mulino 2006.

<sup>2</sup> Per tutti A. Calafati, *Economie in cerca di città. La questione urbana in Italia*, Roma, Donzelli 2009.

<sup>3</sup> Sul punto già M.S. Giannini, *Il riassetto dei poteri locali*, in «Rivista trimestrale di diritto pubblico», 1971, n. 2, pp. 455 ss.

<sup>4</sup> Così ancora S. Sassen, *Città globali*, Milano, UTET 1997.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Le città italiane mancano a questo appello<sup>5</sup>. Danno un contributo molto basso al PIL e alla modernizzazione del Paese: secondo recenti dati, “l’Italia ricopre la penultima posizione tra i Paesi dell’OCSE per contributo delle aree metropolitane alla crescita totale degli occupati in Italia tra il 2000 e il 2012... anche il contributo delle aree metropolitane alla crescita del PIL aggregato nazionale è sotto la media OCSE”<sup>6</sup>.

Diventa dunque inevitabile ricondurre questo deficit sistemico a un ritardo nella definizione di politiche volte a creare condizioni favorevoli allo sviluppo economico nei diversi ambiti territoriali, secondo la lezione dell’economia hirschmaniana; politiche che passano per l’adeguamento dei sistemi istituzionali, per sfruttare quel valore aggiunto che i singoli territori possono dare ai sistemi di impresa; e in particolare i contesti urbani, in quanto ambiti nei quali si ritrova la massima concentrazione del capitale materiale e immateriale di un Paese. Non a caso l’Italia è pressoché l’unico Paese europeo a non avere una vera e propria “agenda di politiche urbane nazionali”<sup>7</sup>, coerente con quella esistente a livello dell’Unione<sup>8</sup>.

È vero che la ragione di questo ritardo va in parte ricondotta alla natura stessa delle traiettorie di sviluppo del Paese. Un Paese policentrico, con molte città medie e quasi un quarto della popolazione ancora residente in aree intermedie o marginali<sup>9</sup>, molta industria novecentesca insediata in contesti non urbani e perfino periferici. Ma questa *path dependence* non spiega abbastanza: dalla fine degli anni ’70 del ’900 è cambiato radicalmente il quadro di cosa si produce, di come lo si produce e soprattutto di dove lo si produce; e proprio in conseguenza di ciò in tutto il mondo le città hanno riacquisito quel ruolo di traino dei sistemi Paese di cui si diceva, proprio a questi fini adeguando, attraverso ampi, lunghi e ambiziosi programmi di ridisegno delle geografie amministrative territoriali, il proprio tessuto istituzionale<sup>10</sup>.

Di tutti questi fenomeni il legislatore pare essere stato ben consapevole; come pare aver voluto esplicitamente tenere conto della marcata variabilità del fenomeno urbano nel nostro Paese, nel prefigurare un sistema flessibile di perimetrazione dell’area territoriale di riferimento per ciascuna delle nuove autorità metropolitane istituite per legge.

Il comma 6 della legge individua come area territoriale di riferimento, come è noto, quella dell’ex provincia; ma nel secondo periodo dello stesso comma lascia impregiudicate le libere scelte delle comunità di riferimento, consentendo a Comuni o

---

<sup>5</sup> Consiglio Italiano delle Scienze Sociali, *Tendenze e politiche dello sviluppo locale in Italia*, Venezia, Marsilio 2005.

<sup>6</sup> Dati preoccupanti in P. Veneri, *L’importanza economica delle città: il caso italiano*, in A. Calafati (cur.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli, 2014, p. 138-139.

<sup>7</sup> A. Calafati, *La costruzione dell’agenda urbana europea e italiana*, in Id. (a cura di.), *Città tra sviluppo e declino. Un’agenda urbana per l’Italia*, Roma, Donzelli 2014. Non ha avuto seguito lo sforzo in questo senso che si legge in Ministro per la Coesione Territoriale, *Metodi e Contenuti sulle Priorità in tema di Agenda Urbana*, Roma, 2013.

<sup>8</sup> Commissione UE, *Cities of tomorrow. Challenges, visions, ways forward*, Bruxelles 2011.

<sup>9</sup> Dipartimento Politiche di sviluppo e coesione, *Le aree interne: di quale territori parliamo? Nota esplicativa sul metodo di classificazione delle aree*.

<sup>10</sup> Un quadro dei processi di ridisegno del governo metropolitano nei principali sistemi amministrativi europei già in L.J. Sharpe, *Enti locali in democrazia: quale ruolo e quale modello di modernizzazione*, in «Queste istituzioni», 1995, nn. 101-102, pp. 107 ss



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

gruppi di Comuni di “uscire” o “entrare” dall’area, seppure secondo la complessa procedura ordinaria di cui all’art. 133 della Costituzione.

Questa flessibilità ha, come detto, diverse potenzialità e diverse ragioni nei diversi contesti territoriali interessati. E il suo utilizzo richiede l’assunzione di prospettive differenti in ragione della già segnalata eterogeneità dei diversi ambiti metropolitani; ma anche in ragione della complessità, più in generale, dello stesso fenomeno metropolitano nel mondo, per come si evidenzia nelle analisi internazionali.

Quello che un tempo era semplicemente il problema delle grandi città, intese come aggregati costruttivi che si sviluppavano radialmente attorno a un “centro”, contrapposte a un agro circostante marcatamente differente in termini di densità degli insediamenti, è oggi un ben più complesso sistema di interdipendenze in un’area spesso molto vasta, rispetto alla quale i grandi problemi della vita collettiva (uso del suolo, trasporti, altri servizi di cittadinanza, insediamenti produttivi, produzione e condivisione della conoscenza) si pongono e richiedono soluzione su scale territoriali differenti: alcuni a livello della stretta conurbazione centrale (che però ha di norma del tutto rimodellato e di fatto cancellato la antica suddivisione tra Comune centroide e diversi ring areali), altri a livello di una più ampia interdipendenza di realtà che spesso gravitano funzionalmente sul centroide pur in assenza di una continuità insediativa, altri in maniera continua lungo precisi “corridoi” territoriali disegnati a misura dell’infrastruttura viaria, ferroviaria e della logistica, altri ancora, infine, nei termini di un ristretto numero di decisioni sul coordinamento di poche attività comunque rilevanti rispetto ad alcune interdipendenze in area molto vasta.

Sussistono dunque, in area genericamente metropolitana (ovunque nel mondo e ancor più nella segnalata specificità del policentrismo italiano), i problemi della “città *in nuce*”<sup>11</sup>, per dirla con Antonio Calafati; una nuova città nata per coalescenza di Comuni tra loro conurbati e nel tempo sempre più fusi (e rispetto alla quale può porsi il tema del governo unitario del massimo numero di funzioni e decisioni collettive); e altri problemi di relazioni costanti e quotidiane, segnalate dai fenomeni di pendolarismo delle persone e di interdipendenza delle attività (produttive e di servizio) in un’area più vasta; o, per dir meglio, in più aree tra loro difformi, ormai sempre più raramente radiali, che si segnalano per disomogeneità dei diversi ring o per concentrazione lungo assi in un contesto abitativo di per sé non denso, nel quale la conurbazione si fa più rada e la città centrale (quella “nuova” nata per coalescenza attorno al centroide, si intende) funge da punto focale di dinamiche sociali ed economiche differenti in aree molto vaste.

Servono, dunque, soluzioni sia istituzionali sia pattizie, per governare in maniera efficace questi diversi livelli di potenziale sinergia nel contesto delle conurbazioni che circondano le aree urbane più importanti del nostro Paese.

È in questi ultimi termini che si pone la sfida che l’Italia ha di fronte. Ed è questa la chiave di lettura principale della volontà legislativa di introdurre anche in Italia (dopo decenni di fortunati fenomeni a livello europeo e internazionale) autorità di governo metropolitano: sfruttare la caratteristica dei principali sistemi urbani, ovvero quella di

---

<sup>11</sup> A. Calafati, *Città in nuce nelle Marche. Coalescenza territoriale e sviluppo economico*, Milano, Franco Angeli 2008.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

essere, pur nella segnalata estrema complessità, i luoghi in cui è possibile mettere a frutto, come dianzi accennato, il capitale fisico, finanziario, architettonico, culturale, ma anche immateriale, di conoscenza, di relazioni e serendipità, per ridare fiato a una economia ormai da troppi anni debole nelle dinamiche di crescita e inclusione; conferendo, a questo fine, unitarietà ai sistemi di *governance* delle complesse conurbazioni metropolitane.

Ogni città ha dunque una chiara chiave di lettura delle scelte da fare, nel porsi i problemi dei caratteri e dei “confini” della propria conurbazione. Sul presupposto, pure bene evidenziato dalla letteratura sul tema<sup>12</sup>, che la provincia non appare in nessuna delle città interessate dalla riforma un ambito territoriale adeguato, né dal punto di vista della conurbazione “stretta” (rispetto alla quale si presenta pressoché dappertutto troppo grande) né rispetto a quella “larga” della cosiddetta “regione urbana funzionale” (che, viceversa, ha pressoché ovunque dimensione più ampia e spesso di fatto anche transregionale). E in tutte presenta gruppi di Comuni che da nessun punto di vista (di conurbazione, di relazioni funzionali, di pendolarismo, di coerenza del sistema socioeconomico) si qualificano come correlati al centroide; fino all’estremo di aree ex provinciali nelle quali vi sono zone montane anche impervie (come le cime alpine intorno a Milano o l’Aspromonte per Reggio Calabria), o gruppi di Comuni qualificati come “interni”<sup>13</sup> dalla relativa strategia nazionale (Genova, Milano, Roma): e cioè, i luoghi (tutto al contrario del fenomeno metropolitano) della massima rarefazione dello stesso capitale materiale e immateriale di cui si diceva poc’anzi, che una autorità propriamente metropolitana faticherebbe assai a governare nella loro specificità e marginalità.

Il “ritaglio” della dimensione di partenza coincidente con l’area ex provinciale è dunque una chiara necessità funzionale; una necessità che conduce verso un riassetto di funzioni e legami con le sottostanti realtà comunali e con le sovraordinate realtà regionali che può ben differire da luogo a luogo, ma che pone un’alternativa piuttosto evidente (seppure risolvibile con soluzioni non estremizzate) rispetto al ruolo che si intende attribuire all’autorità metropolitana (e conseguentemente al ridisegno dei confini nel senso appena descritto).

Ciascuna città potrà scegliere, in questa prospettiva di *institution building*, il carattere della nuova Autorità “di area vasta” (come la definisce la legge) puntando su una prospettiva di concentrazione su poche funzioni di “raccordo” in un ambito molto ampio ma meno focalizzato sulle funzioni tipicamente comunali (e dunque meno orientata a sfruttare il potenziale dello specifico urbano). In questo caso, resterebbero da definire modi e strumenti di un necessario governo più coerente della “città *in nuce*” centrale (insomma, della conurbazione stretta), come anche la ripartizione delle funzioni dei Comuni, tra di loro e rispetto alla nuova area d’ambito superiore.

I vantaggi che deriverebbero da questa prima scelta sarebbero quelli di una maggiore continuità della *routine* amministrativa in capo ai singoli Comuni, minori costi transazionali e di soluzione di alcune complessità conoscitive e decisionali, limitatezza

<sup>12</sup> A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSI Working papers, n. 1, gennaio 2014.

<sup>13</sup> Il riferimento è di nuovo a Dipartimento Politiche di sviluppo e coesione, *Le aree interne*, cit.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

delle nuove funzioni da riorganizzare in capo all'autorità amministrativa di raccordo (e dunque maggiore semplicità nell'organizzazione degli uffici). Gli svantaggi, simmetricamente, consisterebbero innanzitutto nella rinuncia, di fatto, a sfruttare i vantaggi della dimensione urbana in senso proprio. Si rinunzierebbe inoltre al vantaggio potenziale, in termine di migliore *governance* locale, che potrebbe derivare da una pur complessa "doppia devoluzione" di funzioni tipicamente comunali a beneficio, verso l'alto, di una "città metropolitana" di carattere europeo e, verso il basso, di "municipalità metropolitane" più omogenee ed efficaci. Con ciò mancando anche un'occasione di potenziale ridisegno dell'intero tessuto comunale metropolitano, verso assetti di maggiore concertazione e semplicità.

All'inverso, i decisori locali potranno scegliere di seguire l'esempio di grandi conurbazioni europee che hanno invece puntato a un forte carattere "municipale" dell'autorità metropolitana, estesa a gruppi di Comuni e insediamenti riconducibili ad un *unicum* di carattere urbano, individuato per conurbazione fisica, per flussi di pendolarismo quotidiano, per condivisione dei grandi servizi di cittadinanza, per sinergia dei settori produttivi, ma soprattutto per l'incrocio di un numero alto di queste ricorrenze; coeso per coalescenza, o anche diffuso ma tenuto insieme da evidenti vincoli di vita quotidiana, dimostrati da flussi di persone, cose e conoscenze, spesso, come detto, lungo chiare direttrici di infrastrutturazione extraurbana.

I vantaggi del governo dello specifico urbano sarebbero quelli menzionati in apertura, nella rincorsa che le città italiane possono ancora intraprendere nella serrata "competizione tra i luoghi" di rango globale. I rischi sarebbero legati soprattutto alla complessità delle trasformazioni da introdurre, nella necessità di adeguare quadri cognitivi e strutture istituzionali, nella necessità di ricondurre ad autorità sovraordinate il governo di alcune funzioni di raccordo in area funzionale più ampia.

Una scelta strategica e di schietto carattere politico, insomma; che, in quanto tale, non può che competere ai luoghi e, secondo la disciplina del diritto positivo, alle diverse comunità territoriali di riferimento, che secondo il dato normativo positivo devono assumere la decisione definitiva attraverso processi referendari. Ma che possono beneficiare della nettezza e della assertività dei dati positivi raccolti da un centro meno influenzato da dinamiche e percezioni locali.

Per questo il Dipartimento Affari Regionali Autonomie e Sport della Presidenza del Consiglio ha ritenuto di raccogliere i dati empirici sui diversi ambiti ex provinciali, per come emergono soprattutto dai dati censuari dell'ISTAT, ma anche da batterie di dati maggiormente qualitativi, che si è tentato di analizzare e proporre in forma il più possibile coordinata e obiettiva.

Dati che possono essere presi in considerazione per valutare i *trade off* delle diverse scelte o, al minimo, soltanto focalizzare problematiche aggregative che i decisori locali dovrebbero utilmente porsi, ai fini delle decisioni da assumere.

### 1.2. Quale Bologna?

Bologna, per la sua spiccata tradizione civica e per la conformazione fisica, largamente pianeggiante, del territorio che la circonda, si presenta come paradigmatica dei possibili *trade off* insiti nelle scelte di governo del territorio.

In un sistema urbano, come quello italiano, largamente sfrangiato per “mozzi e assi” di sviluppo (*hub and spoke*), Bologna mantiene una radialità ancora piuttosto spiccata.

Le interdipendenze emergono chiaramente all’esame dei fenomeni statistici, secondo due ring di concertazione urbanizzata che individuano un’area di massima integrazione funzionale piuttosto chiara, di 36 Comuni sui 56 ex provinciali (dunque, poco più della metà).

La “città in nuce” bolognese appare piuttosto ben definita, ed evidenzia alcuni casi di totale immedesimazione di Comuni di prima cinta con il centroide, che si presterebbero anche a processi di incorporazione (su tutti il caso di Casalecchio di Reno).

In aggiunta, Bologna appare essere ad oggi l’unica area metropolitana che disponga di un vero tessuto di associazionismo comunale degli enti di cinta; ciò che faciliterebbe enormemente un governo della “città di fatto” basato su una logica di accordi concentrici in una logica transcalare, che è quella adottata con successo in molti contesti metropolitani europei.

In termini di regione urbana funzionale, viceversa, appare evidente la funzione di polo di attrazione che Bologna esercita su molti comuni della limitrofa provincia di Ferrara; come anche su alcuni territori del nord della Toscana, cui l’accomuna anche una vocazione produttiva nel campo dell’abbigliamento, che mostra non trascurabili elementi di progressiva integrazione. In determinati casi, questa funzione di centralità accomuna Bologna ad aree extraprovinciali anche più di quanto non avvenga rispetto all’area montana appenninica della propria provincia; ciò ad ennesima riprova della parziale inadeguatezza del disegno “provinciale” delle aree metropolitane italiane, che emerge in riferimento a molte delle realtà regolate dalla legge 56/2014.

Dunque, nella sua natura di città della piana padana, Bologna estende la sua influenza ben oltre il territorio ex provinciale e mostra una potenziale regione urbana funzionale che trascende il territorio ex provinciale; laddove quest’ultimo è significativamente più vasto della “città di fatto” che attorno a Bologna si addensa. Una evidenza questa, largamente attesa alla luce della letteratura esistente<sup>14</sup>.

Ogni scelta sulla dimensione e sulle funzioni caratteristiche della nuova Autorità metropolitana non potrà non tenere conto di queste evidenze.

L’unica opzione concretamente non confermata dai dati statistici appare proprio quella di una forte continuità ex provinciale.

Non è da trascurare, da questo punto di vista, l’effetto che sui movimenti delle persone avrà, negli anni a venire, il crescente ruolo dell’alta velocità ferroviaria. La variante di valico ha già di molto ridotto i tempi di percorrenza tra Firenze e Bologna; mentre il tragitto tra Bologna e Milano è ormai temporalmente a sua volta molto ridotto.

---

<sup>14</sup> A. Calafati, *Città e aree metropolitane in Italia*, GSI Working papers, n. 1, gennaio 2014, p. 6.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Bologna si è sviluppata, nel corso del XX secolo, molto anche in relazione al suo importante nodo ferroviario; e di nuovo in relazione a questa sua rilevatissima funzione logistica nazionale dovrà operare alcune scelte, anche in termini di integrazione funzionale con altri sistemi urbani molto vicini.

Se questa scelta sarà consapevole e perseguita attraverso chiari investimenti anche infrastrutturali, la città avrà in parte rilevante scelto il suo destino; in caso contrario, sarà la somma di una serie di scelte non coordinate di cittadini e imprese a giocare comunque un ruolo chiave sul destino della città, con il rischio anche di diseconomie e marginalizzazioni potenziali.

Nel complesso scacchiere urbano del centro-nord Italia, una serie di interdipendenze anche di area molto vasta condiziona comunque il sistema di governo del territorio; resta però nelle scelte degli attori locali dei singoli sistemi urbani la scelta su come usare il nuovo strumento dell'Autorità metropolitana, in una logica strategica di medio periodo.

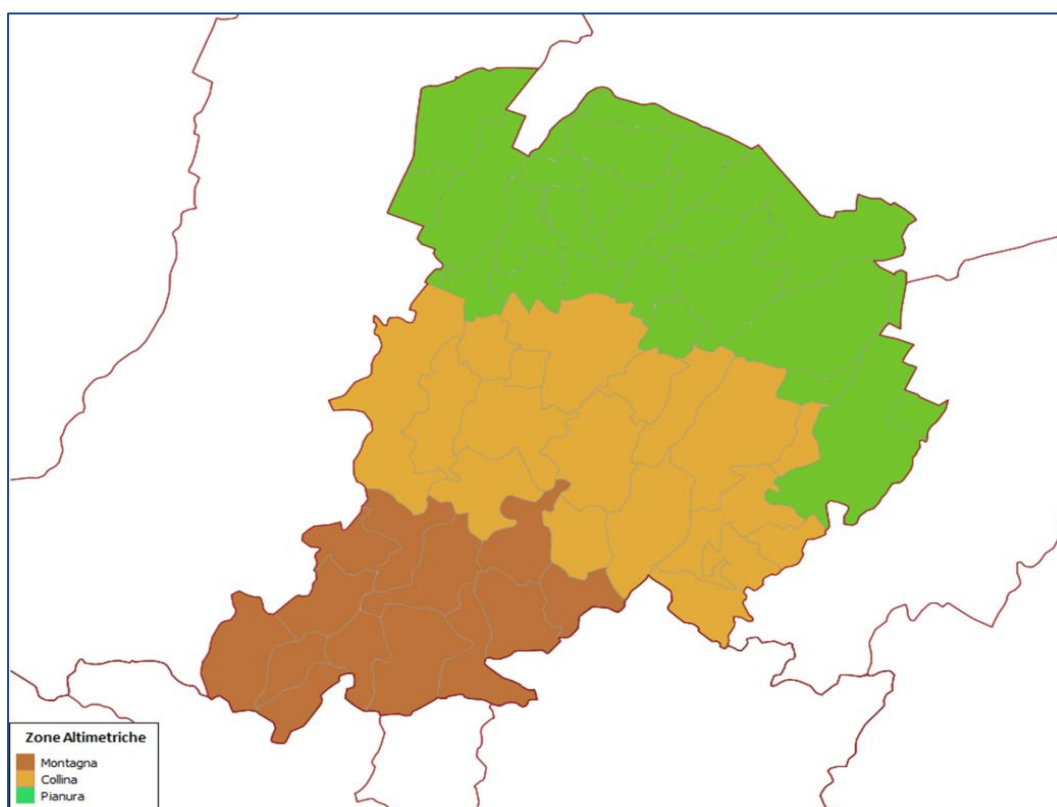
Il *trade off* tra governo della "città di fatto" e della "regione urbana funzionale" rappresenta a maggior ragione per Bologna, a causa di queste segnalate interdipendenze di area più vasta, cruciale per il destino del suo sistema urbano negli anni a venire.

## 2. L'area metropolitana di Bologna

### 2.1. La dimensione fisica e urbana

L'area metropolitana di Bologna è composta di 56 Comuni, ha un'estensione di 3.702 chilometri quadrati ed è popolata da 993.481 abitanti, nel comune di Bologna risiedono 384.202 persone (circa il 39 per cento della popolazione provinciale). Il 42 per cento del territorio è classificato pianeggiante, la parte collinare occupa circa il 37 per cento mentre le zone di montagna sono poco più del 21 per cento del totale (Figura 1).

Figura 1. Le zone altimetriche



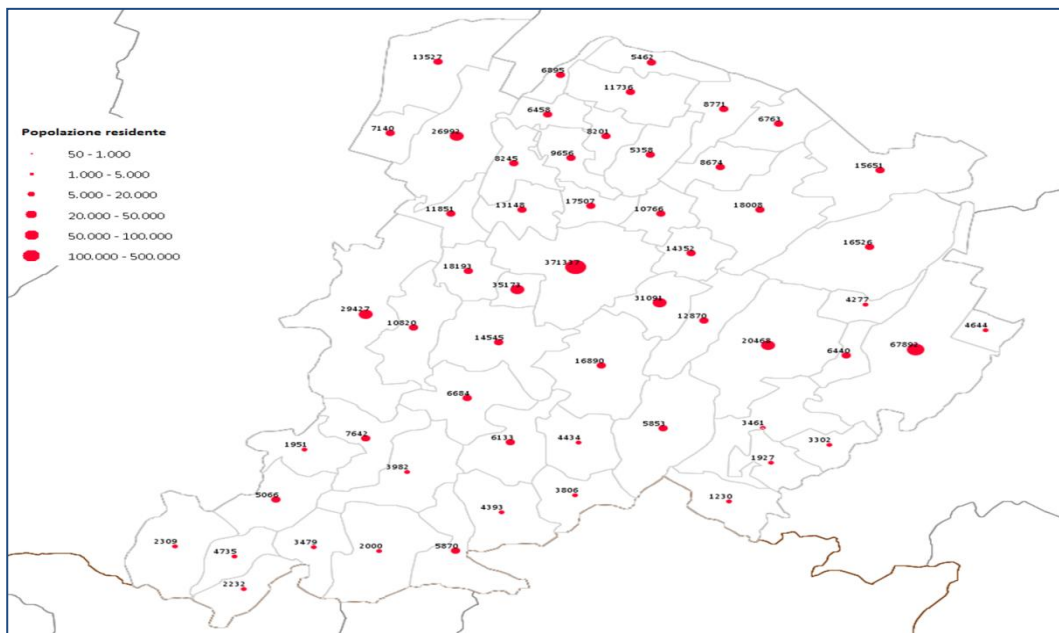
Fonte: dati ISTAT 2014

La distribuzione della popolazione (figura 2) mostra un territorio più densamente popolato nella fascia centrale collinare (oltre il 60 per cento del totale) ed in quella di pianura (circa il 33 per cento) mentre nelle zone di montagna abita poco più del 5 per cento della popolazione provinciale. I Comuni più popolati, oltre al capoluogo, sono Imola, Casalecchio di Reno e San Lazzaro di Savena che superano i 30.000 abitanti.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Figura 2. La distribuzione della popolazione

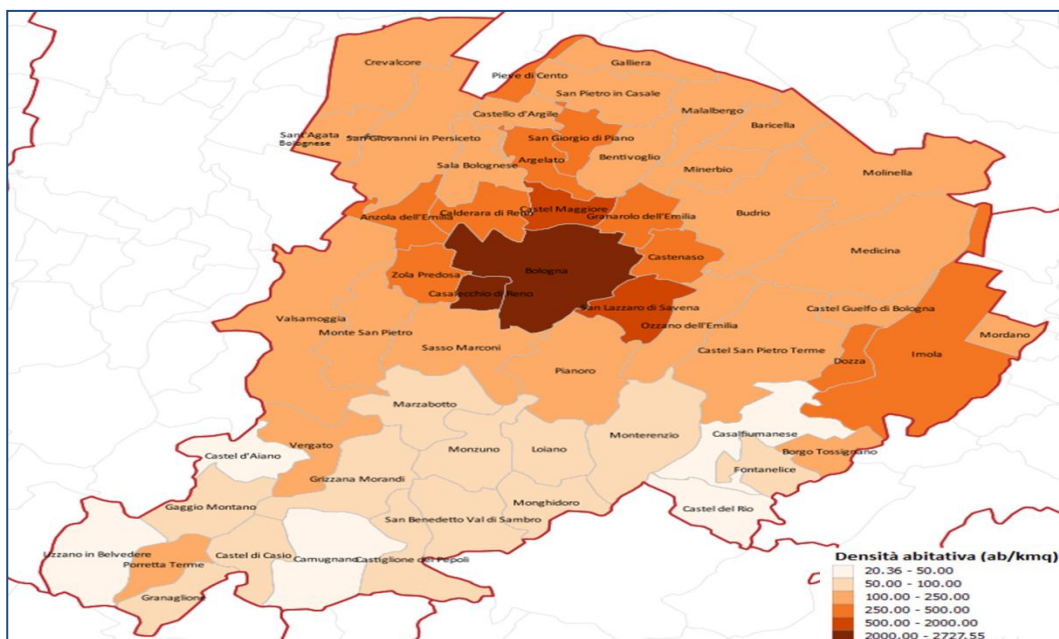


Fonte: dati ISTAT 2013

La densità abitativa, ovvero il rapporto tra popolazione residente e superficie territoriale del comune, mette in luce la maggiore concentrazione insediativa della popolazione esistente nel comune di Bologna e nei Comuni di cinta, in particolare a Casalecchio di Reno dove il valore del quoziente supera i 2.000 abitanti per chilometro quadrato ma anche a San Lazzaro di Savena e Zola Predosa sia pur con valori dell'indicatore inferiori a 1.000.

*Il continuum insediativo*

Figura 3. La densità abitativa



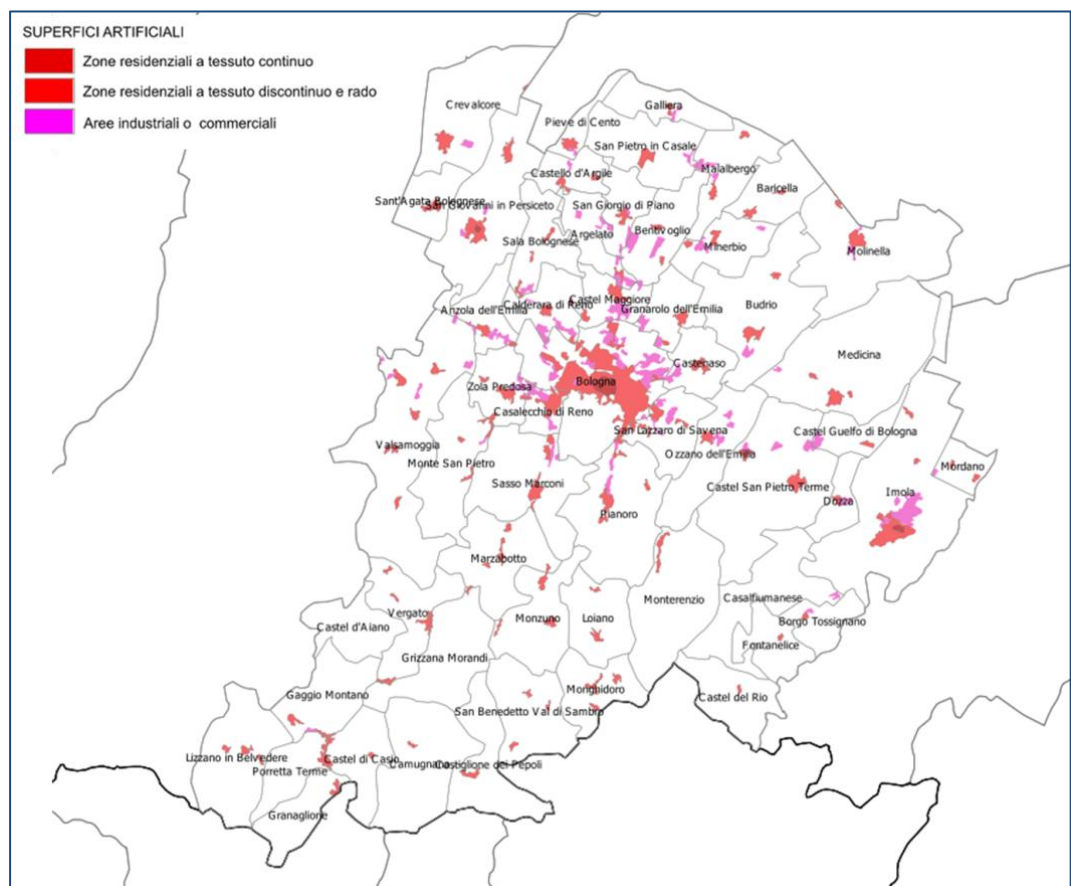
Fonte: dati ISTAT 2013

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

### Il consumo di suolo

La visione del nucleo insediativo e delle sue propaggini che contraddistingue l'immagine della densità abitativa viene riprodotta in massima parte anche nella "vista" che mostra le zone residenziali e le aree industriali esistenti (figura 4); essa asseconda ancor meglio la rappresentazione di un concentrazione insediativo che dal comune di Bologna è un tutt'uno con Casalecchio di Reno, Zola Predosa e San Lazzaro di Savena per poi diramarsi ad est ed ovest lungo la via Emilia; attorno a questo *continuum* le aree industriali e commerciali che proseguono anche nelle zone di pianura del territorio laddove la popolazione risulta maggiormente insediata, mentre nella parte di montagna, come di solito avviene, gli insediamenti sono radi, spesso di dimensioni ridotte e ben distanziati tra loro.

Figura 4. Zone residenziali e aree industriali nel territorio della Città metropolitana di Bologna



Fonte: dati (Corine Land Cover)

Un'altra descrizione di sintesi della dimensione urbana del territorio è quella fornita dal consumo di suolo calcolato come rapporto percentuale tra suolo occupato stabilmente da insediamenti (edifici, opifici, infrastrutture) e superficie amministrativa del comune (Figura 5). Il cartogramma evidenzia ancor di più la concentrazione di consumo di suolo maggiore nella zona settentrionale del territorio e massiva attorno all'area del comune di Bologna anche se evidenzia un elemento di discontinuità nella parte est dell'ex provincia tra i Comuni di prima cinta ed il comune di Imola dovuto anche alla maggiore

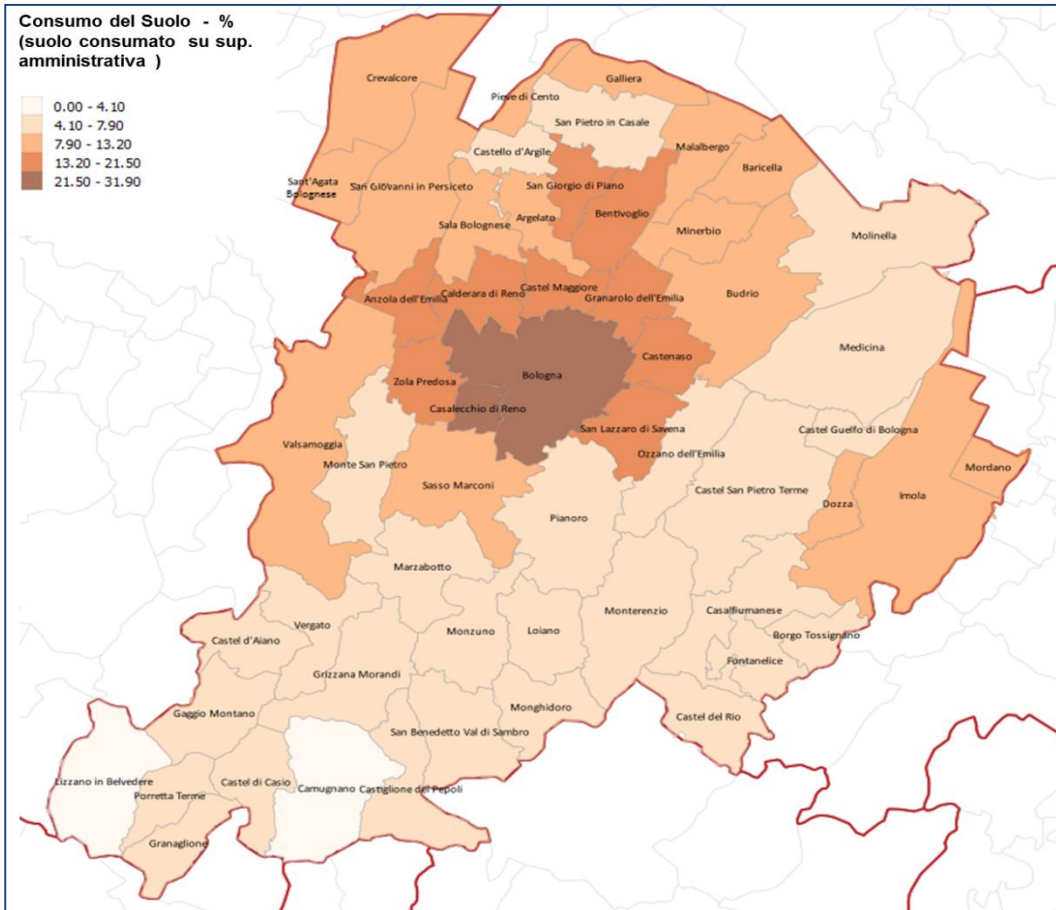


# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

superficie amministrativa di alcuni Comuni tra Bologna ed Imola che riduce il valore dell'indicatore.

Figura 5. Il consumo di suolo nella Città metropolitana di Bologna



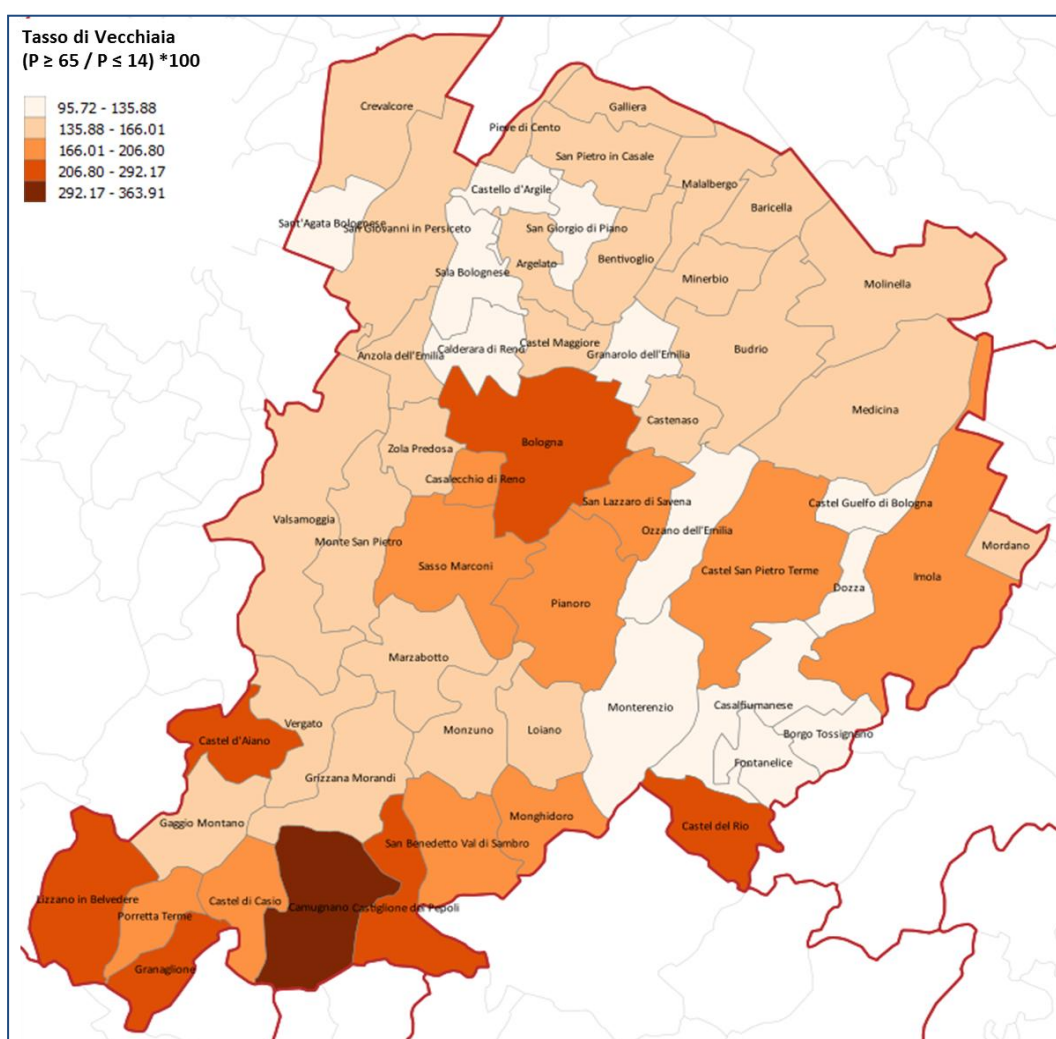
Fonte: dati ISPRA 2016

### 2.2. Gli aspetti di composizione del tessuto sociale

#### *I caratteri della popolazione*

Il tasso di vecchiaia<sup>15</sup> che misura il grado d'invecchiamento della popolazione, nel territorio dell'ex provincia presenta un valore medio attorno a 185 (superiore di circa 36 punti rispetto a quello nazionale) mentre nel comune di Bologna è nettamente maggiore di 200 (237,73) in linea con i valori che vengono rilevati nelle zone periferiche di montagna ove si rilevano anche i valori più alti dell'indicatore per le zone prese in esame, nel resto del territorio il tasso di vecchiaia si attesta su numeri senz'altro più vicini a quelli nazionali mentre sono pochi i Comuni nei quali le cifre sono inferiori a tale media.

Figura 6. L'invecchiamento della popolazione



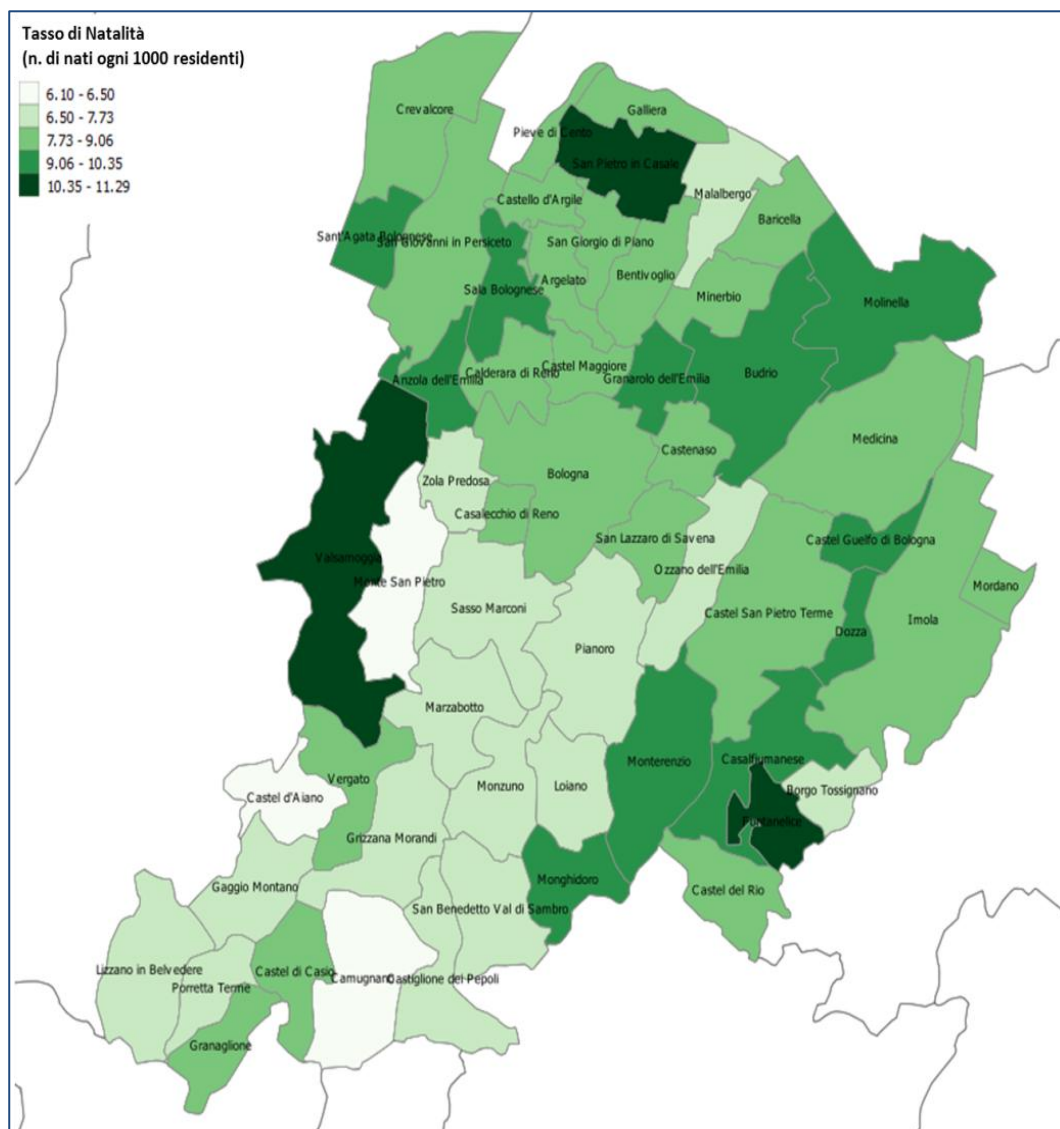
Fonte: dati ISTAT 2013

<sup>15</sup> Il tasso di vecchiaia è il rapporto tra popolazione con più di 65 anni e la popolazione con meno di 15 anni

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Il tasso di natalità<sup>16</sup> medio nell'area oggetto del dossier è superiore a 8 nati ogni mille residenti valore che viene superato dalla metà dei Comuni bolognesi, nei soli Comuni collinari di Fontanelice e Valsamoggia l'indicatore supera il valore di 11 mentre è inferiore ai valori medi in diversi Comuni di montagna.

Figura 7. La natalità

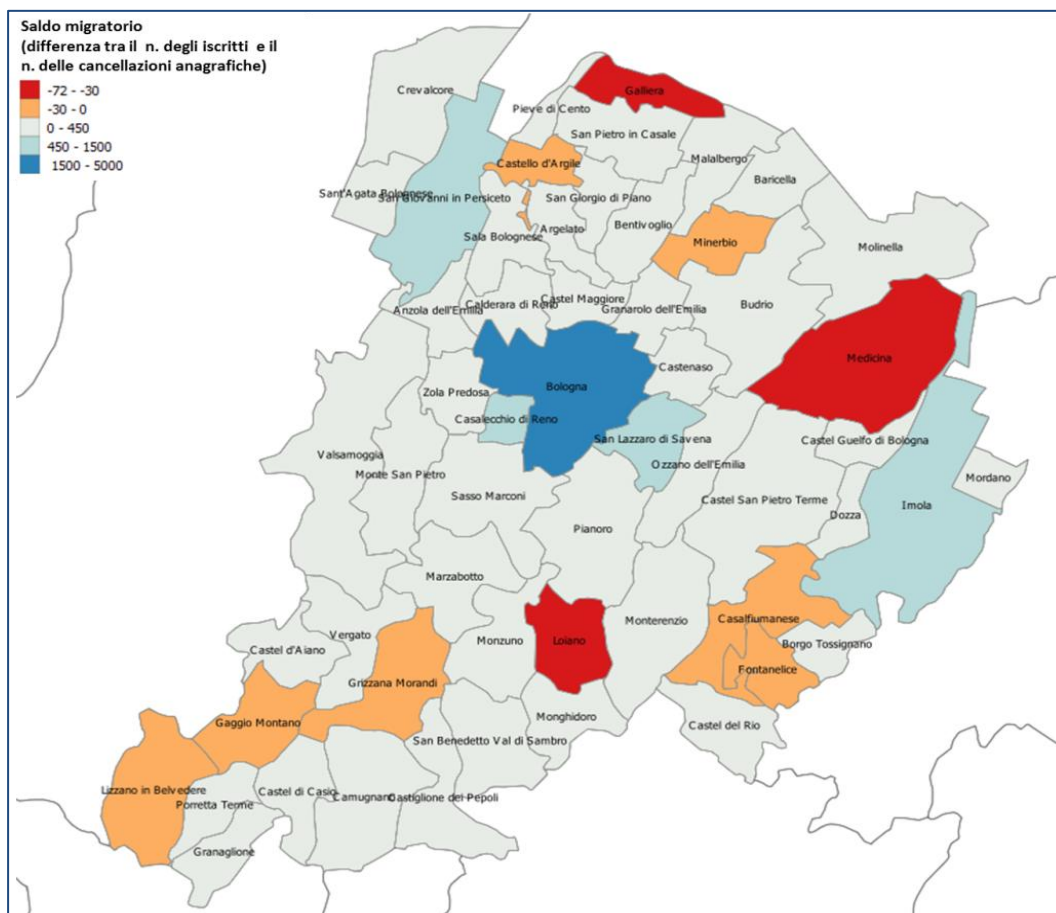


Fonte: dati ISTAT 2013

L'andamento dei flussi migratori nei Comuni (iscritti e cancellazioni anagrafiche di residenti) illustrato dalla Figura 8 mostra una evidente spaccatura tra il territorio di Bologna e dei contigui Comuni di Casalecchio di Reno e San Lazzaro di Savena dove il saldo fra iscrizioni e cancellazioni è nettamente positivo ed il resto del territorio ex provinciale in cui, ad eccezione di Imola e di San Giovanni in Persiceto, è nettamente prevalente la presenza di Comuni in cui il saldo è nullo e con poco meno di una decina di Comuni sparsi nella provincia nei quali le cancellazioni sono state superiori alle iscrizioni.

<sup>16</sup> Il tasso di natalità è il rapporto tra il numero di nati ogni mille residenti.

Figura 8. Il saldo migratorio



Fonte: dati ISTAT 2013

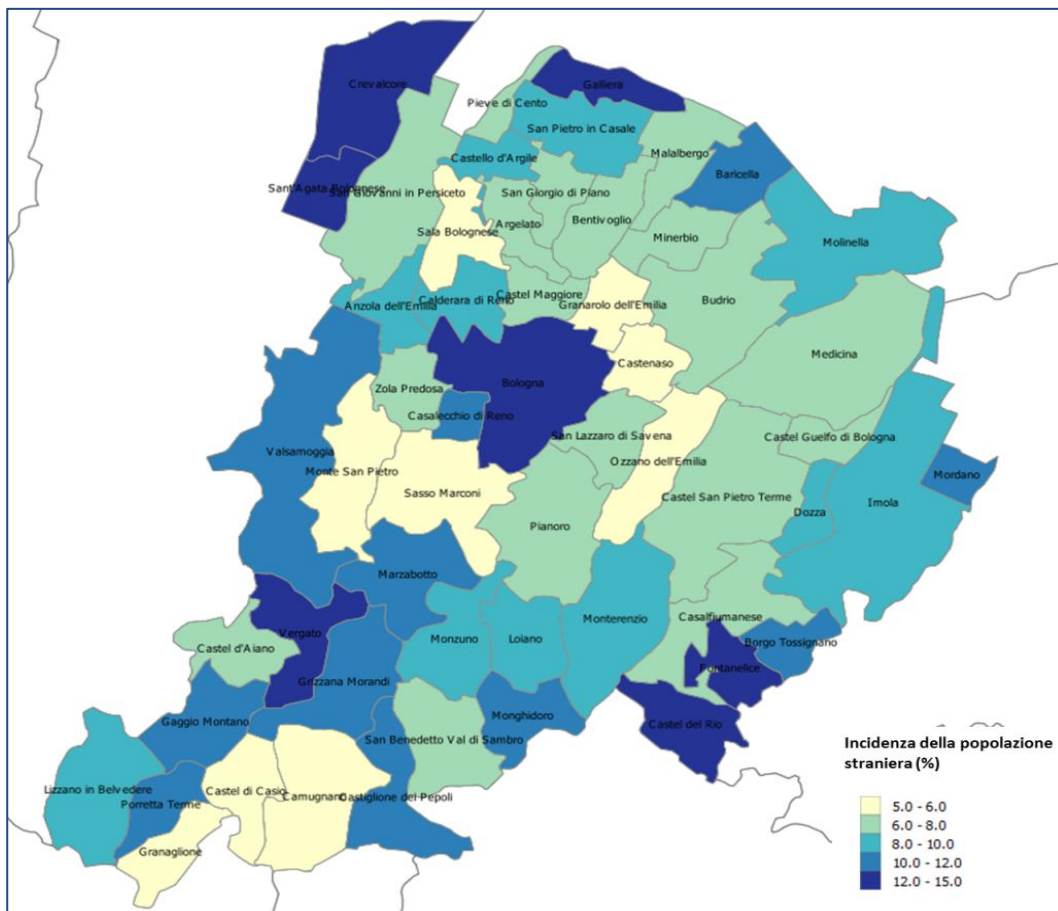
Gli stranieri residenti nell'ex provincia di Bologna sono 112.582<sup>17</sup> (circa l'11 per cento della popolazione totale) quasi la metà di essi risiede nel comune di Bologna (56.302) dove l'incidenza degli immigrati è poco meno del 15 per cento della popolazione comunale. Valori in linea o superiori a quelli del capoluogo si ritrovano solo in pochissimi Comuni peraltro localizzati nelle zone a margine dell'ex provincia.

<sup>17</sup> Dati Istat anno 2013

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Figura 9. La popolazione straniera

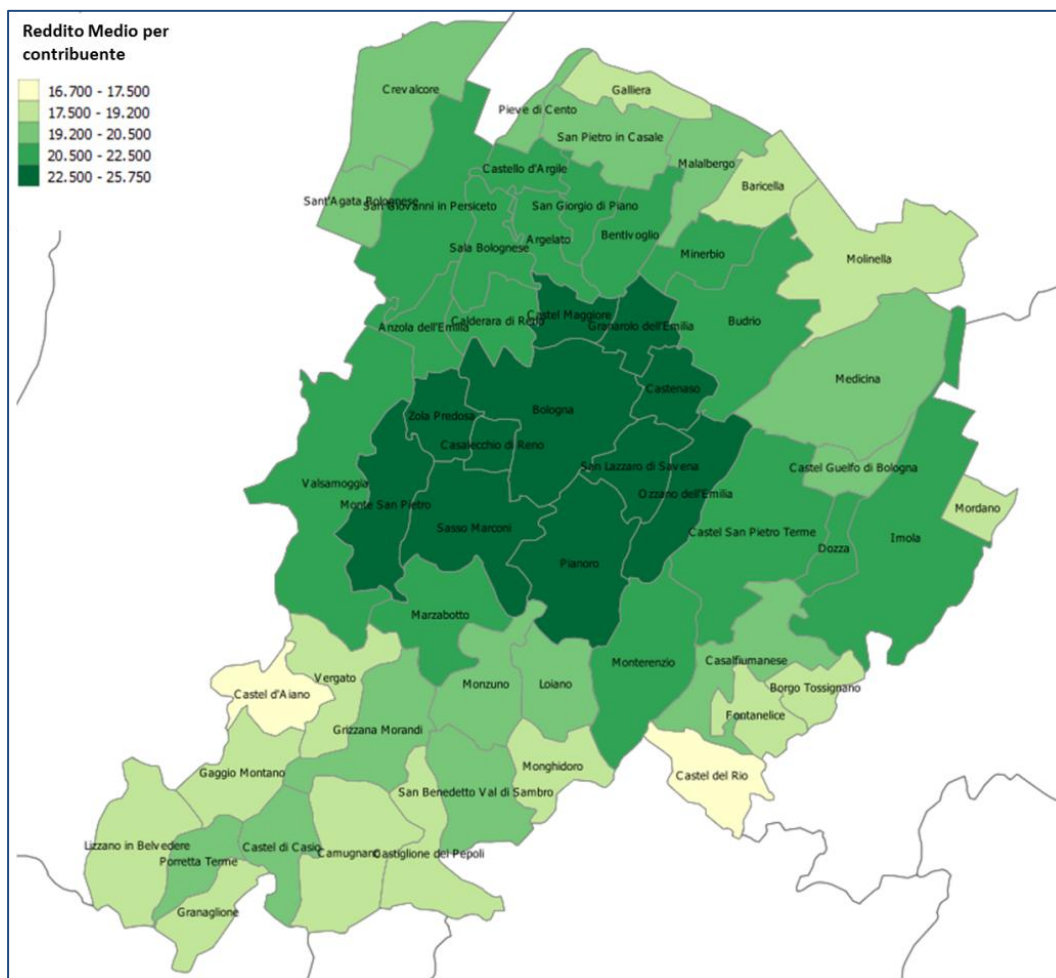


Fonte: dati Istat 2013

La distribuzione del reddito (reddito imponibile delle persone fisiche ai fini Irpef) che viene illustrata nella figura 11 mostra un territorio suddiviso in anelli concentrici: nel nucleo centrale costituito dal capoluogo emiliano e soprattutto da Comuni di prima cinta il reddito medio è superiore a 22.500 euro, nel secondo anello il reddito scende nella fascia compresa tra 20.550 e 22.500 euro mentre il successivo “intorno” è costituito da Comuni nei quali i redditi appartengono alle fasce di valore inferiore. Comunque si può affermare che nella maggior parte del territorio ex provinciale il reddito medio è superiore ai 20.000 euro per contribuente.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Figura 10. Reddito medio per contribuente nella città metropolitana di Bologna



Fonte: elaborazione su dati Ministero dell'economia e delle finanze – anno fiscale 2012

Pertanto dalla lettura dei dati fisici, morfologici, demografici e di composizione sociale fin qui esposti emerge sempre chiaramente l'esistenza di una porzione di territorio che ha sviluppato tratti comuni negli aspetti esaminati.

Nel seguito dell'analisi saranno esaminati altri aspetti utili alla definizione dell'area della Città metropolitana di Bologna.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

### 2.3. Un focus sul comune di Bologna

#### 2.3.1. Lo sviluppo urbanistico della Città metropolitana di Bologna

##### Gli strumenti urbanistici generali

L'assetto urbanistico della città di Bologna è il frutto delle trasformazioni fisiche sociali, culturali che hanno interessato la città tra la fine dell'Ottocento e l'inizio del Novecento. I numerosi eventi che hanno animato la città sul finire del sec. XIX rappresentano l'innescò di un processo di trasformazione urbana che si protrae per un ventennio a cavallo dei due secoli.

L'Esposizione industriale emiliana (1888), sostenuta dalla classe dirigente liberale cittadina, mostra alla cittadinanza gli esiti del lavoro compiuto da imprenditori e amministratori locali. La fisionomia della città, importante nodo ferroviario, si rinnova; il "passeggio Regina Margherita", trasformato in simbolo della città-giardino e arricchito con nuovi servizi e padiglioni liberty, viene scelto come sede dell'esposizione e collegato con il centro storico e con l'area espositiva di San Michele in Bosco attraverso una tramvia ed una funicolare, opere di abbellimento e di restauro interessano gran parte della città (palazzo del Podestà, palazzo D'Accursio, Garisenda, etc.) con largo investimento di denaro pubblico.

Mentre l'industria meccanica bolognese resta relativamente modesta per peso e dimensioni, l'Università, si contraddistingue per un incremento pressoché ininterrotto nel numero degli studenti. All'indomani delle celebrazioni della "grande festa" per l'Ottavo centenario dell'Ateneo (1888) Bologna si conferma terza università italiana per iscritti, dopo Napoli e Torino. L'Ateneo bolognese partecipa alla costruzione del sapere superiore, individuando, gli strumenti per offrire una risposta all'accresciuta domanda di istruzione, grazie soprattutto alla collaborazione via via più stretta con l'Amministrazione comunale, la Cassa di Risparmio ed il Ministero dell'Istruzione. Il biennio 1888-89 costituisce un importante punto di partenza, in questo periodo si pongono le premesse programmatiche del processo di trasformazione che investirà la città nell'immediato futuro attraverso la definizione del Piano Capellini per l'Università e del primo, importante, strumento urbanistico della Bologna postunitaria.

Con l'approvazione del Piano regolatore e di ampliamento della città (terminato nel 1885 e divenuto Legge dello Stato nel 1889) il Comune dimostra la volontà di guidare e di programmare un processo di sviluppo urbano a lungo termine, in sintonia con gli interessi di una borghesia cittadina sempre più orientata verso gli investimenti immobiliari.

La trasformazione dell'antico decumano (dall'odierna via San Felice fino alle Due Torri), la costruzione della grande arteria di collegamento con la stazione ferroviaria e l'apertura dell'asse trasversale per collegare porta San Donato a piazza VIII Agosto ed ai viali presso porta Lama sono gli episodi preparatori all'abbattimento delle mura. Con un gesto quasi liberatorio nel 1902 Bologna si libera della cinta muraria, simbolo della miseria che aveva colpito la città a partire dalla Restaurazione e del proliferare di malattie a causa dello scarso igiene, dei numerosi canali aperti, della promiscuità degli

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

alloggi in numero insufficiente. Il Piano Regolatore prevede la completa utilizzazione dei terreni edificabili all'interno della cinta muraria (come gli Orti Garagnani) e l'apertura di nuovi larghi assi stradali (via Irnerio - via dei Mille e più tardi via Roma) per agevolare i collegamenti con le periferie in rapida crescita.

Insieme al Piano generale l'amministrazione predispone un Piano di espansione dei quartieri esterni alle mura, prevedendo un ampliamento a corona sui tre lati della città orientato verso nord con l'esclusione della fascia pedecollinare da attuarsi in quaranta anni. L'espansione ha interessato ambiti territoriali specifici dando origine ai quartieri residenziali "città-giardino" (tra via Saragozza e via Andrea Costa e tra le attuali via Murri e via Mazzini) ed ai quartieri popolari della Bolognina e poi della Cirenaica.

La nascita delle città-giardino ricche di villini liberty, di strade alberate e di verde privato, destinate ad un ceto borghese (costituito prevalentemente da nuovi imprenditori edili e favorito dalla favorevole congiuntura economica dell'età giolittiana) costituisce un sostanzioso esempio di riqualificazione della prima periferia ben al di là di quanto prefigurato dal Piano Regolatore.

Nel primo decennio del 1900 il territorio bolognese è interessato da una profonda crisi agraria, numerosi operai si riversano dalle campagne nel capoluogo alla ricerca di un lavoro. I manovali dell'industria edilizia, gli scavatori, i "lavoratori di fatica" trovano facile impiego nell'opera di abbattimento delle mura, nella costruzione delle infrastrutture (la nuova rete tranviaria) -e nelle "grandi opere" cittadine (dall'apertura di via Irnerio al radicale intervento nel cuore del centro storico, fino alla nascita del nuovo quartiere universitario). La città compie un vero balzo demografico, i nuovi cittadini popolano i quartieri popolari che si sviluppano oltre le antiche porte lungo le principali arterie di collegamento.

Un importante impulso alla nascita di quartieri popolari arriva dalla Cooperativa per la costruzione ed il risanamento di case per gli operai che, a partire dall'acquisto dei terreni fuori Porta S.Isaia e dalla loro sollecita urbanizzazione, diviene protagonista di un processo volto a costruire, fuori porta, case popolari per quelle famiglie espulse dal centro storico, segnato a sua volta da demolizioni, allargamenti viari.



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Figura 11. Piano regolatore e di ampliamento della città (1889)



Nel 1927 allo scadere dei termini di validità del primo *Piano Regolatore e di ampliamento della città*, l'Amministrazione dispone la verifica delle previsioni in esso contenute, allo scopo di richiederne una proroga. Avvallato dal regime fascista, inefficace per decenni, il Piano del 1889 rimarrà in vigore, nei suoi principi ispiratori, fino al 1955.

La centralità geografica ed il valore strategico del nodo ferroviario contribuirono a fare di Bologna un obiettivo primario durante la seconda guerra mondiale. I ripetuti bombardamenti aerei che si protrassero fino alla primavera del 1945 causarono gravi distruzioni. Alla fine del conflitto il sistema infrastrutturale (reti ferroviarie, stradali, idriche, elettriche, fognarie e del gas) e buona parte del patrimonio edilizio (il 44 per cento del patrimonio edilizio storico) apparivano distrutti o danneggiati.

Gli anni del dopoguerra vedono l'Amministrazione di Bologna fortemente impegnata nella ricostruzione dei numerosi edifici danneggiati e nella realizzazione di Piani urbanistici per l'edilizia popolare. Dopo l'approvazione del nuovo Piano Regolatore (1955), la città vede la realizzazione della prima tangenziale d'Italia (inaugurata nel luglio 1967 su progetto degli ingegneri Francesco Fantoni e Giorgio Mondini), l'avvio del Piano "Tange" (1968) e la nascita del quartiere fieristico e della città degli affari (rappresentati dalle nuove torri fuori Porta Mascarella).

L'anno 2000 segna una tappa fondamentale per la pianificazione comunale; la L.R. n.20/2000 che contiene la "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" introduce un elemento di forte innovazione: il Piano Regolatore Generale (PRG) viene sostituito da tre differenti strumenti: il Piano strutturale comunale (PSC), il Regolamento urbanistico ed edilizio (RUE) ed il Piano operativo comunale (POC).

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

La scelta di articolare il Piano in diverse componenti risponde alla necessità di separare gli aspetti vincolistici di tutela validi a tempo indeterminato; le scelte strategiche di medio - lungo termine; le previsioni operative ed attuative più flessibili e gli aspetti regolamentari.

A ciascuno degli strumenti è attribuito uno specifico ruolo:

- il **PSC** (entrato in vigore il 10 settembre 2008) interessa tutto il territorio comunale, individuando gli obiettivi generali, le scelte strategiche ed i contenuti strutturali di assetto del territorio di più lungo periodo;
- il **POC** 2009-2014 (non più in vigore) interessa porzioni di territorio oggetto di trasformazioni urbanistiche con una previsione realizzativa di cinque anni, il Piano e sono coerenti con il *Bilancio Pluriennale* del Comune e con il *Programma Triennale delle Opere Pubbliche*, allo scadere dei cinque anni i POC perdono efficacia venendo meno anche i vincoli espropriativi. (Attualmente sono in corso le consultazioni pubbliche per l'adozione di tre nuovi Piani Operativi Comunali con valore ed effetti di Piani urbanistici attuativi).
- il **RUE** definisce gli aspetti regolamentari e normativi relativi all'attività edilizia, gli aspetti igienico-sanitari, le modalità attuative, i parametri urbanistici, nonché la disciplina delle porzioni del territorio che possono essere attuate tramite intervento diretto. (La variante normativa al RUE è in vigore dal 3 giugno 2015)

A completare il quadro della strumentazione urbanistica di riferimento sul territorio bolognese si aggiunge la Carta unica del territorio (approvata con delibera C.C. n.78255/2015) che recepisce e coordina le prescrizioni relative alla regolazione dell'uso del suolo e delle sue risorse ed i vincoli territoriali, paesaggistici ed ambientali che derivano dai Piani sovraordinati, da singoli provvedimenti amministrativi, da previsioni legislative o da obiettivi di tutela propri della pianificazione comunale.

La fase di elaborazione del Piano Strutturale Comunale (PSC) è stata caratterizzata da una intensa attività di concertazione con gli enti territoriali e con le altre amministrazioni preposte alla cura degli interessi pubblici coinvolti, nonché con le associazioni economiche e sociali più rappresentative della collettività. La Bologna che la cittadinanza attiva immagina fra vent'anni è una città europea di medie dimensioni con una area metropolitana fortemente integrata. Per dare concretezza a questa visione del territorio di Bologna, il PSC individua alcune grandi strategie di trasformazione che descrive attraverso le "Sette Città": figure territoriali individuate a partire da analogie territoriali, sociali e urbanistiche, interessate da progetti, politiche e azioni strategiche:

- *Città della Ferrovia*: è la città a vocazione internazionale dove nei prossimi anni si verificheranno le trasformazioni più rilevanti;
- *Città della Tangenziale*: è il progetto di recupero di abitabilità dell'area nord di Bologna, che comprende la sequenza di insediamenti addossati alla grande barriera autostradale;
- *Città della Collina*: intende affermare una nuova identità per il "giardino di Bologna" che nel tempo ha subito una progressiva riduzione e privatizzazione degli usi;

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

- *Città del Reno*: riconquista il rapporto con il fiume che scorre a ovest, attraverso la costituzione di un parco fluviale metropolitano ad elevata qualità ambientale;
- *Città del Savena*, riprende il tema del doppio parco fluviale (ad est e a ovest), intercalato da aggregati residenziali e produttivi di qualità;
- *Città della Via Emilia Ponente e Città della Via Emilia Levante*: con le due città della via Emilia, Bologna aggiorna la sua strategia d'intervento nella città storica, aprendo il nucleo antico, allungandolo e articolandolo: in questo senso le due città riassumono una strategia tipicamente urbana, anche per il fondamentale raccordo con il nuovo sistema della mobilità che interessa tutta la via Emilia.

Le strategie incideranno concretamente sul modo di vivere dei cittadini che abitano le diverse zone della città. Alla scala locale il PSC ripartisce il territorio di Bologna in 34 "situazioni" ovvero aree ben riconoscibili identificate dagli abitanti con nomi specifici (Fossolo, Fiera, Bolognina, etc.) caratterizzate dalla presenza di relazioni spaziali, funzionali, ambientali, paesaggistiche per cui si richiede un trattamento unitario.

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale PTCP (2014)

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, approvato dal Consiglio provinciale nel 2004 e aggiornato ed integrato con numerose varianti (ultimo aggiornamento al PTCP 2013, variante adottata con Delibera del Consiglio Provinciale n.24 del 14/4/2014), regola l'assetto del territorio dell'area metropolitana bolognese.

Gli elementi fondanti del Piano sono: policentrismo e decentramento; le scelte del Piano sono improntate alla selezione di territori da sviluppare e da riqualificare ed alla loro riorganizzazione in relazione alle condizioni infrastrutturali e/o ambientali esistenti o previste dal Piano stesso. Rappresentano obiettivi del Piano il contrasto della dispersione insediativa sul territorio provinciale e la riqualificazione del capoluogo; la realizzazione di una rete integrata di trasporto collettivo e la riorganizzazione del sistema della mobilità privata; la qualificazione del territorio bolognese in uno scenario europeo ed internazionale attraverso la valorizzazione delle sue funzioni d'eccellenza.

L'art. 15 della L.R. 20/2000 prevede che i Comuni e la Provincia promuovano Accordi Territoriali per concordare obiettivi e scelte strategiche comuni. Coerentemente con i disposti normativi regionali il PTCP prevede la sottoscrizione di Accordi Territoriali fra Amministrazioni pubbliche per la gestione associata di funzioni e dei servizi e per l'elaborazione degli strumenti urbanistici.

La Provincia attraverso il Piano promuove gli Accordi Territoriali al fine di coordinare le politiche riguardanti *i poli funzionali*, cioè dire gli ambiti specializzati che ospitano le grandi funzioni metropolitane ed i servizi ad alta attrattività o ad alta specializzazione economica, culturale, sportiva, ricreativa, della mobilità e della logistica, le *aree commerciali di rilevanza provinciale* e gli *ambiti produttivi sovracomunali*.

### I progetti metropolitani

La legislazione regionale (L.R. 20/2000) ammette ed incoraggia la costituzione di associazioni intercomunali per la redazione di Piani urbanistici comunali in forma associata. Il PTCP recepisce le disposizioni regionali promuovendo lo svolgimento

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

coordinato delle funzioni di pianificazione urbanistica tra i Comuni e la formazione in forma associata di Piani Strutturali Comunali\_\_per garantire uniformità e contemporaneità dei processi di formazione di strumenti urbanistici comunali.

Assieme alle procedure di copianificazione, come presupposto della corretta applicazione del principio di sussidiarietà, la Legge regionale definisce le competenze da attribuire ai diversi livelli della pianificazione. La Città metropolitana di Bologna subentrata alla Provincia in tutti i ruoli e compiti acquista un ruolo di coordinamento e di service dei Comuni e delle loro esigenze di relazione per rendere concrete le strategie espresse dal Piano Territoriale di coordinamento Provinciale e costruire una *vision* metropolitana condivisa e radicata sul territorio.

I compiti di pianificazione che la Provincia è chiamata a svolgere riguardano l'attuazione della disciplina di settore e la definizione di "progetti" di carattere metropolitano per la realizzazione dei "poli funzionali", delle grandi aree industriali ecologicamente attrezzate, delle attrezzature pubbliche d'interesse sovracomunale, delle grandi infrastrutture per la mobilità, etc.

I Progetti Metropolitani rappresentando un virtuoso esempio di pianificazione territoriale coordinata tra Provincia di Bologna, le amministrazioni comunali e gli attori operanti sul territorio bolognese sono chiamati a colmare lo spazio intermedio tra la dimensione vasta delle strategie del PTCP e la dimensione del progetto urbano.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Le Circoscrizioni di decentramento

### 2.3.2. L'assetto funzionale e territoriale

Il 20 luglio 2015 il comune di Bologna ha approvato - nell'ambito della revisione dello statuto e del regolamento sul decentramento - una nuova suddivisione delle sue circoscrizioni di decentramento (quartieri). La nuova suddivisione, che è entrata in vigore nel mese di giugno 2016, ha previsto l'accorpamento dei quartieri di Borgo Panigale e Reno e di quelli di Porto e Saragozza. Inoltre il quartiere San Vitale originariamente unito al quartiere Irnerio è stato scomposto e i due "vecchi quartieri" sono stati uniti rispettivamente a San Donato e a Santo Stefano.

Tabella 1. Suddivisione in quartieri del comune di Bologna

Quartieri	Superficie (kmq)	Popolazione (ab)	Densità (ab/kmq)
Borgo Panigale - Reno	31,44	60.562	1.926,27
Navile	25,88	68.165	2.633,89
Porto Saragozza	15,77	68.875	4.367,47
San Donato – San Vitale	26,27	65.721	2.501,75
Santo Stefano	30,34	63.502	2.093,01
Savena	11,46	59.489	5.191,01
	<b>141,16</b>	<b>386.314</b>	<b>2.736,71</b>

Fonte: dati Area programmazione, controlli e statistica del comune di Bologna (2015)

La nuova articolazione è abbastanza omogenea dal punto di vista della popolazione residente, non altrettanto per l'estensione delle nuove circoscrizioni e, pertanto la densità abitativa delle nuove aggregazioni è piuttosto diversa con il nuovo quartiere Porto Saragozza ed il già esistente quartiere periferico di Savena più densamente popolati di tutti gli altri.

Figura 12. Le nuove circoscrizioni di decentramento nel comune di Bologna



Immagine tratta da "Iperbole" - Rete Civica di Bologna

## **I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna**

Le nuove circoscrizioni hanno acquisito nuove funzioni tese a favorire un maggiore coinvolgimento dei cittadini nello spirito di un'amministrazione condivisa, perseguendo, in particolare un obiettivo di rafforzamento dell'azione amministrativa attraverso il contributo attivo dei cittadini; infatti il Consiglio di quartiere assume un ruolo attivo nella formazione delle scelte in quanto viene consultato su atti e provvedimenti di rilievo che verranno poi sottoposti all'approvazione del Consiglio e della Giunta comunale come, ad esempio, quelle riguardanti la programmazione e la destinazione delle risorse di bilancio del Comune (bilancio partecipativo).

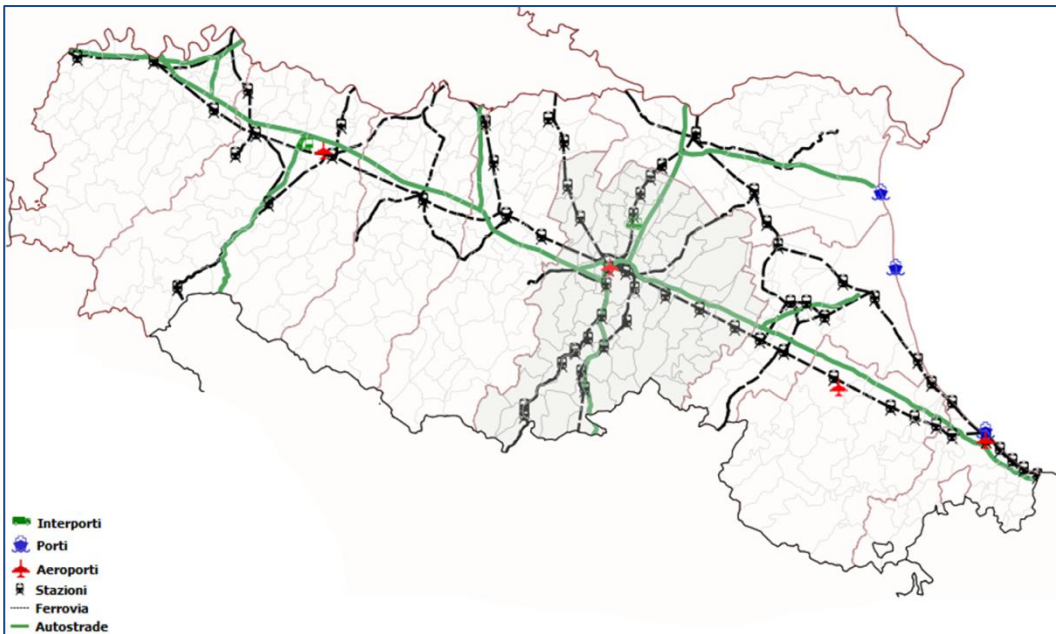
# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

### 2.4. Le infrastrutture

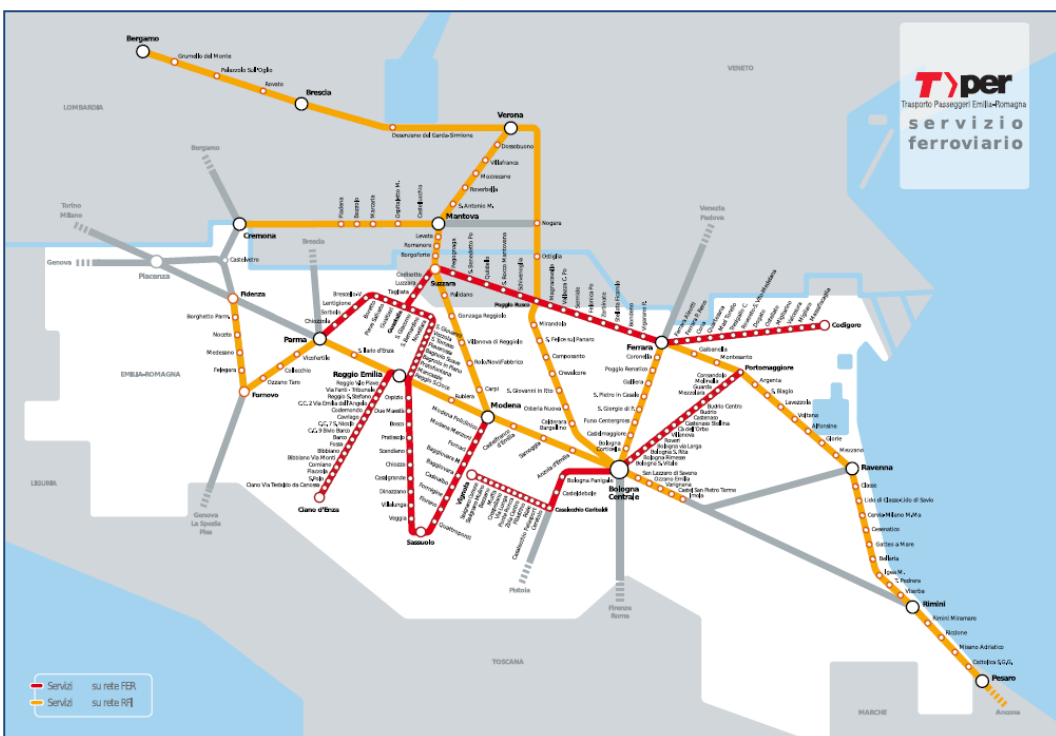
La mappa delle infrastrutture per la mobilità e la logistica presenti nel territorio regionale (figure 13 e 14) evidenzia come tutta la rete sia molto incentrata sulla ex provincia di Bologna e sul nodo principale costituito dal comune capoluogo.

Figura 13. Le infrastrutture per la mobilità nella regione Emilia Romagna



Fonte: ISTAT 2014.

Figura 14. Servizio ferroviario regionale di trasporto passeggeri in Emilia Romagna



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

La figura precedente mette in particolare evidenza come la rete regionale s'innesta su quella nazionale che ha in Bologna uno dei nodi principali italiani visto che in particolare in esso si intersecano la dorsale adriatica e quella dell'Alta Velocità.

Le linee ferroviarie regionali che gravitano su Bologna e che esercitano il servizio metropolitano ferroviario metropolitano (SFM) costituiscono così una sorta di metro di superficie che può così contare su cinque linee di cui tre articolate su percorsi sdoppiati che costituiscono un sistema integrato di trasporto insieme a quelle stradali.

I dati che ci vengono forniti dal sito *web* istituzionale del SFM indicano che il Servizio è nato nel 1994 di pari passo con la linea dell'Alta velocità tra Napoli e Milano e gravita attorno alla realizzazione della nuova stazione sotterranea di Bologna Centrale dell'Alta Velocità che ha consentito di liberare spazi di superficie per i servizi di trasporto regionali e locali.

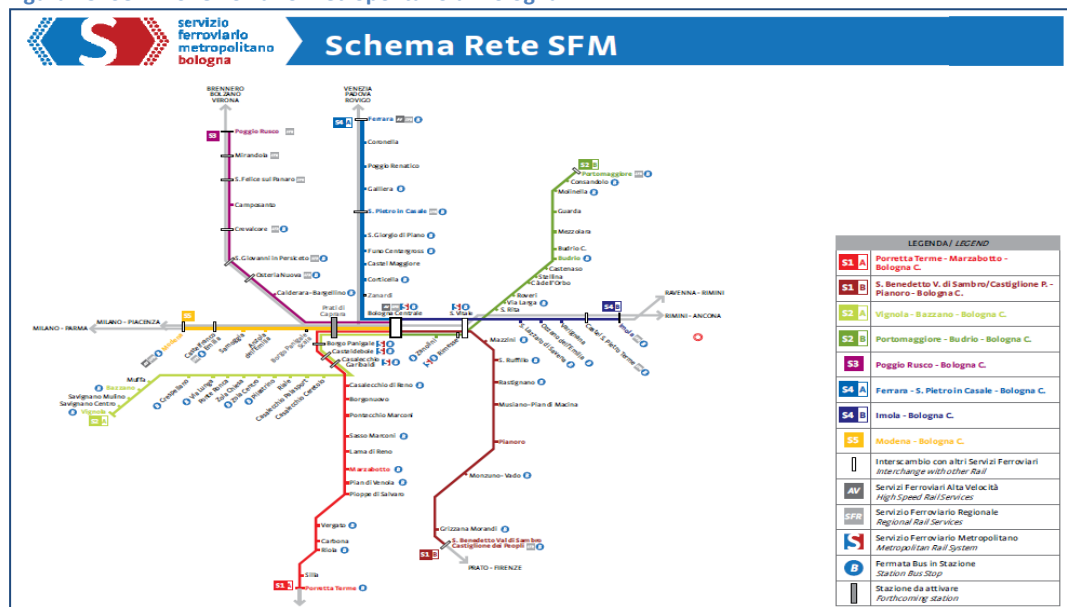
La rete SFM ha uno sviluppo di 350 chilometri, di cui 280 nel territorio dell'ex provincia di Bologna. Delle otto linee ferroviarie che gravitano sul nodo di Bologna, sei sono parte della rete nazionale, la cui gestione è affidata a Rete Ferroviaria Italiana (RFI) mentre le altre due linee, la Bologna - Vignola e la Bologna - Portomaggiore, sono inserite nella rete regionale e affidate alle Ferrovie Emilia Romagna (FER).

Tabella 2. Servizio ferroviario metropolitano di Bologna

Linea	Percorso	Stazioni
S1	S1a Porretta Terme - Bologna Centrale	17
	S1b Bologna Centrale - San Benedetto Sambro-Castiglione Pepoli	10 <sup>l</sup>
S2	S2a Vignola - Bologna Centrale	18 <sup>ll</sup>
	S2b Bologna Centrale - Porto Maggiore	17
S3	S3 Poggio Rusco - Bologna Centrale	9
S4	S4a Ferrara - Bologna Centrale	10 <sup>l</sup>
	S4b Bologna Centrale - Imola	7 <sup>l</sup>
S5	S5 Modena - Bologna Centrale	5

Dati forniti dal Servizio Ferroviario Metropolitano Bologna

Figura 15. Servizio ferroviario metropolitano di Bologna





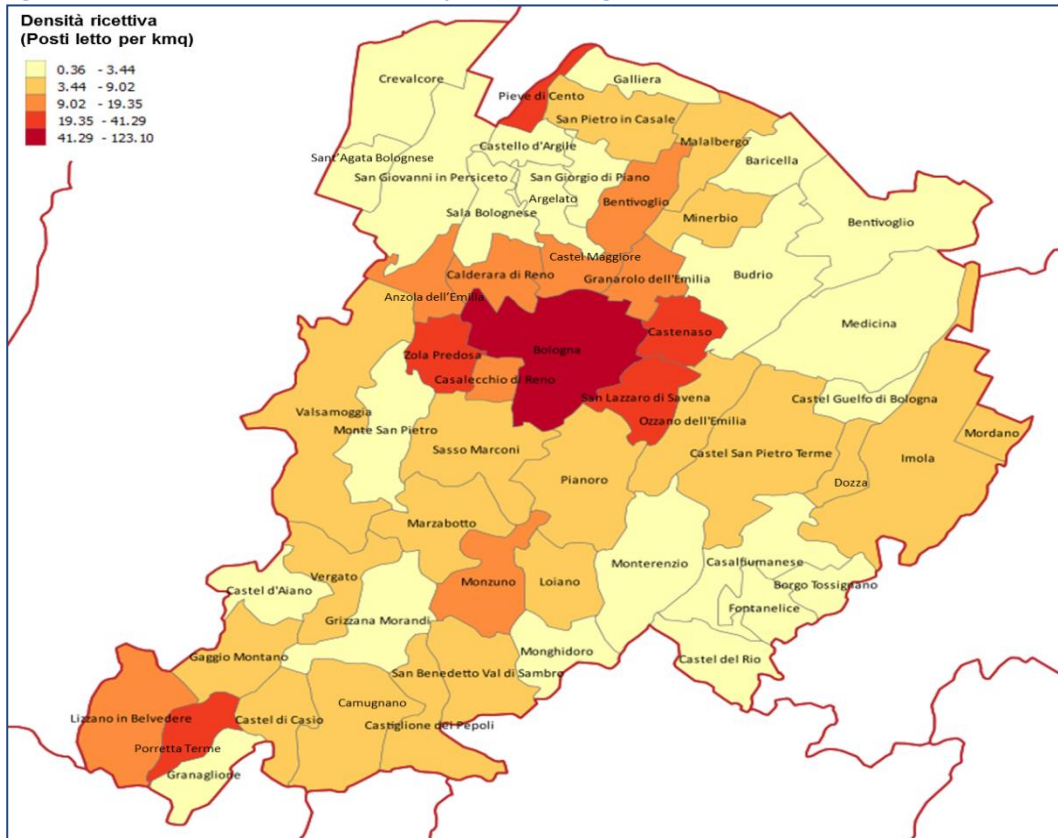
# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

La distribuzione delle strutture ricettive calcolata mediante l'indicatore di densità ricettiva e mostrata nella figura seguente evidenzia come i valori maggiori siano presenti nel comune di Bologna e nei Comuni di prima cinta.

*Le strutture ricettive*

Figura 16. Densità ricettiva nella Città metropolitana di Bologna



Fonte: dati ISTAT

### 2.5. Gli ambiti di gestione dei servizi pubblici

Descrivere la gestione dei servizi pubblici nelle aree vaste significa rappresentare una geografia amministrativa composta di areali non sempre coincidenti con la delimitazione della provincia che ne fanno parte.

Nel caso della ex provincia di Bologna, per il servizio idrico integrato (ATO idrico) e il servizio rifiuti l'unità amministrativa cui fare riferimento è a livello regionale, mentre presentano articolazioni diverse i Centri per l'impiego (CPI) e le Aziende sanitarie locali (ASL); per quanto riguarda i tribunali quello di riferimento è il Tribunale di Bologna competente per l'intero territorio tranne che per il comune di Pieve di Cento che fa riferimento al Tribunale di Ferrara.

In particolare il territorio della città metropolitana di Bologna è suddiviso in:

- 2 Aziende Sanitarie Locali: ASL di Bologna che a sua volta è suddivisa in 6 distretti sanitari (Città di Bologna, San Lazzaro di Savena, Porretta Terme, Pianura Est, Pianura Ovest e Casalecchio di Reno) e ASL di Imola;
- 6 Centri per l'Impiego;
- 7 Unioni di Comuni (Alto Reno, Appennino Bolognese, Reno Gallera, Savena Idice, Terre d'Acqua, Terre di Pianura, Valle del Reno, Lavino e Samoggia).

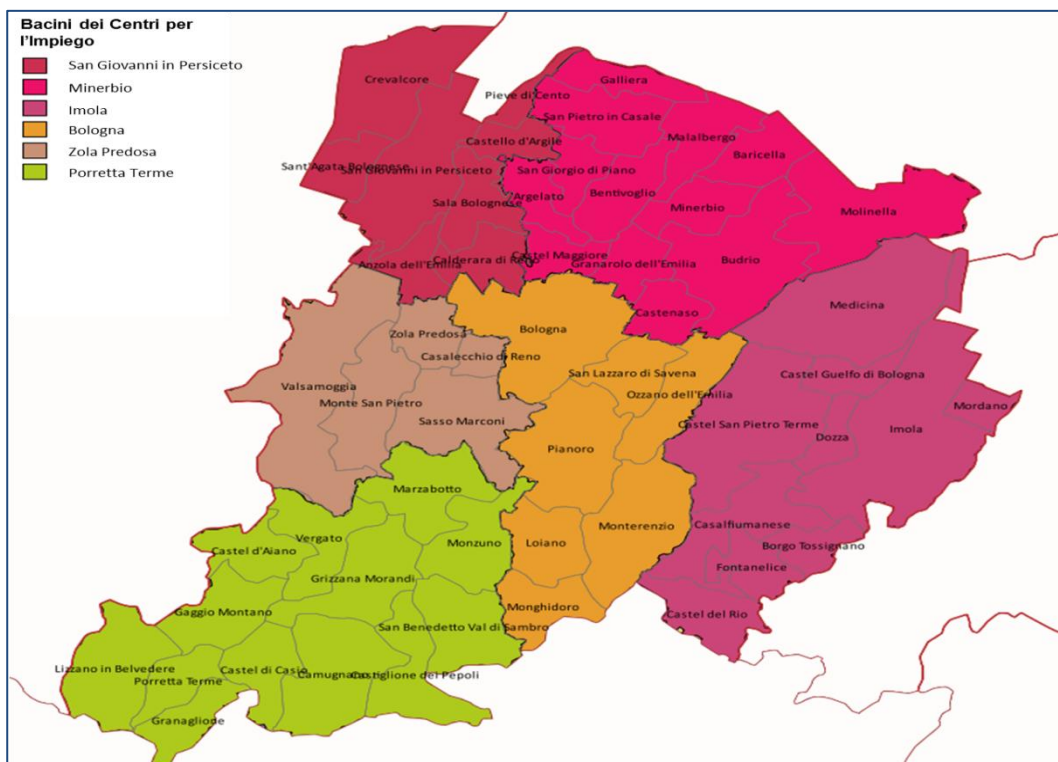
Dall'osservazione dei cartogrammi che seguono si ricava pertanto una geografia amministrativa frastagliata ed eterogenea che però, in quasi tutti i tipi di servizi ad eccezione di quelli provinciali, ha dimensione pressoché sub-provinciali.

Nel territorio della città metropolitana i Centri per l'Impiego sono sei. Di questi uno serve interamente il comune di Bologna e gli altri sono localizzati a Zola Predosa, Porretta Terme, Imola, Minerbio e San Giovanni in Persiceto.

# I dossier delle Città Metropolitane

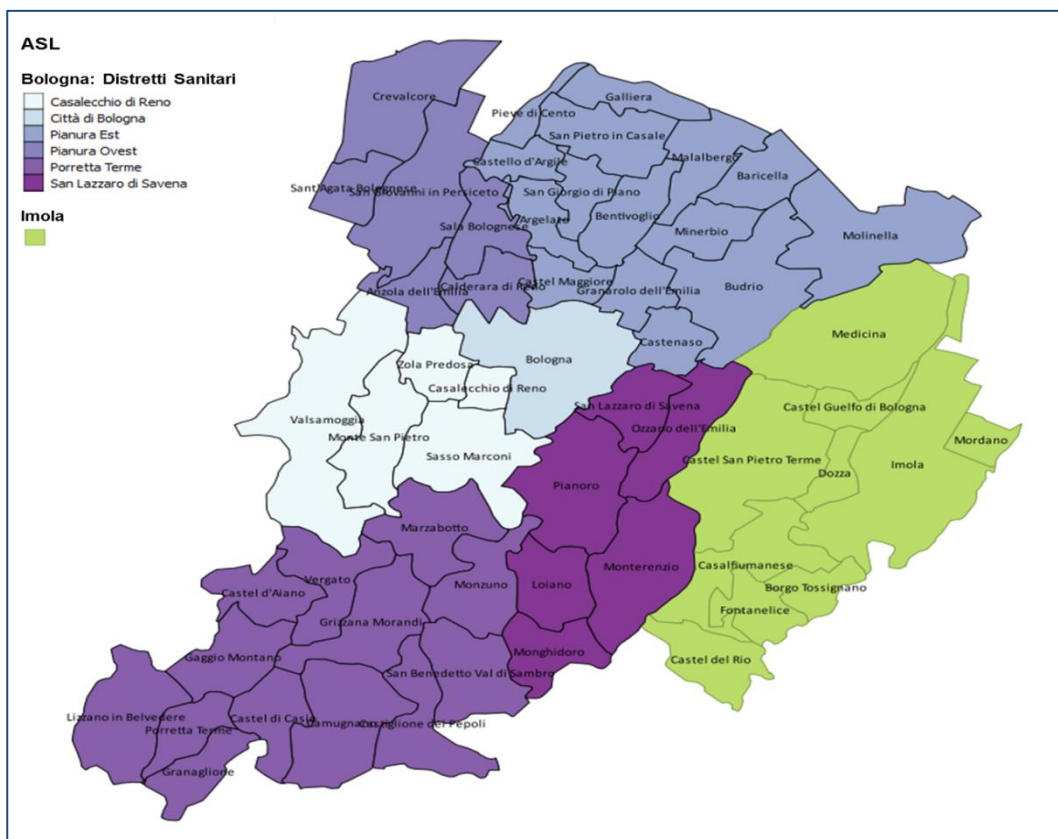
## Città metropolitana di Bologna

Figura 17. La geografia amministrativa: i Centri per l'Impiego



Fonte: Elaborazione su dati Istat 2013

Figura 18. La geografia amministrativa: le ASL



Fonte: sito istituzionale regione Emilia-Romagna (E-R Salute)

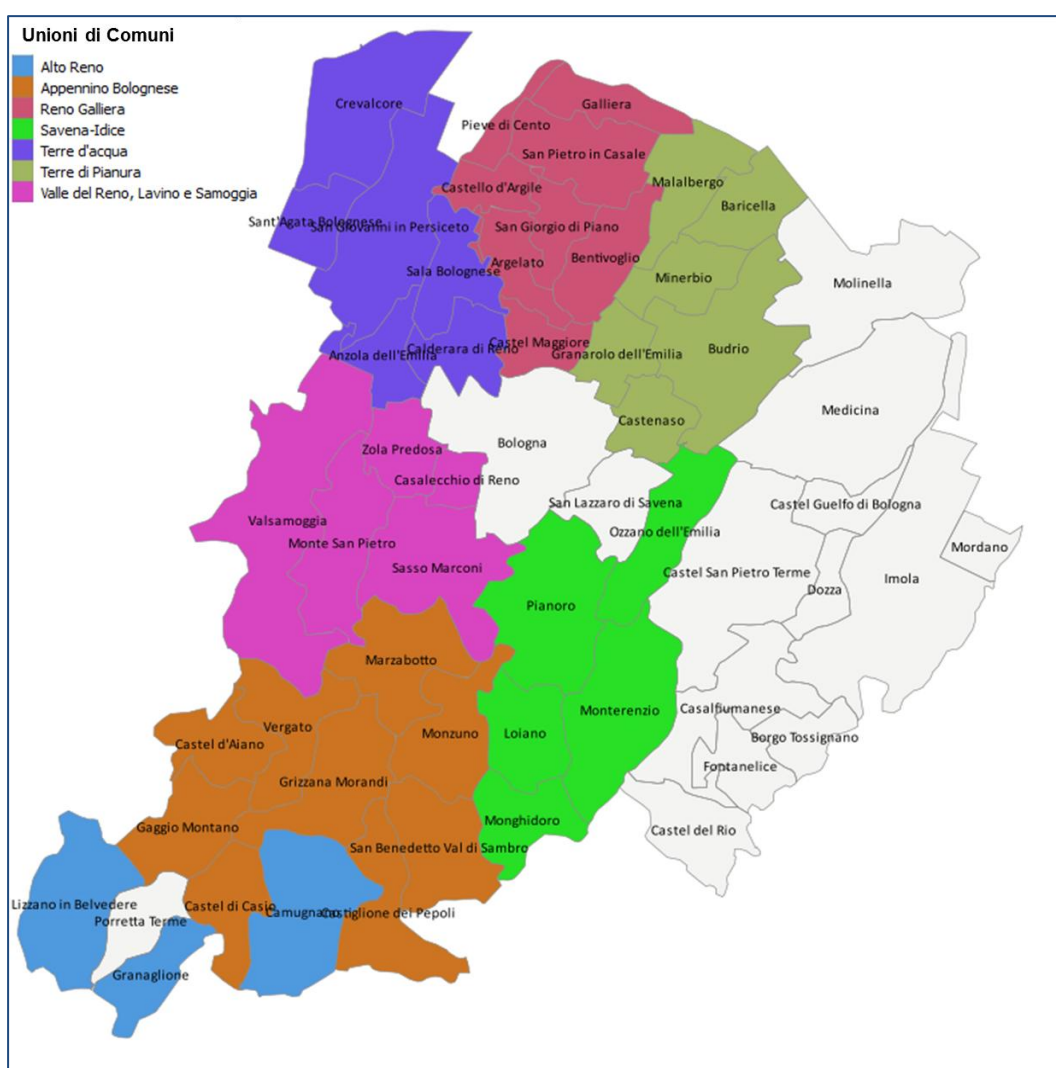
## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Inoltre nel territorio della Città Metropolitana di Bologna ci sono sette Unioni di Comuni tutte ricadenti entro i confini della Provincia e che interessano la maggior parte dei Comuni metropolitani.

Tabella 3. Unioni di Comuni nel territorio della Città metropolitana di Bologna

Unione di Comuni	Comuni
Alto Reno	Camugnano, Granaglione, Lizzano in Belvedere
Appennino Bolognese	Castel d'Aiano, Castel di Casio, Castiglione dei Pepoli, Gaggio Montano,
Reno Galliera	Argelato, Bentivoglio, Castello d'Argile, Castel Maggiore, Galliera, Pieve di
Savena-Idice	Loiano, Monghidoro, Monterenzio, Ozzano dell'Emilia, Pianoro
Terre d'acqua	Anzola dell'Emilia, Calderara di Reno, Crevalcore, Sala Bolognese, San Giovanni
Terre di Pianura	Baricella, Budrio, Castenaso, Granarolo dell'Emilia, Malalbergo, Minerbio
Valle del Reno, Lavino e Samoggia	Casalecchio di Reno, Monte San Pietro, Sasso Marconi, Valsamoggia, Zola Predosa

Figura 19. La geografia amministrativa: le Unioni di Comuni



Elaborazioni su dati ANCITEL 2016

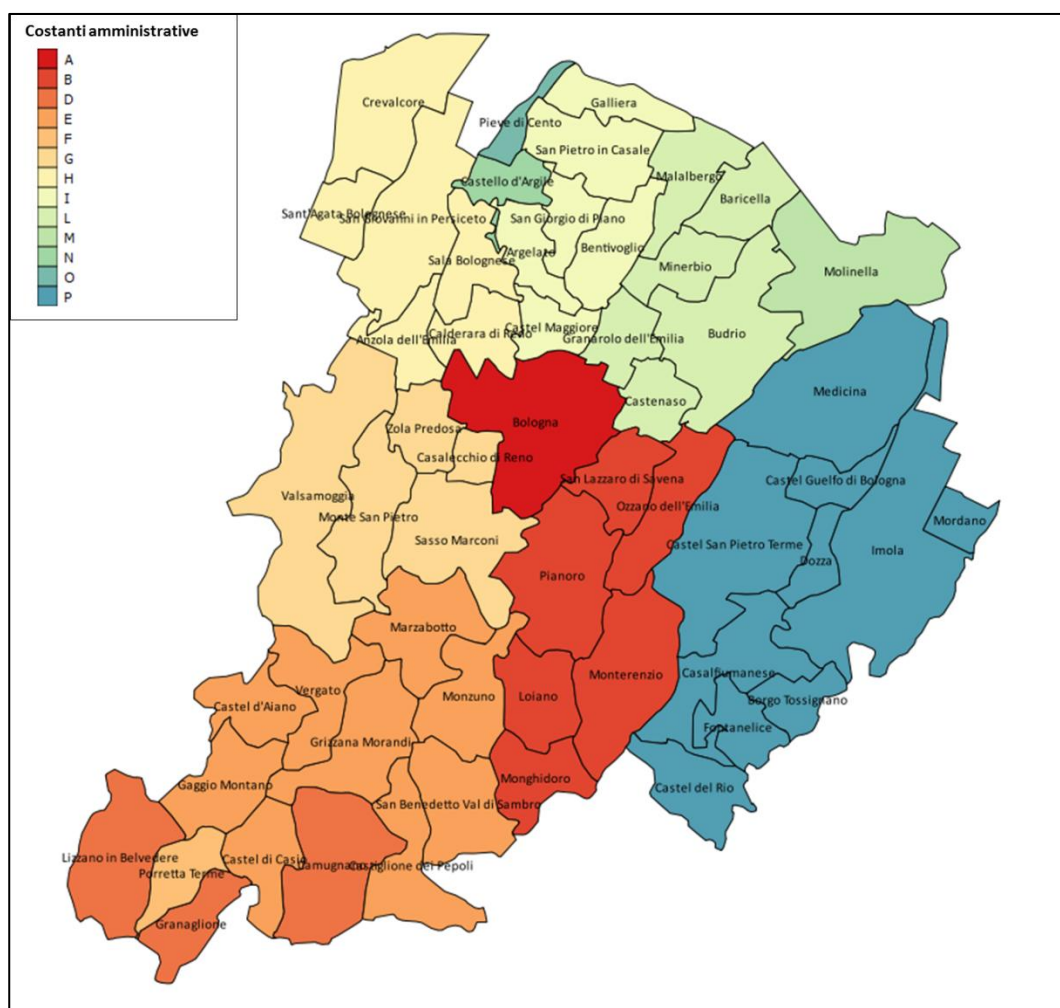
## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

La vista sovrapposta di questi areali sub metropolitani definisce delle aree omogenee (costanti della geografia amministrativa) che allo stato attuale possono rappresentare primi nuclei di una geografia associativa in divenire. Il risultato dell'intersezione dei servizi riportati sopra è rappresentato dalla figura 20. Per l'elaborazione dalla mappa delle costanti amministrative, i bacini di competenza dell'ATO idrico e rifiuti non sono stati presi in considerazione perché coincidenti con l'intero territorio di competenza della Regione Emilia Romagna.

Con i colori si è cercato di dare una rappresentazione della progressiva differenziazione dell'organizzazione amministrativa del territorio.

La tabella da cui "nasce" il cartogramma può essere utilizzata per un utile "esercizio" di composizione di aree ancor più omogenee che potrebbe avvenire ad esempio spostando un comune "orfano" nel bacino di un centro per l'impiego diverso; si potrebbe anche pensare ad un'operazione di razionalizzazione ancor più avanzata, eliminando addirittura un Centro per l'Impiego o altra struttura servente pochissimi Comuni; si otterrebbe così l'eliminazione di quei Comuni che sulla cartina si trovano praticamente in "enclave".

Figura 20. Geografia amministrativa: le costanti amministrative (Conferenze territoriali, ASL e CPI, le Unioni di Comuni sono tratteggiate)



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Tabella 4. Le costanti amministrative

COMUNE	TRIBUN	ASL	CPI	UDC	CA
Bologna	Bologna	Città di Bologna	Bologna		A
Loiano	Bologna	San Lazzaro di Savena	Bologna	Savena-Idice	B
Monghidoro	Bologna	San Lazzaro di Savena	Bologna	Savena-Idice	B
Monterenzio	Bologna	San Lazzaro di Savena	Bologna	Savena-Idice	B
Ozzano dell'Emilia	Bologna	San Lazzaro di Savena	Bologna	Savena-Idice	B
Pianoro	Bologna	San Lazzaro di Savena	Bologna	Savena-Idice	B
San Lazzaro di Savena	Bologna	San Lazzaro di Savena	Bologna		C
Camugnano	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Alto Reno	D
Granaglione	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Alto Reno	D
Lizzano in Belvedere	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Alto Reno	D
Castel d'Aiano	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Castel di Casio	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Castiglione dei Pepoli	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Gaggio Montano	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Grizzana Morandi	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Marzabotto	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Monzuno	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
San Benedetto Val di	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Vergato	Bologna	Porretta Terme	Porretta	Appennino Bolognese	E
Porretta Terme	Bologna	Porretta Terme	Porretta		F
Casalecchio di Reno	Bologna	Casalecchio di Reno	Zola Predosa	Valle del Reno, Lavino e	G
Monte San Pietro	Bologna	Casalecchio di Reno	Zola Predosa	Valle del Reno, Lavino e	G
Sasso Marconi	Bologna	Casalecchio di Reno	Zola Predosa	Valle del Reno, Lavino e	G
Valsamoggia	Bologna	Casalecchio di Reno	Zola Predosa	Valle del Reno, Lavino e	G
Zola Predosa	Bologna	Casalecchio di Reno	Zola Predosa	Valle del Reno, Lavino e	G
Anzola dell'Emilia	Bologna	Pianura Ovest	San Giovanni	Terre d'acqua	H
Calderara di Reno	Bologna	Pianura Ovest	San Giovanni	Terre d'acqua	H
Crevalcore	Bologna	Pianura Ovest	San Giovanni	Terre d'acqua	H
Sala Bolognese	Bologna	Pianura Ovest	San Giovanni	Terre d'acqua	H
San Giovanni in	Bologna	Pianura Ovest	San Giovanni	Terre d'acqua	H
Sant'Agata Bolognese	Bologna	Pianura Ovest	San Giovanni	Terre d'acqua	H
Argelato	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Reno Galliera	I
Bentivoglio	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Reno Galliera	I
Castel Maggiore	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Reno Galliera	I
Galliera	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Reno Galliera	I
San Giorgio di Piano	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Reno Galliera	I
San Pietro in Casale	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Reno Galliera	I
Baricella	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Terre di Pianura	L
Budrio	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Terre di Pianura	L
Castenaso	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Terre di Pianura	L
Granarolo dell'Emilia	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Terre di Pianura	L
Malalbergo	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Terre di Pianura	L
Minerbio	Bologna	Pianura Est	Minerbio	Terre di Pianura	L
Molinella	Bologna	Pianura Est	Minerbio		M
Castello d'Argile	Bologna	Pianura Est	San Giovanni	Reno Galliera	N

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

COMUNE	TRIBUN	ASL	CPI	UDC	CA
Pieve di Cento	Ferrara	Pianura Est	San Giovanni	Reno Galliera	O
Borgo Tossignano	Bologna	Imola	Imola		P
Casalfiumanese	Bologna	Imola	Imola		P
Castel del Rio	Bologna	Imola	Imola		P
Castel Guelfo di	Bologna	Imola	Imola		P
Castel San Pietro	Bologna	Imola	Imola		P
Dozza	Bologna	Imola	Imola		P
Fontanelice	Bologna	Imola	Imola		P
Imola	Bologna	Imola	Imola		P
Medicina	Bologna	Imola	Imola		P
Mordano	Bologna	Imola	Imola		P

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

### 2.6. I Sistemi locali del lavoro e le connessioni tra i luoghi

I sistemi locali del lavoro (SLL) rappresentano aggregazioni di Comuni contigui tra di loro, interessati da relazioni socio-economiche e da flussi di pendolarismo giornaliero, individuati dall'ISTAT sulla base degli spostamenti casa lavoro. I SLL sono stati recentemente aggiornati<sup>18</sup> sulla base delle risultanze emerse dal censimento della popolazione 2011.

I SLL che interessano i Comuni della Città Metropolitana di Bologna sono quattro uno dei quali (Vignola) appartenente alla vicina provincia di Modena; in particolare:

- Bologna, che include anche il comune di Cento che fa parte della provincia di Ferrara;
- Imola, che include anche il comune di Bagnara di Romagna in provincia di Ravenna;
- Gaggio Montano, che include anche i comuni di Montese in provincia di Modena e il comune toscano di Sambuca Pistoiese.
- Vignola, nel quale è inserito il comune di Valsamoggia.

Rispetto alla rilevazione del 2001 il SLL di Bologna si è esteso ai comuni di Crevalcore, Pieve di Cento e Castello d'Argile in provincia di Bologna e Cento in provincia di Ferrara che prima appartenevano al SLL di Cento, includendo altresì i comuni di Molinella e quello di Ozzano nell'Emilia che precedentemente appartenevano ai SLL di Argenta e di Imola.

Tabella 5. I Sistemi locali del lavoro nella Città Metropolitana di Bologna

Sistema Locale del Lavoro	N. Comuni Metropolitan	Popolazione	Superficie (Kmq)	Superficie totale SLL (Kmq)
Bologna	37	799.779	2.351,72	2.509
Gaggio Montano	9	33.396	544,29	703
Imola	9	113.641	628,17	638
Vignola	1	29.427	178,13	377
<b>TOTALI</b>	<b>56</b>	<b>976.243</b>	<b>3.702,31</b>	<b>4.227</b>

Fonte dati Istat 2011

Tabella 6. Sistema Locale del Lavoro di Bologna - suddivisione per Comune e Provincia di appartenenza

Provincia	Comune	Popolazione 2011	Sup. kmq	Densità
Bologna	Anzola dell'Emilia	11.851	36,6	323,80
Bologna	Argelato	9.656	35,1	275,10
Bologna	Baricella	6.763	45,48	148,70
Bologna	Bentivoglio	5.358	51,11	104,83
Bologna	Bologna	371.337	140,86	2636,21
Bologna	Budrio	18.008	120,19	149,83
Bologna	Calderara di Reno	13.148	40,75	322,65

<sup>18</sup> 17 dicembre 2014



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Provincia	Comune	Popolazione 2011	Sup. kmq	Densità
Bologna	Casalecchio di Reno	35.173	17,33	2029,60
Bologna	Castel Maggiore	17.507	30,9	566,57
Bologna	Castello d'Argile	6.458	29,07	222,15
Bologna	Castenaso	14.352	35,73	401,68
Bologna	Castiglione dei Pepoli	5.870	65,76	89,26
Bologna	Crevalcore	13.527	102,75	131,65
Bologna	Galliera	5.462	37,15	147,03
Bologna	Granarolo dell'Emilia	10.766	34,37	313,24
Bologna	Loiano	4.434	52,41	84,60
Bologna	Malalbergo	8.771	53,82	162,97
Bologna	Marzabotto	6.684	74,53	89,68
Bologna	Medicina	16.526	159,11	103,87
Bologna	Minerbio	8.674	43,07	201,39
Bologna	Molinella	15.651	127,84	122,43
Bologna	Monghidoro	3.806	48,29	78,82
Bologna	Monte San Pietro	10.820	74,69	144,87
Bologna	Monterenzio	5.853	105,26	55,61
Bologna	Monzuno	6.133	65,01	94,34
Bologna	Ozzano dell'Emilia	12.870	64,95	198,15
Bologna	Pianoro	16.890	107,13	157,66
Bologna	Pieve di Cento	6.895	15,94	432,56
Bologna	Sala Bolognese	8.245	45,64	180,65
Bologna	San Benedetto Val di Sambro	4.393	66,47	66,09
Bologna	San Giorgio di Piano	8.201	30,43	269,50
Bologna	San Giovanni in Persiceto	26.992	114,41	235,92
Bologna	San Lazzaro di Savena	31.091	44,72	695,24
Bologna	San Pietro in Casale	11.736	65,86	178,20
Bologna	Sant'Agata Bolognese	7.140	34,79	205,23
Bologna	Sasso Marconi	14.545	96,45	150,80
Bologna	Zola Predosa	18.193	37,75	481,93
Ferrara	Cento	34.723	64,74	536,35

Fonte dati Istat

Tabella 7. Sistema locale del lavoro di Gaggio Montano

Provincia	Comune	Popolazione 2011	SUP KMQ	Densità
Bologna	Castel d'Aiano	1.951	45,26	43,11
Bologna	Castel di Casio	3.479	47,33	73,51
Bologna	Gaggio Montano	5.066	58,67	86,35
Bologna	Granaglione	2.232	39,71	56,21
Bologna	Grizzana Morandi	3.982	77,4	51,45
Bologna	Lizzano in Belvedere	2.309	85,45	27,02
Bologna	Porretta Terme	4.735	33,93	139,55
Bologna	Vergato	7.642	59,94	127,49
Modena	Montese	3.357	81,01	41,44
Pistoia	Sambuca Pistoiese	1.680	77,25	21,75

Fonte dati Istat e Ancitel

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Tabella 8. Sistema locale del lavoro di Imola

Provincia	Comune	Popolazione 2011	SUP KMQ	Densità
Bologna	Borgo Tossignano	3.302	29,27	112,81
Bologna	Casalfiumanese	3.461	82,03	42,19
Bologna	Castel del Rio	1.230	52,58	23,39
Bologna	Castel Guelfo di Bologna	4.277	28,61	149,49
Bologna	Castel San Pietro Terme	20.468	148,42	137,91
Bologna	Dozza	6.440	24,23	265,79
Bologna	Fontanelice	1.927	36,56	52,71
Bologna	Imola	67.892	205,02	331,15
Bologna	Mordano	4.644	21,45	216,50
Ravenna	Bagnara di Romagna	2.348	9,96	235,74

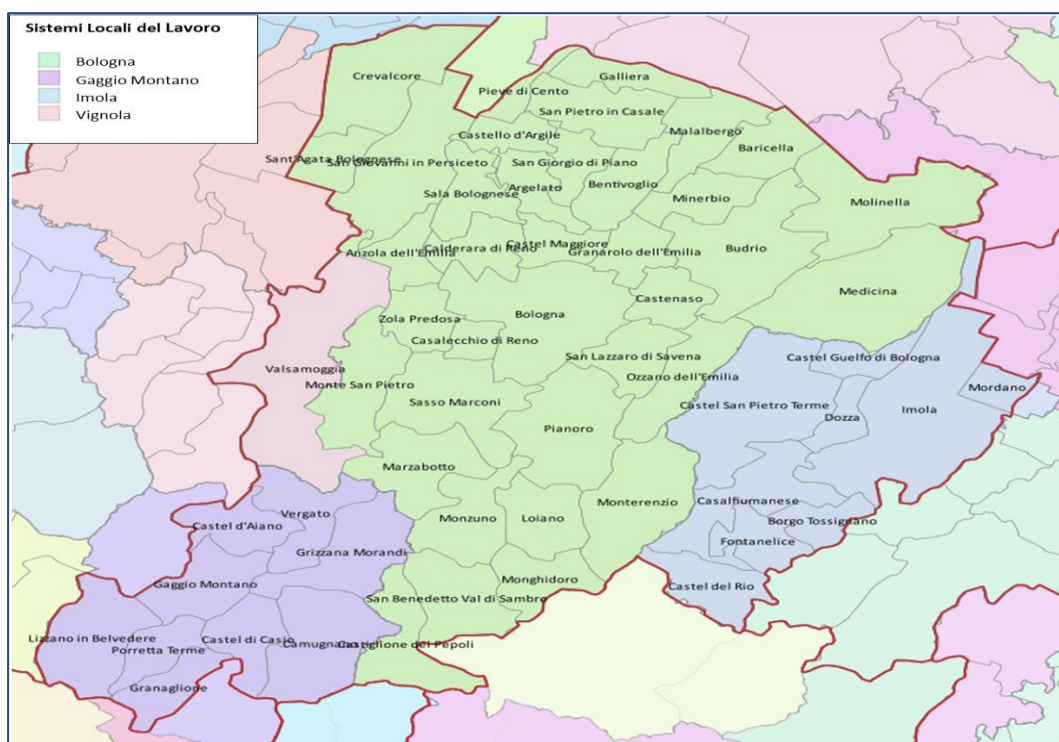
Fonte dati Istat e Ancitel

Tabella 9. Sistema locale del lavoro di Vignola

Provincia	Comune	Popolazione 2011	SUP KMQ	Densità
Bologna	Valsamoggia	29.427	178,13	165,20
Modena	Castelvetro di Modena	11.012	49,78	221,21
Modena	Guiglia	3.999	48,3	82,80
Modena	Marano sul Panaro	4.787	45,47	105,28
Modena	Savignano sul Panaro	9.276	25,55	363,05
Modena	Spilamberto	12.130	29,79	407,18
Modena	Vignola	24.344	22,86	1064,92
Modena	Zocca	4.883	69,37	70,39

Fonte dati Istat e Ancitel

Figura 21. Sistemi locali del lavoro 2011 nella Città metropolitana di Bologna

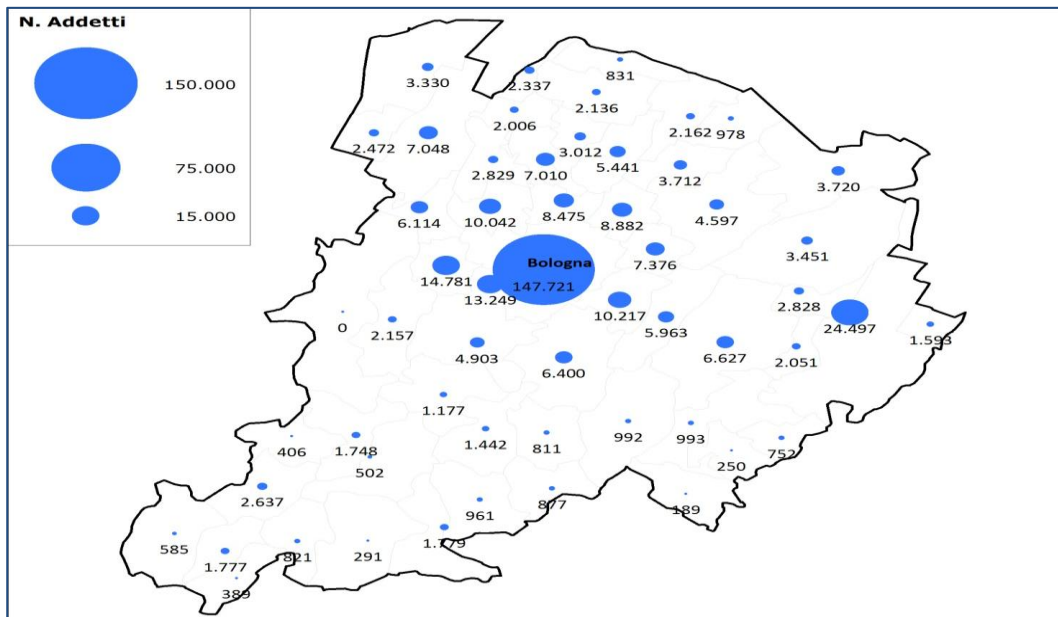


Fonte dati Istat 2011

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

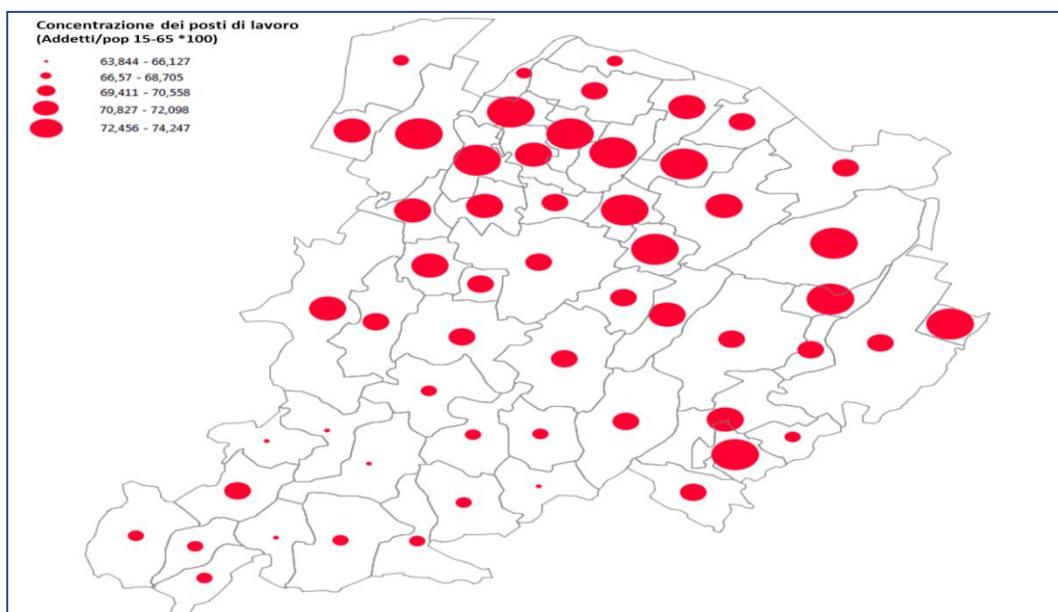
L'Istat ha censito nella città metropolitana di Bologna 442.313 posti di lavoro nell'anno 2011 (addetti alle unità locali), di cui poco meno di 150.000 nella sola città di Bologna e oltre 70.000 nei Comuni del primo "ring" attorno al capoluogo. La figura 22 evidenzia in modo molto preciso come i posti di lavoro siano concentrati nella metà settentrionale della provincia mentre nella zona meridionale sono meno del 10 per cento del totale.

Figura 22. La concentrazione dei posti di lavoro (n. addetti 2011)



E' interessante l'osservazione del rapporto tra addetti e popolazione in età lavorativa (15-65 anni) che descrive la distribuzione di posti di lavoro nei Comuni (polarizzazione economica) mostrata dalla Figura 23 che rispetto alla precedente visione evidenzia una distribuzione dei posti di lavoro maggiormente omogenea.

Figura 23. La concentrazione dei posti di lavoro



Fonte: dati ISTAT 2011

### 2.6.1. Le connessioni tra i luoghi

L'analisi di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell'analisi seguente sono analizzati i cosiddetti “primi flussi di spostamento”, ovvero i flussi che rappresentano la direzione prevalente dei movimenti pendolari per motivi di lavoro in uscita da ogni singolo comune.

Di seguito i dati sugli spostamenti per lavoro all'interno della provincia di Bologna la cui popolazione legale, secondo l'ultima rilevazione censuaria, è pari a 976.243 abitanti.

Tabella 10. Popolazione legale della provincia di Bologna

Comuni	Popolazione legale 2011
Comune di Bologna	371.337
Comuni del primo ring	183.516
Comuni del secondo ring	123.727
Altri Comuni della provincia di Bologna	294.767
<b>Totale</b>	<b>976.243</b>

Fonte: Dati ISTAT

I Comuni della provincia sono stati suddivisi in tre categorie a secondo della vicinanza con il capoluogo; appartengono al primo “ring” 10 Comuni:

- Anzola dell'Emilia, Pianoro, Castenaso, Zola Predosa, Granarolo dell'Emilia, Sasso Marconi, Castel Maggiore, San Lazzaro di Savena, Casalecchio di Reno, Calderara di Reno;

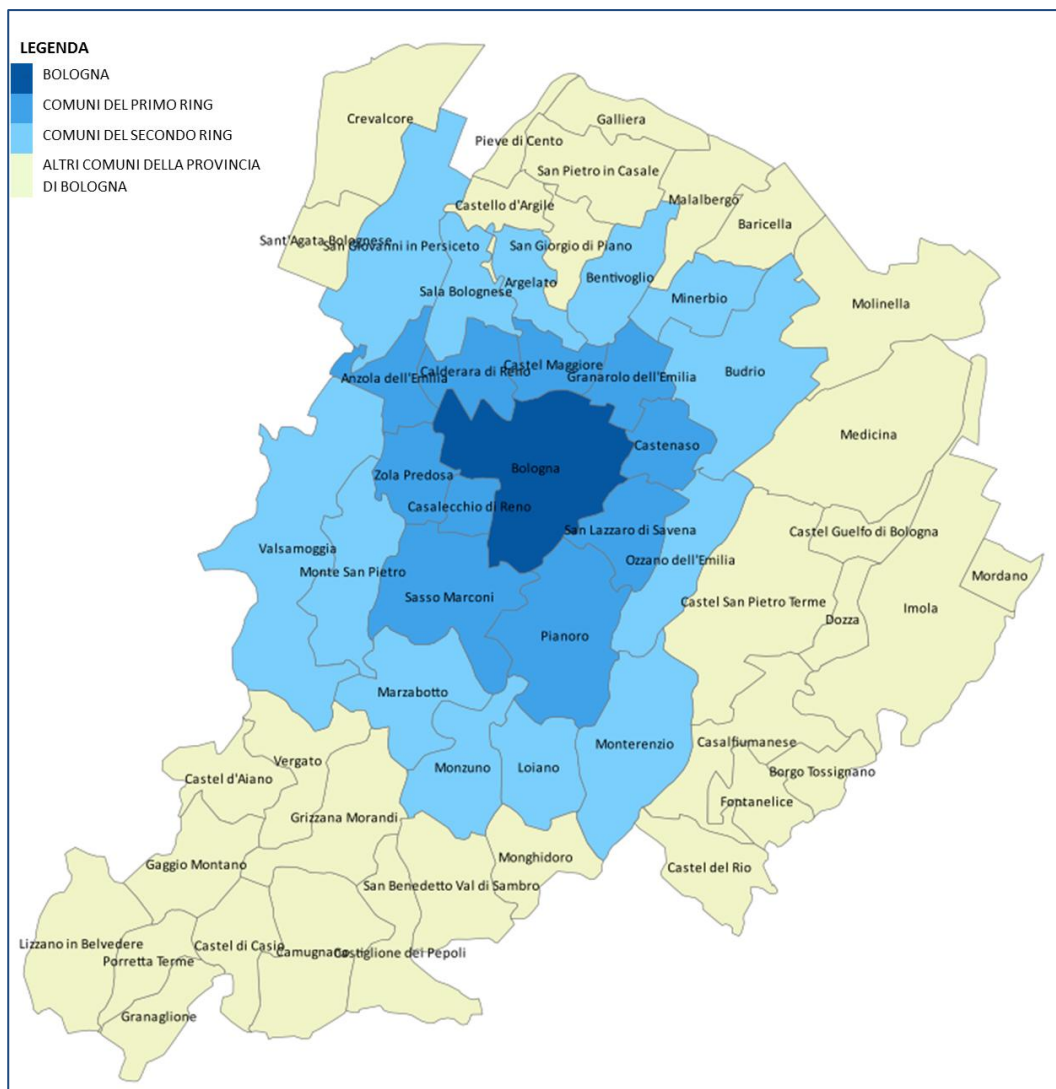
mentre quelli appartenenti al secondo sono i seguenti 13:

- Argelato, Bentivoglio, Budrio, Loiano, Marzabotto, Minerbio, Monte San Pietro, Monterenzio, Monzuno, Ozzano dell'Emilia, Sala Bolognese, San Giovanni in Persiceto, Valsamoggia.

I restanti 32 Comuni della provincia sono stati classificati come “altri Comuni”.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Figura 24. I ring metropolitani



Considerando gli spostamenti complessivi per motivi di lavoro, ovvero la somma dei flussi interni, di quelli in uscita e di quelli in entrata alla provincia di Bologna, si ottiene un totale di quasi 418.000 unità. Di questi, quelli interni al territorio provinciale sono l'86 per cento, e quelli che hanno per destinazione il comune di Bologna sono il 17 per cento del totale complessivo (il 43 per cento se si considerano anche i flussi interni a Bologna stessa).

Gli spostamenti in entrata nella provincia sono oltre 42.000, di cui circa 38.000 provengono dalle altre province della regione (il 41 per cento dalla provincia di Ferrara, il 27 per cento dalla provincia di Modena e il 21 per cento da Ravenna; sempre inferiori al 5 per cento i contributi rispettivi dalle rimanenti province), e 4.000 con origine extraregionale. Gli spostamenti in uscita dalla provincia di Bologna verso le altre province emiliane sono quasi 15.000 (l'84 per cento del flusso totale in uscita dalla provincia – di questi il 41 per cento sono diretti verso la provincia di Modena e due quote del 22 per cento ognuna verso le province di Ferrara e Ravenna), mentre quelli che hanno una meta extra regionale sono quasi 3.000.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Gli spostamenti che avvengono all'interno del comune di Bologna (105.000) rappresentano il 76 per cento del flusso originato dai residenti del comune, gli altri movimenti (33.000), che riguardano il restante 24 per cento degli occupati bolognesi, sono rappresentati soprattutto da coloro che vanno verso Comuni del primo ring (14 per cento) e del secondo (5 per cento) (Figura 2625).

Figura 25. Schematizzazione dei "ring" metropolitani e dei flussi uscenti ed entranti su Bologna

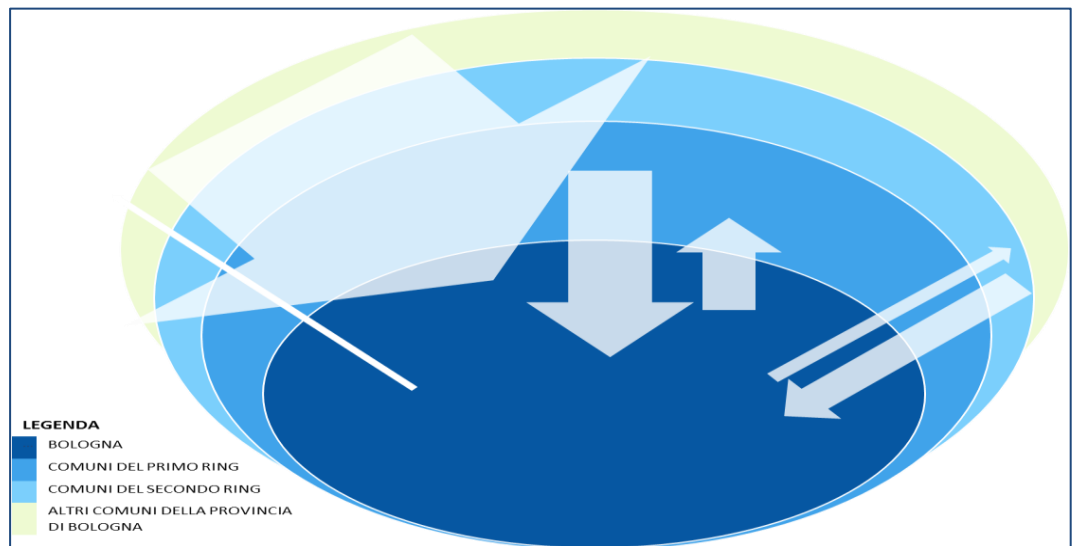
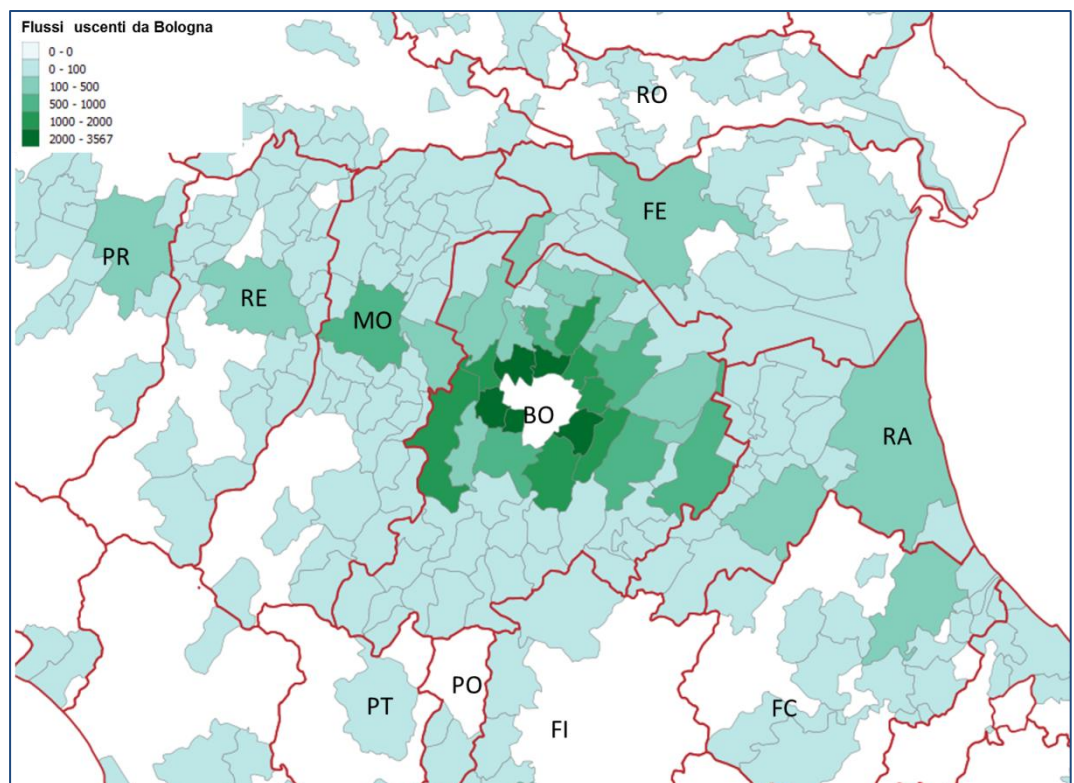


Figura 26. Flussi residenza-lavoro uscenti dal comune di Bologna (n. lavoratori)



Fonte dati ISTAT

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Gli spostamenti in entrata sono oltre il doppio di quelli in uscita, nel loro complesso quasi 73.000. Tra questi, quasi 28.000 (38 per cento del flusso entrante) provengono dai Comuni del primo ring, mentre da secondo e terzo ring e dal resto della provincia provengono quantità simili, attorno ai 14.000 per ogni zona. I flussi ad origine extraregionale sono poco più di 2.000 unità.

Per quanto riguarda i movimenti tra gli altri Comuni della Provincia, gli spostamenti dai Comuni del primo ring verso Bologna sono pari al 39 per cento dei flussi totali che si originano in questa cerchia di Comuni, in cui la quota più alta di movimenti è interna al “ring” (circa il 45 per cento). Più bassa la quota degli spostamenti verso il capoluogo nei Comuni del secondo ring (24 per cento), laddove quella degli spostamenti interni rimane simile a quella del primo (43 per cento): evidentemente in questa cintura di Comuni si verifica una maggiore dispersione verso Comuni diversi dal capoluogo. Considerando il totale dei flussi che si originano nei tre ring, quella del primo ring è del 30 per cento, quella del secondo del 26 per cento e quella del terzo è la più elevata con il 44 per cento. In relazione alla dimensione demografica dei vari raggruppamenti di Comuni (primo e secondo ring e “altri Comuni”), si osserva che i lavoratori (in qualunque luogo) residenti nel comune di Bologna sono una frazione pari al 37 per cento della popolazione legale. Considerando i soli residenti che lavorano a Bologna si scende al 28 per cento. Le percentuali omologhe per i tre ring sono: 39 per cento e 18 per cento per il primo, 50 per cento e 21 per cento per il secondo e 35 per cento e 9 per cento per gli “altri Comuni”. La forte differenza tra le due percentuali registrata per le due cinture più esterne, e la bassa percentuale di lavoratori residenti per gli “altri Comuni”, è indice di una incapacità di questi territori di riuscire ad offrire occupazione ai loro residenti, che sono quindi costretti a spostarsi per lavorare.

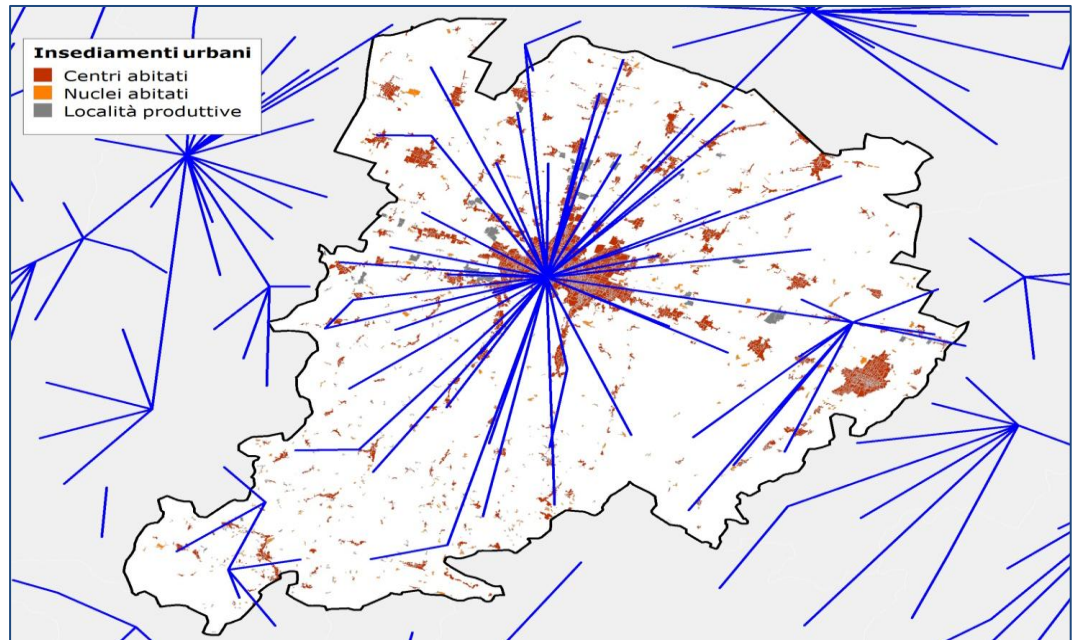
Un’analisi più di dettaglio dei flussi di spostamenti residenza – lavoro del 2011, consente di acquisire ulteriori informazioni sulle relazioni funzionali che si stabiliscono sul territorio. Nell’analisi seguente sono analizzati i cosiddetti “primi flussi di spostamento”, ovvero i flussi che rappresentano la direzione prevalente dei movimenti pendolari per motivi di lavoro in uscita da ogni singolo comune.

Come risulta evidente dalle figure seguenti, quasi tutti i flussi pendolari in uscita nel territorio della Città metropolitana hanno come destinazione il comune di Bologna. La figura che segue (i segmenti disegnati in blu sono diretti verso il comune centroide) conferma inoltre la totale assenza all’interno del territorio della Città metropolitana di altri centri di aggregazione dei flussi prevalenti.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

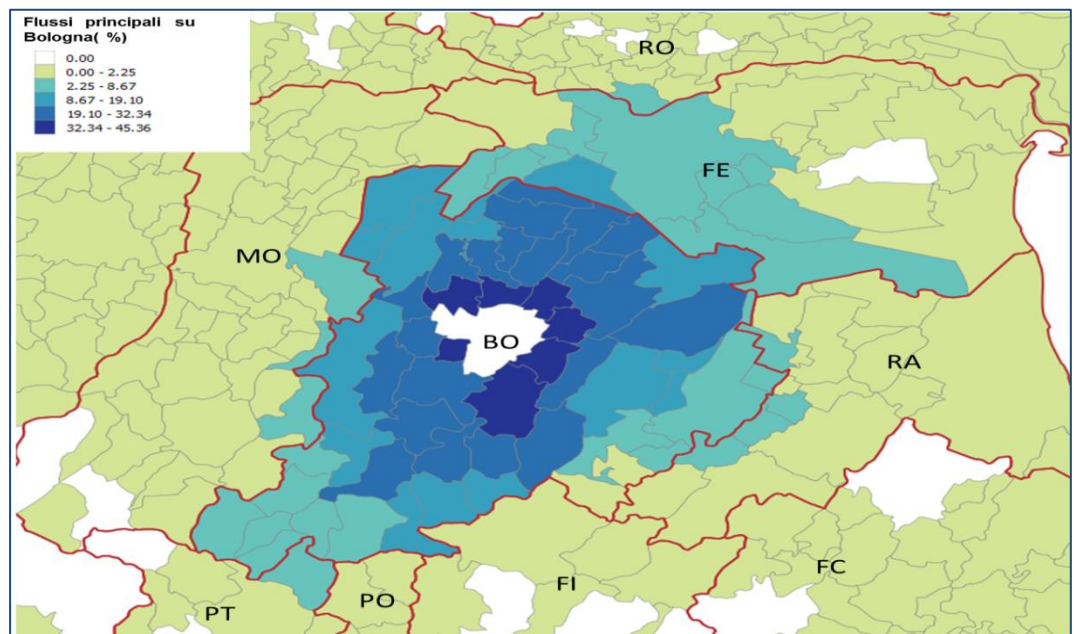
Figura 27. Flussi principali residenza – lavoro all'interno dell'area metropolitana



La successiva analisi sull'autocontenimento<sup>19</sup> del mercato del lavoro nei Comuni emiliani darà meglio evidenza di quanto appena esposto.

La figura 28 mostra, per ogni Comune, la percentuale di lavoratori che si sposta verso Bologna. Come prevedibile, questa va scemando man mano che ci si allontana dal capoluogo. Interessante comunque che i Comuni del primo ring posti a ovest, ad eccezione di Casalecchio sul Reno, mostrino percentuali più simili a quelli del secondo ring, ovvero più basse.

Figura 28. Flussi pendolari prevalenti nella Città metropolitana di Bologna



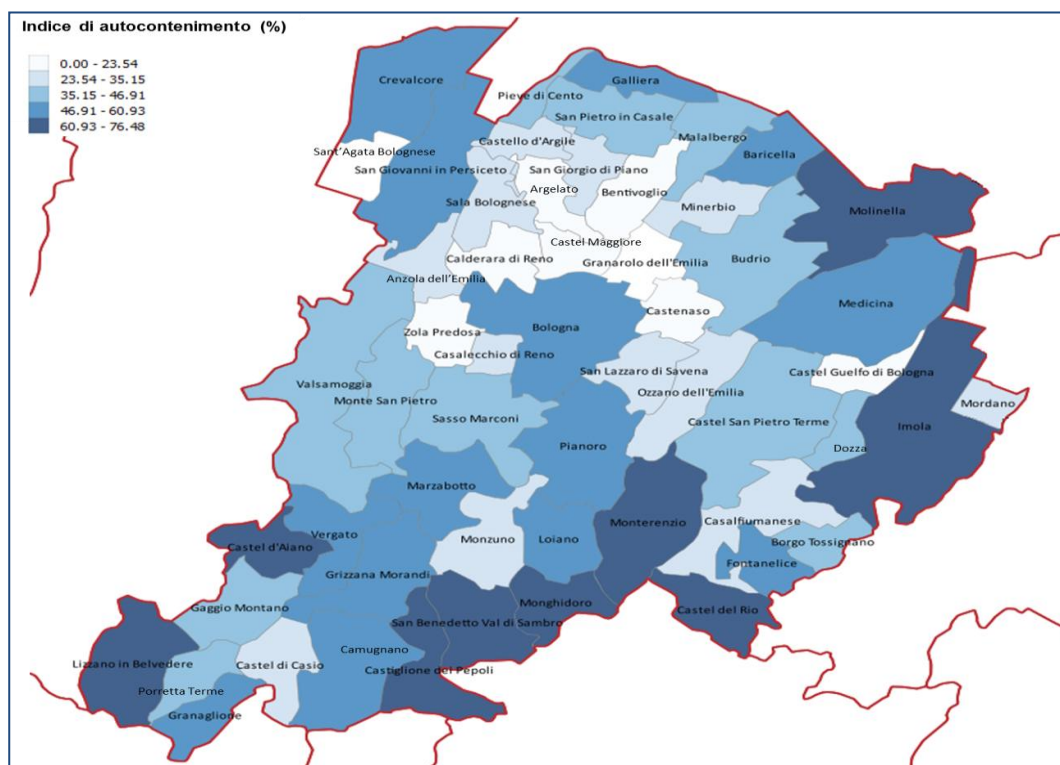
<sup>19</sup> Occupati che lavorano nel medesimo comune di residenza / totale occupati del comune x 100



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Complementare alla mappa dei flussi pendolari è quella che rappresenta l'indice di autocontenimento, calcolato per ogni comune come rapporto percentuale tra il numero degli occupati che lavorano nel Comune di residenza e il numero totale degli occupati (Figura 29). Dalla lettura del grafico emergono i bassi indici di autocontenimento della zona immediatamente a nord di Bologna, che evidentemente "forniscono" lavoratori alla stessa, e sacche di autocontenimento più elevato nelle zone periferiche della provincia, dove più scarsa è l'influenza del capoluogo.

**Figura 29. Rappresentazione dell'indice di autocontenimento dei Comuni dell'area metropolitana di Bologna**

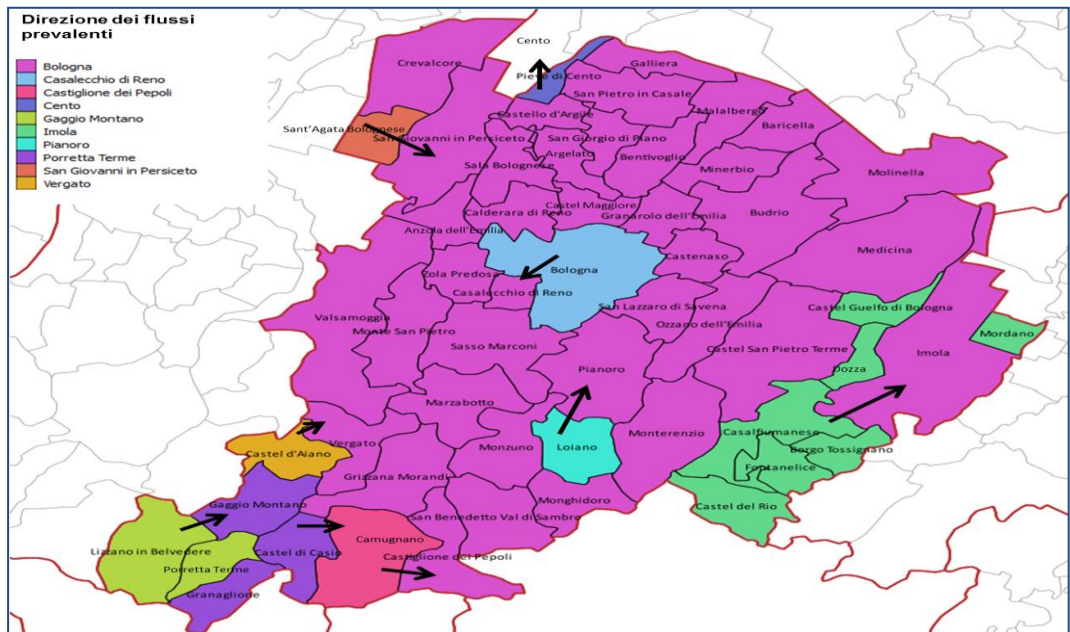


Un'ulteriore analisi qualitativa dei movimenti residenza – lavoro è quella che rappresenta la direzione del flusso principale di ogni comune. La Figura che segue mostra altre piccole sub-aree distinte che non gravitano sul capoluogo ma che costituiscono sistemi urbani a sé, seppur di entità trascurabile.

# I dossier delle Città Metropolitane

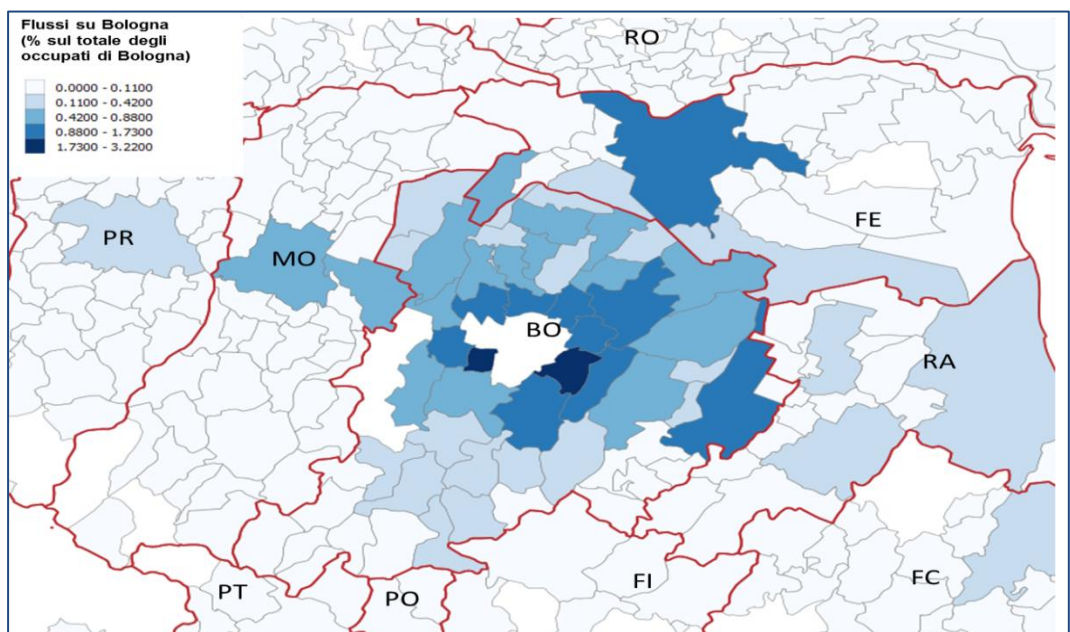
## Città metropolitana di Bologna

Figura 30. Flussi pendolari prevalenti – gruppi di Comuni accomunati dalla direzione prevalente del flusso



I movimenti pendolari diretti su Bologna possono essere anche valutati in relazione alla quote percentuali di occupati provenienti dai vari Comuni. Nella figura 31 vengono evidenziati con tonalità più scure i Comuni che forniscono i maggiori contributi, e risultano localizzati prevalentemente nelle zone a nord e ad est della città. Non mancano contributi significativi anche da parte di Comuni più distanti, addirittura oltre provincia, dovuti in parte anche alle loro grandi dimensioni, e quindi alla “capacità” di fornire pendolari.

Figura 31. Flussi pendolari su Bologna



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

### 2.7. La delimitazione dei ring metropolitani

Il tema della delimitazione di ring metropolitani è stato affrontato nella letteratura geografica a partire dagli anni '50 del secolo scorso, cioè da quando i fenomeni urbani in alcune realtà metropolitane (Stati Uniti prima, Europa occidentale successivamente) hanno cominciato ad investire ambiti territoriali allargati, non più circoscrivibili entro i limiti amministrativi delle città stesse.

Nasce a quel punto la necessità di definire nuovi e più estesi perimetri amministrativi in cui esercitare il governo delle città. Proprio nell'ambito di questo dibattito si dà forma concreta al concetto di area metropolitana. Le aree metropolitane abbracciano dunque un territorio più ampio, composto dalla città e da un territorio circostante – il ring - di estensione variabile, legato al primo dall'esistenza di una forte integrazione. Città e ring rappresentano insieme un sistema urbano interconnesso nel quale l'una (la città) trova ragione di esistere in ragione dell'altro (il ring).

Evidenze empiriche lasciano supporre che i caratteri di tale integrazione - di natura insediativa, funzionale, economica - varino nei territori secondo gradienti decrescenti in funzione della distanza dal centro della città principale. Nelle singole città è possibile immaginare dunque che l'integrazione si articoli secondo curve o funzioni direttamente dipendenti dalla storia del territorio (talvolta per salti, talvolta in modo più uniforme), così come questa si è sedimentata nel tempo attraverso le trasformazioni indotte dall'uomo.

È tuttavia possibile valutare il legame tra città e territorio descrivendo il grado d'integrazione. Una valutazione che è basata su tre fattori distinti:

- Processi insediativi
- Relazioni funzionali
- Performance economica

Per la città metropolitana di Bologna la verifica del grado di integrazione con il suo territorio può essere interessante perché aiuta a confermare che la dimensione di tale costruzione amministrativa rappresenta un aggregato solido in grado di reggere anche ad una verifica confermativa con le misure di integrazione territoriale.

Lo scopo è quindi confermare l'esistenza e l'estensione di un'area metropolitana compatta ed uniforme, entro cui i processi insediativi, l'omogeneità economica, le relazioni legate alla mobilità delle persone, definiscono un'integrazione funzionale forte. Analiticamente si procede descrivendo il gradiente dei tre fattori (relazioni funzionali, processi insediativi, indicatori di performance) entro aree definite come potenziali geografici, con centro nella città di Bologna e classi di raggio crescente (entro 5 km, 15 km, 25 km ecc.) fino ad abbracciare l'intera provincia. La curva di decadimento dell'integrazione con la città di Bologna entro i potenziali geografici consente di valutare il punto di "frattura", ovvero il raggio entro il quale l'integrazione con la città è più significativo. In sintesi, l'ambito ottimale entro cui definire l'area metropolitana di Bologna.

Le variabili utilizzate per definire le corone urbane sono :

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

- i flussi pendolari casa-lavoro [fattore relazioni funzionali];
- i flussi pendolari casa-studio [fattore relazioni funzionali];
- Il consumo di suolo, espresso dalla superficie urbanizzata (centri e nuclei abitati, località produttive) [fattore processi insediativi];
- i saldi migratori, ovvero il rapporto tra iscrizioni - cancellazioni anagrafiche e popolazione residente [fattore processi insediativi];
- il reddito imponibile medio, dato dal rapporto tra il reddito imponibile e popolazione residente [fattore performance economica];
- il valore immobiliare, secondo le stime del Borsino Immobiliare per le unità residenziali [fattore performance economica].

I valori delle sei variabili sono quindi normalizzati e sommati dando origine ad un nuovo indicatore di sintesi - l'indicatore dell'intensità d'integrazione territoriale - rappresentato attraverso la curva d'integrazione territoriale.

### L'analisi delle relazioni funzionali nell'area della Città metropolitana di Bologna

È stata costruita una serie di sei anelli con centro nel comune di Bologna e di raggio progressivo. Il primo anello include il solo comune di Bologna, l'ultimo anello, di oltre 45 km, raccoglie tutti i 56 Comuni della provincia.

Tabella 11. Ring metropolitani

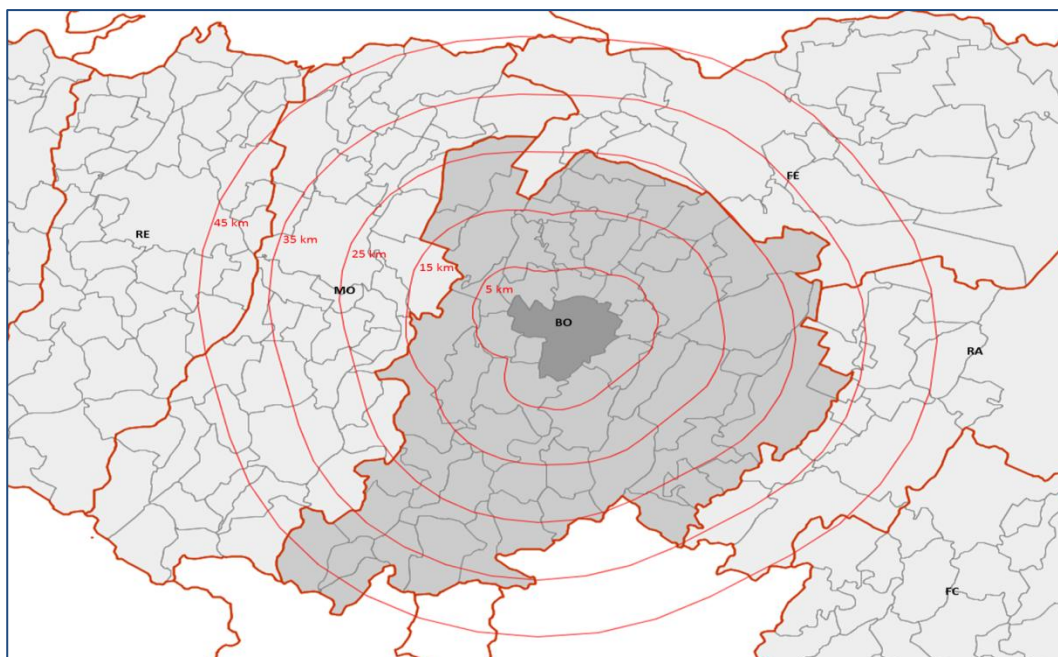
Raggio (km)	N. Comuni	N. Comuni cumulati
Bologna	1	1
5 km	10	11
15 km	16	27
25 km	17	44
35 km	9	53
45 km	3	56
Totale	56	

Intorno a questi anelli si sono definiti i livelli d'integrazione del territorio.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Figura 32. Suddivisione in ring della Città metropolitana di Bologna



In particolare, l'integrazione funzionale degli spostamenti residenza-lavoro, descrive nei diversi anelli un livello di autocontenimento del mercato del lavoro continuamente crescente, partendo dal 59 per cento di Bologna e arrivando infine a oltre l'89 per cento. La gran parte dell'incremento si verifica entro un raggio di 20-25 chilometri.

Tabella 12. Indici di autocontenimento del mercato del lavoro nella città metropolitana di Bologna

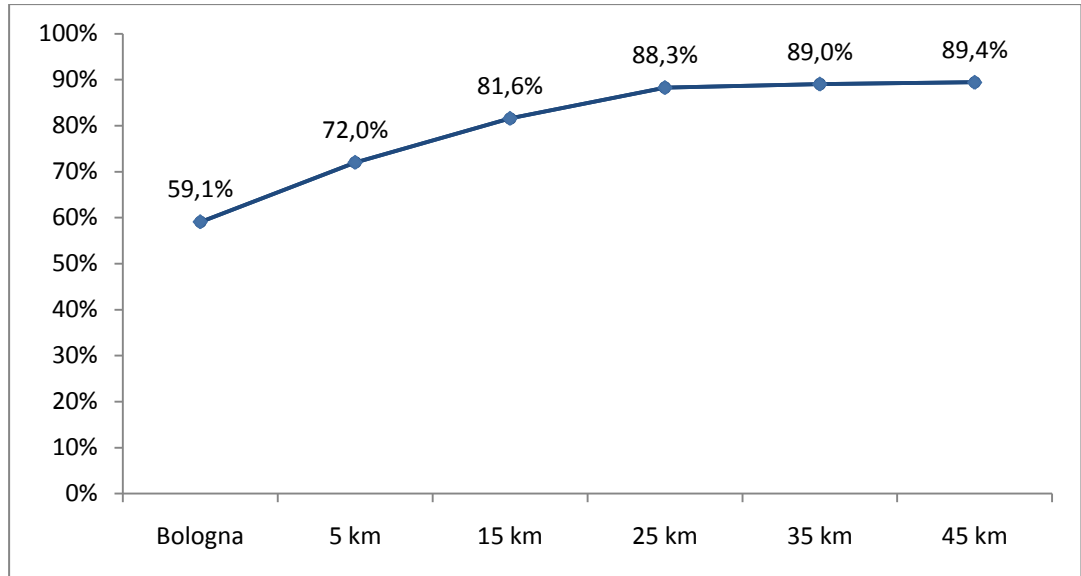
Raggio	N. Comuni	Flussi	Occupati	Autocontenimento
Bologna	1	105.056	177.862	59,1%
5 km	10	185.337	257.406	72,0%
15 km	16	267.139	327.460	81,6%
25 km	17	342.576	388.044	88,3%
35 km	9	353.624	397.110	89,0%
45 km	3	357.893	400.216	89,4%

Fonte: elaborazione su dati Istat 2011

La rappresentazione grafica degli indici di autocontenimento mostra quindi una curva che cresce a tassi dell'ordine del 10 per cento fino ai 25 km, dopodiché si appiattisce in maniera netta, senza però mostrare mai una inversione di tendenza. Secondo questo modello di analisi, non appare quindi verificarsi alcuna cesura nel territorio sul piano degli spostamenti casa-lavoro, ovvero non esiste una distanza al di sopra della quale si manifesta, almeno in una minima parte, un decadimento dell'attrattività della parte centrale del territorio considerato, anche se risulta scarsa l'attrazione oltre i 25 chilometri di distanza.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Figura 33. Indici di autocontenimento del mercato del lavoro nell'area della Città metropolitana



Fonte: elaborazione su dati Istat 2011

Ripetendo l'analisi fatta sulla base degli spostamenti residenza - lavoro per gli spostamenti residenza - studio si ottengono risultati molto simili, solo con una scala di valori più elevata, soprattutto nella città di Bologna e nelle fasce più interne.

Tabella 13. Indici di autocontenimento rispetto ai flussi residenza – studio nella città metropolitana di Bologna

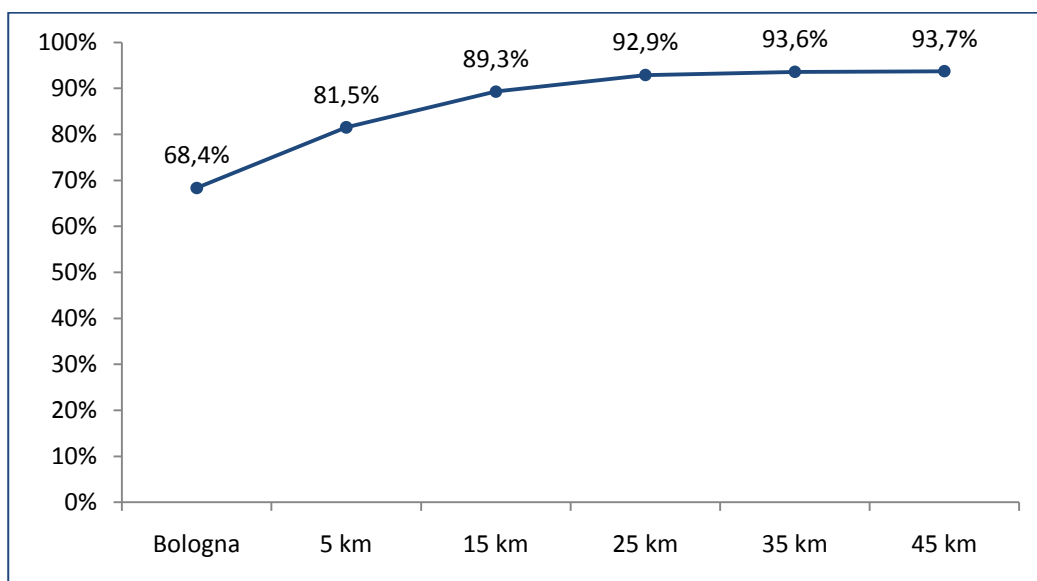
Raggio	N. Comuni	Flussi	Occupati	Autocontenimento
Bologna	1	48.617	71.122	68,4%
5 km	10	77.887	95.535	81,5%
15 km	16	106.628	119.421	89,3%
25 km	17	135.600	145.985	92,9%
35 km	9	139.605	149.187	93,6%
45 km	3	141.322	150.799	93,7%

Fonte: elaborazione su dati Istat 2011

Anche in questo caso non si scorgono comunque punti di flesso nella progressione dell'andamento dell'indice di autocontenimento, ad indicare che gli studenti dell'area vedono effettivamente soddisfatte le proprie esigenze di studio nell'area medesima.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Figura 34. Indici di autocontenimento rispetto ai flussi residenza – studio nell'area della Città metropolitana



Fonte: elaborazione su dati Istat 2011

Limitatamente alla questione casa-lavoro, è possibile ricorrere ad un altro metodo che possa evidenziare l'esistenza eventuale di un'area, di un insieme di Comuni che appaiono avere una più forte integrazione con Bologna, indipendentemente dai confini provinciali. Considerando quindi l'insieme di tutti i Comuni dell'Emilia-Romagna (anche se, verosimilmente, verranno coinvolti al limite quelli più prossimi alla Città metropolitana di Bologna), si è proceduto all'individuazione di una possibile area di conurbazione basata sugli indici di autocontenimento.

Il metodo può essere così descritto: partendo dalla città di Bologna, si verifica quale sia il comune che, insieme alla stessa, individua la coppia di Comuni con il maggior indice di autocontenimento. A seguire, a questa area così individuata si aggrega un terzo comune, e poi un quarto e così via, di volta in volta scelto sempre con il criterio del maggior contributo all'indice di autocontenimento. Si ottiene così un ordinamento dei vari Comuni sulla base dell'interconnessione sugli spostamenti casa-lavoro. La tabella seguente mostra i primi 36 Comuni di questa graduatoria che individuano una possibile area di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro individuata (si noti che comprende anche il comune di Cento, in provincia di Ferrara). L'indice di autocontenimento raggiunto da quest'area supera l'86 per cento.

# I dossier delle Città Metropolitane

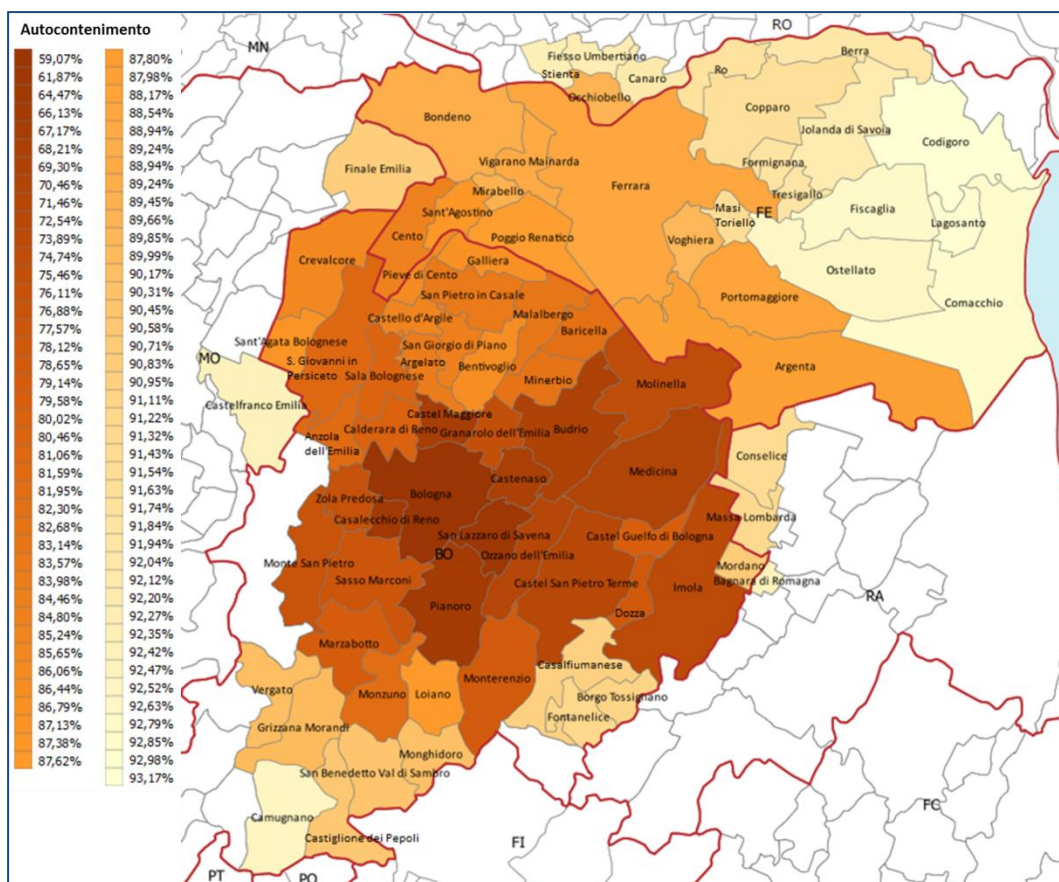
## Città metropolitana di Bologna

Tabella 14. Comuni appartenenti all'area di massima integrazione funzionale del mercato del lavoro nella Città metropolitana di Bologna

Comune		
Bologna	Granarolo dell'Emilia	Monzuno
San Lazzaro di Savena	Zola Predosa	Baricella
Casalecchio di Reno	Monte San Pietro	Minerbio
Pianoro	Sasso Marconi	Malalbergo
Castel Maggiore	Dozza	San Pietro in Casale
Castenaso	Monterenzio	Argelato
Budrio	Marzabotto	San Giorgio di Piano
Medicina	Castel Guelfo di Bologna	Cento
Ozzano dell'Emilia	Calderara di Reno	Castello d'Argile
Castel San Pietro Terme	Sala Bolognese	Crevalcore
Imola	San Giovanni in Persiceto	Pieve di Cento
Molinella	Anzola dell'Emilia	Bentivoglio

Nella figura seguente, questo insieme di Comuni è individuato dall'area con i colori più scuri, delimitata a sud dai Comuni di Monzuno e Monterenzio, a est da Imola-Medicina-Molinella, a Nord da Crevalcore-Cento-San Pietro in Casale e ad ovest da monte San Pietro. Oltre a ciò, l'influenza di Bologna, oltre alle immediate vicinanze, interessa essenzialmente l'area est e nord-est, spingendosi anche in provincia di Ferrara e, in minor misura, Ravenna. Relativamente contenuti i legami con la zona sud-ovest.

Figura 35. Area di massima integrazione funzionale per gli spostamenti residenza - lavoro



Fonte: elaborazione su dati Istat 2011



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

### 2.8. Le Aree Interne nell'ex territorio provinciale

Una ulteriore chiave di lettura del territorio può essere rappresentata dalla classificazione dello stesso nelle Aree Interne. Esse rappresentano un'ampia porzione del Paese (circa il 60 per cento della sua superficie) ove abita quasi il 25 per cento dei cittadini, che presenta caratteristiche assai diversificate al proprio interno sia in relazione alla disponibilità di servizi, sia per la composizione della popolazione per età, sia per le opportunità di sviluppo, che per caratteristiche ambientali e paesaggistiche.

Con l'intento di facilitare un rilancio di questi territori, al fine di dare maggiori prospettive future a chi ci vive, l'Italia ha adottato una Strategia nazionale per contrastare la caduta demografica e rilanciare lo sviluppo e i servizi di queste aree. Una strategia inserita anche nel Piano Nazionale di Riforma che "avrà carattere nazionale e vedrà due linee di azione convergenti: una diretta a promuovere lo sviluppo attraverso progetti finanziati dai diversi fondi europei disponibili, l'altra diretta ad assicurare a queste stesse aree livelli adeguati di cittadinanza in alcuni servizi essenziali (salute istruzione e mobilità)."<sup>20</sup> finanziata mediante fondi ordinari della Legge di Stabilità e fondi europei.

La classificazione adottata parte dall'individuazione di Poli o Centri di offerta di servizi costituiti da un Comune o da un'aggregazione di Comuni e dalla successiva suddivisione degli altri Comuni in fasce mediante la definizione e l'utilizzo di un indicatore di accessibilità<sup>21</sup> rispetto a servizi scolastici, sanitari e di trasporto forniti dal Polo/Centro di offerta di servizi più prossimo. La classificazione così ottenuta presenta un'articolazione che prevede:

- Poli;
- Aree peri-urbane (Cinta);
- Aree intermedie;
- Aree periferiche;
- Aree ultra periferiche.

Nell'ex provincia di Bologna sono stati classificati 3 Poli di classe A (Bologna, Imola e San Giovanni in Persiceto), 3 Poli intercomunali di classe B (Budrio, Crevalcore e Ozzano dell'Emilia) 32 Comuni di cintura, 8 Comuni intermedi e 9 Comuni periferici mentre manca la classificazione del nuovo comune di Valsamoggia nato nel 2014 dalla fusione dei comuni contigui di Bazzano, Castello di Serravalle, Crespellano, Monteveglio e Savigno.

---

<sup>20</sup>

[http://www.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree\\_interne/Strategia\\_nazionale\\_per\\_le\\_Aree\\_interne\\_definizione\\_obiettivi\\_strumenti\\_e\\_governance\\_2014.pdf](http://www.agenziacoesione.gov.it/opencms/export/sites/dps/it/documentazione/Aree_interne/Strategia_nazionale_per_le_Aree_interne_definizione_obiettivi_strumenti_e_governance_2014.pdf)

<sup>21</sup>L'indicatore di accessibilità viene calcolato in termini di minuti di percorrenza rispetto al polo più prossimo. In particolare le prime due fasce sono calcolate usando il secondo e terzo quartile della distribuzione dell'indice di distanza in minuti dal polo prossimo, inferiori o pari a 20 e 40 minuti. Una ulteriore fascia oltre i 75 minuti individua i territori ultra periferici.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Nella tabella 15 sono elencati i 17 Comuni della ex provincia di Bologna classificati aree interne di cui 9 periferici localizzati nella parte appenninica del territorio.

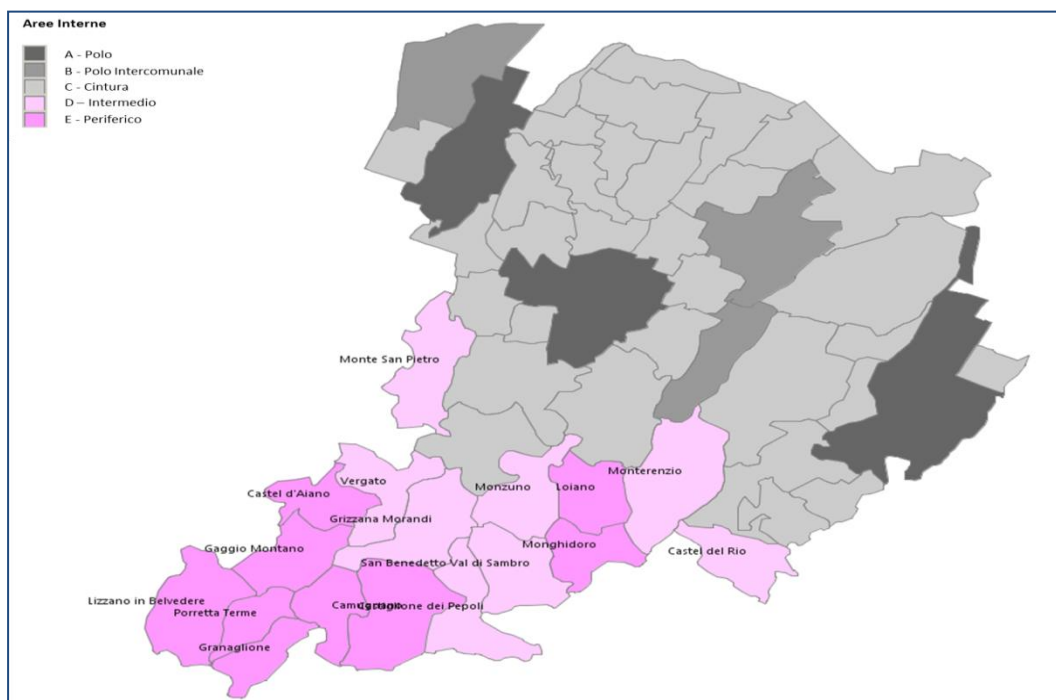
**Tabella 15. Aree Interne - Classificazioni Comuni della Città metropolitana di Bologna**

COMUNE	CLASSE	MACRO CLASSE
Castel del Rio	D - Intermedio	Aree Interne
Castiglione dei Pepoli	D - Intermedio	Aree Interne
Grizzana Morandi	D - Intermedio	Aree Interne
Monterenzio	D - Intermedio	Aree Interne
Monte San Pietro	D - Intermedio	Aree Interne
Monzuno	D - Intermedio	Aree Interne
San Benedetto Val di Sambro	D - Intermedio	Aree Interne
Vergato	D - Intermedio	Aree Interne
Camugnano	E - Periferico	Aree Interne
Castel d'Aiano	E - Periferico	Aree Interne
Castel di Casio	E - Periferico	Aree Interne
Gaggio Montano	E - Periferico	Aree Interne
Granaglione	E - Periferico	Aree Interne
Lizzano in Belvedere	E - Periferico	Aree Interne
Loiano	E - Periferico	Aree Interne
Monghidoro	E - Periferico	Aree Interne
Porretta Terme	E - Periferico	Aree Interne

La successiva rappresentazione grafica mostra la localizzazione di queste aree nelle zone collinari e montane del territorio e la collocazione dei poli sbilanciata verso la metà alta della ex provincia con una ubicazione del polo bolognese comunque più vicina alle zone periferiche della ex Provincia.

I Comuni periferici, in particolare, fanno parte di un più ampio gruppo di Comuni situati ad altitudine rilevante caratterizzati da elevati indici di vecchiaia e con uno scarso utilizzo del suolo come verrà evidenziato nel successivo capitolo del lavoro.

**Figura 36. Classificazione del territorio della Città Metropolitana di Bologna secondo "Aree Interne" (2014)**



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

### 3. Omogeneità territoriali funzionali

Le descrizioni e le viste proposte nei cartogrammi descritti nel documento illustrano un territorio diversamente articolato che non è possibile sintetizzare in un banale confronto centro (Bologna comune) - periferia (gli altri Comuni della città metropolitana). Tantomeno è sempre riscontrabile, un unico gradiente decrescente di valori che da Bologna decade verso le periferie secondo un modello diffusivo dello sviluppo per aree concentriche.

È quindi il caso di leggere la complessità del territorio metropolitano secondo una "lente" che mira a riconoscere le omogeneità dei singoli territori, individuando gruppi (cluster) di Comuni omogenei rispetto ai valori delle variabili analizzate. L'analisi che segue è tesa ad individuare attraverso tecniche statistiche di analisi multivariata, i caratteri ricorrenti nei Comuni (omogeneità dei Comuni), inserendo nel medesimo gruppo Comuni (non necessariamente contigui) che hanno caratteristiche simili.

Gli indicatori utilizzati per la classificazione funzionale<sup>22</sup> sono stati:

- Altitudine del centro (metri);
- Consumo del suolo (superficie delle località abitate / totale superficie);
- Densità abitativa (pop residente / kmq di superficie);
- Indice Turismo (posti letto x 1.000 residenti);
- Tasso di natalità (nati ogni 1.000 residenti);
- Incidenza stranieri (stranieri residenti / popolazione residenti x 100);
- Indice di Vecchiaia (popolazione >64 / popolazione <15);
- Indice saldo demografico ([iscritti - cancellati] / popolazione x 100);
- Polarizzazione del lavoro (addetti / popolazione in età attiva x 100);
- Reddito imponibile medio per contribuente 2012.

È quello che segue tuttavia un primo tentativo di classificazione che risente a oggi dell'assenza di alcune variabili che vanno ancora inserite nel modello. Ci si riferisce in particolare alle relazioni funzionali tra Comuni espresse dal pendolarismo per motivo di lavoro e studio, e a un'analisi più approfondita relativa a una classificazione economica dei Comuni. La rappresentazione delle costanti funzionali rappresentate nel cartogramma della successiva figura ha quindi il valore di una prima tappa del riconoscimento di omogeneità territoriali, individuabili attraverso i colori assegnati ai diversi gruppi di Comuni.

Nella tabella seguente si elencano i vari gruppi ottenuti con il criterio sopraesposto.

---

<sup>22</sup> E' stato seguito un metodo di classificazione mista gerarchica/non gerarchica.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Tabella 16. Gruppi di Comuni aggregati per similarità funzionali

Gruppo 1	Gruppo 2	Gruppo 3	Gruppo 4
Anzola dell'Emilia	Baricella	Bologna	Camugnano
Argelato	Borgo Tossignano	Casalecchio di Reno	Castel d'Aiano
Bentivoglio	Casalfiumanese		Castel di Casio
Budrio	Castel del Rio		Castiglione dei Pepoli
Calderara di Reno	Castello d'Argile		Gaggio Montano
Castel Guelfo di Bologna	Crevalcore		Granaglione
Castel Maggiore	Fontanelice		Grizzana Morandi
Castel San Pietro Terme	Galliera		Lizzano in Belvedere
Castenaso	Marzabotto		Loiano
Dozza	Medicina		Monghidoro
Granarolo dell'Emilia	Molinella		Monzuno
Imola	Monterenzio		Porretta Terme
Malalbergo	Mordano		San Benedetto Val di Sambro
Minerbio	San Pietro in Casale		
Monte San Pietro	Sant'Agata Bolognese		
Ozzano dell'Emilia	Vergato		
Pianoro	Valsamoggia		
Pieve di Cento			
Sala Bolognese			
San Giorgio di Piano			
San Giovanni in Persiceto			
San Lazzaro di Savena			
Sasso Marconi			
Zola Predosa			

Fonte: elaborazione DAT

Il primo gruppo che è il più numeroso ed è composto da 24 Comuni, in cui il reddito pro-capite, la percentuale di suolo consumato e la polarizzazione del lavoro presentano valori maggiori rispetto alla media della Città metropolitana ed una bassa incidenza di popolazione straniera. Si tratta di Comuni di pianura situati nelle prime due cinture attorno a Bologna ed in un'area ad est della città estesa fino ad Imola che si può sovrapporre in gran parte all'area di conurbazione già individuata al termine del paragrafo sulle connessioni tra i luoghi.

Il secondo gruppo è composto di 17 Comuni caratterizzati da un'incidenza di stranieri e da un tasso di natalità maggiori rispetto agli altri gruppi mentre il reddito pro-capite, la polarizzazione del lavoro e l'indice di vecchiaia evidenziano valori più bassi. Si tratta perlopiù di Comuni posti ai limiti del territorio provinciale.

Il terzo gruppo comprende solo Bologna e Casalecchio di Reno. L'area così individuata è caratterizzata da alta densità territoriale, accompagnata da un elevato consumo di suolo, e dal reddito medio più elevato<sup>23</sup>, ciò conferma la forte connessione esistente con il capoluogo già emersa dall'analisi sulle connessioni tra i luoghi.

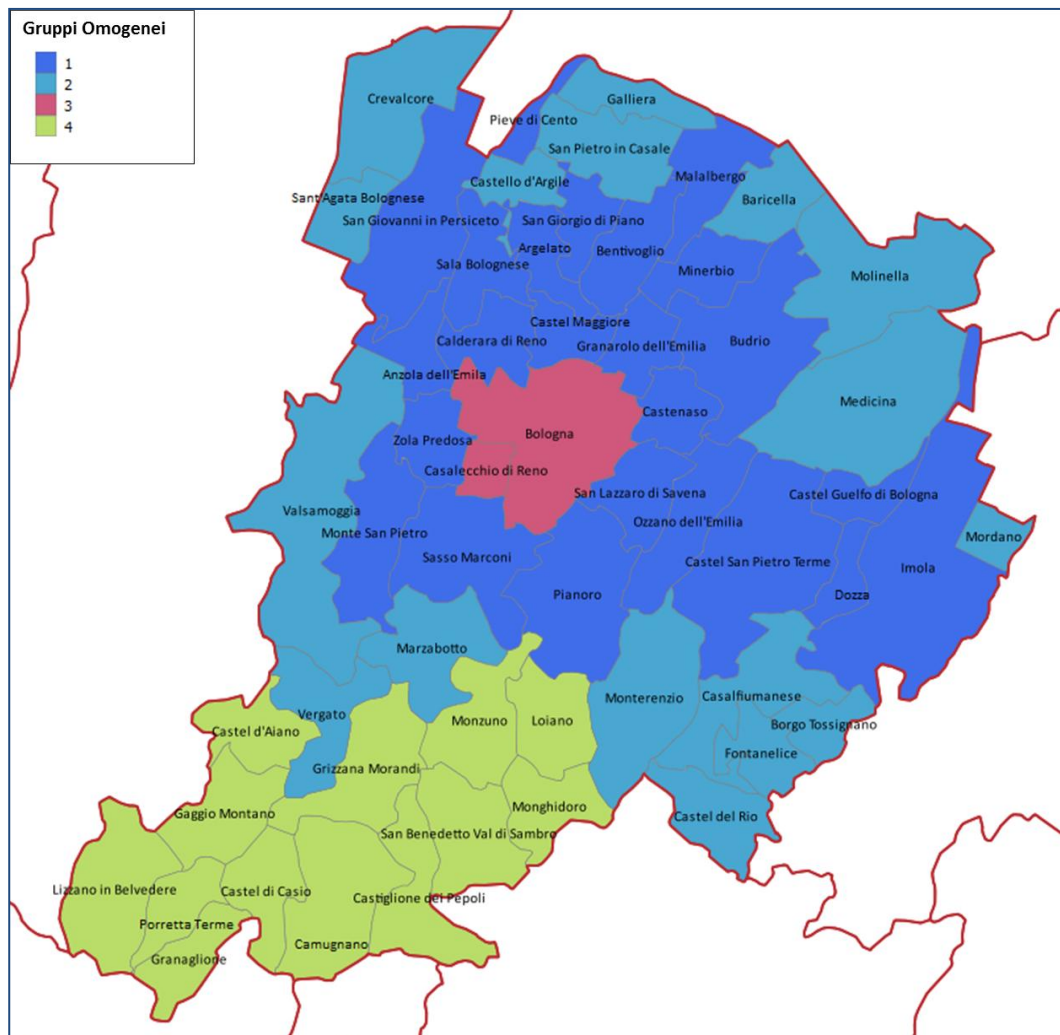
Il quarto gruppo è infine formato dai 13 Comuni localizzati nell'area sud-ovest della Città metropolitana, quella che tende verso l'Appennino. Questo gruppo mostra quindi un'altitudine mediamente elevata ed indici di vecchiaia e del turismo superiori alla media presentando, tuttavia, redditi imponibili più bassi, una più scarsa natalità e una minore percentuale di suolo consumato. E' rilevante da osservare che il gruppo comprende tutti i Comuni classificati come periferici secondo la strategia nazionale di

<sup>23</sup> Questa coppia è risultata un gruppo statisticamente robusto, poiché è risultato sempre presente come tale anche in elaborazioni effettuate con differenti parametri.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Aree interne nonché quattro Comuni intermedi su otto a conferma, pertanto, di quella classificazione.

Figura 37. Costanti funzionali e aree omogenee



Fonte: elaborazione DAT

Si tratta di un dato che, dal punto di vista del dilemma delineato in apertura di queste pagine, non può essere ignorato e reclama la costruzione di assetti istituzionali coerenti con la disomogeneità che esso evidenzia; qualunque delle due alternative tipo (o qualunque impostazione intermedia, sempre possibile) gli attori locali decidano, in definitiva, di perseguire nel medio periodo.

### 4. L'economia dell'area metropolitana di Bologna

#### 4.1. Il contesto economico nazionale

Il sistema economico nazionale sembra uscito dalla dinamica recessiva che lo aveva avvolto per quasi quattro anni durante i quali l'unica componente in crescita della domanda è stata l'export. Le esportazioni, che in linea tendenziale sono cresciute per tutto il 2015, hanno tuttavia subito una sensibile frenata nel terzo trimestre dello scorso anno, principalmente a causa dell'indebolimento della domanda proveniente dai paesi extra-Europei. Combinato ad una forte ripresa della importazioni, il contributo del "canale estero" al PIL del 2015 risulta negativo, ma viene tuttavia controbilanciato da una modesta crescita della domanda interna.

Tabella 17. PIL e principali componenti (variazioni percentuali sul periodo precedente)

VOCI	2015				2015
	1° trimestre	2° trimestre	3° trimestre	4° trimestre	
<b>PIL</b>	0.4	0.3	0.2	0.1	0.8
<b>Importazioni totali</b>	2.9	1.6	-0.2	1.0	6.0
<b>Domanda nazionale</b>	0.9	0.3	0.5	.....	1.1
<b>Consumi nazionali</b>	-0.1	0.2	0.4	0.3	0.5
<b>Investimenti fissi lordi</b>	0.6	.....	0.2	0.8	0.8
<b>Variazione delle scorte</b>	0.8	0.1	0.2	-0.4	0.5
<b>Esportazioni totali</b>	1.2	1.4	-1.3	1.3	4.3
<b>Esportazioni nette</b>	-0.4	----	-0.3	0.1	-0.3

Fonte: Elaborazione Banca d'Italia su dati ISTAT

In particolare, i dati della Tabella 17<sup>24</sup> confermano per il 2015 il trend positivo delle esportazioni (+4,3 per cento su base annua), mentre le importazioni - anche per effetto della discesa dei prezzi dei prodotti energetici - sono in sensibile ascesa sia in volume che in termini relativi (+6.0 per cento su base annua). Con riferimento alla Tabella 18<sup>25</sup>, se si considera che gli scambi con i paesi UE sono tradizionalmente maggiori rispetto a quelli con i partner extra UE (nel 2015 le esportazioni nell'area UE sono state pari al 54,9 per cento a fronte del 45,1 per cento di quelle extra UE), qualora questo trend permanga nei periodi successivi la componente estera della domanda (ossia, la differenza tra export ed import) potrebbe continuare ad apportare un contributo alla

<sup>24</sup> Banca d'Italia, Bollettino economico n. 2-2016 (elaborazioni su dati Istat).

<sup>25</sup> Istat, Commercio con l'estero (pubblicato il 16 febbraio 2016, periodo di riferimento: Dicembre 2015)

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

crescita di segno negativo. Tuttavia, nel 2015 l'incremento su base annua dell'export italiano è stato del 3,8 per cento verso i paesi UE (sebbene, facendo riferimento ai soli paesi che adottano l'Euro, la crescita sia più modesta) e del 3,6 per cento verso i paesi extra UE, la cui crescita - nonostante si sia registrata una drastica diminuzione degli scambi verso la Russia, e delle flessioni verso l'area OPEC e la Cina - dipende in larga misura dal dinamismo dell'export italiano verso gli Stati Uniti e l'India.

**Tabella 18. Esportazioni, importazioni e saldi della bilancia commerciale per paesi e aree geografiche e geoeconomiche**

Paesi	ESPORTAZIONI		IMPORTAZIONI		SALDI (ml. euro)
	Quote % (a)	Gen.-Dic.15/Gen.- Dic.14	Quote % (a)	Gen.-Dic.15/Gen.- Dic.14	Gen.-Dic.15
<b>Paesi Ue:</b>	<b>54,9</b>	<b>3,8</b>	<b>57,1</b>	<b>5,8</b>	<b>11.524</b>
Uem19	40,4	3,2	45,4	5,1	-4.155
Regno Unito	5,2	7,3	2,9	2,8	11.897
<b>Paesi extra Ue:</b>	<b>45,1</b>	<b>3,6</b>	<b>42,9</b>	<b>-0,1</b>	<b>33.663</b>
<i>Russia</i>	2,4	-25,2	4,8	-17,5	-7.151
<i>Svizzera</i>	4,8	1,0	2,9	4,3	8.393
<i>Turchia</i>	2,4	2,8	1,6	15,8	3.385
<i>Africa</i>	5,1	-14,3	6,0	-15,4	-341
<i>Stati Uniti</i>	7,5	20,9	3,5	13,8	21.794
America centro-	3,5	-1,0	2,7	-0,3	4.288
Medio Oriente	5,0	8,4	4,7	-8,3	6.312
<i>Cina</i>	2,6	-0,7	7,0	12,3	-17.736
<i>Giappone</i>	1,3	3,0	0,8	15,5	2.395
<i>India</i>	0,8	10,3	1,2	-4,1	-650
OPEC	5,7	-1,3	5,8	-12,3	4.407
<b>Mondo</b>	<b>100,0</b>	<b>3,7</b>	<b>100,0</b>	<b>3,3</b>	<b>45.187</b>

(a) Il valore delle quote è calcolato sul totale dei flussi di scambio con il resto del mondo per l'anno 2015.

A partire dal 1° gennaio 2015 l'area Uem include anche la Lituania (Uem19). La serie storica Uem19 è stata ricostruita per facilitare l'analisi dei dati.

Disaggregando l'analisi per settori di attività economica (classificazione ATECO), si nota che nel 2015 la maggiore propensione dell'export italiano è stata registrata nei settori manifatturieri; le migliori performance a livello nazionale riguardano la vendita di autoveicoli (+31,8 per cento), di computer e di apparecchi elettronici e ottici (+11 per cento), mentre una crescente "quota di mercato" è rappresentata dalla vendita di articoli farmaceutici, chimico-medicali e botanici (+5,6 per cento).

Un ruolo fondamentale nell'espansione dell'export italiano è stato giocato dall'industria manifatturiera, che da sola presenta un avanzo commerciale di 98,2 miliardi, il 6,3 per cento del Pil: si tratta, secondo l'Istat, di "un livello storicamente tra i più elevati", e si manifesta proprio negli anni più difficili per l'economia italiana ed europea. Questo fa pensare ad un riposizionamento in atto della manifattura italiana nel contesto internazionale, fenomeno che sembra confermato dai dati: come si può osservare dalla Figura 38, la propensione ad esportare del settore (prodotti trasformati e manufatti) è cresciuta dal 33,7 per cento del 2008 a più del 40 per cento del 2013, con punte in

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

settori chiave dell'economia, dal farmaceutico ai mezzi di trasporto - con propensione ad esportare superiore al 70 per cento - passando per la branca industriale dell'ICT, che esporta oltre il 60 per cento della produzione, e per la filiera del tessile (che in cinque anni ha fatto registrare un incremento di dieci punti percentuali nella propensione ad esportare).

Figura 38. Propensione all'esportazione di manufatti industriali per settore di attività economica – Anni 2008 e 2013 (valori concatenati, anno di riferimento 2005; percentuali)



Fonte: Istat, Conti economici nazionali

Comprendere i processi di trasformazione e riorganizzazione che stanno accompagnando l'evoluzione della crisi può fornire utili indicazioni per orientare il sistema produttivo locale verso le opportunità di ripresa che caratterizzano lo scenario attuale. In particolare, il successo della manifattura può essere spiegato attraverso le nuove tendenze organizzative delle economie più avanzate, a partire dalla Germania: come evidenziato da numerosi studi<sup>26</sup>, i paesi del cosiddetto "centro" tendono a caratterizzarsi per un disavanzo nei beni intermedi ed un avanzo nei beni finali. Questo significa che le economie "trainanti" tendono ad acquistare dall'estero la componentistica, i beni capitali e le strumentazioni per poi assemblare i prodotti finali in patria. Lungo queste linee interpretative è possibile comprendere il ruolo di primo piano della nostra manifattura, che può presentarsi sui mercati internazionali con una forza lavoro altamente qualificata, un elevato grado di conoscenze tecniche e teoriche

<sup>26</sup> Per una panoramica sulle tematiche inerenti alla divisione internazionale del lavoro e alla frammentazione dei processi produttivi, con particolare riferimento al commercio di beni intermedi e beni finali, si rimanda al World Trade Report 2008, *Trade in a Globalizing World*, redatto dal WTO.



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

(maturate negli anni di maggiore sviluppo della grande impresa pubblica) ma anche salari inferiori ai paesi centrali.

Se la domanda estera è uno dei volani della ripresa, il problema diventa quello di individuare il modo migliore per intercettarlo. Questo aspetto interessa anche gli Enti Locali, che si trovano oggi - nell'ambito del processo di attuazione della "riforma Delrio" - a ridisegnare i perimetri amministrativi ed organizzativi, le funzioni e le competenze, e che hanno dunque la possibilità di procedere coerentemente con una precisa idea di sviluppo dei territori che sappia cogliere le prospettive di crescita implicite nelle dinamiche dell'economia italiana ed europea. La concorrenza dei paesi caratterizzati da un costo del lavoro straordinariamente inferiore al nostro - eppure ben presenti sui mercati internazionali - rende di fatto impossibile declinare il tema della competitività solamente in termini di prezzo: infatti, in un simile contesto globalizzato non si può pensare di conquistare quote di domanda estera contenendo i costi della produzione.

La soluzione socialmente più auspicabile e al tempo stesso maggiormente efficace, dunque, appare quella di puntare sulla qualità e sul contenuto dei prodotti: una strategia che se da un lato consente di non scaricare i costi della ripresa sulla coesione sociale dei territori, dall'altro induce gli acquirenti ad accettare di buon grado il prezzo più alto che caratterizza le produzioni italiane rispetto a quelle provenienti dai paesi emergenti. Infine, la via del miglioramento qualitativo - intesa come alternativa al mero contenimento dei costi - apre alle imprese mercati "di nicchia" caratterizzati da elevati redditi, garantendo così un sentiero di crescita dotato di basi solide e non esposto alle oscillazioni dei mercati.

### 4.2. La vitalità dei distretti industriali

La strategia di sviluppo incentrata sulla qualità e l'innovazione dei prodotti è stata, negli anni più recenti, perseguita con maggiore successo dai sistemi locali d'impresa, come mostrano autorevoli studi<sup>27</sup>.

Questa particolare struttura organizzativa, infatti, garantisce alle imprese la flessibilità richiesta dall'elevata specializzazione produttiva che caratterizza il mercato dei beni intermedi, ovvero le produzioni che dominano l'odierno commercio internazionale: piccole e medie imprese, non gravate dai costi di commercializzazione che si impongono a chi si affaccia sui mercati dei beni finali, possono sfruttare appieno le vocazioni dei singoli territori, stabilire connessioni formali ed informali con le conoscenze disponibili nei luoghi e sviluppare reti di cooperazione e percorsi di sviluppo Comuni tra unità imprenditoriali autonome. La particolare struttura produttiva italiana, caratterizzata da una prevalenza di piccole e medie imprese, si presta bene a intraprendere un cammino di sviluppo fondato sull'evoluzione continua dei prodotti e sulle interconnessioni tra le competenze ereditate dal passato e le nuove tecnologie: riposizionandosi intelligentemente lungo la filiera "lunga" delle produzioni internazionali, e contribuendo all'innovazione dei prodotti attraverso processi di sviluppo delle antiche specializzazioni produttive, le piccole e medie imprese dei nostri territori possono inserirsi

---

<sup>27</sup> Si veda ad esempio 'Economia e finanza dei distretti industriali' del Servizio Studi e Ricerche Intesa San Paolo, 2014

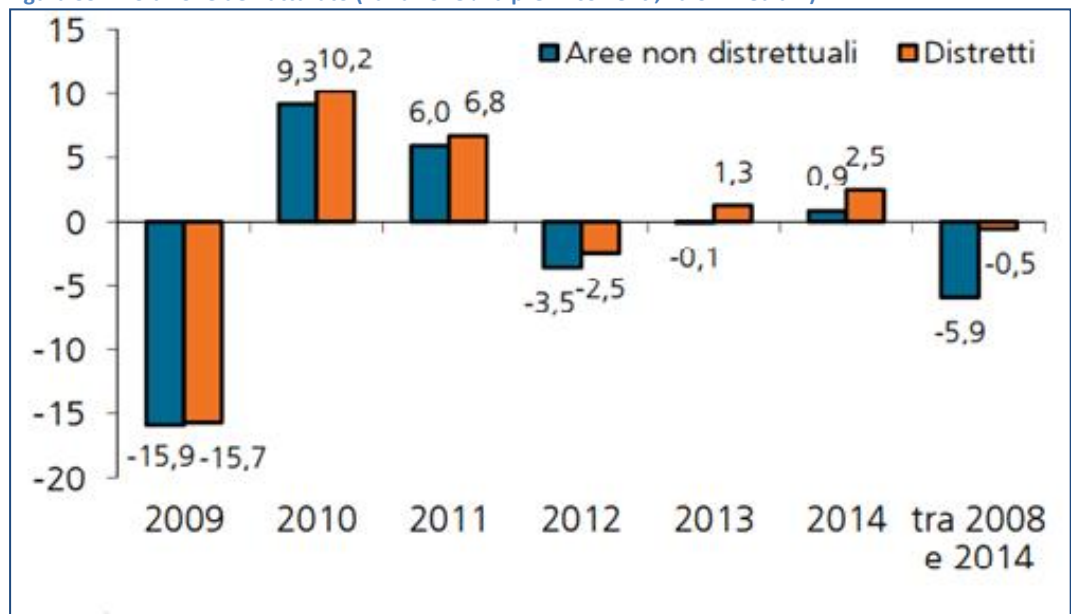
## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

proficuamente all'interno della nuova divisione internazionale del lavoro che si sta progressivamente affermando negli ultimi anni.

I dati a nostra disposizione confermano questa lettura<sup>28</sup>. Il fatturato dei distretti industriali italiani cresce più della media del manifatturiero. Dal 2008 ad oggi le imprese organizzate in distretti crescono di circa 5 punti percentuali in più rispetto alle aree non distrettuali, soprattutto grazie alla loro maggiore presenza sui mercati esteri, a fronte di una domanda interna in continuo declino (Figura 39). Nel 2013 la redditività complessiva della gestione industriale (ROI) è stata maggiore di quella delle imprese non distrettuali mentre il patrimonio netto è aumentato del 10,8 per cento contro l'8,2 per cento delle imprese non distrettuali.

Nella Figura 39 vengono evidenziate le migliori performance delle aree distrettuali che a livello di fatturato tengono meglio nelle fasi recessive e crescono a ritmi maggiori nella ripresa.

Figura 39. Evoluzione del fatturato (variazione % a prezzi correnti; valori medi)



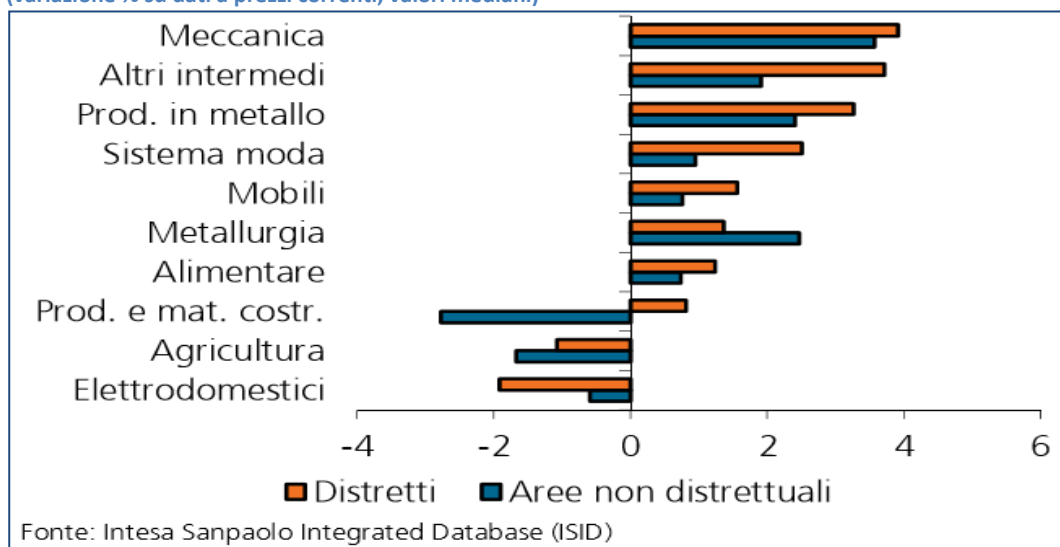
Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Nella Figura 40 è interessante notare la misura in cui le aree distrettuali superano quelle non distrettuali anche in diversi settori in cui risulta specializzata, come meglio si vedrà nelle prossime sezioni, l'area di Bologna ed il relativo *hinterland*, ovvero il tessile, la meccanica e l'alimentare.

<sup>28</sup> IntesaSanpaolo Economia e Finanza dei distretti industriali – Rapporto annuale n. 7 Dicembre 2014

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

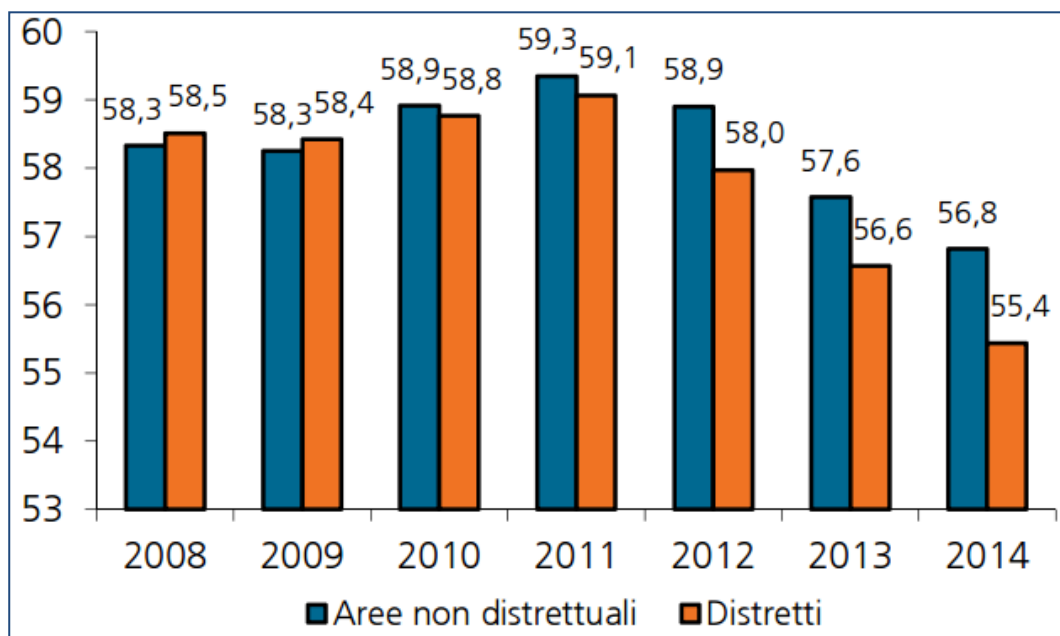
Figura 40. Evoluzione del fatturato nel 2014 nei principali settori di specializzazione dei distretti (variazione % su dati a prezzi correnti; valori mediani)



Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Per quanto concerne la gestione finanziaria, dalla Figura 41 è interessante notare il minor ricorso all'indebitamento delle realtà appartenenti ai sistemi produttivi locali, garantito dal posizionamento delle imprese distrettuali all'interno di una filiera lunga del valore, dai rapporti tra le imprese e da una integrazione maggiore tra le unità produttive.

Figura 41. Leva finanziaria (debiti finanziari in % di patrimonio netto e debiti finanziari; valori mediani)



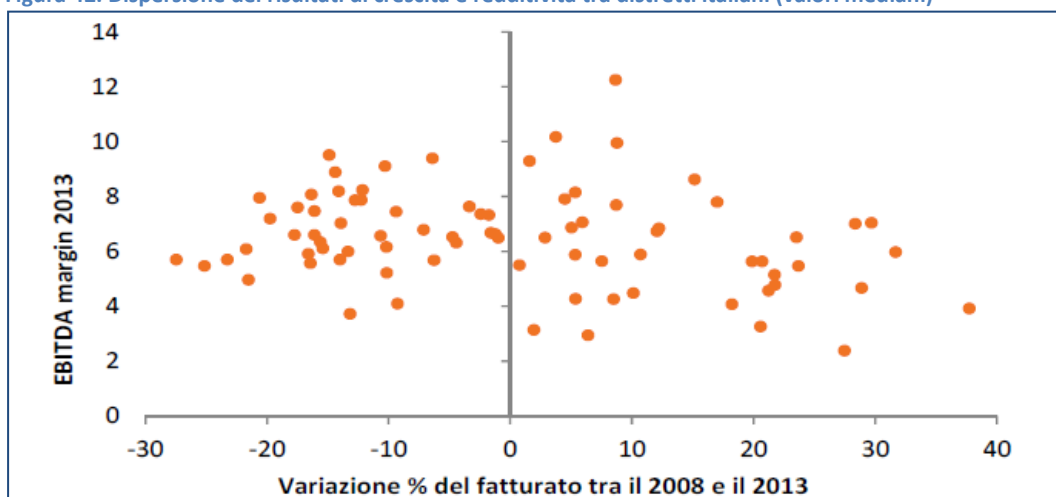
Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Vi sono, tuttavia, anche alcune criticità legate ai sistemi d'impresa locali, ad esempio il 4 per cento delle imprese distrettuali mostra per il terzo anno consecutivo margini unitari negativi, con rischio di uscita dal mercato e dunque di indebolimento della rete. A

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

riprova del fatto che le dinamiche dello sviluppo locale possano essere governate con risultati diversi, la Figura 42 mostra come non tutti i distretti siano in crescita. Questa prospettiva è utile per cogliere le potenzialità di una rinnovata politica industriale a sostegno delle aree di vitalità industriale presenti nel nostro Paese.

Figura 42. Dispersione dei risultati di crescita e redditività tra distretti italiani (valori mediani)

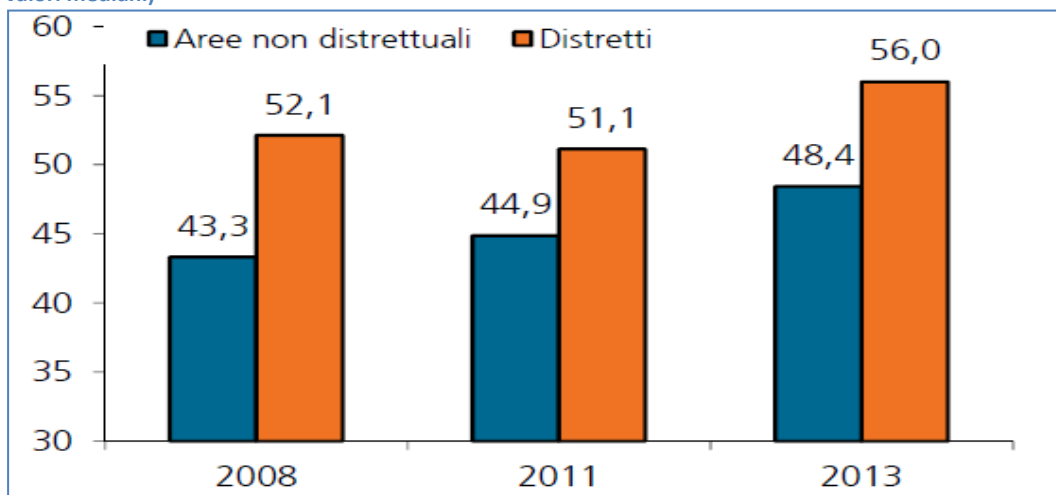


Nota: sono riportati solo i distretti di cui si dispone di almeno 40 bilanci di esercizio.

Fonte: Intesa Sanpaolo Database (ISID)

Nonostante questi aspetti critici, è immediato notare nell'ambito dell'analisi sui sistemi produttivi locali una correlazione positiva tra le performance dei diversi distretti e il loro "posizionamento strategico", ovvero quella funzione aziendale che ha l'obiettivo di contribuire ad individuare il vantaggio competitivo dell'impresa, al fine di indirizzarne le energie per l'ulteriore crescita. Si tratta pertanto di una variabile su cui può intervenire la politica industriale: la diffusione di strategie di innovazione, il potenziamento del marketing e l'attenzione all'ambiente rappresentano tutti elementi di vitalità delle grandi imprese che possono essere rafforzati nelle PMI solo grazie all'organizzazione distrettuale ed all'intervento pubblico.

Figura 43. Propensione all'export delle imprese che dichiarano di esportare, 2013 (export in % fatturato; valori mediani)

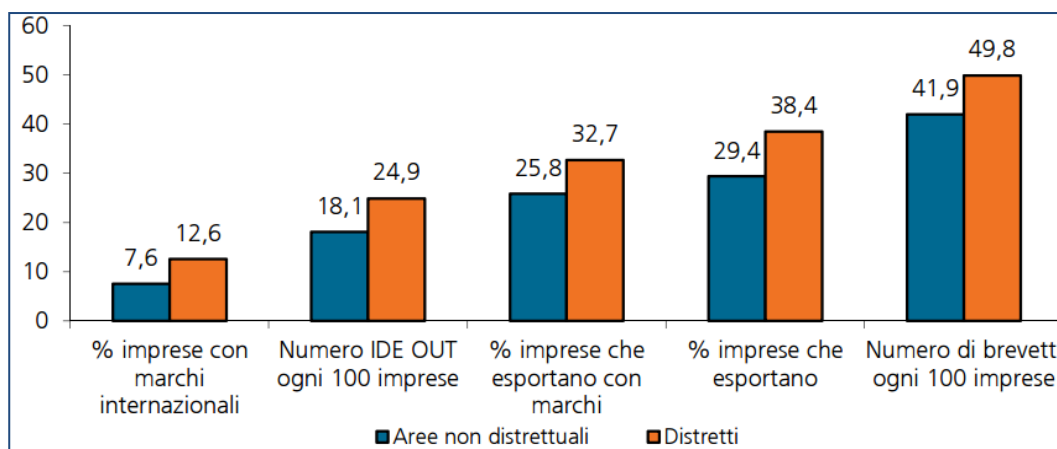


Fonte: Intesa Sanpaolo Integrated Database (ISID)

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Nonostante la dimensione delle imprese che ne prendono parte, le realtà distrettuali si presentano come quella componente del tessuto industriale maggiormente capace di proiettare il suo campo d'azione sui mercati esteri: infatti, oltre ad una maggiore propensione ad esportare (come si può notare dalla Figura 43), la competitività sui mercati internazionali sembra risentire sensibilmente dell'organizzazione distrettuale, con il 38,4 per cento delle imprese distrettuali che risultano imprese esportatrici contro il 29,4 per cento di quelle non distrettuali. Inoltre, le imprese distrettuali registrano nel 24,9 per cento dei casi partecipazioni estere, contro il 18,1 per cento delle imprese non distrettuali, mostrando così una maggiore integrazione nelle catene del valore internazionali connessa a maggiori flussi di investimenti diretti esteri. Inoltre, le imprese distrettuali riescono a presidiare meglio i segmenti di mercato in cui entrano, registrando più brevetti e più marchi della media, in una dinamica virtuosa che ha subito una rapida accelerazione negli ultimi cinque anni, in cui l'attività di *branding* ha portato le imprese distrettuali a registrare sui mercati internazionali 49,8 brevetti e 12,6 marchi ogni 100 imprese, contro 41,9 brevetti ed 7,6 marchi ogni 100 imprese non distrettuali. Il posizionamento strategico (Figura 44) ha ovviamente avuto un'influenza positiva sulla situazione finanziaria, garantendo alle imprese maggiormente proiettate nelle attività internazionali una maggiore più contenuta posizione debitoria.

Figura 44. I punti di forza dei distretti industriali: il potenziamento strategico

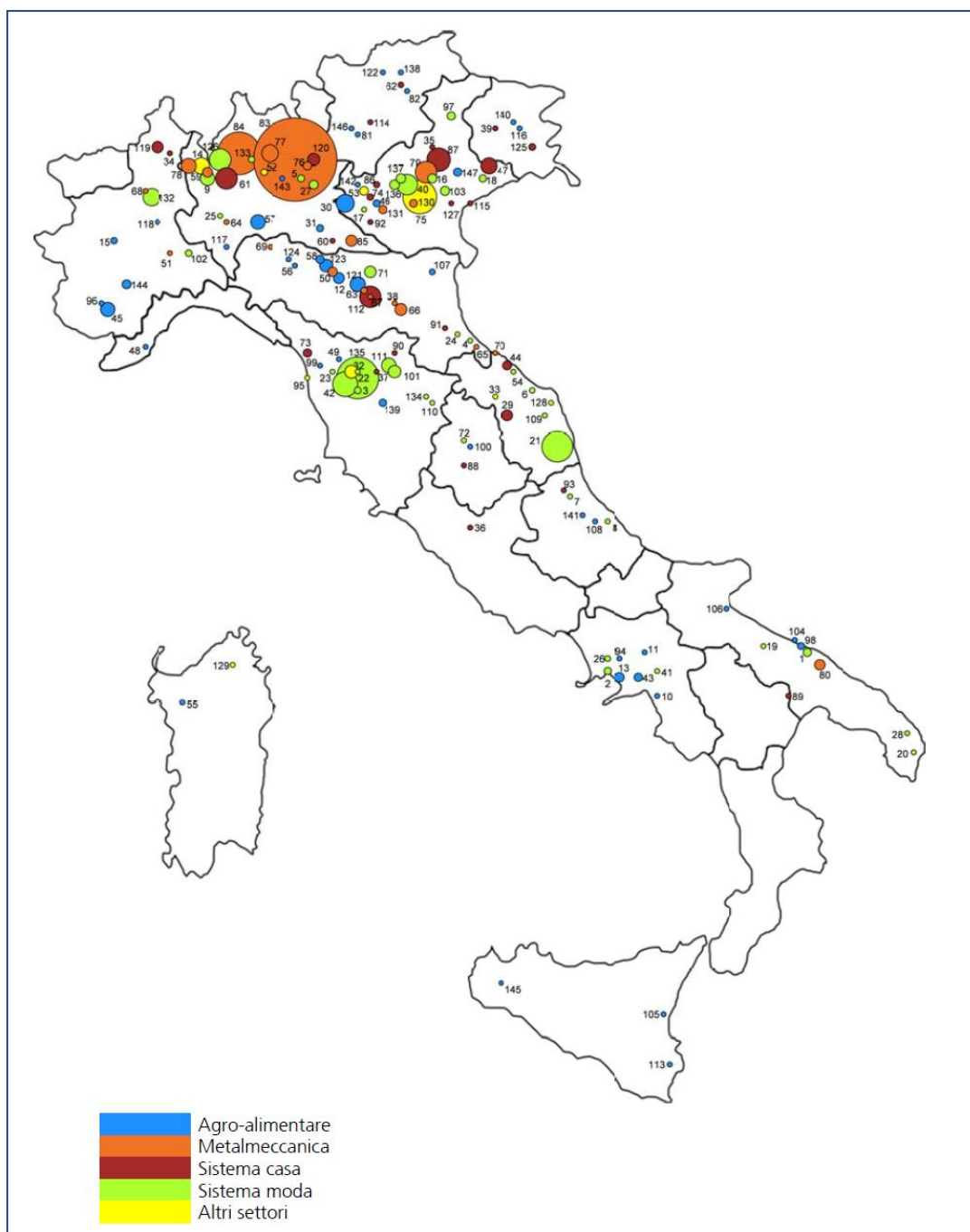


In questo quadro, è interessante notare dalla Figura 45 come le realtà distrettuali siano localizzate sul territorio italiano. La "mappatura" dei distretti industriali italiani cui si rimanda nel presente lavoro è quella fornita dalla Direzione Studi e Ricerche Intesa San Paolo, la quale tiene conto - oltre a criteri oggettivi quali il numero di attività in un determinato perimetro geografico, l'ammontare degli addetti e le performance commerciali - della complessità dell'attività d'identificazione dei distretti e delle trasformazioni continuamente in essere nel sistema produttivo nazionale. In particolare, nel rapporto annuale del 2015 - cui si fa riferimento in questa sede - viene proposto uno studio su 147 distretti in Italia, di cui 138 distretti nel comparto manifatturiero e 9 nell'agricoltura. I distretti identificati e monitorati da Intesa Sanpaolo raggiungono un livello di export pari a 90,5 miliardi di euro, di cui 87,9 miliardi nel manifatturiero (il 23

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

per cento del totale esportato dall'industria manifatturiera italiana) e 2,7 miliardi nell'agricoltura - il 49 per cento del totale dell'export agricolo. Più dettagliatamente, oltre il 40 per cento delle esportazioni distrettuali proviene dai distretti del nord-est, il 32,2 per cento da quelli del nord-ovest, il 7,2 per cento da quelli del Mezzogiorno - in cui prevalgono le aree distrettuali agro-alimentari; in linea con il dato sull'export, anche in termini di numerosità la maggior parte dei distretti identificati è localizzata nel settentrione (37 per cento nel nord-est e 24 per cento nel nord-ovest), a cui seguono il centro (20,5 per cento) e il Mezzogiorno (18,5 per cento).

Figura 45. Mappa dei distretti industriali in Italia



# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

Figura 46. Elenco dei distretti industriali in Italia

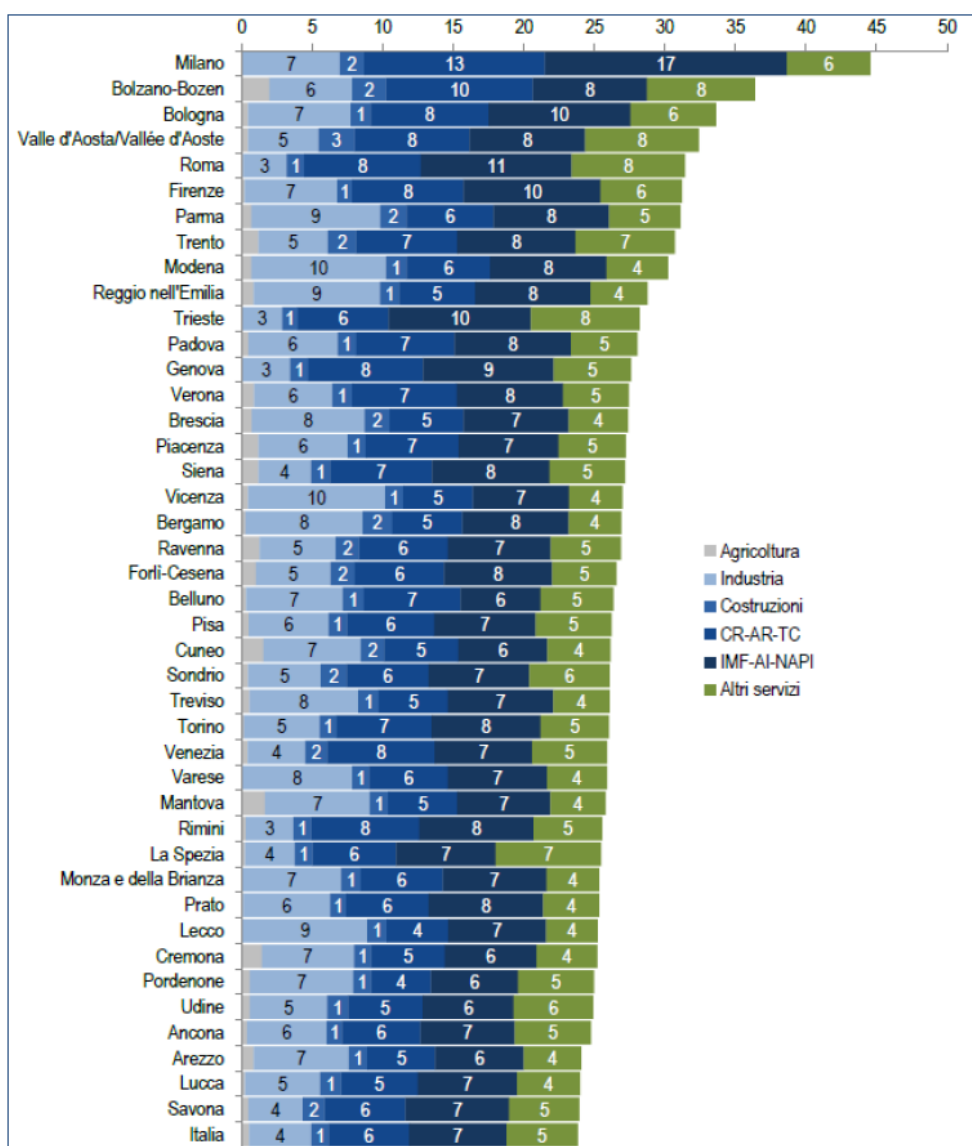
Distretto	Distretto	Distretto
1 Abbigliamento del barese	51 Frigoriferi industriali di Casale Monferrato	101 Oreficeria di Arezzo
2 Abbigliamento del napoletano	52 Gomma del Sebino Bergamasco	102 Oreficeria di Valenza
3 Abbigliamento di Empoli	53 Grafico veronese	103 Oreficeria di Vicenza
4 Abbigliamento di Rimini	54 Jeans valley di Montefeltro	104 Ortofrutta del barese
5 Abbigliamento e calzature della Bassa Bresciana	55 Lattiero-caseario del sassarese	105 Ortofrutta di Catania
6 Abbigliamento marchigiano	56 Lattiero-caseario di Reggio Emilia	106 Ortofrutta e conserve del foggiano
7 Abbigliamento nord abruzzese	57 Lattiero-caseario lombardo	107 Ortofrutta romagnola
8 Abbigliamento sud abruzzese	58 Lattiero-caseario Parmense	108 Pasta di Fara
9 Abbigliamento-tessile gallaratese	59 Lavorazione metalli Valle dell'Arno	109 Pelletteria del Tolentino
10 Agricoltura della Piana del Sele	60 Legno di Casalasco-Viadanese	110 Pelletteria e calzature di Arezzo
11 Alimentare di Avellino	61 Legno e arredamento della Brianza	111 Pelletteria e calzature di Firenze
12 Alimentare di Parma	62 Legno e arredamento dell'Alto Adige	112 Piastrelle di Sassuolo
13 Alimentare napoletano	63 Macchine agricole di Reggio Emilia e Modena	113 Pomodoro di Pachino
14 Articoli in gomma e materie plastiche di Varese	64 Macchine concia della pelle di Vigevano	114 Porfido di Val di Cembra
15 Caffè, confetterie e cioccolato torinese	65 Macchine legno di Rimini	115 Prodotti in vetro di Venezia e Padova
16 Calzatura sportiva di Montebelluna	66 Macchine per l'imballaggio di Bologna	116 Prosciutto San Daniele
17 Calzatura veronese	67 Macchine per l'industria ceramica di Modena e Reggio Emilia	117 Riso di Pavia
18 Calzature del Brenta	68 Macchine tessili di Biella	118 Riso di Vercelli
19 Calzature del nord barese	69 Macchine utensili di Piacenza	119 Rubinetteria e valvole Cusio-Valsesia
20 Calzature di Casarano	70 Macchine utensili e per il legno di Pesaro	120 Rubinetti, valvole e pentolame di Lumezzane
21 Calzature di Fermo	71 Maglieria e abbigliamento di Carpi	121 Salumi del modenese
22 Calzature di Lamporecchio	72 Maglieria e abbigliamento di Perugia	122 Salumi dell'Alto Adige
23 Calzature di Lucca	73 Marmo di Carrara	123 Salumi di Parma
24 Calzature di San Mauro Pascoli	74 Marmo e granito di Valpolicella	124 Salumi di Reggio Emilia
25 Calzature di Vigevano	75 Materie plastiche di Treviso, Vicenza, Padova	125 Sedie e tavoli di Manzano
26 Calzature napoletane	76 Meccanica strumentale del Bresciano	126 Seta-tessile di Como
27 Calzetteria di Castel Goffredo	77 Meccanica strumentale di Bergamo	127 Sistemi per l'illuminazione di Treviso e Venezia
28 Calzetteria-abbigliamento del Salento	78 Meccanica strumentale di Varese	128 Strumenti musicali di Castelfidardo
29 Cappe aspiranti ed elettrodomestici di Fabriano	79 Meccanica strumentale di Vicenza	129 Sughero di Calangianus
30 Carni di Verona	80 Meccatronica del barese	130 Termomeccanica di Padova
31 Carni e salumi di Cremona e Mantova	81 Mele del Trentino	131 Termomeccanica scaligera
32 Cartario di Capannori	82 Mele dell'Alto Adige	132 Tessile di Biella
33 Cartario di Fabriano	83 Metalli di Brescia	133 Tessile e abbigliamento della Val Seriana
34 Casalingshi di Omegna	84 Metalmeccanica di Lecco	134 Tessile e abbigliamento di Arezzo
35 Ceramica artistica di Bassano del Grappa	85 Metalmeccanico del basso mantovano	135 Tessile e abbigliamento di Prato
36 Ceramica di Civita Castellana	86 Mobile d'arte del bassanese	136 Tessile e abbigliamento di Schio-Thiene-Valdagno
37 Ceramica di Sesto Fiorentino	87 Mobile del Livenza e Quartiere del Pieve	137 Tessile e abbigliamento di Treviso
38 Ciclomotori di Bologna	88 Mobile dell'Alta Valle del Tevere	138 Vini bianchi di Bolzano
39 Cotelli, forbici di Maniago	89 Mobile imbottito della Murgia	139 Vini del Chianti
40 Concia di Arzignano	90 Mobile imbottito di Quarzara	140 Vini del Friuli
41 Concia di Solofra	91 Mobili imbottiti di Forlì	141 Vini del Montepulciano d'Abruzzo
42 Concia e calzature di Santa Croce sull'Arno	92 Mobili in stile di Bovolone	142 Vini del veronese
43 Conserve di Nocera	93 Mobilio abruzzese	143 Vini di Franciacorta
44 Cucine di Pesaro	94 Mozzarella di bufala campana	144 Vini di Langhe, Roero e Monferrato
45 Dolci di Alba e Cuneo	95 Nautica di Viareggio	145 Vini e liquori della Sicilia occidentale
46 Dolci e pasta veronesi	96 Nocciola e frutta piemontese	146 Vini rossi e bollicine di Trento
47 Elettrodomestici di Inox valley	97 Occhialeria di Belluno	147 Vino prosecco di Conegliano-Valdobbiadene
48 Florovivaistico del ponente ligure	98 Olio e pasta del barese	
49 Florovivaistico di Pistoia	99 Olio toscano	
50 Food machinery di Parma	100 Olio umbro	

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

### 4.3. L'economia dell'area metropolitana di Bologna

La Città Metropolitana di Bologna rappresenta il terzo territorio più ricco del paese in termini di valore aggiunto pro capite, che nel 2014 è stato pari a 34.251 euro (nel 2013 era stato pari a 33.628) contro una media nazionale di 23.840. In riferimento al reddito in termini assoluti, la provincia di Bologna si colloca al quinto posto tra le province italiane per valore aggiunto complessivo, con un valore di circa 35 miliardi di euro (sul "podio" Milano con 141, Roma con 134 e Torino con 60 miliardi di euro).

Figura 47. Valore aggiunto procapite a prezzi base per macrobranca; provincie con un livello superiore alla media nazionale



Istat - Conti pubblici territoriali

Legenda Macrosettori: CR-AR-TC: Commercio e riparazioni; Alberghi, bar, ristoranti; Trasporti e Comunicazioni. IMF-AI-NAPI: Intermediazione monetarie e finanziaria; Attività immobiliari; Noleggio, attività professionali e imprenditoriali. Altri Servizi: Amministrazione pubblica e difesa; assicurazione sociale obbligatoria; Istruzione; Sanità e assistenza sociale; Attività artistiche, di intrattenimento e divertimento; Altre attività di servizi; Attività di famiglie e convivenze.



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

L'economia bolognese si pone quindi una delle realtà più fiorenti del sistema produttivo italiano, del quale rappresenta circa il 3 per cento del valore aggiunto complessivo e occupa il 2 per cento della forza lavoro nazionale, pari a circa mezzo milione di individui (ottava realtà occupazionale d'Italia)<sup>29</sup>.

La composizione percentuale del valore aggiunto per macrosettore di attività economica - come da Figura 47, che riporta tuttavia i valori assoluti - per l'anno 2014, in linea con la composizione sulla media italiana, è invece la seguente: agricoltura 1.3 per cento; industria 21.3 per cento; costruzioni 3.8 per cento; servizi commerciali 24.6 per cento; servizi finanziari, immobiliari e professionali, 30.8 per cento; altri servizi, 18.2 per cento. Proprio da quest'ultima analisi - valore aggiunto pro capite per segmenti produttivi - emerge che il contributo maggiore è dato dai servizi finanziari - immobiliari - professionali, che per l'ormai ex provincia di Bologna, così come a livello nazionale, hanno un peso sull'economia di circa il 30 per cento. Tuttavia, restringendo la disamina ai dati riguardanti le Città metropolitane questi servizi sono pari a 17.000 euro per abitante a Milano (con un peso poco inferiore al 38 per cento), a quasi 11.000 euro a Roma (equivalente a più del 35 per cento del totale provinciale), ed a circa 10.000 euro a Bologna e Firenze. Di contro, i servizi del commercio - che nella tassonomia ISTAT proposta comprendono quelli di ristorazione, dei trasporti e delle telecomunicazioni - valgono nell'area metropolitana di Bologna circa 8.000 euro del prodotto procapite (24.6): il dato è inferiore a quello di Milano (circa 13.000 euro, 29 per cento), ma in linea con quello di Roma e Firenze sia in termini assoluti che percentuali (circa 8.000 euro, 26 per cento). Il valore aggiunto pro capite creato a Bologna dal macro-settore dei servizi pubblici e degli altri servizi privati alle famiglie è pari a 6.000 euro, un valore piuttosto in linea con le economie delle altre Province prese in esame: il peso percentuale di questo settore è tuttavia non elevato per l'economia provinciale bolognese (18.2 per cento) sia se posto a confronto con il dato medio nazionale (21.7 per cento) sia se confrontato con il peso dello stesso macro-settore nelle altre Città metropolitane (25.8 a Roma e 19.3 a Torino); tuttavia, questo comparto dell'economia risulta per Bologna più rilevante se confrontato con il dato relativo a Milano (12.6 per cento). In conclusione, è possibile asserire che quasi il 74 per cento del valore aggiunto prodotto dall'economia bolognese deriva dai servizi, ed i dati riguardanti Bologna sono al di sopra della media regionale in cui il terziario pesa per circa il 68 per cento dell'economia. La restante quota di reddito è ascrivibile, oltre che all'agricoltura e alle costruzioni, ad un fiorente e vivace comparto industriale, che partecipa per più di un quinto alla formazione del prodotto procapite bolognese, al cospetto di un'incidenza media nazionale di circa il 17 per cento.

Senza sottovalutare le attività del settore primario che fornisce materie prime alla fiorente industria alimentare emiliana (in cui nella stessa città di Bologna spiccano le sedi di grandi cooperative), il cuore trainante dell'economia dell'area metropolitana di Bologna è senza dubbio da ricercare nelle piccole e medie industrie operanti nel settore meccanico (tra cui il comparto dei motori), nella ceramica, nell'abbigliamento e nel comparto delle apparecchiature elettriche. Inoltre, accanto ai settori più tradizionali

---

<sup>29</sup> Dati Istat 2015, "Forze di lavoro a livello provinciale".

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

negli ultimi anni il capoluogo emiliano si è contraddistinto per la creazione di numerose *start up* nell'ambito delle tecnologie dell'informazione e della comunicazione.

Anche a livello occupazionale, l'area metropolitana di Bologna presenta un'interessante dinamicità: nel 2015 il tasso di attività totale si è mantenuto su valori molto elevati (74.7 per cento, stabile rispetto al 2014 quando era cresciuto di mezzo punto percentuale rispetto al 2013), confermando la tendenza registrata nell'ultimo quinquennio; il dato bolognese si attesta inoltre al di sopra di quello regionale (72.4 per cento nel 2015) ed è sensibilmente maggiore di quello nazionale (64 per cento), superandolo di quasi 11 punti percentuali. Nel 2015 Bologna ha riconquistato il primo posto tra le principali province italiane sia per tasso di attività totale che femminile (69.2 per cento): entrambi questi speciali primati le erano stati strappati lo scorso anno da Firenze. Inoltre, l'area della Città Metropolitana di Bologna si conferma in cima alla graduatoria per il tasso di attività maschile (80.4 per cento), seguita dalle Città metropolitane di Milano (80 per cento) e di Torino (79.8 per cento). Passando ai tassi di occupazione, partendo da un dato sull'Emilia - Romagna che si attesta al secondo posto (con il 66.7 per cento) nella graduatoria regionale del tasso di occupazione - primato al Trentino Alto Adige con il 68.7 per cento e media italiana 56.3 per cento - è interessante notare come recentemente la Città metropolitana di Bologna stia "tenendo" a livello occupazionale: sostanzialmente stabile l'occupazione nel 2015 (circa 442.600 unità) che invece nel 2014 aveva mostrato discreti segnali di ripresa rispetto all'anno precedente (+6.500 unità, pari all'1.5 per cento)<sup>30</sup>. Nel 2015, a Bologna si registravano 78 lavoratori dipendenti e 22 autonomi su ogni 100 occupati; inoltre, in riferimento ai macro-settori economici l'industria ha dato lavoro a circa 124.000 persone, pari al 28 per cento dell'occupazione provinciale (dato sostanzialmente stabile rispetto al 2014): di queste, l'87 per cento sono lavoratori dipendenti (82 per cento nel 2014). Anche nei servizi, macro-settore che coinvolge la maggior parte degli occupati (70.7 per cento pari a 313.000 persone), si assiste ad una sostanziale stabilità rispetto al periodo precedente, sebbene in questa sfera i lavoratori dipendenti siano 76 ogni 100 occupati. Se si considera l'industria in senso stretto (ovvero, si esclude il comparto delle costruzioni) il suo peso sul totale a livello occupazionale è di circa il 24 per cento (+3.500 occupati rispetto al 2014), ed in questo settore i lavoratori dipendenti sono il 94 per cento. L'agricoltura riveste da un punto di vista occupazionale un ruolo marginale, dando lavoro all'1,3 per cento degli occupati complessivi (circa 40 per cento dipendenti ed il restante 60 per cento autonomi).

Infine, qualche dato sulla disoccupazione, che, al contrario dei discreti dati sugli occupati, nell'area metropolitana bolognese non ha mostrato segnali di ripresa, attestandosi al 7,2 per cento nel 2015, mentre nella sola città di Bologna si ferma al 7,5 per cento. Tuttavia, la disoccupazione bolognese è ampiamente inferiore a quella

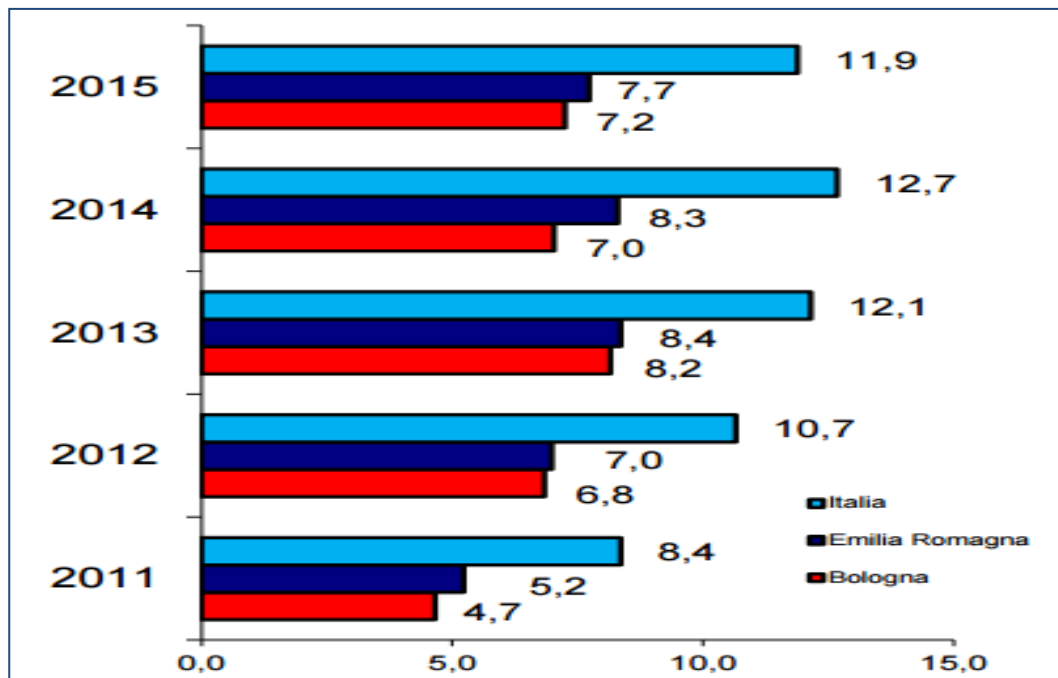
---

<sup>30</sup> In particolare, l'incremento degli occupati maschi (+8.159 unità pari al +3.5 per cento) ha compensato la diminuzione delle donne lavoratrici (-1.705 unità pari al -0.8 per cento). Tutti i dati relativi al mercato del lavoro sono forniti dal Comune di Bologna, dipartimento programmazione, settore statistica.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

nazionale (11,9 per cento), e si registra in diminuzione anche il dato regionale: 7,7 per cento nel 2015 al cospetto del 8,3 per cento nel 2014 (Figura 48).

Figura 48. Tassi di disoccupazione nazionali, regionali e provinciali, 2011-2015

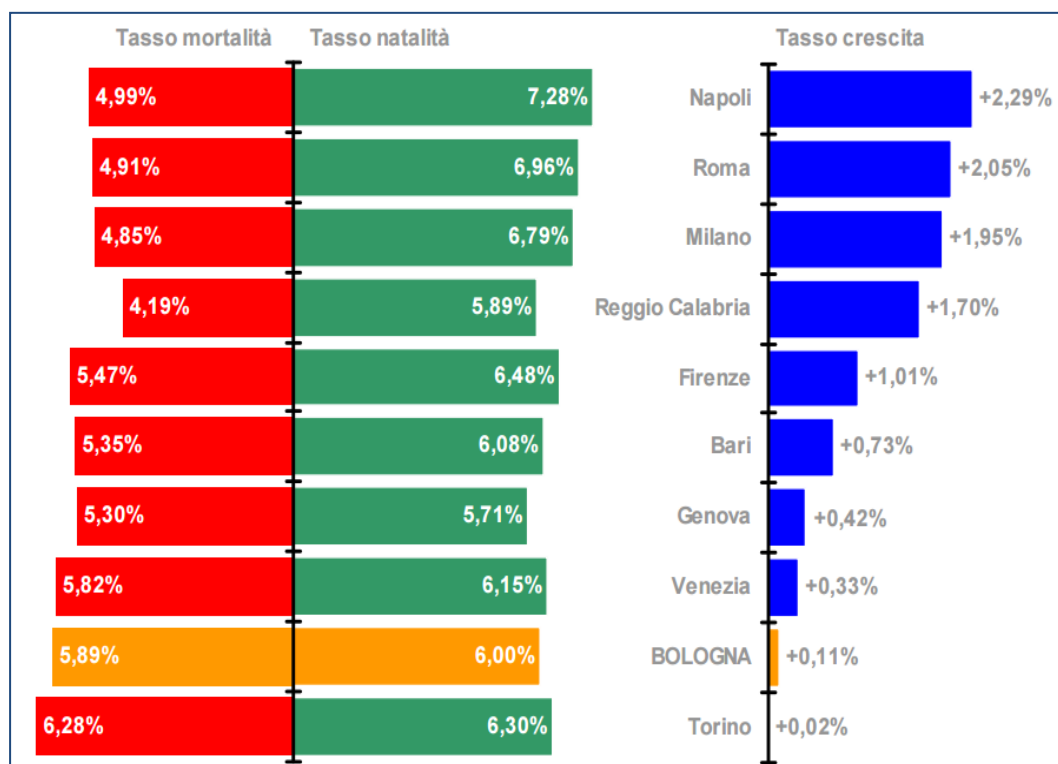


Per quanto riguarda invece il numero di attività, nel 2015 il registro delle imprese dell'area metropolitana di Bologna<sup>31</sup> ha riportato un saldo positivo di +110 unità (5.782 iscrizioni e 5.672 cessazioni, con un numero di imprese registrate al dicembre 2015 pari a 96.164). Per uno sguardo d'insieme è possibile comparare questi dati con quelli disponibili a livello regionale e nazionale: la crescita delle imprese iscritte a Bologna è stata del +0.11 per cento, maggiore rispetto a quella dell'Emilia Romagna (+0.06 per cento) ma minore rispetto a quella nazionale (+0.75 per cento). La minore dinamicità delle iscrizioni al registro delle imprese bolognese si evince anche confrontando i tassi di natalità e mortalità di Bologna con quelli delle altre Città metropolitane (Figura 49); si osserva in primo luogo che tutte hanno tassi di crescita positivi: il valore più elevato si registra a Napoli (+2.29 per cento), mentre solo a Torino (+0.02 per cento) si è registrato un tasso di crescita più basso di Bologna.

<sup>31</sup> I dati relativi alla consistenza e alla nati-mortalità delle imprese nell'area metropolitana di Bologna sono forniti dalla Camera di Commercio, Industria, Artigianato e Agricoltura di Bologna.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Figura 49. Tassi di natalità, mortalità e crescita delle imprese nelle Città Metropolitane, anno 2015



Elaborazione CCIAA di Bologna

Tuttavia, è interessante notare come tra le imprese attive crescano i settori dell'alloggio e della ristorazione (+149 unità) e dei servizi alle imprese (+119), mentre siano in calo le imprese di costruzioni (-180) e quelle manifatturiere (-149): tra queste ultime si registra tuttavia un modesto aumento di quelle alimentari, al cospetto di una importante riduzione delle imprese della meccanica (-89), del mobile (-20) e del sistema moda (-17). Nonostante quest'ultimo dato congiunturale sul numero d'impresе operanti nel campo della manifattura, quasi tutti gli indicatori economici (produzione, fatturato ed ordini) circa l'industria manifatturiera dell'area metropolitana di Bologna nel suo complesso fanno segnare nel 2015 tassi di crescita positivi rispetto all'anno precedente (Tabella 20): la crescita dei volumi d'affari combinata alla riduzione del numero di realtà produttive sembrerebbe tuttavia compatibile con il verificarsi di episodi di concentrazione.

Tabella 19. Settore manifatturiero dell'area metropolitana di Bologna, anno 2015, variazioni % tendenziali rispetto all'anno precedente

	produzione	fatturato	fatturato estero	ordini	ordini esteri
<b>INDUSTRIA MANIFATTURIERA</b>	2,6	2,9	3,3	2,3	1,7
Industria alimentare	-0,6	0,0	1,4	-0,9	1,0
Industrie metalmeccaniche ed elettroniche	3,3	3,8	3,8	2,6	1,6
Filiera "Packaging"	5,0	4,0	3,6	4,4	2,7
Altre industrie manifatturiere	1,1	1,3	2,3	1,8	1,6

Elaborazione CCIAA di Bologna

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Una delle principali caratteristiche del tessuto economico bolognese è la cospicua presenza di piccole e medie imprese, realtà produttive di modesta entità in termini di occupati e fatturato, ma al tempo stesso, estremamente dinamiche ed innovative. Due dati sono essenziali per comprendere questa realtà: delle 85.220 imprese attive a fine 2015, il 29 per cento sono artigiane, ed il 90 per cento occupa al massimo cinque addetti. Tuttavia, nonostante la controversa “questione dimensionale” nel 2014 l’artigianato bolognese ha mostrato buoni segnali di ripresa con produzione (+1.9 per cento), fatturato (+1.6 per cento) e ordini (+1.8 per cento) in discreta crescita. Estendendo l’analisi all’intero comparto manifatturiero (si veda sempre Tabella 20), i dati sono ancora più confortanti: produzione +2.6 per cento, fatturato +2.9 per cento e ordini +2.3 per cento.

Al seguito di una domanda in ripresa, nel 2015 il 61 per cento delle imprese manifatturiere ha dichiarato alla CCIAA di Bologna di aver effettuato investimenti (+22 per cento più rispetto al 2014), e in 8 casi su 10 gli investimenti sono stati almeno dello stesso ammontare di quelli del 2014: le imprese dichiarano di investire soprattutto nell’innovazione degli impianti, sostituendo macchinari o al fine di migliorare la qualità dei prodotti già realizzati. In riferimento alla realtà della Città Metropolitana di Bologna, merita particolare attenzione il fenomeno della filiera del *packaging*: le imprese operanti in questo settore sono state in grado di intercettare la domanda proveniente da varie parti del mondo, rappresentando la struttura portante e caratteristica di una realtà produttiva che coinvolge anche altre province della regione. Infatti, uno dei maggiori fattori di successo internazionale della filiera del *packaging* è rappresentato dalla sua connessione con il resto del territorio emiliano. Anche le industrie metalmeccaniche si sono rivelate nel 2015 uno dei settori più competitivi, con un fatturato estero in crescita del 3.8 per cento rispetto all’anno precedente. Viceversa, il settore alimentare mostra una modesta frenata nel 2015 (produzione ed ordini in leggera flessione, ma fatturato stabile), sebbene abbia avuto segnali positivi dalle esportazioni (+1.4 per cento).

Nel 2015 il dinamismo del commercio internazionale dell’area metropolitana di Bologna si è manifestato attraverso delle variazioni d’importazioni ed esportazioni più consistenti sia della media registrata regionale sia rispetto al dato nazionale: dai dati riportati nella Tabella 20 è interessante notare che il 3 per cento dell’export italiano viene realizzato da realtà produttive dell’area bolognese - che a sua volta assorbe il 2 per cento dell’import complessivo nazionale.

Tabella 20. *Import ed export dell’area metropolitana di Bologna, dell’Emilia Romagna e dell’Italia*

	Anno 2015 (valori in €)		Variazioni 2015/14	
	Importazioni	Esportazioni	Import.	Esport.
<b>Italia</b>	368.715.332.261	413.881.348.775	3,3%	3,8%
<b>Emilia Romagna</b>	31.354.348.830	55.321.850.650	3,6%	4,4%
<b>Bologna</b>	6.849.386.897	12.677.619.270	8,8%	5,5%

Elaborazioni CCIAA Bologna su dati ISTAT

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Alla base dell'ottimo andamento economico del 2015 c'è il sostegno della domanda estera, che continua a crescere in modo importante - sebbene si registri anche una buona tenuta del mercato interno, a cui gran parte della produzione è destinata. Da un'immediata lettura dei dati sulla manifattura emerge infatti il ruolo trainante dell'export: le imprese dell'*hinterland* bolognese si sono mostrate, nonostante la loro modesta dimensione, estremamente pronte a mutare le loro peculiarità (in termini di prodotto e servizio) in risposta agli incessanti cambiamenti dell'economia mondiale: per Bologna così come per molte altre realtà manifatturiere italiane, i termini del produrre e la divisione internazionale del lavoro - che rispondono al paradigma della "nuova globalizzazione" - hanno contribuito a frammentare ulteriormente i processi produttivi, allungando così la catena globale del valore. Tale mutamento è ampiamente riflesso dalla dinamica della composizione settoriale del sistema produttivo bolognese, storicamente caratterizzato da un reticolo estremamente fitto ed integrato di piccole imprese i cui operatori sono stati in grado di promuovere delle sinergie economico-produttive che hanno permesso l'internazionalizzazione di Bologna e dei territori limitrofi.

Inoltre, la storica vocazione industriale dell'Emilia Romagna si è manifestata con la nascita di numerosi distretti - eccellenti esempi di un preciso modello di sviluppo industriale - in tutto il territorio emiliano. Tra queste realtà distrettuali è possibile annoverare (tra le più importanti in termini di *export*): il distretto alimentare parmense, il distretto della meccanica di Guastalla - Reggio nell'Emilia (che comprende anche alcuni Comuni della provincia di Mantova), il distretto "Motorvalley" di Modena - Cento - Bologna - Argenta (che nel 2015 ha incrementato del 35 per cento su base annua le vendite estere di mezzi di trasporto, raggiungendo una quota del 17 per cento sul totale delle vendite estere delle imprese bolognesi), il distretto calzaturiero di San Mauro Pascoli (provincia di Forlì - Cesena), il distretto biomedicale di Mirandola, il distretto ceramico di Sassuolo, il distretto del mobile di Forlì, il distretto del tessile di Carpi.

# I dossier delle Città Metropolitane

## Città metropolitana di Bologna

### 4.4. La competitività internazionale del sistema bolognese

Per meglio comprendere l'analisi della competitività del sistema economico bolognese è opportuno proporre qualche dato ISTAT su base nazionale: nel 2015 il totale dell'*export* italiano si è attestato sui 413,8 miliardi di Euro, con un *export* medio per azienda di 80.390 Euro. Restringendo l'analisi dei dati Istat alle sole realtà metropolitane, si evince che le dieci Città metropolitane hanno esportato 108.6 miliardi di Euro (circa il 26 per cento del totale), con una media per azienda di 69.732 Euro. Nel 2015 Bologna è stata la terza Città metropolitana per *export* in termini assoluti (circa 12.6 miliardi), preceduta da Milano (36.9 miliardi) e Torino (22.7 miliardi). Tuttavia, Bologna è la prima Città metropolitana qualora si rapportino i dati sull'*export* alle imprese che si dichiarano effettivamente "attive", ovvero restringendo l'analisi a quelle che esportano: nel 2015 l'*export* medio per azienda bolognese è di 148.000 Euro (seguita da Milano con 126.000 e dall'accoppiata Firenze - Torino con 115.000), e restringendo l'analisi al solo manifatturiero il primato di Bologna è ancora più marcato. Questi dati confermano la forte propensione all'*export* dell'Area metropolitana di Bologna, la relativa competitività internazionale nonché la sua consistente vocazione all'imprenditoria manifatturiera. La crescente internazionalizzazione dell'area metropolitana di Bologna è anche attestata dalla costante crescita in termini assoluti delle importazioni e delle esportazioni (Tabella 21), a testimonianza di un coinvolgimento sempre più profondo delle imprese bolognesi nelle catene globali del valore.

Tabella 21. Import, export e saldi commerciali dell'area metropolitana di Bologna, serie 2012-2015

	Anno				Variazioni %		
	2012	2013	2014	2015	2013/12	2014/13	2015/14
<b>Importazioni</b>	5.978.790.199	5.956.641.589	6.295.744.879	6.849.386.897	-0,4%	5,7%	8,8%
<b>Esportazioni</b>	11.229.668.889	11.468.151.236	12.021.491.087	12.677.619.270	2,1%	4,8%	5,5%
<b>Saldo</b>	5.250.878.690	5.511.509.647	5.725.746.208	5.828.232.373	5,0%	3,9%	1,8%

Elaborazioni CCIAA Bologna su dati ISTAT

Proprio la capacità di intercettare la domanda estera ha permesso a molte imprese bolognesi di restare sul mercato: a testimonianza di questo riposizionamento sui mercati esteri - a discapito della stagnante domanda domestica - le esportazioni del 2015, secondo i dati della camera di commercio di Bologna, hanno superato i livelli pre - crisi (2007/2008) del 13,8 per cento, al cospetto di una media nazionale del +12.2 per cento. Sfruttando il proprio dinamismo innovativo, il sistema economico bolognese ha trovato nell'*export* una leva insostituibile per la ripresa dopo il biennio più intenso della crisi (2008/2009), in quanto le esportazioni sono costantemente cresciute verso tutti i principali mercati di sbocco - sia maturi sia emergenti - e in relazione ad una pluralità di categorie merceologiche. Ad oggi, ben il 98 per cento delle esportazioni bolognesi è rappresentato da prodotti delle imprese manifatturiere, e nel 2015 l'*export* della manifattura bolognese è cresciuto del 5,4 per cento su base annua rispetto alla media nazionale del 3,7 per cento (Tabella 22). L'*export* del macro-settore metalmeccanico,

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

che su scala nazionale è cresciuto del 4,3 per cento, mostra tuttavia un comportamento non uniforme tra i vari comparti se analizzato con riferimento all'area metropolitana di Bologna: le vendite all'estero dei mezzi di trasporto crescono del 14.9 per cento, quelle degli apparecchi elettrici registrano un modesto calo (-0.7 per cento), mentre computer ed apparecchi elettronici o ottici si attestano sul +9.6 per cento; si conferma il buon andamento del tessile (+7.2 per cento, stessa variazione dell'anno precedente), si consolida la ripresa delle vendite estere di articoli in gomma e materie plastiche (+3.1 per cento), cresce l'export di prodotti chimici (+6.5 per cento) e alimentari (+17.4 per cento).

Tuttavia, sempre in riferimento alla Tabella 22 è immediato notare come il 40 per cento dell'export manifatturiero bolognese si realizzi nel comparto dei macchinari ed apparecchi "non classificabili altrimenti" (n.c.a. nella tassonomia Ateco 2007): si tratta di macchinari ed apparecchiature - compresa la rispettiva componentistica - che intervengono meccanicamente o termicamente sui materiali o sui processi di lavorazione, e che includono apparecchi fissi e mobili o portatili a prescindere dal fatto che siano stati progettati per uso industriale, per l'edilizia e l'ingegneria civile, per uso agricolo o domestico. L'export di questi macchinari - che per semplicità di relazione potremmo definire "generici" - mostra una crescita media annua di oltre un punto percentuale dal 2008 ad oggi: questo trend è estremamente rilevante qualora si consideri il peso del settore sull'export complessivo dell'area metropolitana, oltre che il valore assoluto delle vendite all'estero (più di 5 miliardi nel 2015, cui seguono i quasi 2 miliardi dei mezzi di trasporto e gli 1.4 miliardi del tessile).

**Tabella 22. Esportazioni manifatturiere dell'area metropolitana di Bologna, vari comparti**

<b>Esportazioni</b>	<b>2015</b>	<b>2015/14</b>	<b>media 2015/08</b>
Prodotti alimentari, bevande e tabacco	430.750.794	17,4%	8,6%
Prodotti tessili, abbigliamento, pelli e accessori	1.409.848.194	7,2%	6,6%
Legno e prodotti in legno; carta e stampa	151.154.592	-11,0%	1,8%
Coke e prodotti petroliferi raffinati	2.297.838	3,5%	4,5%
Sostanze e prodotti chimici	568.294.388	6,5%	1,3%
Articoli farmaceutici, chimico-medicinali e botanici	67.624.752	1,6%	-2,8%
Articoli in gomma e mat. plastiche, altri prod.	617.811.684	3,1%	-1,2%
Metalli di base e prodotti in metallo, esclusi macc. e impianti	637.785.102	0,1%	0,7%
Computer, apparecchi elettronici e ottici	484.996.541	9,6%	5,9%
Apparecchi elettrici	835.034.843	-0,7%	-1,2%
Macchinari ed apparecchi n.c.a.	5.039.574.198	3,5%	1,1%
Mezzi di trasporto	1.916.316.918	14,9%	3,5%
Prodotti delle altre attività manifatturiere	344.232.638	-1,6%	-1,9%
<b>Totale Manifatturiero</b>	<b>12.505.722.482</b>	<b>5,4%</b>	<b>1,9%</b>

*Elaborazioni CCIAA Bologna su dati ISTAT*

Per quanto riguarda i mercati di sbocco, le imprese dell'area dell'ex provincia di Bologna ad oggi hanno come principale partner commerciale, oltre all'Unione Europea (+6.5 per



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

cento, con una quota del 48.5 per cento sull'export complessivo nel 2015), gli Stati Uniti (+23.8 per cento, con una quota del 12 per cento) e l'Asia orientale (quota dell'11.9 per cento, nonostante un -3.1 per cento su base annua). Interessante il dato sulle esportazioni in Africa, in crescita del 7 per cento rispetto al 2014 (raggiungendo una quota sull'export complessivo del 4 per cento). In diminuzione le esportazioni delle imprese bolognesi verso i Paesi europei non appartenenti all'Unione (-5.3 per cento).

### 4.5. Innovazione e sviluppo nella Città metropolitana di Bologna

Nei paragrafi precedenti abbiamo illustrato come, nonostante la rilevanza dei servizi, l'area della Città Metropolitana di Bologna si caratterizzi per una produzione manifatturiera di rilievo, capace di proiettare il proprio campo d'azione sui mercati internazionali con successo, in particolare nei settori dei mezzi di trasporto, dei macchinari e delle apparecchiature generiche, dell'abbigliamento e dell'elettronica-ottica. Possiamo ora analizzare la dimensione territoriale di questo nucleo dello sviluppo e dell'innovazione bolognese: confrontando il perimetro delle aree di vitalità industriale di Bologna con quello dell'attuale Città Metropolitana - e successivamente delle province confinanti - saremo in grado di individuare eventuali spazi per una possibile ripermimetrazione del confine amministrativo in esame.

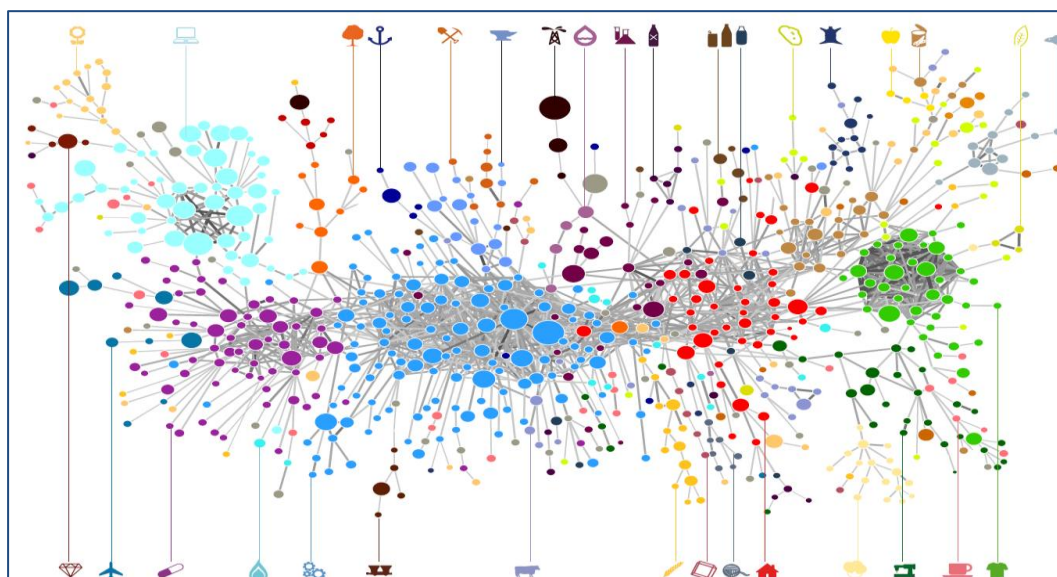
E' tuttavia opportuno discostarsi da una visione dello sviluppo appiattita sulle dinamiche della produttività, ed assumere un punto di vista più ampio, quale quello offerto dalla cosiddetta *"network view of development"*. Recenti studi sull'innovazione tecnologica mettono infatti in evidenza il ruolo delle "connessioni" nello sviluppo di nuovi prodotti, nuove funzioni e nuovi processi. Prendendo le mosse dai lavori di Hirschman, in un contributo di Hausmann, Hidalgo et al. (2012) è stato mostrato come lo spazio per l'innovazione - e dunque per la crescita economica - scaturisca da relazioni di prossimità tra prodotti, contiguità tra specializzazioni industriali, diffusione di reti di imprese e interazione tra le conoscenze dei territori. La prossimità moltiplica le probabilità che una "scoperta" produca effetti positivi in settori diversi da quello in cui origina, evolvendo nel passaggio da un settore ad un altro e, dunque, perfezionandosi. I percorsi evolutivi così disegnati possono anche dare vita a nuove innovazioni, che scaturiscono dall'applicazione di una tecnica in un campo diverso da quello in cui tale tecnica è inizialmente sorta. Queste intuizioni configurano una visione dell'innovazione tecnologica complessa, diversa dall'immagine stilizzata che presuppone la produzione di un unico bene omogeneo in tutte le economie e associa all'idea di innovazione solamente l'incremento nella produttività. La *"network view of development"* ammette la complessità implicita nel processo di innovazione tecnologica, e ascrive all'esistenza di reti di competenze territoriali la capacità di un certo tessuto produttivo di eccellere sui mercati internazionali non tramite il contenimento dei costi di produzione ma, piuttosto, tramite la ricerca della qualità dei prodotti: intorno ai prodotti si costruiscono relazioni sociali che veicolano le conoscenze radicate nei territori verso le migliori opportunità di sviluppo, in un processo iterativo che può essere rafforzato dall'azione pubblica e orientato da nuove forme di politica industriale: come afferma Ginzburg (2007), entro questa ottica "lo sviluppo quindi non consiste nell'accumulare capitale (fisico, sociale,

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

umano, ecc.) ma nell'organizzare e coordinare, attorno a prodotti eterogenei, una pluralità di competenze eterogenee". Si noti che un simile quadro teorico riporta al centro dell'analisi la rilevanza dell'intervento pubblico di programmazione e coordinamento dello sviluppo locale: la funzione di indirizzo e programmazione affidata dal legislatore alla Città Metropolitana trova in questa cornice interpretativa una valida interfaccia operativa capace di cogliere le dinamiche in essere dello sviluppo locale e dell'innovazione.

Un esempio del potenziale operativo della *network view of development* può essere fornito dalla complessa mappatura delle connessioni, lo "spazio dei prodotti", elaborata da Hausmann, Hidalgo et al. (2012) al fine di illustrare la molteplicità delle relazioni di prossimità tra i diversi segmenti del mercato e, al tempo stesso, la diversa collocazione, centrale o periferica, dei singoli segmenti produttivi. I diversi prodotti, suddivisi per categoria merceologica, sono rappresentati da "nodi" la cui dimensione riflette la rilevanza del bene nel commercio internazionale. Le connessioni sono state dedotte a partire da un'analisi delle specializzazioni produttive: un paese è specializzato nella produzione di un bene se presenta un indice di specializzazione dell'export<sup>32</sup> maggiore dell'unità, e due beni risultano connessi se un paese appare specializzato nell'export di entrambi. Si definisce così uno spazio dei prodotti che mostra le relazioni di prossimità tra le diverse produzioni, con l'idea che da tali relazioni scaturisca l'innovazione: le probabilità di ideare nuovi prodotti o nuovi processi crescono col crescere delle connessioni, veri e propri canali dell'innovazione. Entro questo schema, minore è il numero di collegamenti che un settore manifesta, più periferico sarà il suo posizionamento sulla mappa, mentre i settori caratterizzati dal più elevato numero di connessioni appariranno al centro (*core*) della rappresentazione grafica.

Figura 50. Lo spazio dei prodotti di Hirschman, Hausmann, Hidalgo ed altri (2012)



<sup>32</sup> L'indice di specializzazione dell'export, detto anche "dei vantaggi comparati rivelati" o "di Balassa", è uguale al rapporto tra la quota di ciascun bene esportato dal singolo paese sul totale delle sue esportazioni e la quota di quel bene sul commercio mondiale.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Per queste ragioni, nelle analisi circa le specializzazioni di un'area territoriale è importante mantenere visibile, pure se sullo sfondo, il reticolo di connessioni individuate dagli autori, al fine di comprendere la rilevanza che assume la capacità di un tessuto produttivo di occupare determinati spazi sulla mappa dei prodotti. Ad esempio, la realizzazione di prodotti tessili occupa una posizione piuttosto periferica nella mappa (rispettivamente ad est, ed ancora più sulla sinistra si trovano le produzioni dell'abbigliamento), mentre i settori della meccanica e del chimico-farmaceutico si posizionano più al centro della mappa, dove originano connessioni tra essi e con l'intero universo dei prodotti e dunque si moltiplicano le possibilità di sviluppo.

L'intuizione di fondo è rappresentata dall'idea che lo sviluppo economico si configuri come un processo di estensione delle specializzazioni produttive dalla periferia verso il centro della mappa: a conferma di ciò, Hausmann, Hidalgo et al. (2012) mostrano che i paesi in via di sviluppo registrano un'elevata specializzazione nei settori periferici, dove restano confinati, mentre i paesi economicamente più avanzati giungono ad occupare le aree centrali della mappa, e dunque a moltiplicare le possibilità di innovazione e di crescita.

L'applicazione di questa griglia interpretativa all'area vasta incentrata sulla Città Metropolitana di Bologna, operata tramite il calcolo degli indici di specializzazione dell'export a livello provinciale<sup>33</sup>, offre interessanti spunti di riflessione. In particolare, nelle analisi successivamente proposte si terrà conto dei perimetri amministrativi della Città Metropolitana di Bologna, che confina a Nord con la provincia di Ferrara, a Est con la provincia di Ravenna, a Ovest con la provincia di Modena e a Sud con le provincie toscane di Firenze, Prato e Pistoia.

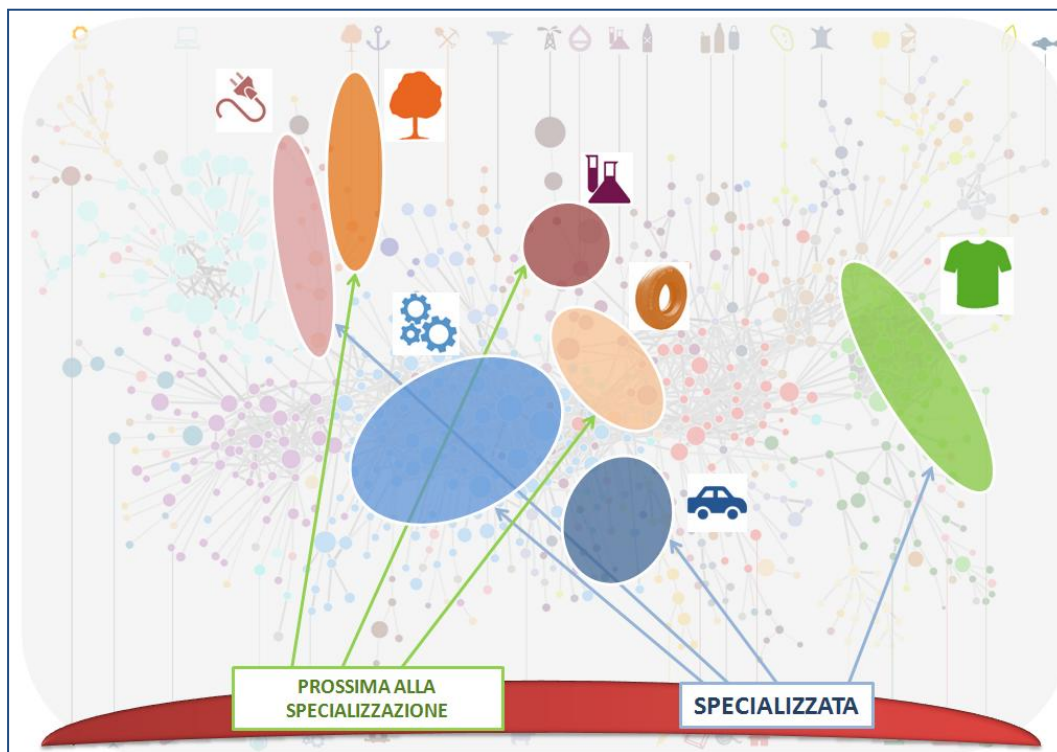
Partendo dall'analisi che riguarda il solo territorio della Città Metropolitana di Bologna, attualmente coincidente con la ex Provincia, si riscontra la presenza di quattro specializzazioni, tutte appartenenti al comparto manifatturiero: la realizzazione di articoli di abbigliamento, di apparecchiature elettriche, di macchinari "generici" e di mezzi di trasporto. Inoltre, l'area di Bologna si contraddistingue per altre tre produzioni manifatturiere che, stando alla nostra tassonomia, sono da considerarsi "prossime alla specializzazione": si tratta dei prodotti della carta, dei prodotti chimici e degli articoli in gomma. La capacità di eccellere in questi comparti, caratterizzati da un contenuto tecnologico medio-elevato, costituisce la cifra dell'economia bolognese, che intorno ad un discreto numero di settori ha costruito un tessuto produttivo in grado di competere con successo sui mercati internazionali.

---

<sup>33</sup> L'indice di Balassa è costruito in questo caso rapportando i dati dell'export provinciale a quelli dell'export nazionale, fonte ISTAT, anno 2014. Abbiamo classificato il grado di specializzazione di una provincia in un settore (classificazione Ateco 2007, 2 digit) in funzione del valore dell'indice di Balassa: non specializzata se minore di 0.5, prossima alla specializzazione se compreso tra 0.5 ed 1, specializzata se compreso tra 1 e 3 ed infine abbiamo associato ad un indice di Balassa maggiore di 3 un'eccellenza.

### LE SPECIALIZZAZIONI DELLA CITTA' METROPOLITANA DI BOLOGNA

Figura 51. Le specializzazioni produttive della Città metropolitana di Bologna



Sulla base delle teorie sviluppate da Hausmann e Hidalgo, considerando una simile costellazione di specializzazioni produttive è possibile asserire che il sistema industriale bolognese presenta una buona capacità di innovazione: infatti, le zone centrali della mappa rappresentano quei comparti - come le industrie della meccanica (indice di Balassa di 2.2), le produzioni di apparecchi elettrici (1.3) e la filiera dei mezzi di trasporto (1.4) - che, grazie ai molteplici legami con gli altri settori, costituiscono il cuore dello sviluppo industriale. Tuttavia, è opportuno osservare che il vantaggio comparato di due comparti "core" nello spazio dei prodotti, quali chimica (0.7) e gomma (0.8), stando alla nostra tassonomia non sia indicativo di una specializzazione "completa" (ovvero, un indice almeno pari a uno), sebbene stia a significare che quelle produzioni siano molto prossime alla specializzazione. Infine, il tessuto produttivo bolognese - potenzialmente capace di creare uno spazio per l'innovazione piuttosto ampio, in virtù delle specializzazioni nei settori "core" - non mostra vantaggi comparati rivelati nelle zone "periferiche" della mappa (ad eccezione dell'abbigliamento, con un indice di Balassa di 1.4, e della carta in cui si registra una "quasi" specializzazione, all'interno della filiera del *packaging*), ovvero in quei settori merceologici i cui prodotti sono caratterizzati di un numero minore di connessioni e relazioni di contiguità con tutti gli altri prodotti in commercio.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Figura 52. Lo spazio per l'innovazione nella Città metropolitana di Bologna



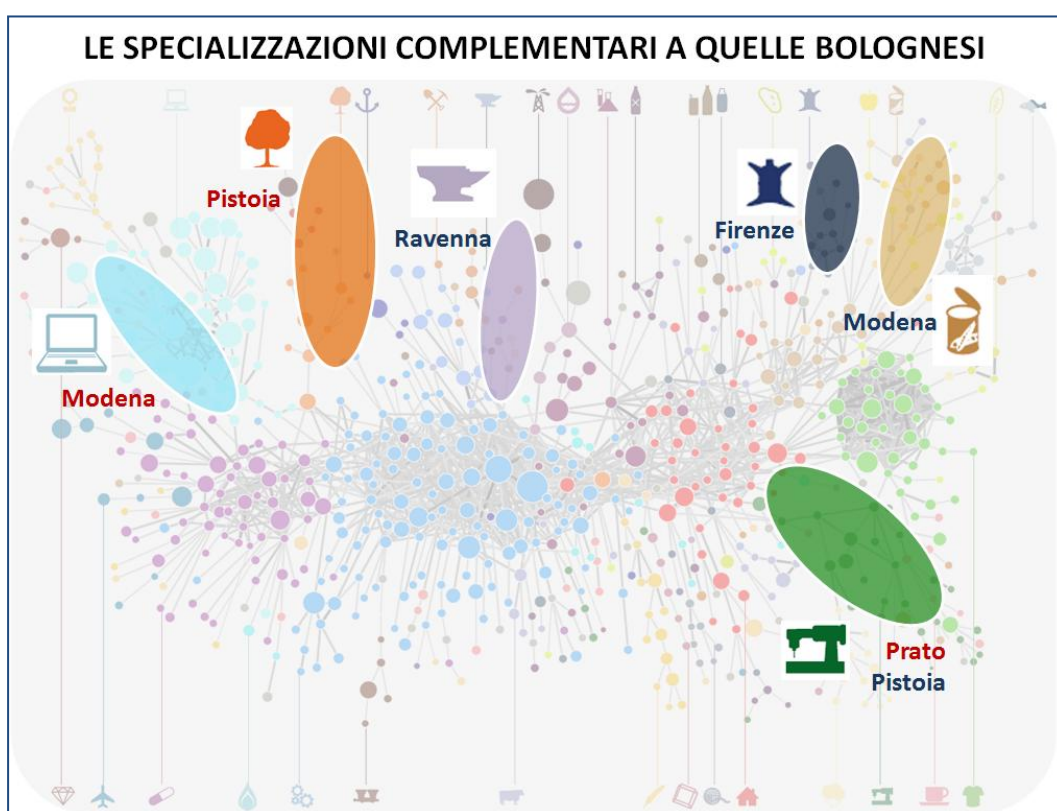
È tuttavia sufficiente allargare lo sguardo oltre il perimetro amministrativo dell'ex provincia di Bologna per accorgersi che la "mappa dei prodotti" si arricchisce di ulteriori specializzazioni, talvolta di eccellenze (appositamente espresse in rosso nella mappa delle specializzazioni complementari a quelle bolognesi), qualora si prendano in esame gli indici di Balassa delle provincie confinanti: infatti, in Emilia Romagna e nell'alta toscana sono rintracciabili, tra le varie specializzazioni, dei poli produttivi estremamente attivi sui mercati esteri, che mostrano un vantaggio competitivo nella realizzazione di quei prodotti che nella mappa si posizionano nella cosiddetta periferia. In particolare, si tratta dei settori del tessile, delle produzioni in pelle, dell'alimentare, del metallurgico e dell'ICT, che permettono di completare quel "vuoto" nello spazio dei prodotti registrato in un'analisi degli indici di Balassa confinata alla sola area dell'ex provincia di Bologna. Tra queste, spiccano le eccellenze di Modena nella realizzazione di prodotti delle attività dei servizi di informazione e comunicazione (5.3), di Pistoia nella filiera del legno (4.1) e di Prato nel tessile (5.1). Inoltre, le specializzazioni del metallurgico ravennate (2.3), dell'alimentare modenese (1.8), del tessile di Pistoia (1.3) e delle produzioni in pelle di Firenze (1.8) contribuiscono a rendere pressoché completa la mappa dei prodotti qualora si estenda l'analisi dei vantaggi comparati alle provincie confinanti.

Sulla base di questo particolare studio degli indici di Balassa è ora possibile avanzare delle considerazioni circa le possibili connessioni tra prodotti, competenze e territori. È interessante notare come il comparto metalmeccanico, in cui risulta specializzata l'economia bolognese (e, come vedremo in seguito, anche le provincie di Modena e Reggio Emilia), vada a rappresentare nella catena del valore un "anello successivo" a quello del metallurgico di Ravenna: fatta questa considerazione, è possibile asserire che

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

a Bologna si sviluppa il nucleo produttivo del polo metalmeccanico emiliano, che tuttavia affonda le proprie radici in un più ampio sistema di imprese che giunge fino all'Adriatico. Una disamina analoga può essere suggerita da altre specializzazioni bolognesi che sembrano crucialmente connesse alle conoscenze acquisite in altri settori dai distretti delle province limitrofe: in particolare, è immediato notare come il comparto dell'abbigliamento (specializzazione bolognese) possa essere collegato a sud con l'eccellenza del tessile pratese, e come la specializzazione di Bologna nella produzione di attrezzature elettriche si possa relazionare verso ovest con l'eccellenza modenese nell'ambito dell'ICT, munendo ad esempio quest'ultima delle proprie padronanze relative ai supporti materiali per le attività informatizzate.

Figura 53. Le specializzazioni produttive complementari nelle province limitrofe



Se, da un lato, l'ampliamento dell'analisi oltre i confini della Città Metropolitana di Bologna permette di completare la "mappa dei prodotti" (che si arricchisce delle produzioni più periferiche), dall'altro è importante far notare che, estendendo l'analisi degli indici di Balassa alle province confinanti, esistono degli elementi compatibili con una significativa contiguità nelle specializzazioni.

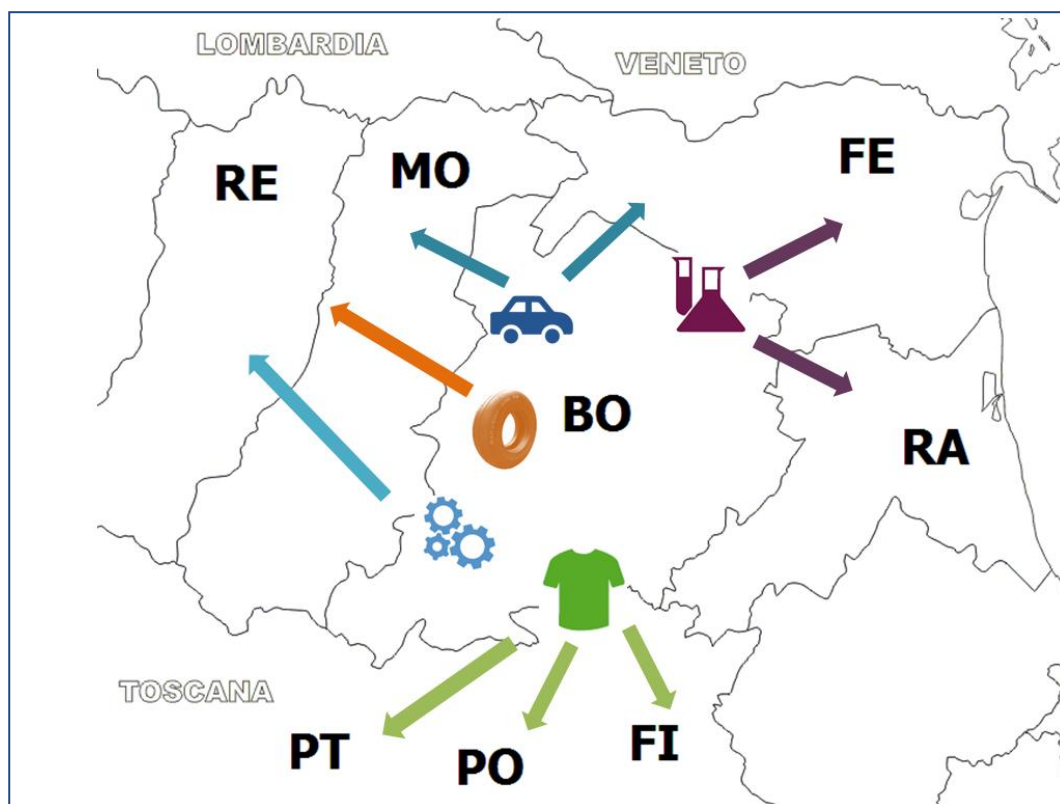
In particolare, il settore integrato dei mezzi di trasporto - meccanica, gomma e autoveicoli - conferma le storiche connessioni con il resto del territorio emiliano. In primis, la meccanica bolognese trova una continuità di specializzazione "a ovest" - in cui si registrano i vantaggi comparati di Modena (1.2) e di Reggio Emilia (2.0). In secondo luogo, anche le produzioni in gomma presentano un vantaggio comparato a Modena (3.3), provincia in cui si riscontra anche la specializzazione nei mezzi di trasporto (2.4).

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Infine, la provincia di Ferrara mostra elementi di continuità con il territorio bolognese nella realizzazione di mezzi di trasporto (3.1). Sovrapponendo i dati sugli indici di Balassa ad una carta geografica dell'area in esame, sembrerebbe crearsi una "filiera lunga" nel comparto dell'*automotive*, che partendo dalle specializzazioni della meccanica reggiana prosegue con le maglie successive di un'ipotetica "catena" del valore verso est, incontrando un dinamico settore della gomma a Modena e Bologna, ed ultimando la filiera con l'eccellenza ferrarese nella produzione di autoveicoli (vantaggio comparato di 4.5).

Spostando l'attenzione sul comparto dell'abbigliamento possiamo invece constatare come il più ampio sistema produttivo costituito dalla ex provincia di Bologna componga una costellazione di specializzazioni produttive - capace di ingenerare uno spazio per l'innovazione ben più ampio di quello osservato nell'attuale Città Metropolitana - qualora si estenda l'analisi alle province dell'alta toscana. Infatti, estendendo "a sud" la disamina sui vantaggi comparati provinciali nel settore dell'abbigliamento, si registrano, oltre alla specializzazione di Pistoia (2.9), le eccellenze di Prato (7.0) e Firenze (3.9). Questi elementi di continuità tra l'industria bolognese e quella dell'area vasta Firenze-Prato-Pistoia può lasciar intendere che, a differenza di ciò che accade per le altre connessioni tra province, sta di fatto emergendo un distretto dell'abbigliamento che coinvolge addirittura due Città Metropolitane (Bologna e Firenze).

Figura 54. La continuità delle specializzazioni tra Bologna e le province confinanti



Infine, un ulteriore elemento in favore della tesi circa la possibile continuità di specializzazioni dei territori - realizzato nella gran parte dei casi tramite la creazione di

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

distretti interprovinciali - è rintracciabile dall'analisi degli indici di Balassa relativi al settore della chimica: se, come osservato in precedenza, Bologna esibisce una "quasi specializzazione", il processo di perfezionamento nella realizzazione di prodotti chimici si rivela molto più avanzato nelle province confinanti del nord-est, in cui si registrano le eccellenze del ravennate (3.2) e del ferrarese (3.4). È interessante notare come, in questa circostanza, il corso della specializzazione potrebbe seguire il percorso triangolare a "base" periferia e "vertice" centro, fenomeno che può essere interpretato coerentemente con il *framework* della nuova geografia economica<sup>34</sup>.

In linea generale, è possibile asserire che l'insieme di queste produzioni locali e distrettuali amplia sensibilmente la "gamma" di prodotti per i quali l'area vasta presa in esame registra un vantaggio comparato, fino a comporre uno spazio per l'innovazione - nel quadro analitico di Hausmann e Hidalgo - più ampio di quello limitato ai confini dell'attuale Città metropolitana di Bologna, che si arricchisce delle specializzazioni periferiche. È qui opportuno ricordare che, all'interno della logica della "*network view of development*", l'estensione dello spazio per l'innovazione appare tanto più preziosa per lo sviluppo dei territori quanto più procede ad occupare le aree centrali della mappa dei prodotti perché lì ha origine il maggior numero di connessioni con altre merci, ciascuna delle quali può essere considerata una opportunità di sviluppo di nuovi prodotti o di evoluzione di processi e tecnologie maturati in comparti adiacenti. Questo fenomeno risulta particolarmente evidente per la Città Metropolitana di Bologna, che mostra vantaggi comparati proprio nei settori relativi ai comparti *core*, e pertanto emerge la possibilità di creare degli spazi per l'innovazione proprio trasmettendo le specializzazioni bolognesi alle aree confinanti: questo processo pare tuttavia già in atto alla luce della sopraindicata analisi sulla continuità delle specializzazioni, ovvero in relazione al fatto che i vantaggi comparati registrati da Bologna in alcuni settori centrali sono già condivisi con le aree distrettuali delle province limitrofe.

---

<sup>34</sup> Si tratta di una serie di considerazioni, di carattere teorico e spesso supportate dall'evidenza empirica, che cercano di spiegare, tra gli altri, i fenomeni di specializzazione regionale (distretti) e quelli di rapida industrializzazione. L'obiettivo di fondo di questa impostazione è quello di fornire un'interpretazione dei fenomeni di agglomerazione industriale (chiamati "concentrazioni geografiche") capaci di generare processi di crescita locale, andando al di là della mera spiegazione legata all'ineguale distribuzione spaziale delle risorse e dei fattori - che favorirebbe le aree "centrali". A riguardo, si rimanda al contributo pionieristico di Paul Krugman, *Geography and Trade*, del 1991.



## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

Figura 55. Lo spazio per l'innovazione "allargato"



In conclusione, incrociando i dati relativi ai volumi dell'export al nostro studio sui vantaggi comparati emerge che il sistema produttivo bolognese esprime vocazioni nella produzione di macchinari generici, nella realizzazione di apparecchiature elettriche, nel comparto automobilistico e nel settore dell'abbigliamento. Fatta eccezione per quest'ultima industria, tali specializzazioni generano uno "spazio per l'innovazione" per l'area metropolitana di Bologna concentrato nei prodotti "centrali"; risulta tuttavia sufficiente estendere l'analisi dei vantaggi comparati alle province immediatamente confinanti (comprese quelle fuori regione) per osservare con nitidezza che il tessuto industriale in questione si proietta ben oltre i confini della ex provincia di Bologna, permettendo la visualizzazione di un pressoché completo spazio dei prodotti qualora si considerino le rilevanti connessioni con il chimico ravennate e ferrarese, la filiera lunga dei mezzi di trasporto dell'Emilia ed i comparti dell'abbigliamento e del tessile dell'alta Toscana. Un simile insieme organico e strutturato di specializzazioni produttive, capaci talvolta di compenetrarsi creando occasioni di contiguità, permette di dare vita ad una realtà industriale vitale e dotata di rilevanti potenzialità strategiche.

### 4.6. Politiche industriali e rilancio dei sistemi produttivi locali

Le opportunità di sviluppo evidenziate dall'analisi dei vantaggi comparati della Città Metropolitana di Bologna - e delle aree confinanti - appaiono legate, più che all'evoluzione di determinate imprese o singoli segmenti, alla maturazione di uno spazio di cooperazione tra le unità produttive ed il territorio, utile alla creazione di sinergie tra competenze ed abilità diffuse e polverizzate. Questa forma organizzativa dell'attività economica, che riporta in primo piano i distretti industriali, appare la più idonea a custodire il patrimonio di conoscenze che caratterizza il territorio e metterlo al servizio delle più recenti evoluzioni dei mercati.

A riguardo, l'intervento pubblico può contribuire in misura significativa al sostegno e allo sviluppo delle aree di vitalità industriali presenti nel nostro territorio, tanto più all'interno dell'attuale cornice recessiva imposta al tessuto produttivo dal contesto economico internazionale. Le forme che questo intervento può assumere sono molteplici, dagli incentivi diretti alle imprese fino alla formazione di specifiche competenze e figure professionali funzionali a determinate traiettorie di sviluppo. Tuttavia, la più recente letteratura<sup>35</sup> mette in evidenza il maggiore impatto sulla crescita degli interventi rivolti alla formazione, alla ricerca ed alla realizzazione di connessioni tra questo patrimonio di competenze ed il tessuto produttivo. In altre parole, più che di interventi mirati al sostegno delle singole unità produttive, emerge la necessità di misure immediatamente indirizzate al sistema che unisce queste unità, stabilendo tra loro legami di interesse, opportunità di cooperazione, condivisione di conoscenze, esperienze e pratiche operative: mettendo al centro l'organizzazione e lo sviluppo dei sistemi locali di imprese, la politica industriale può ridisegnare i suoi confini tornando a svolgere un ruolo di primo piano nella strategia di rilancio dell'economia.

Nel concepire le forme dell'intervento pubblico in sostegno delle economie locali, è utile tenere a mente alcuni aspetti controversi dell'implementazione di una qualsiasi politica di sviluppo territoriale. All'interno di un approccio *place based* alle politiche di sviluppo, incentrato sulla natura complessa delle interazioni tra i soggetti ed i destinatari dell'intervento pubblico, è stata proposta l'immagine di una "tripla elica" costituita da Governo-Ricerca-Imprese per rappresentare i tre fattori di spinta dello sviluppo locale, fattori il cui coordinamento reciproco fornirebbe la chiave per un disegno efficiente delle politiche pubbliche. Tale schema può utilmente essere integrato<sup>36</sup> da un'attenta analisi delle difficoltà che una simile opera di coordinamento generalmente incontra, difficoltà legate essenzialmente alla presenza di intermediari che, sfruttando asimmetrie informative sedimentate nel loro radicamento territoriale (e per questa ragione difficilmente eliminabili), tendono a trattenere in forma di rendita le risorse pubbliche introdotte nella "tripla elica" impedendone la circolazione e dunque, in ultima istanza,

---

<sup>35</sup> Si veda, ad esempio, Cersosimo e Viesti (2013), "Alta tecnologia a mezzogiorno: dinamiche di sviluppo e politiche industriali".

<sup>36</sup> Si veda Bonaccorsi, 2009, "Towards better use of conditionality in policies for research and innovation under Structural Funds", Report Working Paper for "An Agenda for a reformed Cohesion Policy", F. Barca, 2009.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

rendendo inefficiente l'intervento pubblico. Alla luce di simili criticità fisiologiche, ovvero implicite nel processo stesso di coordinamento tra gli attori dello sviluppo locale, Bonaccorsi (2009) suggerisce uno sganciamento dalle logiche tradizionali dell'intervento pubblico, che legano gli incentivi alla prestazione in sé, ed una stretta condizionalità che vincoli le risorse pubbliche al conseguimento di risultati. Una strada simile può essere intrapresa anche gradualmente, declinando la condizionalità in termini di risultati "organizzativi", tali cioè da stimolare processi di apprendimento capaci di erodere le rendite di posizione che ostacolano il fluire delle risorse pubbliche all'interno della "tripla elica": una domanda pubblica intelligente può farsi motore di sviluppo ed innovazione nei territori.

### 4.7. Ricerca, reti di imprese, localizzazione e accesso al credito

L'intervento pubblico dovrebbe concentrarsi, in particolare, sulla promozione di reti che uniscano tra loro imprese, università e centri di ricerca, in modo da creare flussi di conoscenze in entrambe le direzioni: le imprese trasmettono competenze pratiche, orientamenti di mercato ed esperienza mentre gli snodi della ricerca sviluppano nuove tecniche e nuovi prodotti, sfruttando anche le conoscenze radicate nel territorio, e procedono a formare professionisti capaci di mantenere il tessuto produttivo sulla frontiera tecnologica. Grazie alle reti, la ricerca diventa applicata - stimolando così l'economia - e, al contempo, le imprese diventano direttamente interessate al sostegno alle università ed ai centri di ricerca, laddove possono svilupparsi quei progetti di investimento che, a causa dei costi elevati, non potrebbero essere sostenuti dalle singole unità produttive. Promuovendo questa precisa organizzazione della produzione a livello territoriale, la politica industriale riesce contemporaneamente a sostenere le piccole e medie imprese (componente principale della nostra economia) ed a sfruttare le economie di scala implicite nelle dimensioni maggiori richieste da attività come la ricerca, la formazione e la proiezione dell'impresa sui mercati internazionali<sup>37</sup>: in breve, se basato sulle relazioni di prossimità fisica tra le imprese ed i centri di ricerca e formazione, l'intervento pubblico riesce più efficacemente a tradurre le vocazioni del territorio in un fattore di competitività del tessuto produttivo. Sotto questo profilo, le imprese italiane in generale soffrono di un sensibile ritardo rispetto alla concorrenza internazionale nello sfruttamento delle più recenti tecnologie di comunicazione, comprese le varie tipologie di piattaforme di rete informatiche. La letteratura tradizionale connette tali ritardi a deficienze organizzative delle imprese stesse, ma è stato osservato che un accurato disegno delle politiche pubbliche può consentire il "salto organizzativo" necessario ad avvicinare un tessuto di piccole e medie imprese, quale quello tipico dei distretti italiani, agli investimenti in innovazione in linea con i più avanzati *standard* internazionali. Basalisco e Rey (2012)<sup>38</sup> sottolineano l'aspetto

---

<sup>37</sup> Si veda, a tal proposito, il Rapporto 2014 dell'Osservatorio Nazionale Distretti Italiani di Unioncamere, coordinato da Fulvio Coltorti.

<sup>38</sup> Si veda Basalisco e Rey, "Industrial policy for SMEs renewal: the opportunity of service platforms", Working Paper 3/2012, Istituto di Management, Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa.

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

strategico implicito nella costituzione di piattaforme di rete tra imprese, le quali consentono di sfruttare appieno ogni forma di complementarietà tra produzioni, tecnologie e mercati di sbocco. Secondo gli autori citati, solo l'intervento pubblico appare dotato di quella prospettiva ampia di sviluppo capace di cogliere le opportunità offerte, in termini di maggiore competitività, dalle nuove tecnologie di rete: è allo Stato, dunque, che spetta il compito di organizzare, intorno a poche ma solide medie imprese, le basi per la costituzione di efficienti piattaforme di rete, le quali possono realizzare scambi tra le imprese partecipanti, o tra esse ed altri soggetti clienti o fornitori comuni, aggregando così una varietà di piccole realtà produttive fino a raggiungere le dimensioni necessarie a competere sui mercati internazionali. Le politiche pubbliche dovrebbero dunque concentrarsi sulla promozione di reti di imprese, per garantire l'esistenza di questi nessi di interesse tra le singole unità produttive, sulla diffusione di contratti di rete al fine di far maturare una capacità programmatica del territorio che vada oltre la mera congiuntura, e sulla creazione di consorzi ed altre forme atte a coinvolgere università e centri di ricerca nell'orientamento dello sviluppo tecnologico delle imprese. Con riferimento al caso in esame, infatti, alla base delle significative performance di export dell'economia bolognese devono essere poste tutte quelle realtà impegnate nell'attività di ricerca in coordinamento con le esigenze del tessuto produttivo. In primis, è doveroso citare l'impegno dell'Alma Mater Studiorum: infatti, le strutture dell'ateneo bolognese destinate alla ricerca e all'innovazione - dipartimenti e centri interdipartimentali, operanti su varie tematiche, con sedi distribuite anche a Ravenna, Forlì, Cesena, Rimini - dispongono di laboratori e strumentazioni di alto livello, ed hanno l'obiettivo primario di produrre nuove conoscenze ed innovazioni, così da poter contribuire al loro trasferimento e alla loro valorizzazione a vantaggio dello sviluppo economico. In questo contesto, l'Università di Bologna offre varie opportunità al mondo industriale nell'ambito delle attività di R&D (partnership nello sviluppo di brevetti, trasferimento tecnologico ed "impresa innovativa", tirocini in azienda), oltre ad essere da anni attiva nella promozione dell'imprenditorialità di origine accademica attraverso il lancio annuale della business plan competition "Start Cup-Spinner" e la costituzione dell'incubatore "AlmaCube": queste ultime iniziative hanno supportato la nascita di *spin-off* e di start-up ad elevato contenuto di conoscenza.

Strettamente in relazione alle PMI, nell'area di Bologna risulta di rilievo l'attività del CNA (Confederazione Nazionale dell'Artigianato e della piccola-media impresa) che, oltre a fornire supporto di carattere fiscale ed amministrativo alle PMI con 33 sedi presenti su tutto il territorio provinciale, si è recentemente distinto per l'organizzazione di corsi di formazione - avvalendosi di docenti e consulenti di comprovata competenza - e per l'offerta di servizi personalizzati ad ogni impresa, dall'analisi dei fabbisogni alla realizzazione dell'intervento formativo. Oltre a fornire competenze specifiche per ogni settore di attività (anche grazie alla propria articolazione "di mestiere"), CNA è attiva anche sul fronte delle reti d'impresa, organizzando ogni anno iniziative ed eventi di promozione delle varie realtà distrettuali: si tratta sia di kermesse che presentano al pubblico i prodotti dell'artigianato (tra le quali annoveriamo "Cioccoshow" e "Regali a Palazzo"), sia di manifestazioni che mettono in luce il rapporto tra le imprese ed i centri

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

di ricerca e le Università. Infine, la più rilevante iniziativa nell'ambito delle reti d'impresa è indubbiamente la convention "FaRete", organizzata annualmente da Unindustria Bologna: si tratta di una prestigioso *meeting point* per imprenditori che propone numerosi incontri, appuntamenti dedicati e workshop a tema per tutte le realtà imprenditoriali del territorio bolognese, attraverso il quale ogni anno si riuniscono per due giorni sotto lo stesso tetto oltre 600 imprese espositrici appartenenti a tutti i settori merceologici. A testimonianza della capacità del territorio emiliano di "fare rete", quest'anno si è tenuta l'ultima edizione dell'evento bolognese prima della nascita di "Confindustria Emilia", che dal 2017 accorperà Bologna, Ferrara e Modena, sotto il cui patrocinio verrà organizzato per i prossimi anni al posto di un "evento fiera" un evento "per filiere", considerato più adatto a favorire le connessioni tra le piccole-medie imprese emiliane. L'organizzazione in forma di distretto consente un maggiore contatto tra queste realtà e le unità produttive: gli ingegneri e gli altri profili professionali altamente specializzati nel settore possono infatti maturare esperienza all'interno delle imprese attive nel territorio durante la loro formazione, attraverso forme di collaborazione tra centri di ricerca ed aziende, le stesse aziende che basano il loro core business proprio sulla qualità e sul talento delle proprie risorse umane, rispettivamente elementi chiave nel mercato biomedicale (caratterizzato da una continua evoluzione scientifica) ed in quello del sistema moda (alla luce del fatto dell'elevato grado di qualità richiesto alle produzioni *made in Italy*). Tuttavia, l'importanza degli interventi di politica industriale rivolti allo sviluppo dei sistemi locali non deve indurre a sottovalutare il peso che possono avere gli incentivi diretti alle imprese, ossia forme di intervento indirizzate a singole unità, ma che possono essere efficacemente disegnate in armonia con la promozione dei distretti entro cui quelle imprese sono chiamate ad operare. Infine, dato l'attuale contesto recessivo caratterizzato da fenomeni di restrizione del credito alle imprese, l'intervento pubblico può utilmente supportare lo sviluppo dei distretti attraverso forme di sostegno all'accesso ai finanziamenti bancari. Le piccole e medie imprese, i soggetti fondamentali dei sistemi locali, sono anche quelle aziende che hanno maggiori probabilità di incorrere in forme di razionamento del credito, in ragione della loro limitata base finanziaria. Favorendo la misurazione del merito di credito in base alle performance del distretto, anziché a quella della singola azienda, si potrebbe garantire alle imprese partecipanti un continuo sostegno finanziario: se da un lato questo intervento rafforzerebbe la crescita del distretto in sé, dall'altro indurrebbe le imprese a parteciparvi, incoraggiando quindi la formazione e la moltiplicazione di connessioni e reti tra singole unità produttive isolate.

### Sintesi finale

Il dossier mette in luce alcune evidenze:

- Il territorio ex provinciale di Bologna è variamente articolato: il 42 per cento è pianeggiante, il 37 per cento collinare ed il 21 per cento montano prevalentemente collinare montano; la fascia territoriale centrale collinare è la più densamente popolata (più del 60 per cento della popolazione vive lì) mentre quella meridionale montana ospita poco più del 5 per cento del totale. I comuni più popolati, oltre a quello di Bologna, sono Imola, Casalecchio di Reno e San Lazzaro di Savena e l'immagine del "continuum insediativo" molto concentrato in queste zone ricalca questi dati;
- Il tasso medio d'invecchiamento della popolazione bolognese è superiore a quello medio nazionale (circa 36 punti in più), in particolare nella città di Bologna e nelle aree montane periferiche dove il tasso di natalità è mediamente il più basso registrato nel territorio ex provinciale mentre nelle aree collinari e pianeggianti è attorno al valore medio di 8 nati ogni mille abitanti;
- L'andamento dei flussi migratori mostra una spaccatura tra il territorio di Bologna e dei contigui Comuni di Casalecchio di Reno e San Lazzaro di Savena dove il saldo fra iscrizioni e cancellazioni è nettamente positivo e il resto del territorio in cui è prevalente un saldo nullo o, in alcuni casi, negativo. L'incidenza della popolazione straniera rispetto al totale dei residenti è circa l'11 per cento del totale, a Bologna quasi il 15 per cento, in alcune zone di "confine" la presenza di cittadini stranieri incide al di sopra della media;
- La distribuzione del reddito fascia di reddito mostra un territorio suddiviso soprattutto in due grandi anelli concentrici: nel nucleo centrale costituito dal capoluogo emiliano e soprattutto da Comuni di prima cinta il reddito medio è superiore a 22.500 euro fino a toccare oltre 25.000 euro, nel secondo anello, che lambisce le Province limitrofe, il reddito scende nella fascia compresa tra 20.550 e 22.500 euro mentre al di fuori dei due anelli vi sono Comuni nei quali i redditi appartengono alle fasce di valore inferiore;
- Nell'ex Provincia gravitano quattro Sistemi locali del lavoro fra i quali quello di Bologna, che raccoglie 37 Comuni, è il più vasto e con un "bacino di utenza" nettamente maggiore rispetto agli altri tre (Imola, Gaggio Montano e Vignola); la distribuzione dei posti di lavoro è pertanto altamente influenzata e maggiormente concentrata proprio nel territorio del Sistema locale di Bologna;
- I flussi degli spostamenti residenza lavoro sono altamente concentrati attorno al capoluogo emiliano. Lo studio dell'indice di autocontenimento del mercato del lavoro consente di individuare un'area costituita da 44 Comuni nel raggio di 25 km. dal comune di Bologna all'interno della quale non esiste decadimento dell'attrattività esercitata su questi Comuni dal Comune centroide;
- L'affinamento ulteriore dell'analisi consente di individuare un'area di 36 Comuni nei quali l'integrazione del mercato del lavoro è massima;

## I dossier delle Città Metropolitane Città metropolitana di Bologna

- L'area costituita dalla Città Metropolitana di Bologna rappresenta il terzo territorio più ricco del paese in termini di valore aggiunto pro capite;
- L'analisi delle specializzazioni produttive e delle eccellenze - condotta secondo lo schema di Hausmann, Hidalgo e altri - rivela che nel territorio della Città Metropolitana di Bologna, si riscontra la presenza di quattro specializzazioni nel comparto manifatturiero: la realizzazione di articoli di abbigliamento, di apparecchiature elettriche, di macchinari "generici" e di mezzi di trasporto, oltre a ciò l'area di Bologna si contraddistingue per altre tre produzioni manifatturiere "prossime alla specializzazione": prodotti della carta, prodotti chimici ed articoli in gomma. Il sistema industriale bolognese è perciò presente in settori chiave per lo sviluppo industriale, con buone capacità innovative ed è competitivo a livello internazionale;
- Qualora si estendesse il "raggio di azione" dell'analisi alle Province confinanti, si conseguirebbero dei vantaggi comparati maggiori dovuti soprattutto all'ampliamento della "mappa dei prodotti" e al conseguente inglobamento di specializzazioni produttive più "centrali" e suscettibili di potenzialità innovative. Ad esempio in Emilia Romagna e nell'Alta Toscana, dove sono attivi sui mercati esterni poli produttivi che conseguono un vantaggio competitivo nella realizzazione di prodotti che nella mappa si posizionano nella cosiddetta periferia (settori del tessile, delle produzioni in pelle, alimentare, metallurgico e dell'ICT) che permettono di riempire il "vuoto" nello spazio dei prodotti che viene registrato se si considera l'analisi limitatamente all'area dell'attuale Città Metropolitana;
- L'aggregazione dei Comuni per costanti funzionali consente di identificare quattro gruppi di Comuni della ex provincia di Bologna contraddistinti da omogeneità rispetto ai valori assunti da determinate variabili; l'elemento più rilevante e singolare è che il gruppo di cui fa parte Bologna è costituito solo dal capoluogo e da Casalecchio di Reno mentre il resto dei Comuni bolognesi è distribuito in misura più o meno proporzionale negli altri tre gruppi.

La "somma" di tutte queste evidenze porta alla conferma del dilemma indicato nella premessa del documento tra lo sfruttamento delle potenzialità espresse dalla "città in nuce", costituita dalla conurbazione stretta attorno al comune centrale, oppure il "limitarsi" a selezionare poche funzioni di rete per l'intera provincia.